



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ontwerp-Tracébesluit N35 Nijverdal - Wierden

III Toelichting

Definitief
2-11-2017

Inhoud

1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding en doel aanpassing N35 Nijverdal - Wierden	7
1.2	Historie van het project	8
1.3	Wettelijk kader	10
1.3.1	<i>Tracéwetprocedure</i>	10
1.3.2	<i>Milieueffectrapportage</i>	11
1.3.3	<i>Crisis- en herstelwet</i>	12
1.4	Relatie met gedeeltelijke verplaatsing waterwinning Wierden	13
1.5	Relatie met andere projecten	13
1.6	Leeswijzer Toelichting	16
2	Verantwoording van de keuze	17
2.1	Nut en noodzaak	17
2.1.1	<i>Probleemanalyse</i>	17
2.1.2	<i>Doelstelling</i>	18
2.2	Het milieueffectrapport	18
3	Uitgangspunten en beschrijving infrastructurale maatregelen	21
3.1	Huidige situatie	21
3.2	Infrastructurale maatregelen	21
3.3	Overige infrastructurale voorzieningen	23
3.4	Kunstwerken	25
3.5	Ruimtebeslag	25
3.6	Uitmeet- en flexibiliteitsbepaling	26
3.7	Kabels en leidingen	26
3.8	Tijdelijke maatregelen en voorzieningen	27
3.9	Duurzaam bouwen	27
4	Verkeer	29
4.1	Verkeersprognoses	29
4.2	Bereikbaarheid	29
4.3	Verkeersveiligheid	31
5	Geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid	34
5.1	Geluidhinder	34
5.1.1	<i>Wettelijk kader en beleid</i>	34
5.1.2	<i>Uitgangspunten akoestisch onderzoek</i>	37
5.1.3	<i>Resultaten onderzoek en geluidmaatregelen</i>	39
5.2	Luchtkwaliteit	45
5.3	Externe veiligheid	46
5.3.1	<i>Wettelijk kader en beleid</i>	46
5.3.2	<i>Criteria</i>	47
5.3.3	<i>Resultaten onderzoek</i>	49
5.3.4	<i>Conclusie</i>	51
5.3.5	<i>Maatregelen</i>	51
5.3.6	<i>Monitoring</i>	51

6	Natuur	52
6.1	Wettelijk kader en beleid	52
6.2	Effecten op gebieden	56
6.2.1	<i>Natura 2000 (Passende Beoordeling)</i>	56
6.2.2	<i>Natuurnetwerk Nederland (NNN)</i>	58
6.3	Effecten op soorten	61
6.4	Effect op houtopstanden	61
6.5	Maatregelen	62
6.5.1	<i>Mitigerende en compenserende maatregelen soortenbescherming</i>	62
6.5.2	<i>Compenserende maatregelen NNN/ houtopstanden</i>	63
7	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	66
7.1	Landschap	66
7.1.1	<i>Wettelijk kader en beleid</i>	66
7.1.2	<i>Visie landschappelijke inpassing</i>	69
7.1.3	<i>Maatregelen</i>	71
7.2	Cultuurhistorie	73
7.2.1	<i>Wettelijk kader en beleid</i>	73
7.2.2	<i>Resultaten onderzoek</i>	75
7.2.3	<i>Maatregelen</i>	76
7.3	Archeologie	76
7.3.1	<i>Wettelijk kader en beleid</i>	76
7.3.2	<i>Resultaten onderzoek</i>	77
7.3.3	<i>Maatregelen</i>	78
8	Bodem en water	79
8.1	Bodem	79
8.1.1	<i>Wettelijk kader en beleid</i>	79
8.1.2	<i>Resultaten onderzoek</i>	79
8.1.3	<i>Maatregelen</i>	81
8.2	Waterhuishouding	82
8.2.1	<i>Wettelijk kader en beleid</i>	82
8.2.2	<i>Resultaten onderzoek</i>	83
8.2.3	<i>Maatregelen</i>	85
9	Tunnelveiligheid	87
9.1	Wettelijk kader en beleid	87
9.2	Maatregelen N35 Nijverdal – Wierden	87
10	Verdere procedure	88
10.1	Zienswijzen en andere nog te nemen stappen in de Tracéwetprocedure	88
10.2	Bestemmingsplan en vergunningverlening	89
10.3	(Grond)verwerving en onteigening	90
10.4	Maatregelen tijdens de bouw- en aanlegfase	90
10.5	Schadevergoeding	91
10.6	Monitoring milieueffecten en opleveringstoets	92

Begrippenlijst en Afkortingen

IV Bijlagen

Bijlage nr Omschrijving

1. Verkenningenrapport N35 Nijverdal - Wierden
2. Kamerbrief Vaststelling voorkeursalternatief N35 Nijverdal – Wierden
3. Voornemen om een milieueffectrapport op te stellen
4. Project-MER N35 Nijverdal – Wierden
5. Uitgangspunten verkeersberekeningen
6. Deelrapport verkeer t.b.v. MER en OTB
7. Deelrapport verkeersveiligheid t.b.v. MER en OTB
8. Deelrapport geluid t.b.v. MER en OTB
 - Akoestisch onderzoek OTB/MER N35 – Nijverdal – Wierden, Hoofdrapport, Wet milieubeheer
 - Akoestisch onderzoek OTB/MER N35 – Nijverdal – Wierden, Deelrapport Algemeen, Wet milieubeheer
 - Akoestisch onderzoek OTB/MER N35 – Nijverdal – Wierden, Deelrapport Specifiek, Wet milieubeheer
 - Akoestisch onderzoek OTB/MER N35 – Nijverdal – Wierden, Deelrapport Onderliggend wegennet, Wet geluidhinder
 - Akoestisch onderzoek OTB/MER N35 – Nijverdal – Wierden, Deelrapport MER
9. Deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB
10. Deelrapport externe veiligheid t.b.v. MER en OTB
11. Deelrapport natuur t.b.v. MER en OTB
12. Deelrapport landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit en vormgeving t.b.v. MER en OTB
13. Waterhuishoudingsplan

1 Inleiding

Het Tracébesluit N35 Nijverdal – Wierden heeft betrekking op het aanpassen van de N35 tussen de km's 34,6 en 42,8 (bestaande km 42,6 op de A35). Het betreft het verbreden en deels in noordwaartse richting verleggen van de N35, het realiseren van ongelijkvloerse aansluitingen en kruisingen en tenslotte de onlosmakelijk met de verbreding en verlegging van de N35 verbonden maatregelen aan het hoofdwegennet en onderliggend wegennet. Voordat het Tracébesluit (TB) wordt genomen, wordt eerst het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) opgesteld en ter visie gelegd. Voor u ligt het Ontwerp-Tracébesluit.

Het Ontwerp-Tracébesluit N35 Nijverdal - Wierden bestaat uit een besluittekst (hierna: het Besluit (I)), de drie overzichtskaarten en elf detailkaarten (hierna: de Kaarten (II)). Bij het Ontwerp-Tracébesluit behoort tevens deze Toelichting (III) met Bijlagen (IV). De toelichting en bijlagen maken geen deel uit van het Ontwerp-Tracébesluit, doch hebben slechts de functie om een toelichting op het Ontwerp-Tracébesluit te geven.

Het Ontwerp-Tracébesluit wordt gepubliceerd en ter inzage gelegd waarmee aan de betrokken overheden, omwonenden en anderen de mogelijkheid wordt geboden hun zienswijzen kenbaar te maken. Vervolgens wordt het Ontwerp-Tracébesluit vastgesteld als definitief besluit, het Tracébesluit N35 Nijverdal - Wierden.

In het voorliggende Ontwerp-Tracébesluit wordt in principe de term Tracébesluit gebruikt, tenzij specifiek de stap Ontwerp-Tracébesluit in de besluitvormingsprocedure conform de Tracéwet wordt bedoeld.

1.1 Aanleiding en doel aanpassing N35 Nijverdal - Wierden

Over de N35 tussen Nijverdal en Wierden rijden in 2016 dagelijks circa 21.000 motorvoertuigen per etmaal. De weg is gecategoriseerd als een regionale stroomweg. In de huidige situatie is de weg echter niet als zodanig ingericht. De weg is ingericht als gebiedsontsluitingsweg met één rijbaan met twee rijstroken (zonder fysieke rijbaanscheiding), een maximum toegestane snelheid van 80 km/h, gelijkvloerse kruispunten en oversteken en op meerdere plaatsen een beperkte obstakelvrije ruimte. Mede door de verkeersintensiteiten en het wisselende wegbeeld op de N35 tussen de Salland - Twentetunnel van het Combiplan en de A35 geeft dit een verhoogd risico op frontale ongevallen (door inhalen), enkelvoudige ongevallen en kruispuntongevallen.

Door een toename van het verkeer zal de verkeersafwikkeling de komende jaren verslechteren en vooral in de spits tot vertraging leiden op de wegvakken en bij de kruispunten. De reistijd op de N35 zal daarmee ook in de ochtend- en avondspits in beide richtingen toenemen als er geen maatregelen worden genomen.

De N35 is onderdeel van het hoofdwegennet en daarom in eigendom van het Rijk en in beheer van Rijkswaterstaat. Het Rijk heeft in de Mobiliteitsaanpak de ambitie uitgesproken om op termijn de N35 te laten functioneren als een regionale stroomweg (maximum toegestane snelheid 100 km/h), zodat een volwaardige schakel tussen de stedelijke-economische centra Zwolle - Kampen en Twente tot stand kan komen.

De regionale ambitie ten aanzien van de N35 is beschreven in de Marsroute N35 en geeft de visie voor de totale N35 weer. De regio wil de hele N35 opwaarderen naar een regionale stroomweg met 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse aansluitingen en een maximum toegestane snelheid van 100 km/h. Het Rijk kan zich vinden in deze ambitie.

De aanpassing van de N35 Nijverdal – Wierden moet voor bovenstaande problemen een oplossing bieden en invulling geven aan de ambities. Voor de aanpassing van de N35 Nijverdal – Wierden gelden de volgende doelstellingen:

- verbeteren van de verkeersveiligheid;
- verbeteren van de doorstroming.

1.2 Historie van het project

Aanvangsbeslissing

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft in maart 2011 de Aanvangsbeslissing N35 verkenning Nijverdal - Wierden genomen. Hiermee is de procedure voor de op dat moment geldende Tracéwet gestart. In de Aanvangsbeslissing is aangegeven dat in de verkenning N35 Nijverdal - Wierden uitgegaan moet worden van één alternatief en twee ruimtelijke tracés. Uitgangspunt voor de verkenning is een autoweg met gescheiden rijbanen met twee rijstroken, een maximum toegestane snelheid van 100 km/h en ongelijkvloerse aansluitingen. De twee ruimtelijke tracés betreffen een bundeling van de N35 met het spoor en een verbreding van de bestaande N35.

Verkenningfase

De verkenning is in 2011 gestart. Doel van de verkenning was ter onderbouwing dienen voor de strategische verantwoorde bestuurlijke keuze die gemaakt diende te worden voor de in het Tracébesluit en Milieueffectrapport uit te werken voorkeursalternatief. De gekozen oplossing diende probleemoplossend en uitvoerbaar te zijn en binnen het financieel taakstellend budget te passen.

De verkenningfase is gestart met een QuickScan naar mogelijke andere alternatieven en de begrenzing van het zoekgebied N35 Nijverdal - Wierden. Op de website van Rijkswaterstaat is de mogelijkheid geboden om varianten aan te dragen. Er is een zorgvuldig participatieproces opgezet waarin de omgeving is uitgenodigd mee te denken. Daarnaast is in 2011 een plan van aanpak en een Notitie Reikwijdte en detailniveau voor de verkenning opgesteld.

Binnen het zoekgebied zijn vervolgens ruimtelijke tracés ontworpen voor een noordvariant met bundeling langs het spoor en een zuidvariant met verbreding van de bestaande N35. In juni 2012 is de noordvariant afgefallen, omdat deze variant het waterwingebied Wierden doorsnijdt. Een lange doorlooptijd was verwacht om deze doorsnijding te kunnen compenseren.

Om binnen het oorspronkelijke taakstellend budget te blijven is de zuidvariant met verbreding van de bestaande N35 vervolgens versoerd. De versoering houdt in dat de twee ongelijkvloerse aansluitingen bij Nijverdal, gelijkvloerse kruispunten worden.

In januari 2013 is door de Stichting Bewonersbelangen Wierden West opnieuw een noordvariant ingebracht, gebaseerd op het eerder onderzochte tracé, welke het waterwingebied Wierden doorsnijdt. Tussen januari en juli 2013 heeft er intensieve afstemming met de Stichting plaatsgevonden en is onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van de noordvariant. In juli 2013 heeft de stuurgroep besloten deze variant in de verkenning mee te nemen. In 2014 is in overleg met Vitens en de provincie Overijssel de noordvariant uitgewerkt.

Vervolgens heeft zowel de regio als het Rijk extra financiering toegezegd en is besloten om zowel voor de noord- als de zuidvariant bij Nijverdal ook een ongelijkvloerse kruising en aansluiting te onderzoeken. Voor de realisatie van een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal is door de regio vervolgens nogmaals extra budget beschikbaar gesteld.

De wettelijke eisen vanuit de voor de besluitvorming relevante aspecten verkeersveiligheid, geluid, natuur, water, landschap en inpassing in de omgeving (ruimtebeslag) zijn voor de noordvariant en zuidvariant globaal in beeld gebracht. Tevens is een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uitgevoerd voor de noord- en zuidvariant. Het Verkenningenrapport N35 Nijverdal – Wierden van november 2014 wordt tegelijkertijd met het MER N35 Nijverdal – Wierden ter visie gelegd en is opgenomen in bijlage 1 bij deze Toelichting.

Vaststelling voorkeursalternatief

Op basis van de resultaten van de verkenning heeft de minister van Infrastructuur en Milieu in overleg met de regio (provincie Overijssel, Regio Twente, gemeenten Hellendoorn en Wierden) op 2 maart 2015 een voorkeursalternatief vastgesteld. Gezamenlijk is gekozen voor de noordvariant met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising bij Nijverdal. De Kamerbrief met de vaststelling van het voorkeursalternatief is opgenomen in bijlage 2. Het in de planuitwerkingsfase uit te werken voorkeursalternatief zoals dit vastgesteld is door de Minister is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Voorkeursalternatief ter uitwerking in het Ontwerp-Tracébesluit/ Milieueffectrapport

Kennisgeving voornemen opstellen milieueffectrapport

In 30 september 2015 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu de kennisgeving voor het opstellen van een milieueffectrapport gepubliceerd, welke is

opgenomen in bijlage 3 bij deze Toelichting. In deze kennisgeving is het voorkeursalternatief beschreven, dat nader uitgewerkt en onderzocht gaat worden in het milieueffectrapport en gelijktijdig op te stellen Ontwerp-Tracébesluit. Hierbij is aangegeven dat tegelijkertijd met de aanpassing van de weg ook een ecoduct aangelegd zal worden tussen het Notterveld en het Wierdense Veld. Op de kennisgeving kon met zienswijzen worden gereageerd. Specifiek is gevraagd om aan te geven wat volgens insprekers onderzocht moet worden in het Ontwerp-Tracébesluit en/of het milieueffectrapport en om aan te geven op welke wijze men betrokken wil worden bij de planuitwerking. In april 2016 is de Nota van Antwoord Voornemen gepubliceerd, waarin een reactie is opgenomen op de zienswijzen op het voornemen tot het opstellen van een milieueffectrapport. Naar aanleiding van de kennisgeving zijn 33 zienswijzen ingediend, die waar mogelijk zijn meegenomen bij de verdere planuitwerking. De 33 zienswijzen laten een divers beeld zien van hoe de omgeving betrokken wil worden. Ook inhoudelijk geven de zienswijzen een gevarieerd beeld. Veel thema's komen aan de orde (zoals wegontwerp, geluid, luchtkwaliteit, landschappelijke inpassing, bereikbaarheid, enz.). Ook hebben de zienswijzen betrekking op verschillende projectfasen (verkenning, planuitwerking en realisatie). Zienswijzen met betrekking tot de planuitwerking zijn waar mogelijk meegenomen bij de uitwerking tot Ontwerp-Tracébesluit en milieueffectrapport. Op een enkel punt is de beantwoording in de Nota van Antwoord niet volledig correct/actueel. In de Nota van Antwoord is benoemd dat er een calamiteitenplan als bijlage bij het Ontwerp-Tracébesluit komt, waar de toegankelijkheid van spoor en weg voor hulpdiensten een plek krijgt. Een calamiteitenplan is in dit stadium niet opgesteld, omdat de toegankelijkheid voor hulpdiensten op andere wijzen geborgd is. In de fase van het Ontwerp-Tracébesluit zijn de wensen en eisen van de hulpdiensten in relatie tot het ontwerp van belang. Deze zijn opgehaald en meegenomen in het ontwerp. In een later stadium, ten behoeve van de realisatie, wordt een verkeersmanagementplan opgesteld.

Uitwerking tot Ontwerp-Tracébesluit en milieueffectrapport

In de fase van het Ontwerp-Tracébesluit en milieueffectrapport is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Hierbij is het ontwerp nader gedetailleerd en hebben optimalisaties plaatsgevonden, onder andere naar aanleiding van de actuele ontwerprichtlijnen. Het betreffen detailleringen en optimalisaties binnen het voorkeursalternatief, die geen invloed hebben op de gemaakte keuze voor het voorkeursalternatief.

1.3 Wettelijk kader

1.3.1 Tracéwetprocedure

Voor de aanpassingen aan de N35 op het traject Nijverdal – Wierden, dient op grond van de Tracéwet een Tracébesluit te worden genomen. De Tracéwet beoogt een zorgvuldige besluitvorming omtrent de aanleg of het wijzigen van hoofdinfrastructuur. De minister van Infrastructuur en Waterstaat is op grond van de Tracéwet het bevoegd gezag. Rijkswaterstaat voert het project voor de minister uit en werkt daarbij samen met de andere relevante overheden, waaronder de provincie Overijssel, regio Twente, de gemeenten Hellendoorn en Wierden en waterschap Vechtstromen.

De Tracéwet is op 1 januari 2012 gewijzigd. Deze wijziging betrof voor een belangrijk deel het opnemen van nieuwe regels over de verkenningsfase die aan de terinzagelegging van een Ontwerp-Tracébesluit vooraf dient te gaan. Deze regels zijn echter niet op dit project van toepassing, omdat het project is opgenomen op de overgangslijst bij de inwerkingtreding van de gewijzigde Tracéwet. Voor de N35 Nijverdal – Wierden is wel een verkenning uitgevoerd. Dit betreft dan ook een vrijwillige verkenning zonder formele juridische status.

De vrijwillige verkenning is zoveel mogelijk in lijn met de aanbevelingen gedaan van het in 2008 uitgebrachte advies van de commissie Elverding. De commissie Elverding beoogt de doorlooptijd van tracébesluiten in de zin van de Tracéwet te verkorten door al in de verkenningsfase te streven naar een bestuurlijk gedragen voorkeursbeslissing door eerdere en ruimere participatie in de verkenningsfase. De voorkeursbeslissing is het resultaat van een proces waarin inhoudelijke onderzoeken, financiële haalbaarheid en maatschappelijke consultatie integraal zijn afgewogen. Door deze aanpak kan de planuitwerkingsfase sneller en beter worden afgerond, met als uiteindelijk resultaat een snellere besluitvorming over het Tracébesluit. Vroege politieke besluitvorming op hoofdlijnen creëert rust en stabiliteit in latere fasen, de kaders liggen dan vast.

In lijn met het advies van de commissie Elverding heeft in de verkenningsfase ruime participatie plaatsgevonden, zie ook paragraaf 1.2. Tijdens de verkenningsfase zijn in 2011 en 2012 meedenktafels georganiseerd om informatie in te winnen bij de diverse belangengroeperingen (bewonersorganisaties, milieuorganisaties en economische belangenorganisaties). In 2013 zijn twee sessies georganiseerd met belangengroepen (o.a. miliegroepen, fietsersbond, bewoners, bedrijven) en Vitens, om de haalbaarheid van het alternatief van de Stichting Bewonersbelangen N35 Wierden te onderzoeken. Ook is gedurende de gehele verkenningsfase een groot aantal bilaterale contacten geweest met bewoners en belangenorganisaties. Deze participatie heeft erin geresulteerd dat het voorkeursalternatief in grote lijnen overeenkomst met het door de omgeving voorgestelde alternatief. De minister heeft het voorkeursalternatief vastgesteld in overleg met de Provincie Overijssel, Regio Twente en de gemeenten Hellendoorn, Wierden en Rijssen-Holtten.

Voor de besluitvorming over het project wordt een gecombineerde procedure op basis van de Tracéwet en de Wet milieubeheer gevolgd. Deze procedure is gericht op de totstandkoming van het Tracébesluit, de milieueffectrapportage (project-m.e.r.) en de vaststelling en wijziging van geluidproductieplafonds langs rijkswegen.

1.3.2 *Milieueffectrapportage*

In het kader van het Tracébesluit N35 Nijverdal – Wierden is een milieueffectrapport opgesteld. Het doel van de m.e.r.-procedure is om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om tijdig inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen. Resultaat van de m.e.r.-procedure is een milieueffectrapport (MER). In het kader van het project N35 Nijverdal – Wierden is een project-MER opgesteld. Een project-MER dient te worden opgesteld voor het relevante projectbesluit (het Tracébesluit).

Het onderzoek in de planuitwerkingsfase en in het kader van het project-MER en het Tracébesluit is gericht op de volgende onderdelen:

1. technische uitwerking van het voorkeursalternatief en de inpassing ervan;
2. de effecten voor natuur en milieu;
3. maatregelen om de effecten te mitigeren of te compenseren;
4. de kosten.

Het project-MER N35 Nijverdal – Wierden is opgenomen in bijlage 4.

De grondslag van het milieueffectrapport is te vinden in de Wet milieubeheer. Op 16 mei 2017 is de Implementatiewet 'herziening m.e.r.-richtlijn' in werking getreden. Met deze wet wordt de herziene Europese m.e.r.-richtlijn (lees: project-m.e.r.) in Nederlandse wetgeving vertaald. Voor projecten die voor 16 mei 2017 zijn gestart met de m.e.r.-procedure geldt het overgangsrecht. Dat is bij de N35 Nijverdal – Wierden het geval met de publicatie van het voornemen om een milieueffectrapport op te stellen op 30 september 2015. In dit overgangsrecht is bepaald dat de hoofdstukken 7 en 14 van de Wet milieubeheer en artikel 1.11 van de Crisis- en herstelwet, zoals die luiden voor 16 mei 2017 van toepassing blijven op de voorbereiding van een besluit als bedoeld in artikel 7.2, derde en vierde lid, van de Wet milieubeheer totdat het besluit onherroepelijk is geworden. Aangezien artikel 7.37 van Wet milieubeheer geen betrekking heeft op de fase van voorbereiding van een besluit, maar op de fase na vaststelling en onherroepelijk worden van het besluit, valt deze bepaling niet onder het overgangsrecht.

1.3.3

Crisis- en herstelwet

Op het Tracébesluit N35 Nijverdal – Wierden is de Crisis- en herstelwet (Chw) van toepassing. De Chw heeft onder meer tot doel om de bestuursrechtelijke procedures voor specifieke plannen en besluiten te stroomlijnen en versnellen. De Chw heeft vooral consequenties voor de beroepsfase, die mogelijk volgt nadat het Tracébesluit is vastgesteld. Zo dienen belanghebbenden in hun beroepschrift gericht tegen het Tracébesluit aan te geven welke bezwaren zij daartegen hebben. Het beroep wordt door de bestuursrechter niet ontvankelijk verklaard als de beroepsgronden niet binnen de beroepstermijn van zes weken zijn ingediend. Tevens is het zo dat na afloop van de beroepstermijn de beroepsgronden niet meer kunnen worden aangevuld.

De Chw brengt verder met zich mee dat decentrale overheden tegen het Tracébesluit geen beroep kunnen instellen en dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State binnen zes maanden, na afloop van de beroepstermijn, uitspraak moet doen op eventueel tegen het Tracébesluit ingediende beroepschriften.

Het project N35 Nijverdal-Wierden wordt genoemd in bijlage II van de Crisis- en herstelwet. Volgens artikel 1.11 Chw, gelezen in samenhang met artikel 1, tweede lid Chw, betekent dit dat het opgestelde milieueffectrapport alleen betrekking hoeft te hebben op het vastgestelde voorkeursalternatief. Daarnaast is het niet verplicht over dit rapport advies te vragen aan de Commissie-m.e.r. Hiervoor is beschreven dat op 16 mei 2017 via de Implementatiewet 'herziening m.e.r.-richtlijn' de Wet milieubeheer is gewijzigd, waarbij voor dit project overgangsrecht geldt. Met deze Implementatiewet is ook de tekst van artikel 1.11 Chw gewijzigd. Voor dit artikel geldt hetzelfde overgangsrecht. Dit betekent dat voor dit project de voor 16 mei 2017 geldende tekst van artikel 1.11 Chw van toepassing blijft.

Hoewel het opgestelde milieueffectrapport alleen betrekking hoeft te hebben op het gekozen voorkeursalternatief wordt in dit rapport wel een schets gegeven van de tijdens de verkenningsfase van dit project - samen met de omgeving en bestuurlijke partners - onderzochte alternatieven.

1.4 Relatie met gedeeltelijke verplaatsing waterwinning Wierden

Het voorkeursalternatief voor de N35 Nijverdal – Wierden loopt door het waterwingebied Wierden. Het zorgt ervoor dat een klein deel van de waterwinning aan de Nijverdalsestraat in Wierden niet meer gebruikt kan worden. De bestaande waterwinning wordt daarom aangepast en gedeeltelijk verplaatst naar een nieuwe locatie aan de Nottermorsweg (locatie Dennenkamp). Ten behoeve van de bereikbaarheid voor medewerkers wordt de nieuwe locatie voorzien van een uitrit. Tevens wordt een ondergrondse leiding gelegd voor het transport van het water van de Nottermorsweg naar de Nijverdalsestraat. De provincie Overijssel verzorgt in samenwerking met de gemeente Wierden, waterschap Vechtstromen, Vitens en Rijkswaterstaat de gedeeltelijke verplaatsing van het waterwingebied. Om de gedeeltelijke verplaatsing mogelijk te maken dient het bestemmingsplan aangepast te worden en moeten verschillende vergunningen en ontheffingen worden aangevraagd. De ontwerpbesluiten voor de gedeeltelijke verplaatsing van de waterwinning hebben van 2 februari tot 15 maart 2017 ter inzage gelegen. Hierop zijn geen zienswijzen ingediend. De definitieve besluiten hebben vanaf 12 juli 6 weken ter inzage gelegen. Hierop zijn geen beroepen ingediend. Vanaf 2018 wordt gestart met het maken van waterwinputten op de nieuwe locatie, zodat zij eind 2018 water gaan leveren.

In de referentiesituatie voor het Tracébesluit en milieueffectrapport N35 Nijverdal – Wierden wordt uitgegaan van de gedeeltelijk verplaatste waterwinning, aangezien de benodigde besluiten hiervoor ruim voor de vaststelling van het Tracébesluit N35 Nijverdal – Wierden onherroepelijk zijn. Aangezien de gedeeltelijke verplaatsing van de waterwinning een voorwaarde is voor de realisatie van de N35 Nijverdal – Wierden, zijn in het milieueffectrapport - naast de effecten van het voorkeursalternatief voor de N35 Nijverdal – Wierden - tevens de cumulatieve effecten van de beide projecten beschouwd. In paragraaf 2.2 van deze Toelichting is een samenvatting van de resultaten opgenomen.

1.5 Relatie met andere projecten

De N35 Nijverdal - Wierden heeft relaties met verschillende ontwikkelingen in de omgeving. De belangrijkste ontwikkelingen worden hierna beschreven.

Marsroute N35

De N35 Nijverdal - Wierden maakt onderdeel uit van de Marsroute N35, Van ambitie naar uitvoering, Meerjaren uitvoeringsplan 2009-2020 van de Provincie Overijssel. In de Marsroute N35 schetst de Provincie het gewenste toekomstbeeld voor de N35. De N35 heeft de functie van hoofdverbinding en is gecategoriseerd als stroomweg, maar niet als zodanig ingericht. Op het gehele traject komen knelpunten met betrekking tot verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid voor. Om deze knelpunten op te lossen wil de regio de N35 zo snel mogelijk opwaarderen naar een volwaardige 2x2 stroomweg met een maximum snelheid van 100 km/uur. Om deze

ambitie te verwezenlijken heeft de provincie samen met de gemeenten Zwolle, Dalfsen, Raalte, Hellendoorn, Wierden en Almelo en de Regio Twente de Marsroute N35 opgesteld.

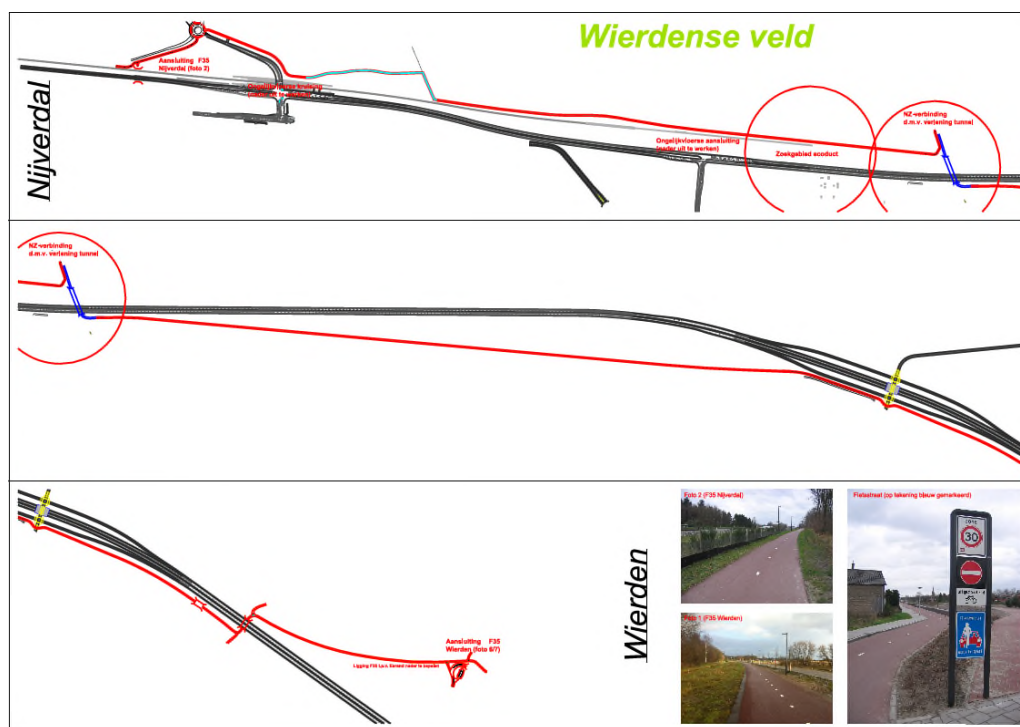
De Marsroute geeft het stappenplan voor de korte en lange termijn weer. Dit betekent een identificatie van de knelpunten en een eerste voorstel voor een gewenste tracéligging met kostenraming. De N35 tussen Zwolle en Almelo is opgesplitst in de volgende tracédelen:

- Zwolle-Wijthmen (wordt momenteel gerealiseerd);
- Wijthmen-Raalte;
- Raalte;
- Raalte-Nijverdal;
- Combiplan Nijverdal (gerealiseerd);
- Nijverdal – Wierden (heeft het voorliggende document betrekking op).

Fietssnelweg 35 (F35)

Regio Twente is samen met andere overheden bezig met de ontwikkeling van fietssnelweg F35, waarvoor tussen Nijverdal en Wierden een voorkeursvariant is vastgesteld. Doorstroming, comfort en veiligheid staan voorop door uit te gaan van ongelijkvloerse kruisingen en een ruim profiel van de F35. Vlot doorfietsen is daarmee gegarandeerd, terwijl conflictsituaties met andere vervoerswijzen tot een minimum worden beperkt. Waar dat niet mogelijk is, krijgen fietsers zoveel mogelijk voorrang op andere vervoerswijzen.

De F35 loopt ter hoogte van de N35 Nijverdal – Wierden parallel langs de N35. Oostelijk van de Westerveenweg ligt de F35 ten noorden van de N35. Hier loopt de F35 via de Kruidenlaan, de Veenweg en het Bolderpad. Bij de Westerveenweg kruist de F35 de N35. Tussen de Westerveenweg en de Stegeboersweg komt de F35 aan de zuidzijde van de N35 te liggen. De F35 zal hier deels gebruik maken van de bestaande N35, die door de gemeente Wierden wordt afgewaardeerd en wordt ingericht als fietsstraat (het deel van de bestaande N35 dat geen functie heeft voor de F35 wordt gesloopt). Het eigendom, beheer en onderhoud van de bestaande N35 gaat hier over naar de gemeente Wierden. Vanaf de aansluiting Wierden-West tot de Stegeboersweg komt de F35 gebundeld langs de N35 te liggen. Bij de Stegeboersweg kruist de F35 naar de noordzijde van de N35 en krijgt daar een verbinding naar de Rijssensestraat. De F35 en de aanpassing van de bestaande N35 maken geen onderdeel uit van het Tracébesluit N35 Nijverdal - Wierden, met uitzondering van de locaties waar de F35 samenvalt met wijzigingen in het kader van de N35 Nijverdal - Wierden. Dit is het geval bij de Westerveenweg. Hier is in het ontwerp rekening gehouden met de vereisten voor de F35. Het tracé van de F35 is weergegeven in figuur 1.2.



Figuur 1.1: Tracé fietssnelweg F35

Spoorverdubbeling

ProRail heeft in opdracht van de provincie Overijssel een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden en consequenties van frequentieverhoging op de lijn Zwolle-Wierden-Enschede. Dit heeft geresulteerd in een modulaire aanpak, met als eindbeeld een geëlektrificeerde lijn met gedeeltelijk dubbel spoor. De gedeeltelijke verdubbeling is ten westen van Nijverdal geprojecteerd. In het eindbeeld blijft het vak tussen Nijverdal en Wierden enkel spoor. Een volledige spoorverdubbeling tussen Zwolle en Enschede wordt niet voorzien. In juli 2014 hebben Provinciale Staten een investeringsvoorstel voor elektrificatie, snelheidsverhoging en stationverbetering aangenomen. De elektrificering is ondertussen gerealiseerd. De mogelijke gedeeltelijke verdubbeling van het spoor heeft geen raakvlakken met de N35 Nijverdal-Wierden.

Hoewel een spoorverdubbeling tussen Nijverdal en Wierden in de verkenningsfase niet werd voorzien, zijn de mogelijke raakvlakken met de N35 in de verkenningsfase wel geïnventariseerd. De conclusie was dat de ruimtelijke inpasbaarheid van een extra spoorbaan aan de oostzijde van Nijverdal complex is, ongeacht de N35-variant die wordt gekozen. In de fase van het Ontwerp-Tracébesluit is de spoorverdubbeling opnieuw besproken. Met de inpassing van het ecodeuct wordt een verdubbeling van het spoor aan de noordzijde van het spoor niet onmogelijk gemaakt.

Bedrijventerrein 't Lochter III

Bij Nijverdal is een nieuw bedrijventerrein voorzien; 't Lochter III. Dit bedrijventerrein komt langs de N35, oostelijk van de Burgemeester H. Boersingel. Het plangebied voor het bedrijventerrein heeft een omvang van ruim 40 hectare waarvan ongeveer 10 hectare voor de inrichting van een ecologische zone en een bruto oppervlak van ongeveer 30 hectare voor het bedrijventerrein. Voor de

ontwikkeling is een bestemmingsplan vastgesteld, waarmee dit bedrijventerrein als autonome ontwikkeling in het Tracébesluit en milieueffectrapport is meegenomen. In het ontwerp is de aangepaste parallelweg langs de N35 en de waterhuishouding aangesloten op het ontwerp van 't Lochter III.

1.6 Leeswijzer Toelichting

Hoofdstuk 2 gaat nader in op de verantwoording van de keuze voor het voorkeursalternatief. In hoofdstuk 3 worden de uitgangspunten en infrastructurele maatregelen beschreven. Hoofdstuk 4 gaat in op verkeer en de maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid. In de hoofdstukken 5 tot en met 9 wordt vervolgens ingegaan op de uitgangspunten en maatregelen die ten grondslag liggen en behoren bij de inpassing van de N35 Nijverdal - Wierden in zijn omgeving. Hierbij gaat het in hoofdstuk 5 over geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid, in hoofdstuk 6 over natuur, in hoofdstuk 7 over landschap, cultuurhistorie en archeologie, in hoofdstuk 8 over bodem en water en in hoofdstuk 9 over tunnelveiligheid. In hoofdstuk 10 wordt de verdere procedure behandeld. Na hoofdstuk 10 volgt een begrippenlijst en een verklaring van de afkortingen.

2 Verantwoording van de keuze

2.1 Nut en noodzaak

2.1.1 Probleemanalyse

Verkeersveiligheid

Zoals in hoofdstuk 1 al beknopt is toegelicht, is de N35 tussen Zwolle en Twente gecategoriseerd als regionale stroomweg, maar niet als zodanig ingericht. De N35 Nijverdal - Wierden is ingericht als een gebiedsontsluitingsweg (GOW) en heeft één rijbaan twee rijstroken, 80 km/uur-profiel, kent geen fysieke rijbaanscheiding, heeft gelijkvloerse kruispunten, vele oversteken en op meerdere plaatsen een beperkte obstakelvrije ruimte. Op het traject hebben diverse ongevallen plaatsgevonden. Het betreffen vooral kop-staartongevallen, flank ongevallen en frontale ongevallen. Daarnaast is dit wegvak na de realisatie van de tunnel in Nijverdal ingeklemd tussen de A35 Wierden-Enschede en het tunneltraject Nijverdal, welke wel een duurzaam veilige inrichting kennen met onder andere gescheiden rijbanen. Hierdoor ontstaat op de verbinding Nijverdal-Enschede binnen korte afstanden een sterk wisselend wegbeeld en een extra risico op inhalen.

Risicocijfers en EuroRap geven een nader beeld van de verkeersveiligheid:

- **Risicocijfers:**
In opdracht van Rijkswaterstaat zijn in de studie 'Veilig over Rijkswegen 2009' risicocijfers¹ bepaald voor alle Rijkswegen in Nederland. De N35 Nijverdal - Wierden heeft hierin een risicocijfer van 0,259 slachtofferongevallen per miljoen gereden voertuigkilometers (slachtofferongevallen over de periode 2007-2009). Landelijk gezien is het risicocijfer voor dit type weg, GOW 80 km/uur met geslotenverklaring voor langzaam verkeer, 0,049 slachtofferongevallen per miljoen gereden voertuigkilometers. Het risicocijfer van de N35 Nijverdal - Wierden is hiermee ruim vijfmaal hoger dan het landelijk gemiddelde. Cijfers van na 2009 zijn niet representatief gezien een onderregistratie van verkeersongevallen in deze periode. De conclusie dat het risicocijfer van de N35 Nijverdal - Wierden hoger is dan het landelijke gemiddelde geldt naar verwachting ook voor de periode na 2009.
- **EuroRAP:**
Op initiatief van de Nederlandse, Engelse en Duitse automobielverenigingen is een methodiek ontwikkeld (European Road Assessment Programme (EuroRAP)) om de veiligheid van wegen uit te drukken in een score met sterren (Road Protection Score (RPS)). Eén ster is onveilig, vier zeer veilig. Er zijn verschillende redenen waarom wegvakken van de N35 Nijverdal - Wierden een relatief lage score (minder dan drie sterren) hebben, die bovenstaand ook reeds benoemd zijn. Zo ontbreekt er een fysieke rijrichtingscheiding en is niet overal een obstakelvrije berm aanwezig. Daarnaast heeft dit deel van de N35 diverse ongeregelde voorrangskruispunten en oversteken voor de ontsluiting van de

¹ Een risicocijfer geeft de verhouding aan tussen het aantal ernstige ongevallen en de verkeersprestatie op een bepaald wegvak. Het is dus een maat voor de onveiligheid van een weg of gebied.

aanliggende percelen en de naastgelegen parallelweg. De ambitie is uitgesproken om in 2020 op de N35 Nijverdal - Wierden minimaal drie sterren te hebben. Aangezien de huidige N35 Nijverdal - Wierden op een aantal wegvakken een EuroRAP RPS score van 2 sterren heeft, voldoet dit wegvak nu niet aan deze ambitie.

In de huidige situatie (2016) maken afhankelijk van de locatie circa 11.000 - 22.000 motorvoertuigen per etmaal op werkdagen gebruik van de N35 Nijverdal - Wierden. In de referentiesituatie, de situatie in 2030 zonder aanpassing van de N35 Nijverdal - Wierden, betreffen dat afhankelijk van de locatie circa 18.000 - 29.000 motorvoertuigen per etmaal op werkdagen. Door deze toename van verkeer nemen de komende jaren de verkeersveiligheidsrisico's tussen Nijverdal en Wierden ook verder toe.

Bereikbaarheid

Zoals bovenstaand beschreven neemt de komende jaren de hoeveelheid verkeer op de N35 Nijverdal - Wierden sterk toe. De verkeersprestatie (het aantal voertuigkilometers in het studiegebied) neemt op het hoofdwegennet in de periode 2010 - 2030 (zonder aanpassing van de N35 Nijverdal - Wierden) met circa 30% toe. Voor het onderliggend wegennet betreft dit circa 10%. De hoeveelheid verkeer zorgt voor een toename van de benutting van de weg (de intensiteit/capaciteit-verhouding), waardoor de rijsnelheden lager worden en congestie zal ontstaan. In 2030 is de benutting van de weg zodanig dat dit tijdens de spitsuren regelmatig kan leiden tot vertraging en filevorming. De congestie in de vorm van voertuigverliesuren (extra reistijd boven op de normale reistijd) neemt op het hoofdwegennet in het studiegebied tussen 2010 en 2030 toe met circa 30%. Zonder aanpassing van de N35 Nijverdal - Wierden zal de bereikbaarheid op dit traject de komende jaren dus sterk afnemen.

2.1.2 *Doelstelling*

Naar aanleiding van de problemen ten aanzien van verkeersveiligheid en bereikbaarheid en de (in paragraaf 1.1 beschreven) ambities om de N35 op te waarderen gelden voor de N35 Nijverdal - Wierden de volgende doelstellingen:

- verbeteren van de verkeersveiligheid;
- verbeteren van de doorstroming.

2.2 Het milieueffectrapport

Voor de N35 Nijverdal - Wierden is gelijktijdig met het Ontwerp-Tracébesluit een milieueffectrapport (project-MER) opgesteld. Zoals in paragraaf 1.2 beschreven, zijn in de verkenning meerdere varianten onderzocht. In het project-MER is het door de minister in overleg met de regio vastgestelde voorkeursalternatief onderzocht, de noordvariant met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising bij Nijverdal. Zoals hiervoor in paragraaf 1.3.3 is vermeld hoeft het milieueffectrapport alleen betrekking te hebben op het vastgestelde voorkeursalternatief en is het vragen van advies daarover aan de Commissie-m.e.r. niet verplicht. De effecten van het voorkeursalternatief worden hierbij uitgezet tegen de referentiesituatie; de toekomstige situatie zonder aanpassing van de N35 Nijverdal - Wierden.

Het project-MER, welke is opgenomen als bijlage 4 bij deze Toelichting, gaat uitgebreid in op de milieueffecten. Op hoofdlijnen komt hieruit naar voren dat de realisatie van de weg voor negatieve effecten zorgt, maar dat die negatieve effecten door middel van maatregelen gemitigeerd en gecompenseerd worden. Hierdoor is het eindoordeel over het algemeen neutraal tot positief, een aantal thema's scoren (licht) negatief. De thema's verkeersveiligheid en verkeer scoren (sterk) positief; de toetsing aan het doelbereik om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren is daarmee positief. De hierna volgende hoofdstukken in de voorliggende Toelichting gaan ook per thema in op de effecten en maatregelen die genomen worden.

Ten opzichte van de na volgende hoofdstukken komen in het milieueffectrapport twee aanvullende thema's naar voren: ruimtegebruik en sociale aspecten. Met betrekking tot het ruimtegebruik wordt geconcludeerd dat er zowel (beperkt) positieve als (beperkt) negatieve effecten zijn. De bundeling van de N35 met het spoor is hier het sterkste positieve effect van de N35. Hier staan negatieve effecten op gebruiksfuncties aan de hand van verlies in areaal, aantallen woningen, bedrijven, recreatiegebieden en -verbindingen tegenover. Met name vanwege de sloop van woningen is dit aspect negatief beoordeeld. Ten aanzien van de sociale aspecten wordt geconcludeerd dat met de N35 wordt voorzien in een veelal sociaal veilig ontwerp. De subjectieve verkeersveiligheid wordt vergroot. Wel is er sprake van visuele hinder en is er bezorgdheid over onder andere de verkeer aantrekkende werking, veranderende verkeersstromen op het onderliggend wegennet en geluid. Doordat de fietstunnel Westerveenweg een bocht bevat is deze vanuit de sociale veiligheid niet optimaal, wat verbeterd wordt met schuine taluds en verlichting. De verschillende plussen en minnen overwegende is voor de sociale aspecten een neutrale beoordeling gegeven. Voorts wordt opgemerkt dat in de omgeving een breed draagvlak is voor de ontwikkeling; de congestie en verkeersonveiligheid zijn gedragen aanleidingen voor deze ingreep.

Gezondheid komt niet separaat in het milieueffectrapport en de Toelichting naar voren. Gezondheidsthema's zijn geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Voor het Tracébesluit zijn voor geluid en externe veiligheid uitgebreide onderzoeken uitgevoerd en zijn de nodige maatregelen opgenomen waardoor aan de relevante wet- en regelgeving wordt voldaan. Voor luchtkwaliteit wordt het voldoen aan de wet- en regelgeving via het NSL geborgd.

Zoals in paragraaf 1.4 beschreven maakt de gedeeltelijke verplaatsing van de waterwinning onderdeel uit van de referentiesituatie voor de N35 Nijverdal - Wierden, aangezien de benodigde besluiten voor de gedeeltelijke verplaatsing van de waterwinning ruim voor de vaststelling van het Tracébesluit N35 Nijverdal - Wierden onherroepelijk zijn. Dit betekent dat de gedeeltelijke verplaatsing van de waterwinning bij alle effectbeschrijvingen onderdeel uit maakt van de uitgangssituatie. In het milieueffectrapport is tevens gekeken naar de cumulatieve effecten van de N35 Nijverdal - Wierden met de gedeeltelijke verplaatsing van het waterwingebied Wierden. Dit aangezien de realisatie van de N35 Nijverdal - Wierden niet mogelijk is zonder de gedeeltelijke verplaatsing van dit waterwingebied. Geconcludeerd is dat zowel de gedeeltelijke verplaatsing van de waterwinning als de wijziging van de N35 Nijverdal - Wierden (na toepassing van mitigerende en compenserende maatregelen) geen negatieve effecten hebben, dan wel dat de effecten gering of verwaarloosbaar zijn. Ook ten aanzien van Natura2000-gebied Wierdense Veld geldt dat beide ontwikkelingen hier geen

negatieve effecten op hebben. Dit geldt ook voor de gecumuleerde effecten van deze beide ontwikkelingen.

3 Uitgangspunten en beschrijving infrastructurele maatregelen

3.1 Huidige situatie

Het project N35 Nijverdal – Wierden begint aan de westelijke zijde ter hoogte van km 34,65; direct westelijk van de Nevengeul Midden Regge. Hier is een nieuw geluidscherm voorzien. De aanpassing van de weg begint ter hoogte van km 34,85. Aan de oostzijde eindigt het project op de A35 bij de aansluiting Wierden, bij km 42,75 (ontwerpmetrering). Dit komt overeen met km 42,6 op de A35 conform de huidige metrerering. Als gevolg van de uitbuiging van de N35 ontstaat een verschil tussen de bestaande metrerering en de ontwerpmetrering. Op de Kaarten (II) van het Tracébesluit en in de teksten is de ontwerpmetrering gehanteerd.

In de huidige situatie is de N35 Nijverdal – Wierden over het grootste deel van het traject ingericht als één rijbaan met twee rijstroken. Er geldt een maximum toegestane snelheid van 80 km/h. Het deel oostelijk van de Burgemeester H. Boersingel is aangepast ten behoeve van de tunnel van het Combiplan (opengesteld in 2015). Hierbij is de ligging van de N35 verschoven richting de spoorlijn Zwolle – Almelo en zijn twee rijbanen met één rijstrook gerealiseerd. Ook hier geldt een maximum toegestane snelheid van 80 km/h.

Het traject bevat een aantal gelijkvloerse kruispunten en oversteken. De N35 heeft kruispunten met de Baron van Sternbachlaan, Burgemeester H. Boersingel en de Nijverdalsestraat. Deze bevatten allen een verkeersregelinstallatie. Bij de Westerveenweg/ Schapendijk, Dwarsdijk, Vossenbosweg/ Nottermorsweg bevat de N35 oversteken (afslaan is hier niet mogelijk). De oversteek Vossenbosweg/ Nottermorsweg is voorzien van een verkeersregelinstallatie, de andere twee oversteken niet.

Tussen de Burgemeester H. Boersingel en de Haarkampsweg ligt aan de zuidzijde van de N35 een parallelweg. Tussen de Vossenbosweg en de kruisende Nijverdalsestraat ligt tevens aan de noordzijde van de N35 een parallelweg.

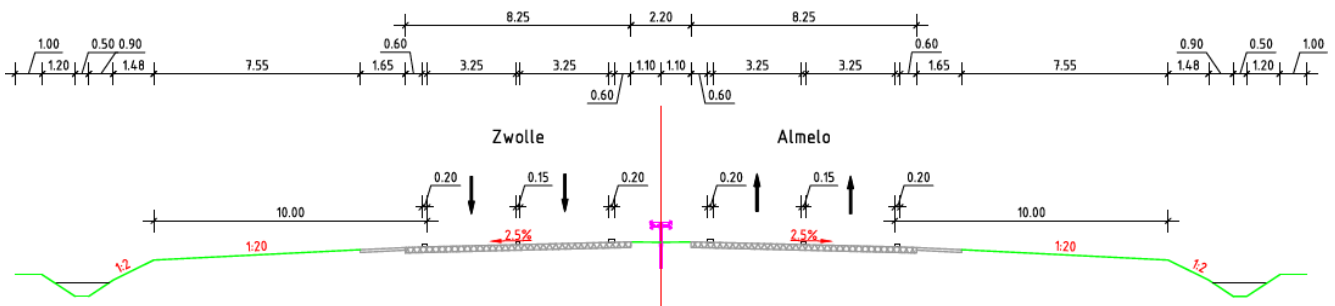
3.2 Infrastructurele maatregelen

Tracé

Met de uitvoering van het Tracébesluit wordt de N35 verbreed naar twee rijbanen met twee rijstroken en deels in noordwaartse richting verlegd ten behoeve van een bundeling met de spoorlijn Zwolle - Almelo. De verlegging in noordwaartse richting bevindt zich tussen de nieuwe aansluiting Nijverdal-Oost/ 't Lochter bij de Burgemeester H. Boersingel (N347) en de nieuwe aansluiting Wierden-West bij de Nijverdalsestraat/ Haarkampsweg. Ten oosten van de aansluiting Wierden-West ligt het tracé zodanig dat de noordelijke rijbaan (de rijbaan voor het verkeer richting Zwolle) gebruik kan blijven maken van de bestaande kunstwerken over de spoorlijn Deventer – Almelo en de Stegeboersweg. Door de uitbuiging wordt het traject iets langer dan in de bestaande situatie. Het aangepaste tracé begint aan de westzijde bij km 34,65 (geluidscherm en km 34,85 aanpassing weg) en eindigt aan de oostzijde bij km 42,75 (bestaande km 42,6 op de A35).

Dwarsprofiel

De weg wordt ingericht als een stroomweg met gescheiden rijbanen met elk twee rijstroken. De maximum toegestane snelheid wordt 100 km/h. Het standaard dwarsprofiel gaat uit van rijstroken met een breedte van 3,25 meter en een totale verhardingsbreedte per rijbaan van 8,25 meter. Naast de noodzakelijke verhardingsbreedte voor verkeersdoeleinden zijn in het kader van verkeersveiligheid halfverharde vluchtzones aanwezig. Tevens worden voor het vrachtverkeer pechhavens gerealiseerd. De vluchtzone heeft gemeten vanaf de binnenkant kantstreep een breedte van 2,45 meter.



Figuur 3.1: Standaard dwarsprofiel N35 Nijverdal - Wierden

De N35 wordt voorzien van geleiderails in de middenberm en in de in de buitenberm en langs de toe- en afritten, tenzij een obstakelvrije berm mogelijk is. Bij de aanpassing van parallelwegen is zo mogelijk rekening gehouden met de toepassing van een obstakelvrije berm van 10 meter. Dit houdt in principe in dat geen bomen of sloten tussen de N35 en de parallelweg worden aangelegd of gehandhaafd blijven. Om te voorkomen dat auto's ongewenst vanaf de N35 de parallelweg oprijden, wordt een bots vriendelijke scheiding aangebracht in de berm. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van een haagje of een greppel. Het standaard profiel (principe profiel) is opgenomen in figuur 3.1.

De overgang van twee rijbanen met twee rijstroken en een maximum toegestane snelheid van 100 km/h naar twee rijbanen met één rijstrook en een maximum toegestane snelheid van 80 km/h ligt nabij de westelijke projectgrens, tussen de Nevengeul Midden Regge en het Grote Alleepad. Hier bevindt zich tevens een overgang in de rijstrookbreedtes van 3,25 meter naar 2,75 meter. Aan de oostelijke zijde van het traject ligt de overgang van 100 km/h naar 130 km/h van autosnelweg A35. Hierbij gaat de rijstrookbreedte van 3,25 meter over naar een rijstrookbreedte van 3,5 meter van de A35.

Hoogteligging

De hoogteligging van het wegontwerp van de N35 wordt, naast ontwerprichtlijnen, in belangrijke mate bepaald door randvoorwaarden in de hoogteligging van kruisende verbindingen. Een ander element dat de hoogteligging van het wegontwerp en de bijbehorende waterhuishouding bepaald, betreft de eis dat de N35 niet tot verdroging van het Natura 2000-gebied Wierdense Veld mag leiden.

Een aantal verbindingen kruist naast de N35 ook de spoorlijn Zwolle – Almelo. Dit betreffen de Baron van Sternbachlaan, de Westerveenweg en de Vossenbosweg. De kunstwerken onder het spoor blijven behouden, wat (gezien de gebundelde ligging van de N35 langs het spoor) de hoogteligging van de kruisende verbinding en

daarmee de N35 bepaald. De Burgemeester H. Boersingel behoudt de huidige hoogteligging. Tussen de Burgemeester H. Boersingel (N347) en de Westerveenweg wordt een ecoduct ingepast. Deze dient over de N35, de Nijverdalsestraat (parallelweg), de spoorlijn Zwolle - Almelo en het Bolderpad heen te gaan. De N35 krijgt geen kruising met de Dwarsdijk; de Dwarsdijk komt tussen het spoor en de parallelweg te vervallen. De kruisende Nijverdalsestraat/ Haarkampseweg blijft op maaiveld gesitueerd. De (kunstwerken over de) spoorlijn Deventer – Almelo en de Stegeboersweg blijven behouden, waarbij bij het kunstwerk over het spoor wel de verkanting van de weg wordt aangepast en de noordzijde verbreed/ verstevigd wordt ten behoeve van een geluidscherm. Deze bestaande kunstwerken worden voor de noordelijke rijbaan van de N35 (de rijbaan voor het verkeer richting Zwolle) benut. Voor de zuidelijke rijbaan worden nieuwe kunstwerken gerealiseerd uitgaande van de hoogteligging van de bestaande spoorlijn en Stegeboersweg. De hoogteligging bij de aansluiting Wierden/ de kruising met de Rijssensestraat is ongewijzigd ten opzichte van de bestaande situatie.

Het voorgaande zorgt ervoor dat de N35 verhoogd over de Baron van Sternbachlaan (N347), Burgemeester H. Boersingel (N347), Nijverdalsestraat/ Haarkampseweg, spoorlijn Deventer – Almelo en Stegeboersweg heen gaat. Bij de Vossenbosweg krijgt de N35 een halfverhoogde ligging en bij de Westerveenweg ligt de N35 licht verhoogd (ongeveer een meter boven maaiveld).

3.3 Overige infrastructuurlijke voorzieningen

Als gevolg van de wijzigingen aan de N35 worden de volgende overige infrastructuurlijke voorzieningen en maatregelen gerealiseerd:

- De toegang tot de pompkelder vanaf de noordelijke rijbaan van de N35 nabij het Grote Alleepad wordt aangepast naar aanleiding van de verbreding van de N35.
- Het gelijkvloerse kruispunt van de N35 met de Baron van Sternbachlaan (N347) wordt aangepast naar een ongelijkvloerse kruising. Hiertoe wordt de Baron van Sternbachlaan tussen de Kruidenlaan en de Wierdensestraat aangepast, inclusief het kruispunt met de Wierdensestraat. Aan de oostzijde van de Baron van Sternbachlaan tussen de Veenweg en de Wierdensestraat wordt een tweerichtingenfietspad gerealiseerd.
- Het gelijkvloerse kruispunt van de N35 met de Burgemeester H. Boersingel (N347) wordt aangepast naar een ongelijkvloerse aansluiting. Het kruispunt van de Burgemeester H. Boersingel met de noordelijke toe- en afrit wordt voorzien van een verkeersregelininstallatie. De zuidelijke toe- en afrit sluiten door middel van een vrije rechtsafer op de Burgemeester H. Boersingel aan. De rotonde Burgemeester H. Boersingel – Wierdensestraat wordt uitgebreid met een bypass (een extra rijstrook voor het verkeer vanaf de N35 naar de Wierdensestraat).
- De Wierdensestraat wordt aangepast als gevolg van de bypass bij de rotonde met de Burgemeester H. Boersingel. Hierbij wordt ook de ontsluiting van het tankstation aangepast. In de bestaande situatie liggen langs beide zijden van de Wierdensestraat eenrichtingsfietspaden. Met de aanpassing van de Wierdensestraat wordt dat aangepast in een tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde van de Wierdensestraat. Dit fietspad loopt vanaf de rotonde met de Louis Pasteurstraat, langs de zuidzijde van de Wierdensestraat en de rotonde met de Burgemeester H. Boersingel, naar de noordzijde van de Benjamin Franklinstraat, met een aansluiting op het eenrichtingsfietspad aan de zuidzijde van de Benjamin Franklinstraat.

- De parallelweg aan de zuidzijde van de Nijverdalsestraat (de bestaande N35) wordt aangepast (verlegd en verbreed) tussen de Baruch Spinozastraat en ca. km 38,35. De parallelweg krijgt aangepaste aansluitingen op de Notterveldseweg, de Schapendijk en een aangepaste perceelontsluiting voor Schapendijk 2.
- De gelijkvloerse oversteek van de N35 bij de Westerveenweg en de Schapendijk wordt aangepast naar een ongelijkvloerse kruising van de N35 met de Westerveenweg. De Westerveenweg wordt hierbij aangesloten op de Nijverdalsestraat (de bestaande N35). De Schapendijk sluit niet meer op de Westerveenweg aan, maar wel op de parallelweg zoals voorgaand beschreven. De ongelijkvloerse kruising in de Westerveenweg dient voor fiets- en ontheffingsverkeer. Voetgangers (onder andere van de Lange-Afstand-Wandelpaden-route) kunnen ook van de tunnel gebruik maken. Hiervoor wordt in het talud een trap aangebracht.
- De gelijkvloerse oversteek van de N35 bij de Vossenbosweg en Nottermorsweg wordt aangepast naar een ongelijkvloerse kruising van de N35 met de Vossenbosweg. Hierbij gaat de Vossenbosweg halfverdiept onder de verhoogde N35 door waartoe ook de perceelontsluitingen voor Schapendijk 1 en 2 worden aangepast. Zowel de Vossenbosweg als de Nottermorsweg sluiten op de parallelweg aan, zoals voorgaand beschreven.
- Vanaf de parallelweg aan de noordzijde van de Nijverdalsestraat (de bestaande N35) wordt een nieuwe perceelontsluiting gerealiseerd ten behoeve van Vossenbosweg 2a.
- Vanaf de Nijverdalsestraat aan de noordzijde van de (nieuwe) N35 wordt de parallelweg aangepast/ aangelegd ten behoeve van de perceelontsluiting van Nijverdalsestraat 106a en de percelen ten noorden van de N35 tussen km 40,15 en km 40,5.
- Het gelijkvloerse kruispunt van de A35 met de Nijverdalsestraat/ Haarkampsweg wordt aangepast naar een ongelijkvloerse aansluiting. De toegen afritten sluiten door middel van een kluifrotonde (ook wel hondenbotrotonde genaamd; twee driekwart rotondes die met elkaar verbonden zijn) op de Nijverdalsestraat, de Haarkampsweg en de parallelweg aan de zuidzijde van de Nijverdalsestraat (bestaande N35) aan. Aan beide zijden van de Nijverdalsestraat/ Haarkampsweg worden eenrichtingsfietspaden gerealiseerd. Met de aanpassing van de kruisende Nijverdalsestraat wordt ook de aansluiting op de parallelweg Nijverdalsestraat aan de noordzijde van de N35 aangepast.

De aanpassing van de gelijkvloerse kruispunten en oversteeken naar ongelijkvloerse aansluitingen en kruisingen brengen lokaal omrijbewegingen met zich mee. Ten opzichte van de huidige situatie is bij de Baron van Sternbachlaan geen uitwisseling met de N35 meer mogelijk. Van de kruising bij de Westerveenweg mag alleen fiets- en ontheffingsverkeer gebruik maken. Bij de Dwarsdijk is geen oversteek van de N35 meer mogelijk. Het voorgaande betekent dat in Nijverdalen meer verkeer via de Wierdensestraat van/naar de Burgemeester H. Boersingel gaat rijden om gebruik te kunnen maken van de N35. Tevens betekent het dat meer lokaal (bestemmings-/ agrarisch) verkeer naar de Vossenbosweg zal rijden om de N35 te kruisen.

De bestaande N35 wordt in het kader van het Tracébesluit niet aangepast. De gemeente Wierden zal de bestaande N35 afwaarderen en inrichten ten behoeve van de fietssnelweg F35. Het deel van de bestaande N35 dat geen functie heeft voor de F35 wordt gesloopt. Waar de parallelwegen langs de bestaande N35 niet vanuit het

Tracébesluit worden aangepast, blijven deze behouden voor de ontsluiting van percelen en lokaal verkeer.

3.4 Kunstwerken

De wegaanpassing heeft tot gevolg dat nieuwe kunstwerken worden gerealiseerd voor de kruising van de N35 met de volgende infrastructuur: de Baron van Sternbachlaan, Burgemeester H. Boersingel, Nijverdalsestraat/ Haarkampsweg, spoorlijn Deventer – Almelo (voor de zuidelijke rijbaan) en de Stegeboersweg (voor de zuidelijke rijbaan). Daarnaast wordt een ecoduct over de N35, de Nijverdalsestraat (parallelweg), de spoorlijn Zwolle – Almelo en het Bolderpad gerealiseerd tussen de natuurgebieden Notterveld en Wierdense Veld. Dit ecoduct betreft een maatregel uit het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). Het ecoduct wordt tevens benut voor mitigatie in het kader van het Tracébesluit (bijvoorbeeld voor vleermuizen).

Naast de nieuwe kunstwerken is er een aantal aan te passen kunstwerken. Dat betreffen het kunstwerk over de Nevengeul Midden Regge en het kunstwerk Grote Alleepad ten behoeve van de plaatsing van één respectievelijk twee geluidschermen, de kunstwerken Westerveenweg en Vossenbosweg ten behoeve van het doortrekken van de kunstwerken onder het spoor naar onder de N35, en het kunstwerk over de spoorlijn Deventer – Almelo in verband met de plaatsing van een geluidscherm en aanpassing van de verkanting voor de noordelijke rijbaan van de N35.

Ten aanzien van het ecoduct wordt opgemerkt dat Rijkswaterstaat momenteel in overleg is met ProRail om zo mogelijk de hoogte van het ecoduct boven het spoor in het Tracébesluit te verkleinen ten opzichte van de hoogte die in het Ontwerp-Tracébesluit is aangehouden.

3.5 Ruimtebeslag

Het ruimtebeslag en de ligging van het tracé in de omgeving zijn op de detailkaarten van het Tracébesluit aangegeven. Op deze kaarten zijn eveneens de grenzen van het Tracébesluit weergegeven.

Binnen het ruimtebeslag van het Tracébesluit is een aantal aanduidingen en maatregelvlakken weergegeven.

Aanduidingen hebben betrekking op de bestaande situatie, een autonome ruimtelijke ontwikkeling ('t Lochter III) en de nieuwe situatie, inclusief de aanduiding van pechhavens, taluds, keerwanden, geluidschermen, duikers, ecoduikers, te amoveren opstallen en op te breken verharding. Tevens is een aanduiding opgenomen voor tijdelijke werkterreinen (zie ook paragraaf 3.7) en verkeersdoeleinden. De aanduiding verkeersdoeleinden heeft betrekking op het geheel van de gronden voor de aanleg van wegverhardingen, berm, weggebonden water(gangen), geluidwerende voorzieningen, kunstwerken, duikers, damwanden, onderliggend wegnnet inclusief fietspaden, onderhoudsstroken, etc. Op de detailkaarten zijn naast de aanduidingen maatregelvlakken opgenomen. Deze maatregelvlakken geven specifiek aan waar de maatregelen komen (de wegverharding, beton-/halfverharding, kunstwerken, berm – landschappelijke inpassing, bos-/bomencompensatie, waterhuishouding en wadi). Grotendeels, waar

deze maatregelen weggebonden zijn, vallen deze maatregelen binnen de aanduiding verkeersdoeleinden.

3.6 **Uitmeet- en flexibiliteitsbepaling**

Artikel 15 van de besluitekst bevat een uitmeet- en flexibiliteitsbepaling. Van deze bepaling kan gebruik worden gemaakt indien het voor de uitvoering van het project gewenst is om in (geringe) mate van het wegontwerp en de maatregelen, zoals voorgeschreven in het Tracébesluit, af te wijken. De bepaling geeft, met andere woorden, een bepaalde mate van flexibiliteit aan de uitvoering van het Tracébesluit.

Het eerste lid van dit artikel betreft een uitmeetbepaling. Gelet op de nauwkeurigheid waarmee het ontwerp is uitgewerkt (de detailkaarten bij het Tracébesluit hebben een schaal van 1:2500) kan het voor of tijdens de uitvoering van de ombouw blijken dat de maatvoering zoals opgenomen in het Tracébesluit in de praktijk voor praktische problemen zorgt. In dat geval kan met een marge van 1,00 meter omhoog of omlaag en 2,00 meter naar weerszijden worden afgeweken, mits is voldaan aan de randvoorwaarden zoals opgenomen in het derde lid.

Het tweede lid van dit artikel betreft een flexibiliteitsbepaling. Afgezien van de uitmeetbepaling kan het voorkomen dat er in de tijd tussen het Tracébesluit en de daadwerkelijke realisatie daarvan zich ontwikkelingen hebben voorgedaan die een kleine afwijking wenselijk maken. Hierbij moet gedacht worden aan bijvoorbeeld innovatieve uitvoering(-swijzen), kostenbesparingen en nadere afspraken met de (bestuurlijke) omgeving. Ook in dat geval kan met een marge van 1,00 meter omhoog of omlaag en 2,00 meter naar weerszijden worden afgeweken, mits aan de randvoorwaarden van het derde lid is voldaan.

Volgens het derde lid kan alleen onder bepaalde (strikte) randvoorwaarden van de uitmeet- en flexibiliteitsbepaling gebruik worden gemaakt. Deze randvoorwaarden zorgen ervoor dat de rechtszekerheid voor belanghebbenden ten aanzien van het genomen besluit voldoende wordt gewaarborgd.

3.7 **Kabels en leidingen**

Onder kabels en leidingen van derden worden met name kabels en leidingen voor telecommunicatie, elektriciteit, water en gas verstaan. De aanwezige kabels en leidingen in het plangebied van de N35 Nijverdal – Wierden zijn geïventariseerd. Het betreffen circa 325 objecten (kabels of leidingen). Van deze objecten blijken er circa 245 een raakvlak met het ontwerp te hebben. In het geval dat deze kabels en leidingen in de wegzone van de N35 Nijverdal - Wierden of andere aan te passen wegen liggen, moeten ze veelal worden verlegd of vervangen. Hiertoe wordt het onderscheid gemaakt in drie categorieën:

1. Procedure en aanpassing duren langer dan een jaar na verzoek tot aanpassing. Verleggingswerkzaamheden worden verricht voor start uitvoering uitvoeringscontract.
2. De verleggingswerkzaamheden vinden plaats na gunning uitvoeringscontract en worden door de uitvoerend aannemer gecoördineerd.
3. De oplossing en verlegging komen tot stand na gunning van de uitvoering en worden door de uitvoerend aannemer gecoördineerd. De werkzaamheden kunnen binnen 1 jaar na verzoek tot aanpassing worden gerealiseerd.

Vooralsnog vallen alle kabels en leidingen onder categorie 3.

De nieuwe locatie van kabels en leidingen wordt in overleg met de beheerders van deze kabels en leidingen vastgesteld. Het uitgangspunt in het ontwerp is dat de weg en de kabels en leidingen elkaar niet in het functioneren belemmeren. Onderhoud en vervanging van kabels en leidingen moeten zoveel mogelijk worden uitgevoerd zonder dat hierbij het wegverkeer wordt gehinderd. Kabels en leidingen van derden worden zoveel mogelijk buiten de wegzone van de N35 gelegd. Kruisende kabels en leidingen worden zoveel mogelijk gebundeld onder het tracé door gevoerd.

3.8 Tijdelijke maatregelen en voorzieningen

Werkterreinen

De gronden binnen het Tracébesluit die permanent worden ingenomen voor de verbreding en verlegging van de N35 Nijverdal – Wierden, kunnen ten behoeve van de realisatie benut worden voor tijdelijke werkterreinen, behalve wanneer het bestaande gebruik op die gronden in stand blijft en gebruik als werkterrein in de weg staat (bijvoorbeeld waar bomen behouden blijven). Naast de ruimte die permanent wordt ingenomen voor de verbreding en verlegging van de N35 Nijverdal – Wierden is tijdens de bouw op verschillende plaatsen, ten behoeve van werkterreinen, tijdelijke ruimte nodig. De aannemer dient voor aanvang van de uitvoering een uitvoeringsplan en een bouwplaats inrichtingsplan in te dienen. Werkterreinen dienen zo veel mogelijk binnen de bestaande grenzen van het rijkseigendom te liggen.

De tijdelijke werkterreinen worden hoofdzakelijk gebruikt voor:

- gebruik door de aannemer voor opslag van materiaal en materieel, voor werkplaatsen, voor bouwketen en voor parkeerplaatsen ten behoeve van personeel en bezoekers;
- gebruik door de aannemer als laad- en losplaats en voor de opslag van zand en grond;
- de aanleg van verhardingen en andere infrastructurele werken, energievoorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen en afrasteringen;
- bouwzones (ter weerszijden van de weg) ten behoeve van de werkzaamheden.

Tijdelijke maatregelen worden na afronding van de werkzaamheden verwijderd.

Tijdelijke gronddepots

Tijdens de uitvoering van de verbreding en verlegging van de N35 Nijverdal – Wierden zal de vrijkomende grond zo veel mogelijk direct naar de definitieve locatie worden gebracht. Soms is het echter niet mogelijk of wenselijk de grond direct naar deze definitieve plaats te brengen. De grond moet dan tijdelijk opgeslagen worden. Hiervoor zijn gronddepots nodig. Deze gronddepots zullen zo veel mogelijk binnen de grenzen van het Tracébesluit liggen. De ligging van de gronddepots wordt uiteindelijk in de voorbereiding op de realisatie bepaald.

3.9 Duurzaam bouwen

De aanleg van de N35 Nijverdal - Wierden zal volgens de principes van Duurzaam Bouwen plaatsvinden. Bij Duurzaam Bouwen wordt tijdens het ontwerp bewust

gekeken of onderdelen van het project op een milieubewuste manier kunnen worden gerealiseerd. Het gaat bijvoorbeeld om maatregelen die leiden tot:

- het bevorderen van hergebruik en beperken van materiaalgebruik;
- het beperken van emissies;
- het zuinig omgaan met ruimte en energie;
- het bevorderen van de leefkwaliteit van de omgeving;
- een goede inpassing in de omgeving;
- beperking van hinder tijdens de bouw, voor zover dat mogelijk is (geluid, trillingen).

4 Verkeer

4.1 Verkeersprognoses

In de verkeersprognoses, die volgens het verkeersmodel NRM (Nieuw Regionaal Model) zijn gemaakt, is rekening gehouden met onder meer de ruimtelijk economische ontwikkeling van Nederland en het landelijke beleid. De doorvertaling naar de voor het verkeersmodel benodigde invoer in termen van aantallen inwoners, huishoudens en arbeidsplaatsen is gedaan in overleg met de regionale overheden. Uitgangspunt in de verkeersprognoses is daarnaast het vastgestelde verkeer- en vervoerbeleid, dat onder meer is opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). In de SVIR zijn de hoofdlijnen van het nationale verkeer- en vervoersbeleid vastgesteld. Hierin zijn de doelstellingen opgenomen voor het verkorten van files, het verhogen van de betrouwbaarheid van de reistijd en het verminderen van de reistijd van deur-tot-deur. In het MIRT-projectenboek is daarom een concreet pakket van maatregelen opgenomen en voorziet daarbij in extra investeringen om het mobiliteitssysteem nog robuuster te maken. Het pakket van maatregelen betreft een autoweg met twee rijbanen met twee rijstroken en een maximum toegestane snelheid van 100 km/uur. Het traject krijgt twee aansluitingen: de ongelijkvloerse Haarlemmermeeraansluiting Nijverdal-Oost/ 't Lochter (bij de Burgemeester H. Boersingel) in Nijverdal en de ongelijkvloerse Haarlemmermeeraansluiting Wierden-West bij Wierden. Daarnaast kruist de N35 de Baron van Sternbachlaan in Nijverdal ongelijkvloers.

Er zijn verkeersprognoses gemaakt voor de referentiesituatie en het voorkeursalternatief waarbij de capaciteit tussen Nijverdal en Wierden wordt vergroot. Het gaat hierbij om de uitbreiding van één rijbaan met twee rijstroken naar 2 rijbanen met twee rijstroken. In bijlage 5 zijn de uitgangspunten van de verkeersberekeningen toegelicht. De resultaten van de van de verkeersstudie zijn te vinden in bijlage 6, Deelrapport verkeer.

4.2 Bereikbaarheid

Eén van de twee doelen voor de aanpassing van de N35 Nijverdal - Wierden is het verbeteren van de bereikbaarheid. De effecten op de bereikbaarheid wordt beschreven aan de hand van een aantal indicatoren: I/C-verhoudingen, voertuigverliesuren, afname verkeer op het onderliggend wegennet en afwikkeling op kruispunten en toe- en afritten.

I/C-verhoudingen

De kwaliteit van de doorstroming van het verkeer wordt beschreven met een verkeerskundige maat: de I/C-verhouding. De I/C-verhouding geeft de verhouding aan tussen de hoeveelheid verkeer die van de weg gebruik maakt (intensiteit) en de hoeveelheid verkeer die de weg kan verwerken (capaciteit). Een I/C-verhouding lager dan 0,8 geeft aan dat het verkeer goed doorstroomt. Tussen de 0,8 en de 0,9 stroomt het verkeer doorgaans matig door en vanaf 0,9 is de doorstroming slecht.

In de bestaande situatie is de I/C-verhouding in de ochtendspits en de avondspits voor het grootste deel van het studiegebied onder de 0,8. In de ochtendspits komt de I/C-verhouding boven de 0,8 op enkele delen van de N36 Wierden Oost. In de

avondspits overstijgt de I/C-verhouding op delen van de N36 en de A35 de 0,8. In de situatie zonder project in 2030 (referentiesituatie) heeft een groot deel van de N35 Nijverdal - Wierden een I/C-verhouding tussen de 0,8 en 0,9 in de ochtendspits en in de avondspits tussen de tussen de 0,9 en 1,0. Indien er geen aanpassingen worden gerealiseerd aan de N35 Nijverdal - Wierden zal dit leiden tot matige doorstroming in de ochtendspits en slechte doorstroming in de avondspits. Met de aanpassing van de N35 Nijverdal - Wierden (situatie 2030 met project) komt de I/C-verhouding zowel in de ochtend- als avondspits onder de 0,8 te liggen. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de doorstroming verbetert met de aanpassingen aan de N35 Nijverdal - Wierden.

Voertuigverliesuren

Bereikbaarheid kan ook worden uitgedrukt in de voertuigverliesuren. Voertuigverliesuren geven de extra reistijd boven op de normale reistijd weer. Met de aanpassing van de N35 Nijverdal - Wierden daalt het aantal voertuigverliesuren op het hoofdwegennet met ongeveer 4% voor een gemiddelde werkdag (voorkeursalternatief ten opzichte van de referentiesituatie). Ook hiermee is aangetoond dat de bereikbaarheid verbetert met de aanpassing van de N35 Nijverdal - Wierden.

Verkeer op het onderliggend wegennet

Op het onderliggend wegennet blijft de doorstroming goed met de aanpassing van de N35 Nijverdal - Wierden, gezien de I/C verhouding zowel in de ochtendspits als in de avondspits onder de 0,8 blijft. Een uitzondering is het wegvak op de N350 richting Rijssen. Waar dit wegvak in de referentiesituatie een matige doorstroming had (een I/C verhouding tussen de 0,8 en 0,9), heeft het wegvak in de projectsituatie een slechte doorstroming (een I/C verhouding net boven de 0,9).

Door het wegvallen van het kruispunt van de N35 met de Baron van Sternbachlaan krijgt een aantal onderliggende wegen bij Nijverdal meer verkeer te verwerken. Dit is te zien bij Wierdenstraat (oost) en Burgemeester H. Boersingel (noord). Op deze twee wegen is de stijging rond de 10.000 voertuigen per etmaal. Deze gebiedsontsluitingswegen (waarvan de Wierdensestraat voor de realisatie van de Salland - Twentetunnel van het Combiplan dienst deed als N35) kunnen deze toename van de hoeveelheid verkeer goed aan. De I/C verhouding op deze wegvakken blijft onder de 0,8. Ook nadere doorrekeningen tonen aan dat het kruispunt Burgemeester H. Boersingel - Wierdenstraat en de nieuwe aansluiting tussen de N35 en de Burgemeester H. Boersingel het verkeer kan verwerken met de aanpassingen die zijn voorzien op dit kruispunt en de nieuwe aansluiting. Aan de andere kant is door het wegvallen van het kruispunt N35 - Baron van Sternbachlaan een daling te zien bij Wierdenstraat west (circa 3.000 voertuigen per etmaal), doordat het hoofdwegennet sneller verkeer kan afwikkelen. Deze daling is te zien op de locatie Rijssenstraat (circa 800 voertuigen per etmaal) en N347 Rijssen - Nijverdal (circa 500 voertuigen per etmaal).

De aansluiting Wierden-West op de N35 ter hoogte van de Nijverdalsestraat kent ook meer verkeer. Dit is te zien door de stijging op de locaties Nijverdalsestraat (circa 1.000 voertuigen per etmaal) en Loondersweg noord (circa 500 voertuigen per etmaal). Op deze punten geldt ook dat de verkeersafwikkeling niet in het gedrang komt daar de I/C verhouding onder de 0,8 blijft. Deze aansluiting wordt

met de realisatie van het project een ongelijkvloerse aansluiting met een kluifrotonde. Deze nieuwe verkeerssituatie kan het verkeer goed afwikkelen.

Afwikkeling op kruispunten en toe- en afritten

Met het gekozen ontwerp zijn kruispuntberekeningen uitgevoerd om na te gaan of het verkeer voldoende afgewikkeld kan worden. Op basis van de uitkomsten van deze berekeningen kan geconcludeerd worden dat met de voorziene aanpassingen in het ontwerp de verkeersafwikkeling op de kruispunten is gewaarborgd.

4.3 Verkeersveiligheid

Het tweede doel voor de aanpassing van de N35 Nijverdal – Wierden is een verbetering van de verkeersveiligheid. In bijlage 7 bij deze Toelichting is het Deelrapport verkeersveiligheid te vinden.

De nationale doelstelling ten aanzien van de verkeersveiligheid, uitgedrukt in ernstige verkeersslachtoffers, is vastgesteld in het Strategisch Plan verkeersveiligheid 2008-2020 [Ministerie Verkeer en Waterstaat, 2008]. Ambities zijn vastgelegd voor het terugdringen van het aantal doden en ziekenhuisslachtoffers voor het doeljaar 2020. De doelstellingen gaan uit van een daling van het aantal doden in 2020 naar 500, een reductie van 53% ten opzichte van het basisjaar 2002. Voor het aantal ernstige verkeersgewonden wordt gestreefd naar een daling naar 10.600 in 2020, een daling van 33% ten opzichte van 2002. Deze streefwaarden betreffen heel Nederland. Er wordt daarbij geen aandacht besteed aan specifieke gebieden of wegen. In zijn algemeenheid geldt dat infrastructurele projecten van Rijkswaterstaat een bijdrage dienen te leveren aan het bereiken van de doelstelling uit het Strategisch Plan verkeersveiligheid. Dit impliceert een ongevals-risicocijfer gelijk of lager dan het gemiddelde voor een overeenkomstige weg in de regio.

Met de realisatie van het project N35 Nijverdal - Wierden daalt de prognose van het aantal ernstige ongevallen licht ten opzichte van de referentiesituatie. De risicocijfers voor de N35 zijn op basis van de Veilig over Rijkswegen methodiek 2007-2009 vastgesteld op 0,259 slachtoffers per miljoen gereden voertuigkilometers. Voor een gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur met gesloten verklaring voor langzaam verkeer is het risicocijfer 0,049 op basis van Veilig over Rijkswegen 2007-2009 en voor een autoweg met 2x2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/uur is het risicocijfer 0,035. Dit impliceert dat het risicocijfer van de huidige N35 relatief hoog is en dat aanpassing van de N35 naar een autoweg met 2x2 rijstroken voor een verbetering van de verkeersveiligheid zorgt ten opzichte van de referentiesituatie. Cijfers van na 2009 zijn niet representatief gezien een onderregistratie van verkeersongevallen in deze periode. De voorgaande conclusie geldt naar verwachting ook voor de periode na 2009.

De Europese organisaties van weggebruikers (zoals de ANWB in Nederland) en de autofabrikanten hebben samen met de Europese Commissie het European Road Assessment Programme (EuroRAP) opgesteld. Deze methode maakt het mogelijk om de Europese wegen op veiligheid onderling met elkaar te vergelijken. Op basis van wegelementen wordt aan iedere weg een Road Protection Score (RPS) toegekend die wordt uitgedrukt in sterren, van minimaal één tot maximaal vier sterren, waarbij een score van 1 ster zeer onveilig is en de maximale score van 4

sterren heel veilig is. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft het doel uitgesproken dat de Nederlandse rijkswegen in 2020 een score hebben van minimaal drie sterren. De potentieel onveilige wegelementen op wegen met één of twee sterren dienen voor die tijd opgelost te worden. Momenteel heeft de N35 Nijverdal – Wierden 2 wegvakken met twee sterren (km 37,8 – 38,1 en km 40,2 – 40,9).

Het ontwerp van het Ontwerp-Tracébesluit is onderworpen aan een verkeersveiligheidsaudit. Het doel hiervan is op onafhankelijke wijze potentiële verkeersveiligheidsproblemen te identificeren en mogelijke oplossingsrichtingen te verkrijgen. De audit betreft een beoordeling van het ontwerp ten aanzien van de effecten op de verkeersveiligheid én daarnaast op ontwerprichtlijnen. De opzet van deze verkeersveiligheidsaudit is gebaseerd op de Europese ontwerprichtlijn 2008/96/EG van 19 november 2008 betreffende "Het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur". Deze Europese richtlijn is door Rijkswaterstaat nader uitgewerkt in de 'Voorschriften verkeersveiligheidsaudit – voorwaarden, proces en uitvoering' d.d. 19 januari 2011. In de verkeersveiligheidsaudit is een aantal aanbevelingen gedaan, die zijn meegenomen voor de vaststelling van het definitieve ontwerp. De belangrijkste aanbevelingen zijn hieronder beschreven met de wijze waarop daarmee is omgegaan:

- De overgang van 80 km/h naar 100 km/h moet duidelijk worden vormgegeven. Dit is gedaan door middel van optische versmallingen (o.a. dichter bij de rijbaan plaatsen van geleiderails en verdwijnen van de vluchtzone).
- Geleiderails kunnen potentieel leiden tot verkeersonveiligheid. Hierom is waar mogelijk direct na vlucht- en bergingszones overgegaan op het gewenste profiel zonder geleiderails.
- De N35 heeft ten oosten van de aansluiting Wierden-West een slingerend verloop met enkele relatief korte ontwerpelementen. Het behouden van het bestaande spoorviaduct Deventer – Almelo en kunstwerk Stegeboersweg maken dat het horizontaal alignement van de rijbaan een slingerend verloop heeft. Dit verloop is passend binnen de ontwerprichtlijnen. Bewegwijzering zal ervoor zorgen dat de weggebruiker voldoende wordt geattendeerd op de situatie.
- In de Haarlemmermeer aansluiting bij Nijverdal-Oost/ 't Lochter zijn de noordelijke toe- en afrit in elkaars verlengde ontworpen wat risico op conflicten vergroot. Door een VRI te plaatsen is voorzien dat doorrijden met hoge snelheid niet mogelijk is. Een asverspringing is hier niet wenselijk omdat de route via de afrit en toerit beschikbaar moet zijn bij eventuele calamiteiten op de hoofdrijbaan.
- De verkeersveiligheidsaudit beschrijft dat de richtlijn van 1.000 meter tussen pechhavens als absoluut minimum gehanteerd dient te worden, zodat weggebruikers in geval van pech voldoende mogelijkheden hebben het voertuig veilig buiten de rijstroken te kunnen zetten. Langs de N35 Nijverdal – Wierden komt een vluchtzone. In de basis zijn voor een 2x2 stroomweg met vluchtzone in de vorm van grasbetonblokken geen pechhavens noodzakelijk, aangezien deze vluchtzone van voldoende draagkracht is om een vrachtwagen te kunnen dragen. De richtlijn stroomwegen 2013 geeft hiervoor de volgende onderbouwing: *'Langs regionale stroomwegen zijn pechhavens noodzakelijk om gestrande voertuigen te kunnen bergen wanneer de berm niet draagkrachtig genoeg is of als er geen vluchtzone aanwezig is. De onderlinge afstand van vluchthavens is afhankelijk van de verkeersintensiteit, de aanwezigheid van verzorgingsplaatsen en andere plaatselijke omstandigheden. Als indicatie kan*

een onderlinge afstand van 1000 meter tot 2000 meter worden aangehouden.'

In het ontwerp van het Tracébesluit zijn in aanvulling op de vluchtzone voor vrachtwagens tevens pechhavens opgenomen om de circa 1000 meter. Hiermee wordt voldaan aan de richtlijn. De ligging van de pechhavens is afgestemd op de ligging van de in- en uitvoegers.

Ten behoeve van de verlaging van het risicocijfer en een verbetering van de EuroRAP-scores worden de volgende verkeersveiligheidsmaatregelen bij de N35 Nijverdal – Wierden toegepast:

- Het toepassen van een fysieke rijbaanscheiding op de N35.
- Het aanbrengen van geleiderailconstructie in de middenberm, in de buitenberm van de N35 en langs de toe- en afritten, tenzij een obstakelvrije berm mogelijk is.
- Het toepassen van een halfverharde vluchtzone langs de N35.
- De aanleg van meerdere pechhavens per rijrichting. De pechhavens worden ingepast in het ontwerp waarbij de tussenafstand van ca. 1000m als leidraad wordt aangehouden. De ligging van de pechhavens worden eveneens afgestemd op de ligging van de in- en uitvoegstroken en obstakels in de omgeving. Waar de maximale 1000m wordt overschreden gaat de voorkeur van RWS naar een logische plek dan exact om de 1000m.
- Het toepassen van een voldoende rijbaanbreedte voor de afwikkeling van calamiteiten ter plaatse van de toe- en afritten van de aansluitingen 't Lochter/ Nijverdal-Oost en Wierden-West.
- Het vervallen van bestaande gelijkvloerse kruispunten (bij de Baron van Sternbachlaan, Burgemeester H. Boersingel en de Nijverdalsestraat) en oversteken (bij de Westerveenweg/ Schapendijk, Dwarsdijk, Vossenbosweg/ Nottermorsweg) in de N35. Deze worden gewijzigd in ongelijkvloerse kruisingen of aansluitingen, of opgeheven.
- Het aanbrengen van een calamiteitendoorsteek bij de aansluiting van de zuidelijke toe- en afrit op de Burgemeester H. Boersingel. Dit wordt vormgegeven door middel van overrijdbare geleiders. Deze doorsteek kan tevens gebruikt worden bij onderhoud.
- Het aanbrengen van openbare verlichting in relatie tot verkeersveiligheid is voorzien onder het ecoduct, langs de noordelijke afrit van aansluiting Wierden-West, langs de aan te passen delen van de Baron van Sternbachlaan, Burgermeester H. Boersingel en Nijverdalsestraat. Bij de onderliggende wegen is in de huidige situatie ook reeds verlichting aanwezig. Naast de verlichting vanuit verkeersveiligheid wordt op enkele locaties ook verlichting aangebracht vanuit sociale veiligheid. Dat is het geval bij de noordelijke afrit aansluiting 't Lochter/ Nijverdal-Oost en de (fiets)tunnels Westerveenweg en Vossenbosweg. Tevens wordt op enkele locaties verlichting aangebracht in relatie tot tunnelveiligheid. Die verlichting is alleen aan wanneer er een calamiteit is in de tunnel of bij onderhoud.
- Tussen de N35 en de spoorlijn Zwolle – Almelo wordt een hek geplaatst om te voorkomen dat mensen op het spoor kunnen komen.

Met de realisatie van de fysieke rijbaanscheiding krijgt de N35 Nijverdal – Wierden een EuroRAP-score van minimaal drie sterren. De overige voorgenomen maatregelen leiden mogelijk tot een score van vier sterren.

5 Geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid

5.1 Geluidhinder

Voor het Tracébesluit N35 Nijverdal – Wierden is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het volledige akoestisch onderzoek is opgenomen als bijlage 8. De geluidmaatregelen, vast te stellen geluidproductieplafonds (GPP's) en hogere waarden (Wet geluidhinder) staan aangegeven in artikel 7 en 8 van het Tracébesluit.

In het akoestisch onderzoek is onderscheid gemaakt in een onderzoek op grond van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer (Wm) en een onderzoek op grond van de Wet geluidhinder (Wgh). Het wettelijk kader voor de rijksweg N35 wordt gevormd door hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. De Wet geluidhinder (artikel 104a voor reconstructie) vormt het wettelijk kader voor de overige te wijzigen wegdelen.

In paragraaf 5.1.1 wordt nader ingegaan op het wettelijke kader en beleid. Paragraaf 5.1.2 gaat in op de uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek. In paragraaf 5.1.3 zijn de uitkomsten uit het akoestisch onderzoek samengevat.

5.1.1 *Wettelijk kader en beleid*

Voor geluid is de volgende wet- en regelgeving van toepassing:

- Wet milieubeheer, hoofdstuk 11 (hoofdwegennet);
- Wet geluidhinder (onderliggend wegennet);
- Besluit geluid milieubeheer en Regeling geluid milieubeheer (onder meer het doelmatigheids criterium);
- Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (rekenregels voor het akoestisch onderzoek).

Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer is van toepassing op het hoofdwegennet (rijkswegen) binnen het plangebied. De Wet geluidhinder is van toepassing op het onderliggend wegennet binnen het plangebied.

5.1.1.1 Wet milieubeheer / geluidproductieplafonds (hoofdwegennet)

In de Wet milieubeheer is vastgelegd dat het geluid van het hoofdwegennet met geluidproductieplafonds beheerst wordt. Op de 'geluidplafondkaart' (zie <http://www.rijkswaterstaat.nl/kaarten/geluidregister.aspx>) is aangegeven voor welke rijkswegen een geluidsproductieplafond geldt en waarop hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer van toepassing is. Het geluidproductieplafond (GPP) is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de weg. Aan beide zijden van de weg liggen referentiepunten. De hoogte bedraagt 4 meter boven lokaal maaiveld. Hun posities liggen vast in het zogeheten geluidregister, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt.

Bij een wijziging van bestaande rijkswegen, zoals in het kader van dit Tracébesluit aan de N35 Nijverdal – Wierden, wordt allereerst gekeken of als gevolg van het project de

geldende geluidproductieplafonds worden overschreden en vervolgens, als er sprake is van overschrijding van de geluidproductieplafonds, of de geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten toeneemt tot boven de waarde die zou heersen wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden,GPP). Wanneer dit het geval is, moet voor die locaties een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Daarin wordt gekeken welke maatregelen nodig én doelmatig zijn om de geluidbelasting terug te brengen tot de waarde die hoort bij het geluidproductieplafond (Lden,GPP). Voor de N35 Nijverdal - Wierden is zo'n onderzoek noodzakelijk.

De actuele GPP's en de brongegevens volgens het landelijke geluidsregister zijn te vinden op de website <http://www.rijkswaterstaat.nl/kaarten/geluidregister.aspx>. Na vaststelling van het Tracébesluit wordt het landelijke geluidsregister gewijzigd. De brongegevens behorende bij dit project worden na vaststelling van het Tracébesluit opgenomen in het landelijke geluidregister evenals de te wijzigen GPP's. De GPP's worden gewijzigd voor de referentiepunten die ten gevolge van het project verplaatst worden vanwege de verbreding van de weg en voor de referentiepunten waar sprake is van een hogere dan wel lagere geluidbelasting na uitvoering van het project. In bijlage A van het Tracébesluit is een overzicht opgenomen van de verplaatste referentiepunten en de te wijzigen GPP's. Met de vaststelling van dit Tracébesluit worden de in bijlage A verplaatste referentiepunten en gewijzigde geluidproductieplafonds vastgesteld.

5.1.1.2 Wet geluidhinder (onderliggend wegennet)

Binnen het plangebied worden ook enkele niet-Rijkswegen (onderliggend wegennet) gewijzigd. Op deze wegen is de Wet geluidhinder van toepassing, en voor deze wegen gelden daarom geen geluidproductieplafonds. De onderliggende wegen staan daarom niet op de eerder genoemde geluidplafondkaart. In de Wet geluidhinder staan normen in de vorm van toetsingswaarden, waar de geluidsbelasting van een woning of andere geluidsgevoelige bestemmingen bij het aanleggen of wijzigen van een weg, in beginsel niet boven mag komen. Dit om bewoners / gebruikers van deze bestemmingen te beschermen tegen geluidshinder. De voorkeursgrenswaarde in de Wet geluidhinder is de na te streven geluidbelasting op een gevel bij de aanleg van een nieuwe weg of nieuwe woningen en bedraagt 48dB. Bij bestaande wegen die worden gereconstrueerd is sprake van een grenswaarde: de laagste van de heersende geluidbelasting in het jaar voorafgaand aan de ombouw of een eerder verleende hogere waarde. Indien bij nieuwe aanleg van een weg de voorkeursgrenswaarde van 48dB wordt overschreden, of indien bij wijziging van een weg de toetsingswaarde met 1,5dB of meer wordt overschreden (dat wordt dan "reconstructie" genoemd), worden in beginsel maatregelen getroffen om de geluidsbelasting zodanig te reduceren dat aan de toetsingswaarde wordt voldaan. Waar dat niet mogelijk is, of daar waar ondanks reductie van geluidshinder door de maatregelen de toetsingswaarde niet wordt gehaald, kan een hogere waarde worden vastgesteld: een ontheffing van de grenswaarde.

5.1.1.3 Financiële doelmatigheid en overwegende bezwaren

Geluidmaatregelen hoeven niet tot elke prijs te worden getroffen. Dat zou de uitvoering van het geluidbeleid onbetaalbaar maken. In de wetgeving is hiervoor een doelmatigheidscriterium opgenomen. Het doel van dit doelmatigheidscriterium

is om tot een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van de geluid beperkende maatregelen te komen.

Met het doelmatigheidscriterium wordt bepaald of de voorgenomen maatregelvarianten financieel doelmatig zijn.

Voor het hoofdwegennet is het doelmatigheidscriterium beschreven in het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid Wet milieubeheer. Voor overige wegen geldt de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. In het akoestisch rapport (zie bijlage 8) is de werking van dit doelmatigheidscriterium verder uitgewerkt.

Aanvullend op het doelmatigheidscriterium geeft de wet de mogelijkheid maatregelen te beoordelen op landschappelijke, stedenbouwkundige, verkeerskundige en technische aanvaardbaarheid. Op deze gronden kan van de financieel doelmatige maatregelen worden afgeweken.

5.1.1.4 Geluidgevoelige objecten

De normen voor geluidsbelastingen in de wet gelden voor geluidgevoelige objecten. Geluidgevoelige objecten zijn gedefinieerd in artikel 2 van 'Besluit geluid milieubeheer' en waar de Wet Geluidhinder van toepassing is in het "Besluit geluidhinder". Het zijn woningen en andere geluidgevoelige gebouwen (bijvoorbeeld scholen), ligplaatsen van woonschepen en terreinen (bijvoorbeeld woonwagendplaatsen). Het gaat om geluidgevoelige objecten langs het hoofdwegennet (Wet milieubeheer, hoofdstuk 11) en het onderliggend wegennet (Wet geluidhinder). Saneringsobjecten zijn een bijzondere categorie van geluidgevoelige objecten. In onderstaand tekstvak wordt verder uitgelegd wat saneringsobjecten zijn.

Saneringsobjecten langs rijkswegen

Saneringsobjecten zijn hoofdzakelijk woningen en bestemde woonwagendplaatsen respectievelijk woonschipligplaatsen:

- a. die al onder de (voormalige) Wet geluidhinder voor sanering zijn aangemeld maar waarvoor tot nu toe nog geen saneringsprogramma is vastgesteld, en waarvan de geluidsbelasting bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond hoger dan 60 dB is, of;
- b. waarvan de geluidsbelasting bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond boven de maximale waarde van 65 dB uitkomt, of;
- c. die liggen langs wegvakken waar in het verleden een ongewenst sterke groei van de geluidsbelasting is opgetreden en waarvan de geluidsbelasting bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond hoger dan 55 dB zou worden.

De eerstgenoemde categorie saneringsobjecten kan ook andere geluidgevoelige objecten dan woningen, stand- of ligplaatsen omvatten, bijvoorbeeld ziekenhuizen of scholen. Dat kan het geval zijn wanneer deze in een melding zijn opgenomen die vóór 1-1-2009 aan de Minister van VROM is gedaan.

De wet schrijft voor dat voor deze objecten eenmalig (vandaar de term "sanering") onderzocht moet worden of de toekomstige geluidsbelasting op deze objecten met doelmatige maatregelen kan worden verminderd. Deze saneringsdoelstelling moet worden meegenomen in een project voor wijziging van de weg (zoals het (Ontwerp-)Tracébesluit N35 Nijverdal – Wierden) wanneer als gevolg van dat project één of meer geluidproductieplafonds moeten worden gewijzigd. In dat geval is sprake van "gekoppelde sanering". Voor wegvakken waar

vanwege het (Ontwerp-)Tracébesluit geen geluidproductieplafonds wijzigen maar voor de saneringsobjecten wel geluidmaatregelen nodig zijn, wordt de sanering geregeld in een zogenaamd (Ontwerp-)Saneringsplan, er is dan sprake van "autonome sanering". Bij het (Ontwerp-)Tracébesluit N35 Nijverdal – Wierden is alleen sprake van gekoppelde sanering en niet van een autonome sanering.

Saneringsobjecten langs onderliggend wegennet

Ook langs onderliggende wegen kunnen zich saneringsobjecten bevinden. Wanneer deze voor 1 januari 2009 in het kader van de Wet geluidhinder voor sanering zijn aangemeld, en er tot nu toe nog geen saneringsprogramma voor is vastgesteld moet de sanering alsnog meegenomen worden. Bij het (Ontwerp-)Tracébesluit N35 Nijverdal – Wierden is hier geen sprake van. Binnen de wettelijke onderzoeksgebieden van het onderliggend wegennet bevindt zich één woning die aangemeld is voor sanering (BSV-lijst). Aangezien er op deze woning geen sprake is van een reconstructie-effect, is het afhandelen van de sanering voor deze woning niet verplicht.

5.1.1.5 Cumulatie van geluid

Bij de afweging van maatregelen (zowel voor het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet) wordt rekening gehouden met cumulatie van het geluid.

Wanneer de geluidsbelasting op een woning of ander geluidsgevoelig object als gevolg van het project toeneemt tot boven de toetswaarde voor dat object, en het object in de buurt ligt van meer dan één (wettelijk benoemde) geluidsbron, moet tevens de gecumuleerde (bij elkaar opgetelde) geluidsbelasting van alle bronnen worden beoordeeld.

Indien het geluidgevoelige object ook een relevante geluidbelasting ondervindt van één of meer andere bronnen (dit kunnen andere wegen zijn, maar ook andere geluidbronnen zoals een spoorweg of industrieën) kan in samenspraak met de beheerder van de andere bron worden besloten om maatregelen aan de andere bron te treffen in plaats van aan de weg.

5.1.2 *Uitgangspunten akoestisch onderzoek*

Voor het akoestisch onderzoek is een aantal uitgangspunten gehanteerd.

Het akoestisch onderzoek is verricht conform de systematiek van de Wet milieubeheer (hoofdstuk 11) en onderliggende besluiten en regelingen. Nader onderzoek op woningniveau is uitgevoerd volgens Standaard Rekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, Bijlage III.

Het akoestisch onderzoek is gebaseerd op de infrastructurele maatregelen zoals in dit Tracébesluit beschreven. Uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek zijn de gegevens uit het geluidregister (<http://www.rijkswaterstaat.nl/kaarten/geluidregister.aspx>). Voor het akoestisch onderzoek is gebruik gemaakt van verkeersprognoses. Voor een gedetailleerd overzicht van de gehanteerde uitgangspunten en gegevens wordt verwezen naar het akoestisch rapport (bijlage 8, Deelrapport Specifiek).

Voor het onderzoek aan het *hoofdwegennet* is onderstaande getrapte aanpak gevolgd.

1. Kan zonder geluidmaatregelen aan de geluidproductieplafonds worden voldaan?
2. Kan met bronmaatregelen aan de geluidproductieplafonds worden voldaan en is ook besloten om die te treffen? Bronmaatregelen pakken rechtstreeks de bron van het geluid aan, denk hierbij een stillere wegdekken.
3. Indien het zonder maatregelen (stap 1) of met (doelmatige) bronmaatregelen (stap 2) niet mogelijk is om aan de geldende geluidproductieplafonds te voldoen, is (stap 3) een nader akoestisch onderzoek uitgevoerd om te bepalen met welke andere (doelmatige) maatregelen het mogelijk is de geluidbelasting op geluidgevoelige objecten langs de weg zoveel mogelijk terug te dringen tot het Lden,GPP of - indien van toepassing - de saneringsdoelstelling voor deze objecten.
4. Toevoegen nieuwe GPP's en wijzigen GPP's naar aanleiding van geluidmaatregelen (zie bijlage A bij het Tracébesluit).

Voor het onderzoek aan het *onderliggende wegennet* worden de volgende stappen doorlopen:

1. Opstellen overzicht van fysiek te wijzigen wegen van het onderliggende wegennet en nieuw aan te leggen onderliggende wegen.
2. Bepalen geluidbelasting na reconstructie of nieuwe aanleg. Als bij wijziging van de weg sprake is van "reconstructie" (toename geluidsbelasting met 2 dB of meer boven de toetswaarde) of als bij nieuwe aanleg van de weg de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde (48 dB), dan wordt nader akoestisch onderzoek uitgevoerd om doelmatige maatregelen te bepalen waarmee aan de toetswaarde kan worden voldaan. Waar dat niet mogelijk of doelmatig is, of daar waar ondanks reductie van geluidshinder door de maatregelen de toetsingswaarde niet wordt gehaald, wordt in het Tracébesluit een hogere waarde vastgesteld.

Voor het akoestisch onderzoek wordt als *prognosejaar* 2032 gehanteerd, dit is tien jaar na de afronding van de werkzaamheden aan de N35 Nijverdal - Wierden. Dat betekent dat de verwachte geluidbelastingen op basis van de verkeersprognoses voor het jaar 2032 en de verlegging van de N35 tussen Nijverdal en Wierden de basis vormen voor de te treffen geluidreducerende maatregelen.

5.1.2.1 Wijziging N35

In onderhavig akoestisch onderzoek is de aanpassing aan de N35 binnen de projectgrenzen beschouwd als wijziging van de bestaande rijksweg. Ook het gedeelte van de N35 tussen Nijverdal en Wierden dat ruim 150 meter in noordelijke richting wordt verlegd en parallel aan het spoor komt te liggen, wordt beschouwd als wijziging van de bestaande weg omdat dit deel immers in gebruik blijft als Rijksweg.

De woningen aan de noordzijde van de N35 hebben in de huidige situatie de hoogste geluidbelasting aan de zuidgevel. Na verlegging van de N35 treedt de hoogste geluidbelasting op aan de noordgevel. De toetswaarde voor de woningen waar de N35 naar verlegging aan de noordzijde (hoogst belaste gevel van zuid naar noord) komt te liggen is 50 dB.

Na verlegging is de geluidbelasting op de noordgevel vanwege de N35 zonder maatregelen op de meeste woningen lager dan de geluidbelasting in de huidige situatie op de zuidgevel.

De huidige N35 tussen Nijverdal en Wierden wordt afgewaardeerd naar fietspad (F35). De parallelwegen langs dit deel van de N35 blijven wel gehandhaafd, waarbij de noordelijke parallelweg alleen gebruikt wordt als bestemmingsverkeer voor enkele percelen aan deze weg. De zuidelijke parallelweg blijft wel een doorgaande route, deze weg wordt in het akoestisch onderzoek getoetst als nieuw aanleg.

5.1.3 *Resultaten onderzoek en geluidmaatregelen*

Hieronder worden beschreven:

- maatregelen voor het hoofdwegennet binnen het plangebied;
- maatregelen voor het onderliggend wegennet binnen het plangebied;
- cumulatie-effecten;
- effecten voor wegen buiten het plangebied;
- niet-geluidgevoelige objecten.

5.1.3.1 Maatregelen voor het hoofdwegennet binnen het plangebied

Langs het tracé wijzigen vrijwel alle geluidproductieplafonds als gevolg van een overschrijding, onderschrijding en verplaatsing (vanwege verlegging van de N35) als het project zou worden uitgevoerd zonder aanvullende geluidmaatregelen te treffen.

De overschrijding van het GPP reikt aan weerszijde van het project tot buiten de projectgrenzen. Met bronmaatregelen (Dunne Deklagen B) wordt een deel van de overschrijdingen van de GPP's weggenomen. Voor de gedeelten waar dit niet het geval is, is een gedetailleerd akoestisch onderzoek op woningniveau uitgevoerd. Hierbij is ook de saneringsdoelstelling voor de aanwezige saneringsobjecten meegenomen.

Voor circa 500 woningen en andere geluidsgevoelige objecten binnen het onderzoeksgebied geldt dat de toetswaarde² voor de toekomstige geluidsbelasting wordt overschreden indien geen aanvullende maatregelen worden getroffen. De overschrijdingen van de toetswaarde zijn het gevolg van de verbreding, de verlegging tussen Nijverdal en Wierden, de toename van de verkeersintensiteiten en het als gevolg van de verbreding en verlegging vervallen van bestaande geluidschermen.

Het akoestisch onderzoek resulteert in de volgende doelmatige geluidmaatregelen voor het hoofdwegennet:

- Bronmaatregelen: dunne deklagen B op beide rijbanen (op de noordelijke rijbaan van km 34,52 tot km 42,70 en op de zuidelijke rijbaan van km 34,52 tot km 42,37);
- Geluidafschermdende maatregelen: nieuwe geluidschermen aan weerszijde van de N35 over een lengte van in totaal circa 5,3 km en ophogen bestaande schermen

² De toetswaarde is gelijk aan de maximale geluidbelasting ter plaatse van een geluidgevoelig object die optreedt bij een volledige benutting van het geluidproductieplafond. Voor de toetswaarde geldt een ondergrens van 50 dB.

over een lengte van in totaal circa 750 meter. In onderstaande tabel zijn de schermen langs de N35 opgenomen.

Tabel 5.1: Geluidafschermende maatregelen langs N35

Wegzijde	Hoogte (m)	Beginpunt (km)	Eindpunt (km)	Lengte (m)	Opmerking
Nijverdal noordzijde	2	35,08	35,44	360	Nieuw scherm
Nijverdal zuidzijde	3	34,65	35,18	530	Nieuw scherm
Nijverdal zuidzijde	4	35,18	36,26	1075	Nieuw scherm, waarvan over 200 meter bestaand scherm (hoogte variërend 1,6 - 2,4 m) wordt opgehoogd
Nijverdal zuidzijde	3	36,26	36,53	270	Nieuw scherm
Wierden noordoostzijde	2	40,94	41,30	360	Nieuw scherm
Wierden noordoostzijde (startend langs afrit)	4	41,27	41,57	310	Nieuw scherm
Wierden noordoostzijde	5	41,57	41,74	175	Op te hogen bestaand scherm (hoogte 3 m)
Wierden noordoostzijde	4	41,74	42,11	375	Op te hogen bestaand scherm (hoogte 3 m)
Wierden noordoostzijde	3	42,56	42,69	125	Nieuw scherm
Wierden zuidzijde	1	39,74	40,24	500	Nieuw scherm
Wierden zuidwestzijde	2	40,24	40,54	295	Nieuw scherm
Wierden zuidwestzijde (eindigend langs afrit)	1	40,54	40,60	65	Nieuw scherm
Wierden zuidwestzijde	1	40,58	41,25	670	Nieuw scherm
Wierden zuidwestzijde (startend langs toerit)	1	41,21	42,12	905	Nieuw scherm

Bij een aantal van de bovenstaande schermen is het uitgangspunt vermeld dat het bestaande scherm wordt opgehoogd. Mocht ophogen niet op redelijke wijze mogelijk blijken, worden deze schermen alsnog volledig vervangen.

Er is beoordeeld of de doelmatige maatregelen moeten worden beperkt op grond van de wettelijke criteria "overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard" of uitgebreid in verband met beheer en onderhoud of landschappelijke inpassing. Dit heeft niet tot bijstelling van het maatregelenpakket geleid.

Een volledig overzicht van de maatregelen is te vinden in artikel 7 van de besluittekst (exacte maatregelen, exacte locaties, schermhoogtes). Voor details over de maatregelen wordt verder verwezen naar bijlage 8 (Deelrapport Specifiek van het Akoestisch onderzoek).

De vast te stellen nieuwe en de te wijzigen GPP's zijn opgenomen in artikel 8 van het Tracébesluit. Bij uitvoering van het project met geadviseerde maatregelen wordt voor 186 referentiepunten het geluidproductieplafond gewijzigd (voor 73 referentiepunten geldt dat zij ook verplaatst dienen te worden).

Vrijstelling geluidproductieplafonds voor naleving

Het project heeft referentiepunten aangegeven waarvoor geen plicht tot het naleven van de geluidproductieplafonds geldt tijdens de werkzaamheden aan de weg ter uitvoering van het Tracébesluit.

Voor dit Tracébesluit geldt dat het hele projectgebied wordt vrijgesteld want:

- overal worden de GPP's gewijzigd;
- op veel plaatsen komen geluidschermen of wijzigen de bestaande geluidschermen;
- over het grootste deel van het tracé wordt de weg verlegd.

Hierdoor is het voldoende aannemelijk is dat tijdens de werkzaamheden nergens langs de te verleggen weg al aan de nieuwe GPP's zal kunnen worden voldaan.

Buiten de begrenzingen van de fysieke wijzigingen aan de weg is het mogelijk dat de GPP's voor dit Tracébesluit ook over een zekere lengte worden vrijgesteld, want:

- op veel plaatsen komen geluidschermen of wijzigen de bestaande geluidschermen;
- gedurende de ombouw van de weg en de aanleg van de geluidschermen zal tijdelijk meer geluid uitgestraald worden, dat kan meerdere jaren het geval zijn, en kan ook buiten de projectgrenzen tot een hogere geluidproductie leiden.

Voor de GPP's direct buiten het projectgebied is een afweging gemaakt of en welke GPP's vrijgesteld worden voor de naleving in verband met het projecteffect.

Uit een analyse blijkt dat na vaststellen van de nieuwe GPP's de beschikbare geluidruimte voor het jaar van opening (zichtjaar 2022) voor de meeste GPP's voldoende is om de toename door het projecteffect (effect van alleen het project zonder maatregelen) op te vangen.

Alle referentiepunten gelegen binnen het projectgebied en de referentiepunten 49148 en 59092 die buiten het projectgebied gelegen zijn, worden vrijgesteld van naleving. In artikel 8 van het Tracébesluit zijn de desbetreffende referentiepunten weergegeven.

Saneringsobjecten langs het hoofdwegennet

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de verlegging van de N35 tussen Nijverdal en Wierden er voor zorgt dat de toekomstige geluidsbelasting op 25 aanwezige saneringsobjecten zover afneemt dat direct aan de saneringsstreefwaarde wordt voldaan waarmee de sanering voor deze objecten is afgehandeld.

Voor 2 woningen geldt dat de streefwaarde van 60 dB voor saneringsobjecten niet wordt gehaald waarvan één woning tevens een restende overschrijding heeft van het Lden,GPP.

Resultaat maatregelen – Geluidgevoelige objecten

Voor het saneringsobject waarvoor na de geluidmaatregelen nog een overschrijding van de saneringsstreefwaarde geldt, neemt de geluidsbelasting maximaal 3 dB af. De vaststelling van de nieuwe geluidproductieplafonds in combinatie met de geluidmaatregelen heeft tot gevolg dat bij 91 objecten (waarvan één saneringsobject) de toekomstige geluidsbelasting hoger wordt dan het Lden-GPP bij wijziging van de weg.

Adressen die in aanmerking komen voor een binnenwaarde onderzoek

Met de in het kader van het Tracébesluit N35 Nijverdal - Wierden voorgestelde maatregelen aan het hoofdwegennet wordt aan de Wet milieubeheer voldaan. Er zijn echter geluidgevoelige objecten (onder andere woningen) waar de geluidbelasting op de gevel hoger is dan de toetswaarde. Deze objecten komen in aanmerking voor een binnenwaarde onderzoek. In bijlage 8 is een overzicht opgenomen van de betreffende adressen.

Binnenwaarde onderzoek

Bij de objecten die in aanmerking komen voor een binnenwaarde onderzoek, is de eerste stap het beoordelen van de geluidisolatie van de gevel. Als deze isolatie niet voldoende is, wordt een binnenwaarde onderzoek uitgevoerd. Bij een binnenwaarde onderzoek wordt het geluidniveau in een huis onderzocht en beoordeeld of de norm wordt overschreden. Indien het geluidniveau de norm van de binnenwaarde overschrijdt, worden er tevens maatregelen (zoals bijvoorbeeld dubbel glas of dichten van kieren en naden) bepaald om te waarborgen dat de maximale geluidsbelasting die volgens hoofdstuk 11 uit de Wet Milieubeheer bij gesloten ramen in de woningen mag heersen, niet zal worden overschreden.

Voor het realiseren van deze gevelmaatregelen bestaan aparte programma's van waaruit de uitvoering gecoördineerd wordt. Eventuele kosten van deze maatregelen worden gedragen door Rijkswaterstaat. Eventuele kosten voor noodzakelijk achterstallig onderhoud voordat maatregelen kunnen worden aangebracht zijn wel voor rekening van de eigenaar.

Het binnenwaarde onderzoek en de eventuele maatregelen maken geen deel uit van het Tracébesluit, maar vindt plaats via een zelfstandige besluitvormingsprocedure met rechtsbescherming, nadat het Tracébesluit onherroepelijk is.

5.1.3.2 Maatregelen voor het onderliggend wegennet binnen het plangebied

In het kader van het Tracébesluit (en binnen het plangebied) vindt een reconstructie van enkele onderliggende wegen plaats. Daarnaast worden twee onderliggende nieuwe wegen aangelegd. Op deze wegen is de Wet geluidhinder van toepassing. Voor 10 wegen vindt een wijziging aan de bestaande weg of nieuwe aanleg plaats en is op basis van de Wet geluidhinder nader akoestisch onderzoek noodzakelijk, omdat de toename van geluidbelasting daar aanleiding toe geeft en omdat er geluidgevoelige bestemmingen in de buurt liggen. Dit betreffen de volgende wegen:

- Wijziging:
 - a. Baron van Sternbachlaan (N347) - Nijverdal
 - b. Wierdensestraat (2 locaties) – Nijverdal
 - c. Burgemeester H. Boersingel (N347) – Nijverdal
 - d. Kruising Notterveldsweg / parallelweg N35 – Wierden
 - e. Kruising Schapendijk / parallelweg N35 – Wierden
 - f. Kruising Westerveenweg / parallelweg N35 – Wierden
 - g. Kruising Nijverdalsestraat / Haarkampsweg – Wierden
- Nieuwe aanleg:
 - a. Parallelweg N35 - Wierden
 - b. Ontsluitingsweg Nijverdalsestraat 106a

Het akoestisch onderzoek resulteert in de volgende doelmatige maatregel voor het onderliggend wegennet:

- Bronmaatregel: Wierdensestraat (dunne deklagen A) over 460 meter.

Ook voor de onderliggende wegen is beoordeeld of de doelmatige maatregelen moeten worden beperkt op grond van de wettelijke criteria "overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard" of uitgebreid in verband met beheer en onderhoud of landschappelijke inpassing. Dit heeft niet tot bijstelling van het maatregelpakket geleid.

Artikel 7 van de besluittekst en het akoestisch onderzoek geven een volledig overzicht van de maatregelen (exacte maatregelen, exacte locaties, schermhoogtes).

Na het treffen van de maatregelen zoals genoemd in artikel 7 van het Tracébesluit is bij 7 woningen volgens de Wet geluidhinder nog sprake van een overschrijding van de wettelijke grenswaarde. Geen van deze woningen is een saneringswoning volgens de Wet geluidhinder. Voor deze 7 woningen moet in het Tracébesluit een hogere waarde worden vastgesteld. De betreffende woningen en de vast te stellen hogere waarden zijn opgenomen in Bijlage B van het Tracébesluit.

Adressen die in aanmerking komen voor een binnenwaarde onderzoek

Met de in het kader van het Tracébesluit N35 Nijverdal - Wierden voorgestelde maatregel voor het onderliggend wegennet wordt aan de Wet geluidhinder voldaan. Er zijn echter geluidgevoelige objecten (onder andere woningen) waar de geluidbelasting op de gevel hoger is dan de grenswaarde. Evenals onder de Wet milieubeheer komen deze objecten in aanmerking voor een binnenwaarde onderzoek. In bijlage 8 is een overzicht opgenomen van de betreffende adressen.

Binnenwaarde onderzoek

Bij de geluidgevoelige bestemmingen die in aanmerking komen voor een binnenwaarde onderzoek, is de eerste stap het beoordelen van de geluidisolatie van de gevel. Als deze isolatie niet voldoende is, wordt een binnenwaarde onderzoek uitgevoerd. Bij een binnenwaarde onderzoek wordt het geluidniveau in een huis onderzocht en beoordeeld of de norm wordt overschreden. Er worden tevens maatregelen (zoals bijvoorbeeld gevelisolatie) bepaald om te waarborgen dat de maximale geluidsbelasting die volgens artikel 111a van de Wet geluidhinder bij gesloten ramen in de woningen mag heersen, niet zal worden overschreden.

Voor het realiseren van deze gevelmaatregelen bestaan aparte programma's van waaruit de uitvoering gecoördineerd wordt. Eventuele kosten van deze maatregelen worden gedragen door Rijkswaterstaat. Eventuele kosten voor noodzakelijk achterstallig onderhoud voordat maatregelen kunnen worden aangebracht zijn wel voor rekening van de eigenaar.

5.1.3.3 Cumulatie van geluid

De volgende andere geluidbronnen zijn van belang voor de totale (gecumuleerde) geluidbelasting op geluidgevoelige objecten binnen het onderzoeksgebied:

- Wegverkeer (onderliggende wegennet):
 - N347 Baron van Sternbachlaan
 - N350 Rijssensestraat
 - Wierdensestraat
 - Nijverdalsestraat
 - Boomcateweg

- Railverkeer:
 - Traject Zwolle-Enschede
 - Traject Deventer-Enschede

Uit overleg met de beheerders van het onderliggend wegennet is gebleken dat geen gecumuleerde maatregel mogelijk is. De bijdrage van het rijkswegennet is meestal bepalend voor de hoogste cumulatieve geluidsniveaus. Tevens is de ligging van de andere bronnen ten opzichte van de rijksweg dermate ongunstig, dat het niet mogelijk is meerdere geluidsbronnen af te schermen met een overdrachtsmaatregel.

Uit overleg met ProRail blijkt voor geluidgevoelige objecten in Nijverdal wel een gecumuleerde maatregel mogelijk te zijn. Voor de geluidgevoelige objecten in Nijverdal welke gelegen zijn ten noorden van de spoorlijn Zwolle – Enschede, zal een scherm langs het spoor een gunstiger cumulatief resultaat opleveren dan een scherm langs de noordzijde van de N35 (tussen de N35 en het spoor). Vanwege de verwachte toekomstige verbreding van het spoor Zwolle - Enschede is op het moment van vaststellen van het Ontwerp-Tracébesluit echter nog niet aan te geven waar een alternatieve schermmaatregel langs het spoor gepositioneerd kan worden, en dus ook niet wat daarvan het exacte cumulatieve voordeel zou zijn. De verwachting bestaat dat die duidelijkheid er ten tijde van het vaststellen van het Tracébesluit wel is.

Voor het Ontwerp-Tracébesluit blijft daarom de voorgestelde maatregel gehandhaafd om aan de noordzijde van de N35 in Nijverdal een scherm van 360 meter lang en 2 meter hoog te plaatsen. Bij de actualisatie van het akoestisch onderzoek voor het Tracébesluit zal worden bezien of deze maatregel bijstelling behoeft.

De gecumuleerde geluidsbelasting voor de resterende objecten waar een overschrijding van de toetswaarde (het Lden,GPP of saneringsstreefwaarde) blijft bestaan is acceptabel (maximaal 65 dB) en geeft geen aanleiding voor aanvullende maatregelen.

Van de resterende knelpunten blijkt dat bij circa 80% van de woningen de N35 maatgevend is voor het cumulatieve geluidniveau. Het hoogst optredende cumulatieve geluidniveau bedraagt 65 dB, deze cumulatieve waarde geldt voor 3 woningen gelegen nabij de nieuwe aansluiting Wierden West. In de huidige situatie is voor enkele woningen gelegen aan de Nijverdalsestraat het maximale gecumuleerde geluidniveau 65 dB tot 69 dB.

Voor de overige resterende knelpunten is het onderliggend wegennet en het spoor bepalend voor het gecumuleerde geluidniveau, de hoogst optredende gecumuleerde geluidbelasting bedraagt 63 dB.

5.1.3.4 Effecten wegen buiten plangebied

Het akoestisch onderzoek dient ook betrekking te hebben op onderliggende wegen buiten het plangebied als redelijkerwijs verwacht mag worden dat daar de geluidsbelasting met 2 dB of meer toeneemt als gevolg van reconstructie van onderliggende wegen binnen het plangebied.

Als gevolg van de reconstructie van onderliggende wegen binnen het plangebied vindt op één niet-Rijksweg (Wierdensestraat) buiten het plangebied een toename van de geluidsbelasting plaats met 2 dB of meer. Deze toename is in het akoestisch onderzoek beschreven. Voor deze weg moeten maatregelen worden afgewogen om de toename ongedaan te maken of te beperken. Het is wettelijk niet verplicht om deze maatregelen ook te treffen, in het Tracébesluit moet hier een afweging voor worden gemaakt. Op grond van de resultaten van het uitgevoerde onderzoek is met de wegbeheerder gemeente Hellendoorn afgesproken om geluidreducerend asfalt aan te leggen op de Wierdensestraat (dit betreft de eerder genoemde bronmaatregel in paragraaf 5.1.3.2).

5.1.3.5 Niet-geluidgevoelige objecten

In het onderzoeksgebied bevinden zich niet-geluidgevoelige objecten waarvan de toename van de geluidbelasting als gevolg van de uitvoering van het project is onderzocht. Bij de meeste niet-geluidgevoelige objecten neemt de geluidbelasting ten opzichte van het Lden,GPP (dit is de waarden van de geluidbelasting op een geluidgevoelig object bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond) af of blijft gelijk. Bij een aantal objecten (meeste gelegen in Wierden) is sprake van een toename, namelijk:

- industriefuncties;
- winkels.

Bij deze niet-geluidgevoelige objecten is de toename van de geluidbelasting niet zo groot dat daardoor de gebruiksfuncties geschaad worden.

5.2 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. De juridische grondslag voor het NSL ligt in de Wet milieubeheer (Wm), artikel 5.12 en verder. Het NSL is op 1 augustus 2009 van kracht geworden en is van toepassing tot en met de inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Het project in het NSL

Het project N35 Nijverdal - Wierden is met de volgende projectkenmerken opgenomen in de 9e NSL melding Infrastructuur en Milieu d.d. 26-04-2017 met kenmerk IenM/BSK-2017/114323, waarmee de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu conform de wijzigingsprocedure NSL op 31-05-2017 (kenmerk IENM/BSK-2017/135571) heeft ingestemd. Na het afgeven van deze beschikking staat het project met de volgende kenmerken in het NSL opgenomen:

- wegnummer en projectnaam: N35 Nijverdal - Wierden;
- bevoegd gezag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu;
- omvang: Opwaardering bestaande verbinding tussen de Baron van Sternbachlaan in Nijverdal en de aansluiting Wierden naar 2X2 rijstroken, max snelheid 100 km/u. Tussen de Burgemeester H. Boersingel in Nijverdal en waterwingebied Wierden verlegde ligging gebundeld met spoor;
- geplande datum realisatie: 2022/2024;

- datum toonaangevend besluit: Tracébesluit 2018.

Het meest recente ontwerp is opgenomen in de Monitoringstool, het project zit hiermee qua omvang en bijdrage goed in de Monitoringstool. De projectkenmerken, zoals beschreven in dit Tracébesluit, komen overeen met de in het NSL opgenomen projectkenmerken, inclusief de NSL melding Infrastructuur en Milieu d.d. 26-04-2017.

Per 1 januari 2015 dient ook getoetst te worden aan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM_{2,5} (25 µg/m³). Uit de monitoringstool behorende bij het NSL en de in het kader van het milieueffectrapport uitgevoerde berekeningen volgt dat deze grenswaarde in het rond het studiegebied niet wordt overschreden. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat het project voldoet aan de grenswaarde PM_{2,5}.

Conclusie

Het project past binnen het NSL en is daarmee niet in strijd. Het Tracébesluit kan daarom, voor wat betreft PM₁₀ en NO₂, worden vastgesteld met toepassing van artikel 5.16, eerste lid, onder d, van de Wet milieubeheer. Uit de monitoringstool volgt dat voor PM_{2,5} als gevolg van het project, de grenswaarde voor die stof niet wordt overschreden. Derhalve kan het Tracébesluit voor PM_{2,5} worden vastgesteld onder artikel 5.16, eerste lid, onder a, Wm.

Overigens is in het NSL de verplichting opgenomen om jaarlijks te controleren of grenswaarden niet worden overschreden. Deze terugkerende monitoringsverplichting, die van groot gewicht is binnen het programma, biedt daarmee een extra waarborg dat tijdig aan de grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂ wordt voldaan.

5.3 Externe veiligheid

Rijkswegen fungeren als belangrijke verbindingroutes voor de economie in Nederland. Tot het goederenvervoer behoort het transport van gevaarlijke stoffen waarbij brandbare vloeistoffen in bulk het grootste aandeel vormen. Deze stoffen kunnen een risico vormen voor de omgeving, wanneer ze bij een ongeluk op de weg vrijkomen. Daarom is een onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen die de uitvoering van dit Tracébesluit heeft met betrekking tot het aspect externe veiligheid. Daarbij gaat het vooral om de veiligheidssituatie voor de aanwezigen in de naast de rijksweg aanwezige bestaande of in de toekomst op te richten nieuwe bebouwing en openbare ruimten.

5.3.1 Wettelijk kader en beleid

Het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is vastgelegd in het zogeheten Basisnet. Het wettelijk kader van het Basisnet, dat op 1 april 2015 in werking is getreden, is vastgelegd in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en Regeling basisnet (hierin zijn o.a. de tabellen "Basisnet weg", "Basisnet spoor" en "Basisnet water" opgenomen).

Met het Basisnet wordt de spanning tussen de noodzaak en toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen enerzijds en de behoefte om de fysieke ruimte langs

en boven de infrastructuur intensiever te benutten anderzijds beheerst. Dit gebeurt door mensen, die wonen, werken en recreëren langs infrastructuur waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, een maatschappelijk geaccepteerd beschermingsniveau te bieden. Dit heeft onder meer tot gevolg dat in de zones langs de infrastructuur waar het risico hoger kan worden dan de wettelijke norm die geldt voor het risico op overlijden (een kans van één op een miljoen per jaar) – het zogenaamde PR-risicoplafond - geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden gebouwd en dat eigenaren van bestaande woningen in zo'n risicozone recht hebben op aankoop van de woning door het Rijk.

Het beschermingsniveau is vastgelegd in de Regeling basisnet. Voor wat betreft rijkswegen die onderdeel uitmaken van het "Basisnet weg" zijn daartoe in deze regeling voor de verschillende wegvakken in Nederland risicoplafonds voor het plaatsgebonden risico (PR-risicoplafonds) en dikwijls ook risicoplafonds voor het groepsrisico (GR-risicoplafonds) vastgesteld. Deze risicoplafonds zijn gegeven als afstand tot het referentiepunt, meestal midden tussen de rijbanen, van het "Basisnet weg". Binnen het Basisnet wordt, als het gaat om het bieden van dit beschermingsniveau, een onderscheid gemaakt tussen enerzijds de omgevingszijde en anderzijds de vervoerszijde van de aanwezige rijksweg. Voor niet-basisnetwegen worden de PR 10^{-6} , PR 10^{-7} en PR 10^{-8} contouren en het groepsrisico berekend met behulp van RBM II, zoals opgenomen in het Kader externe veiligheid weg.

De omgevingszijde betreft in de praktijk vooral de situatie dat de gemeente een omgevingsbesluit neemt dat voorziet in het oprichten van nieuwe bebouwing langs een rijksweg. Bij het nemen van een dergelijk besluit, bijvoorbeeld de vaststelling van een bestemmingsplan, dient dan op een bepaalde wijze met de in de PR- en GR-risicoplafonds vastgelegde beschermingsniveaus rekening te worden gehouden. Op welke wijze dit moet gebeuren, is geregeld in het Besluit externe veiligheid transport (Bevt).

De vervoerszijde betreft de situatie waarbij op grond van een Tracébesluit een nieuwe weg wordt aangelegd, een bestaande rijksweg wordt gewijzigd of een tijdelijk verkeersbesluit waarbij het vervoer van gevaarlijke stoffen over (andere) hoofdwegen die deel uitmaken van het basisnet moeten omrijden. Ook bij het nemen van dat besluit dient met de voor de weg in de PR- en GR-risicoplafonds vastgestelde beschermingsniveaus rekening te worden gehouden. Voor nieuwe hoofdwegen moeten de plaatsgebonden en groepsrisico's berekend worden. Voor het onderzoek dat daarvoor moet plaatsvinden zijn de 'Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten' (Beleidsregels-EV) van toepassing.

5.3.2

Criteria

Hierna worden criteria en begrippen toegelicht die van belang zijn voor het aspect externe veiligheid.

(Beperkt) kwetsbare objecten

De begrippen 'kwetsbaar object' en 'beperkt kwetsbaar object' spelen een rol bij de toetsing van het PR aan de normen. Voor de definitie van deze begrippen is aangesloten bij het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Voorbeelden van kwetsbare objecten zijn woningen en ziekenhuizen. In geval van bijvoorbeeld

verspreid liggende woningen of kampeerterreinen is sprake van beperkt kwetsbare objecten.

Referentiepunten

Indien als gevolg van het Tracébesluit sprake is van een gewijzigde ligging van het referentiepunt van een basisnetwegvak dienen de gevolgen daarvan volgens de Beleidsregels EV onderzocht te worden. Dit omdat als gevolg daarvan bestaande of geprojecteerde kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds kunnen komen te liggen of er juist uit kunnen schuiven.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) is de frequentie per jaar dat een persoon, die permanent en onbeschermd zou verblijven in de directe omgeving van een transportroute, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op die route. De omvang van het PR is geheel afhankelijk van de aard en omvang van het transport van gevaarlijke stoffen en de ongevalsfrequentie van het transportmiddel op de route. Voor een individu geeft het PR een kwantitatieve indicatie van het risico dat hij loopt wanneer hij zich onbeschermd in de omgeving van een transportroute bevindt.

Voor het onderzoek naar het PR dienen volgens de Beleidsregels EV voor basisnetwegvakken de volgende twee vragen te worden beantwoord:

1. leidt de aanpassing van de weg tot een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze weg?
2. wijzigt de ongevalsfrequentie?

Als beide antwoorden negatief zijn kan ervan worden uitgegaan dat van een (dreigende) overschrijding van het PR-risicoplafond geen sprake is en voor de omvang van het PR ook geen berekening hoeft plaats te vinden. Het PR-risicoplafond wordt ook wel de basisnetafstand genoemd.

Voor (nog) niet als basisnetwegvak opgenomen wegen moet op basis van een PR-berekening de ligging van de PR contouren inzichtelijk gemaakt worden en worden getoetst aan het maximale risico van de PR 10^{-6} contour.

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) is de cumulatieve frequentie per jaar per kilometer transportroute dat tien of meer personen in het invloedsgebied van die transportroute overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongeval op die transportroute waarbij een gevaarlijke stof vrijkomt. Het GR is een indicatie van de mogelijke maatschappelijke impact van een ongeval. Het is dus niet bedoeld als indicatie voor individueel gevaar op een bepaalde locatie. De omvang van het GR is afhankelijk van de aard en omvang van het transport van gevaarlijke stoffen, de ongevalsfrequentie van het transportmiddel op de route en de omvang en locatie van de bevolking naast en boven de route.

De wijze van beoordeling van het GR geschiedt volgens de Beleidsregels EV voor basisnetwegvakken geheel overeenkomstig de wijze waarop het onderzoek voor het plaatsgebonden risico moet plaatsvinden (toetsing aan het GR-risicoplafond). In bepaalde gevallen dient echter volgens de Beleidsregels EV een 'afwijkende beoordeling groepsrisico' te worden uitgevoerd. In dat geval dient de omvang van het GR te worden berekend. Voor het GR geldt een zogeheten oriëntatiewaarde.

Voor (nog) niet in het Basisnet opgenomen wegvakken moet altijd een GR-berekening worden uitgevoerd.

Uit de uitgevoerde berekening kan blijken dat het GR:

- is gelegen tussen 0.1 en 1.0 maal de oriëntatiewaarde en tussen de referentie- en plansituatie met meer dan tien procent toeneemt, of;
- hoger is dan 1.0 maal de oriëntatiewaarde en tussen de referentie- en plansituatie toeneemt.

Indien hiervan sprake is dient volgens de Beleidsregels EV de toename van het GR te worden verantwoord. In een dergelijke verantwoording wordt ingegaan op de maatregelen die genomen (kunnen) worden om het risico te verlagen, de expliciete en transparante bestuurlijke afweging van de maatschappelijke aanvaardbaarheid van de restrisico's, de zelfredzaamheid van aanwezigen en de rampenbestrijding. In de 'Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico' zijn nadere handvatten gegeven voor de GR verantwoording. Als onderdeel van de GR verantwoording moet verplicht gebruik worden gemaakt van de adviesbevoegdheid van de veiligheidsregio.

Meestal zal een Tracébesluit niet leiden tot een (dreigende) overschrijding van de risicoplafonds. Indien daarvan wel sprake is, kan daarvoor volgens de Beleidsregels EV worden verwezen naar de onderzoeksplicht van de minister. Zie hierna ook onder het kopje 'monitoring'.

Plasbrandaandachtsgebied

Een plasbrandaandachtsgebied (PAG) is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd en/of behoren tot internationale routes. In bijlage I van de Regeling basisnet is aangegeven voor welke wegvakken een PAG van toepassing is. Voor het hier besproken wegtraject is geen sprake van een PAG, en dit onderwerp wordt derhalve niet verder besproken in de resultaten.

Besluit risico's zware ongevallen 2015

Conform artikel 5, lid 7 van het Bevi betreft het bevoegd gezag de gevolgen voor de externe veiligheid die worden veroorzaakt door een inrichting waarop het Besluit risico's zware ongevallen 2015 (Brzo 2015) van toepassing is bij de vaststelling van een Tracébesluit. In de nabijheid van het tracé bevinden zich echter geen inrichtingen die onder het Brzo 2015 vallen. Een verdere uitwerking van dit onderdeel is daardoor niet relevant.

5.3.3

Resultaten onderzoek

Werkwijze en uitgangspunten

Voor het basisnet wegvak zijn de PR en GR plafonds beoordeeld. Voor het bepalen van het PR en het GR voor het niet-basisnet wegvak zijn met het rekenmodel RBM II risicoberekeningen uitgevoerd voor de huidige situatie (2017), referentiesituatie (situatie in 2030 met autonome ontwikkelingen) en toekomstig situatie (de situatie met wegaanpassing in 2030). Bij de referentiesituatie en de situatie met wegaanpassing is rekening gehouden met toekomstige veranderingen van vervoersintensiteiten en bevolkingsdichtheden in het rekengebied. Daarbij is naar voren komen dat er geen verhoging van vervoersintensiteiten van transport van gevaarlijke stoffen verwacht wordt, maar wel een verhoging van de bevolking. 't

Lochter III is een bestemmingsplan voor bedrijven met een bedrijfsvloeroppervlakte van 30 ha. Deze ontwikkeling is meegenomen in de referentie- en toekomstige situatie. Qua vervoersintensiteiten is gebruik gemaakt van de hoeveelheden van de basisnet route, omdat de tellingen gedateerd (2006) zijn.

Plaatsgebonden risico

In tabel 5.2 zijn voor het PR de Basisnetgegevens weergegeven van de wegvakken binnen het plangebied van het project N35 Nijverdal. In de tabel wordt per wegvak de ligging van het PR -risicoplafond (PR 10^{-6}) weergegeven in meters vanaf het midden van de weg.

Een (dreigende) overschrijding van het PR -risicoplafond kan ontstaan wanneer er sprake is van een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen of bij een wijziging van de ongevalsfrequentie. Van beide is naar aanleiding van het project N35 Nijverdal geen sprake, voor de ongevalsfrequentie is zelfs een verlaging. Er is daarom geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de PR -risicoplafonds.

Tabel 5.2: PR-plafonds Basisnet wegvakken

Wegvaknummer	Omschrijving	PR-plafond [m]
O62	N35: N35 / N350 (Wierden) – N35 / N36 (Wierden)	0
O13	N35: N35 / N36 (Wierden) – N35 / N349 (Almelo)	0

Vanwege de verschuiving van het traject is onderzocht of er door uitvoering van het plan meer (beperkt) kwetsbare objecten binnen de PR 10^{-6} contour komen te liggen. Dit is niet het geval omdat de PR 10^{-6} 0 meter bedraagt.

Wegvak O65 valt niet onder het basisnet, en hiervoor zijn de PR contouren berekend. Voor de PR 10^{-6} is geen afstand berekend, de PR 10^{-7} en PR 10^{-8} zijn beide lichtelijk afgenomen.

Groepsrisico

In tabel 5.3 zijn voor het GR de basisnetgegevens weergegeven van de wegvakken binnen het plangebied van het project N35 Nijverdal. In de tabel wordt per wegvak de ligging van het GR-ricoplafond (PR 10^{-7}) weergegeven in meters vanaf het midden van de weg.

Tabel 5.3: GR-plafond Basisnet wegvakken

Wegvaknummer	Omschrijving	GR-plafond [m]
O62	N35: N35 / N350 (Wierden) – N35 / N36 (Wierden)	47
O13	N35: N35 / N36 (Wierden) – N35 / N349 (Almelo)	73

Een (dreigende) overschrijding van het GR-ricoplafond kan ontstaan wanneer er sprake is van een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen of bij een wijziging van de ongevalsfrequentie. Van beide is naar aanleiding van het project N35 Nijverdal geen sprake, voor de ongevalsfrequentie is zelfs een verlaging. Er is daarom geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de GR -risicoplafonds.

Wanneer er sprake is van verschuiving van routes ten opzichte van bebouwing, kan niet worden volstaan met de toetsing aan de risicoplafonds. Voor dergelijke situaties moet worden beoordeeld of het GR berekend moet worden. Voor wegvak O13 is vindt geen verschuiving plaats en is een aanvullende beoordeling niet benodigd. Bij wegvak O62 is sprake van een gewijzigde ligging van het

referentiepunt. Binnen 50 vanaf de gewijzigde ligging van het referentiepunt zijn bestaande of geprojecteerde kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten aanwezig (Nijverdalsestraat 108/110). Daarom is een afwijkende beoordeling groepsrisico uitgevoerd. Om te bepalen of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriënterende waarde zijn de vuistregels uit de HART gebruikt. Uit de vuistregels blijkt dat het GR kleiner is dan 0,1 maal de oriënterende waarde, waardoor geen berekening van het GR nodig is.

Voor het niet-Basisnet wegvak O65 is het groepsrisico berekend. Waar het hoogste groepsrisico per kilometer in de referentiesituatie 0,05 is, is deze in de toekomstige situatie 0,04, wat betekent dat het groepsrisico dus lichtelijk daalt na de aanpassingen aan het niet-basisnet wegvak. Dit komt hoofdzakelijk doordat de ongevalsfrequentie daalt vanwege verandering van het type weg.

5.3.4 *Conclusie*

Plaatsgebonden risico:

Voor de basisnetwegvakken is geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de PR-plafonds. Omdat de PR-plafonds 0 m bedragen, bevinden zich in de toekomstige situatie geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de basisnetafstand. Voor het niet basisnet wegvak is geen sprake van een PR 10^{-6} contour en nemen de PR 10^{-7} en PR 10^{-8} contouren licht af door de voorgenomen ontwikkeling. Er bevinden zich geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de PR 10^{-6} contour.

Groepsrisico:

Voor de basisnetwegvakken is geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de GR-plafonds. Het GR ligt onder de 0,1 maal de oriënterende waarde. Voor het niet basisnet wegvak is het GR lager dan 0,1 maal de oriënterende waarde en daalt het GR als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. Het groepsrisico hoeft niet verantwoord te worden.

5.3.5 *Maatregelen*

Aangezien de wegaanpassing geen toename van het veiligheidsrisico met zich meebrengt, zijn er geen maatregelen noodzakelijk.

5.3.6 *Monitoring*

Volgens het Basisnet dient de minister van Infrastructuur en Waterstaat minimaal vijfjaarlijks, en waar nodig eerder of vaker, te monitoren of de in de Regeling basisnet voor rijkswegen vastgestelde risicoplafonds overschreden (dreigen te) worden. Indien uit deze feitelijk door Rijkswaterstaat uitgevoerde monitoring blijkt dat daarvan sprake is, heeft de minister de plicht te onderzoeken welke maatregelen getroffen kunnen worden om een (dreigende) overschrijding van de risicoplafonds te voorkomen. Alleen in het uiterste geval, als maatregelen echt niet mogelijk zijn, mag de minister een geldend PR-risicoplafond aanpassen. Dit mag alleen na voorafgaande consultatie van de Tweede Kamer. Ook GR- risicoplafonds worden alleen in het uiterste geval aangepast. In dat geval is een voorafgaande consultatie van de Tweede Kamer niet noodzakelijk.

6 Natuur

De wijzigingen aan de N35 Nijverdal - Wierden hebben gevolgen voor dier- en plantensoorten en hun leefomgeving. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op die effecten. Tevens wordt een toelichting gegeven op de maatregelen om de effecten te mitigeren of te compenseren die in het Tracébesluit (artikel 10 en 11) worden genomen. Het gaat daarbij om effecten op:

- Beschermde gebieden (Natura 2000-gebieden, Natuurnetwerk Nederland (NNN));
- Beschermde soorten (flora en fauna);
- Houtopstanden (bos/ bomen).

Er wordt daarbij voor achtergronden verwezen naar het Deelrapport natuur (bijlage 11).

6.1 Wettelijk kader en beleid

Natuurbeschermingsrecht

In het natuurbeschermingsrecht wordt onderscheid gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming. De soortenbescherming ziet toe op individuele dieren en planten. De gebiedsbescherming is op te splitsen in de bescherming van de Natura 2000-gebieden en de bescherming van het Natuur Netwerk Nederland (Wet ruimtelijke ordening). De bescherming van individuele dieren en planten en de Natura 2000-gebieden is opgenomen in de Wet natuurbescherming (Wn). Deze wet is op 1 januari 2017 in werking getreden. In de Wn is tevens de wettelijke regeling ten aanzien van houtopstanden opgenomen. Het regime ter bescherming van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is in hoofdlijnen verankerd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en nader uitgewerkt in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de provinciale verordening Ruimte.

Natura 2000-gebieden

Twee Europese richtlijnen, de Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en de Habitatrichtlijn (92/43/EEG) voorzien in de bescherming van de belangrijkste Europese natuurwaarden. In dat kader zijn onder meer speciale gebieden aangewezen die beschermd moeten worden. Deze zogenaamde Vogel- en Habitatrichtlijngebieden vormen samen het Natura 2000-netwerk. De afzonderlijke gebieden worden ook wel Natura 2000-gebieden genoemd. De verplichtingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijn, voor zover die toe zien op gebiedsbescherming, zijn geïmplementeerd in de Wet natuurbescherming. De begrenzing van de Natura 2000-gebieden en de instandhoudingsdoelstellingen voor die gebieden zijn vastgelegd in de (ontwerp-)aanwijzingsbesluiten voor de betreffende gebieden. De instandhoudingsdoelstellingen beschrijven voor de (in ontwerp) aangewezen habitattypen, habitatrichtlijnsoorten en vogelrichtlijnsoorten in het gebied of een bepaalde ontwikkeling ervan gewenst is, of dat het behoud ervan op het aanwezige niveau moet worden nagestreefd.

Bij projecten in of in de nabijheid van een Natura 2000-gebied dienen de initiatiefnemers in een oriënterende fase te onderzoeken of het plan een significant

negatief effect op de instandhoudingsdoelstellingen van het betreffende Natura 2000-gebied kan hebben. Indien na dit onderzoek niet kan worden uitgesloten dat de activiteit een significant negatief effect heeft, dient de initiatiefnemer meer gedetailleerd dan in de oriënterende fase in kaart te brengen wat de effecten van de activiteit kunnen zijn. Daarbij dient hij ook de mitigerende maatregelen te betrekken die hij van plan is te nemen. Deze analyse heet een 'passende beoordeling'. Het bevoegd gezag toetst de passende beoordeling. Wanneer uit de passende beoordeling alsnog de zekerheid wordt verkregen dat de activiteit geen negatief effect heeft, kan het besluit worden genomen. Wanneer blijkt dat er wel kans is op een negatief effect, maar dit als niet significant kan worden gezien, kan eveneens, op basis van een verslechterings- toets het besluit worden genomen. Wanneer uit de passende beoordeling blijkt dat significante negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten, kan het besluit alleen worden genomen op grond van de 'ADC-criteria'. Dit betekent dat de vergunning kan worden verleend als alternatieve oplossingen voor het plan ontbreken, er dwingende redenen van groot openbaar belang zijn, en de initiatiefnemer compenserende maatregelen tijdig treft."

Wettelijk kader stikstofdepositie

De wetgever heeft een programmatische aanpak geïntroduceerd voor stikstofdepositie. De regelgeving over de programmatische aanpak stikstof (PAS) is opgenomen in het Besluit natuurbescherming en de Regeling natuurbescherming. Stikstofdepositie is een belangrijk onderwerp bij de besluitvorming over plannen en projecten, omdat in veel Natura 2000-gebieden overbelasting van stikstofdepositie een probleem is voor de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen voor de voor stikstof gevoelige natuur in die gebieden. Het PAS beoogt een oplossing te bieden voor dit probleem. Het PAS verbindt ecologie met economie. Het doel is het beschermen en ontwikkelen van kwetsbare, voor stikstof gevoelige natuur, terwijl tegelijkertijd economische ontwikkelingen mogelijk blijven. Het programma bevat hiertoe maatregelen die leiden tot een afname van stikstofdepositie (bronmaatregelen) en maatregelen die leiden tot een versterking van de natuurwaarden in de Natura 2000-gebieden (herstelmaatregelen). Op termijn voorziet het programma met deze gebiedsspecifieke maatregelen in de verwezenlijking van de instandhoudingsdoelstellingen voor de voor stikstof gevoelige natuur in Natura 2000-gebieden en in de tussenliggende tijd in het voorkomen van verslechtering. Het PAS is als zodanig en per gebied passend beoordeeld (gebiedsanalyses). De commissie voor de m.e.r. heeft in het toetsingsadvies van 29 mei 2015 positief over het MER/Pb over het PAS geadviseerd en daarbij gewezen op het belang van monitoring (rapportnummer 2752-143).

6.1.1.1 Soortenbescherming

Ingevolge artikel 11.1 Wn geldt een zorgplicht ten aanzien van alle voor in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving. In de Wet Natuurbescherming worden drie verschillende beschermingsregimes voor soorten gehanteerd, waaraan verschillende verbodsbepalingen zijn gekoppeld;

Soorten Vogelrichtlijn (artikel 3.1 e.v.)

- Lid 1; het is verboden opzettelijk van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn te doden of te vangen;
- Lid 2; het is verboden opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen;
- Lid 3; het is verboden eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te rapen en deze onder zich te hebben;
- Lid 4; het is verboden vogels als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te storen;
- Lid 5; het verbod bedoeld in het vierde lid, is niet van toepassing indien de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort.

Soorten Habitatrichtlijn (artikel 3.5 e.v)

- Lid 1; Het is verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of Bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen;
- Lid 2; Het is verboden dieren als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te verstoren; Lid 3; Het is verboden eieren van dieren als bedoeld in het eerste lid in de natuur opzettelijk te vernielen of te rapen;
- Lid 4; Het is verboden de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in het eerste lid te beschadigen of te vernielen;
- Lid 5; Het is verboden planten van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel b, bij de Habitatrichtlijn of bijlage I bij het Verdrag van Bern, in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.

Andere soorten (Artikel 3.10 e.v)

- Lid 1; Onverminderd artikel 3.5, eerste, vierde en vijfde lid, is het verboden:
 - Onderdeel a, in het wild levende zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen en kevers van de soorten, genoemd in de bijlage, onderdeel A, bij deze wet, opzettelijk te doden of te vangen;
 - Onderdeel b, de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in onderdeel a opzettelijk te beschadigen of te vernielen;
 - Onderdeel c, vaatplanten van de soorten, genoemd in de bijlage, onderdeel B, bij deze wet, in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.

De minister van Economische Zaken en Klimaat kan ten aanzien van deze verboden ontheffing verlenen. Voor enkele algemeen voorkomende soorten (zoals het konijn) geldt een generieke vrijstelling van de verbodsbepalingen. Deze soorten zijn opgenomen in Bijlage 10 van de Regeling natuurbescherming.

6.1.1.2 Houtopstanden

Houtopstanden buiten de bebouwde kom bestaande uit een rij van tenminste 20 bomen of een oppervlakte van tenminste 10 are bestaande uit boomvormers (stamdiameter tenminste 0,1 meter) zijn beschermd binnen de Wet Natuurbescherming. Op grond van artikel 4.2 Wet Natuurbescherming is het

verboden een houtopstand geheel of gedeeltelijk te vellen of te doen vellen, met uitzondering van het periodiek vellen van vriend-of hakhout, zonder voorafgaande melding daarvan bij Gedeputeerde Staten. De eigenaar van de grond, waarop een houtopstand staat, anders dan bij wijze van dunning, is geveld of op andere wijze tenietgegaan, is op grond van artikel 4.3 Wet Natuurbescherming verplicht binnen een tijdvak van drie jaren na de velling of het tenietgaan van de houtopstand op hetzelfde terrein te herbeplanten. Gedeputeerde Staten kunnen ontheffing verlenen van artikel 4.3 eerste en tweede lid, Wet Natuurbescherming voor herbeplanting op andere grond, mits de herbeplanting voldoet aan de provinciale verordening gestelde regels.

Bovenstaande is niet nodig wanneer houtopstanden vallen onder de volgende categorieën;

- houtopstanden binnen de grenzen van de bebouwde kom;
- houtopstanden op erven of in tuinen;
- fruitbomen en windschermen om boomgaarden;
- naaldbomen, kennelijk bedoeld om te dienen als kerstbomen, indien niet ouder dan twintig jaar;
- kweekgoed;
- uit populieren of wilgen bestaande wegbeplantingen, beplantingen langs waterwegen, en eenrijige beplantingen langs landbouwgronden;
- het dunnen van een houtopstand;
- uit populieren, wilgen, essen of elzen bestaande beplantingen die kennelijk bedoeld zijn voor de productie van houtige biomassa, indien zij;
 - ten minste eens per tien jaar worden geoogst;
 - bestaan uit minstens tienduizend stoven per hectare per beplantingseenheid, zijnde een aaneengesloten beplanting die niet wordt doorsneden door onbeplante stroken breder dan twee meter;
 - en zijn aangelegd na januari 2013.

Ontheffing houtopstanden Rijkswaterstaat

In de Ontheffing houtopstanden Rijkswaterstaat is aangegeven aan welke regels de kap van bomen en beplanting moet voldoen:

- Rijkswaterstaat is vrijgesteld van de algemene meldingsplicht.
- Rijkswaterstaat is vrijgesteld van de herplantplicht binnen drie jaar. In plaats daarvan moet de herplant voor grote projecten (projecten die langer duren dan 2 jaar) binnen 5 jaar nadat de kapmelding is gedaan zijn uitgevoerd.
- De compensatie vindt plaats van alle bomen die verwijderd worden, evenals de beplantingen die kleiner zijn dan 10 are of, als het een rijbeplanting betreft, ook als deze beplanting uit minder dan 20 bomen bestaat.
- Aan Rijkswaterstaat is een ontheffing verleend voor de plicht op dezelfde locatie te herplanten, mits in de melding is aangegeven op welke locatie wordt herplant.
- De verplichte melding geldt voor alle beplantingen; te kappen bomen zullen één op één worden herplant.

Algemene Plaatselijke verordening

De Wet Natuurbescherming houtopstanden is alleen van toepassing buiten de 'bebouwde kom Boswet' die door de gemeenten wordt vastgesteld en door de provincie wordt goedgekeurd. Deze grens hoeft niet samen te vallen met de bebouwde kom grens in het kader van de Wegenverkeerswet. Binnen de 'bebouwde kom Boswet' geldt de Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente. De Algemene Plaatselijke Verordening is ook van toepassing buiten de 'bebouwde kom

Boswet' op houtopstanden kleiner dan 10 are of minder dan 20 bomen (die normaliter buiten de Wet Natuurbescherming houtopstanden vallen). Voor het vellen van houtopstanden is een Omgevingsvergunning vereist.

6.1.1.3 Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Het NNN, voorheen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), heeft op hoofdlijnen vorm gekregen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De provincies hebben als taak om het beleid ten aanzien van het NNN, nader uit te werken. Provincie Overijssel heeft het beleid rondom het NNN juridisch verankerd in de Omgevingsvisie Overijssel 2017 en de Omgevingsverordening Overijssel 2017. Het NNN in Overijssel bestaat uit alle terreinen met een natuurbestemming binnen de voormalige EHS en bevat tevens zoekgebieden voor de te realiseren nieuwe natuur.

Overige gebieden met beschermde natuurwaarden buiten het NNN, die door de provincie in de omgevingsverordening kunnen worden beschermd (bijvoorbeeld weidevogelgebieden) zijn niet in of nabij het plangebied van de N35 Nijverdal - Wierden aanwezig en blijven hier verder buiten beschouwing.

6.2 Effecten op gebieden

6.2.1 *Natura 2000 (Passende Beoordeling)*

In het rapport Natuur zijn de effecten van het plan op Natura 2000 gebieden getoetst (Passende Beoordeling). Omdat de ontwikkeling fysiek buiten Natura 2000-gebieden plaatsvindt zijn directe effecten, zoals oppervlakteverlies en versnippering, niet aan de orde. Wel zijn externe effecten relevant. Deze kunnen bestaan uit:

1. stikstofdepositie
2. verstoring (door licht, geluid en visuele verstoring door menselijke aanwezigheid)
3. hydrologische effecten

In het direct aan het plangebied grenzende Wierdense Veld zijn, behalve stikstofdepositie en hydrologische effecten geen overige externe effecten relevant, omdat de instandhoudingsdoelen in dit gebied uitsluitend bestaan uit habitattypen. Deze zijn niet gevoelig voor verstoringfactoren zoals licht, geluid en visuele verstoring.

Hydrologische effecten

De habitattypen met een instandhoudingsdoel voor het Wierdense Veld zijn gevoelig voor hydrologische effecten. Specifiek zijn droge heiden en droge heischrale graslanden gevoelig voor vernatting, terwijl actieve hoogvenen en herstellende hoogvenen juist gevoelig zijn voor verdroging, zoals in de Passende beoordeling in het Deelrapport natuur beschreven is. De hydrologische effectbeoordeling is uitgewerkt in het Waterhuishoudingsplan.

De N35 wordt nergens verdiept aangelegd en de infiltratie van regenwater wordt door inrichtingsmaatregelen (wadi's) geborgd. Ondertunnelingen bij de Westerveenweg en Vossenbosweg worden gerealiseerd in de vorm van gesloten betonnen bakken. Daardoor hebben de aanleg en het gebruik van de N35 geen

effect op de (regionale) stijghoogten in het eerste watervoerende pakket en worden de actuele waarden (instandhoudingsdoelen) in het Wierdense Veld niet aangetast. Het ecoduct zorgt ook niet voor verdroging. Verder is ook geen sprake van een beperking van de mogelijkheden voor hydrologisch herstel in het kader van het beheerplan en het PAS. Er is derhalve geen sprake van negatieve hydrologische effecten op het Natura 2000-gebied Wierdense Veld en de daarbinnen liggende instandhoudingsdoelen in de vorm van habitattypen.

De onderstaande tabel vat de conclusies van de effectbeoordeling samen. Hieruit blijkt dat voor de onderdelen verstoring en hydrologie (verdroging) er geen effecten zijn op instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden. Dit geldt voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase.

Effecten stikstofdepositie

Nabij de N35 Nijverdal - Wierden liggen Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige natuur. Dit zijn de Natura 2000-gebieden: Wierdense Veld, Sallandse Heuvelrug en Boetelerveld. Deze Natura 2000-gebieden maken deel uit van het PAS³. Voor deze gebieden zijn gebiedsanalyses opgesteld waarin de effecten van stikstofdepositie onder het PAS en van herstelmaatregelen zijn onderzocht. De conclusie van deze onderzoeken is dat het verantwoord is om over te gaan tot het uitgeven van de ontwikkelingsruimte, omdat er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel is dat de instandhoudingsdoelstellingen op termijn kunnen worden gehaald.

Met behulp van het reken- en registratie-instrument AERIUS is een berekening gemaakt van de toename van stikstofdepositie die door het project wordt veroorzaakt op deze gebieden. De voor het project benodigde ontwikkelingsruimte is gelijk aan de toename van de stikstofdepositie per hectare per jaar die door de aanleg of verhoogde verkeersintensiteiten wordt veroorzaakt. De voor het project benodigde ontwikkelingsruimte past binnen de voor het project gereserveerde ontwikkelingsruimte.⁴ Op basis van het PAS en de conclusies uit de passende beoordeling, kan de ontwikkelingsruimte worden toegedeeld.

Op basis van het PAS en de conclusies van de passende beoordeling die in het kader van het PAS is gemaakt, kan worden geconcludeerd dat het project met het toedelen van de ontwikkelingsruimte niet leidt tot aantasting of verslechtering van de natuurlijke kenmerken van het desbetreffende Natura 2000-gebied.

De effecten op Natura 2000 zijn in onderstaande tabel samengevat.

Tabel 6.1: Samenvatting effecten op Natura 2000

Gebied	Instandhoudingsdoelen	Effect		
		stikstofdepositie	verstoring	hydrologie
Wierdense Veld	habitattypen	Beperkt effect, onderdeel van het PAS als prioritair project	niet gevoelig	geen effect
Sallandse Heuvelrug	habitattypen	Beperkt effect, onderdeel van het PAS als prioritair project	niet gevoelig	geen effect
	habitatsoorten en broedvogels	-Beperkt effect, onderdeel van het PAS als prioritair project	geen effect	geen effect

³ Zie Bijlage 2 Programma Aanpak Stikstof.

⁴ Zie Prioritaire projectenlijst Bijlage 9 Regeling natuurbescherming.

Boetelerveld	habitattypen	Beperkt effect, onderdeel van het PAS als prioritair project	niet gevoelig	geen effect
	habitatsoorten	Beperkt effect, onderdeel van het PAS als prioritair project	geen effect	geen effect

6.2.2 *Natuurnetwerk Nederland (NNN)*

In het Deelrapport natuur zijn de effecten van het plan op NNN-gebieden getoetst. Het gaat daarbij zowel om directe effecten, met name oppervlakteverlies en versnippering, als om externe effecten. Deze laatste bestaan uit:

1. stikstofdepositie
2. verstoring (door licht, geluid en visuele verstoring door menselijke aanwezigheid)
3. hydrologische effecten

Deze uitkomsten van het onderzoek worden hierna per thema kort behandeld.

Oppervlakteverlies

Ten gevolge van de nieuwe inrichting gaat NNN verloren. Het betreft de bosstrook tussen het Wierdense Veld en de spoorlijn aan de noordzijde en de huidige N35 aan de zuidzijde. In tabel 6.2 is omschreven welke onderdelen van de NNN het plan doorkruist, en of er voor deze onderdelen een compensatieopgave geldt.

Tabel 6.2: Oppervlakteverlies NNN ten gevolge van inrichting

Type NNN	Onderdeel plan	Oppervlak (ha)	Onderdeel compensatieopgave
Bestaande natuur	Wegtracé + water	6,7	Ja (oppervlakteverlies)
	Wegtracé + overspanning ecoduct	0,5	Ja (oppervlakteverlies)

Versnippering

Van de bosstrook tussen het Wierdense Veld en de N35 blijft een klein deel behouden. Deze bosstrook is in de huidige situatie al tamelijk versnipperd door de ligging tussen het spoor en de weg, maar is nog wel verbonden met ten minste het Notterveld via een ecoduiker voor kleine zoogdieren. Dit stukje bos komt volledig geïsoleerd te liggen van het overige NNN en is het te klein om als zelfstandige eenheid te functioneren. Daarom wordt dit perceel in ecologisch opzicht ook als volledig aangetast beschouwd.

Tabel 6.3: Versnippering NNN ten gevolge van inrichting

Type NNN	Onderdeel plan	Oppervlak (ha)	Onderdeel compensatieopgave
Bestaande natuur	Restant bos	0,3	Ja (versnippering)

Stikstofdepositie

Strikt genomen gaat het provinciaal beleidskader voor het NNN niet uit van een toets aan externe werking, maar dit aspect is ten behoeve van het milieueffectrapport toch in beeld gebracht. De extra verkeersbewegingen en de toename van de maximumsnelheid, leiden tot een toename van de emissies van stikstofoxiden en ammoniak. Hierdoor neemt ook de stikstofdepositie in het NNN toe. Ook het transport van materieel in de aanlegfase zorgt voor extra emissies,

maar deze zijn van een beperktere orde van grootte dan de emissies in de gebruiksfase en dus niet maatgevend. Daarom wordt hier verder alleen het effect van de gebruiksfase toegelicht.

De Wav-gebieden (Wet Ammoniak en Veehouderij) zijn delen van het NNN die bijzonder gevoelig zijn voor verzuring en vermesting ten gevolge van deze stikstofdepositietoename. Deze vormen daarmee een goed handvat voor de beoordeling van effecten door stikstofdepositie op het NNN. Het toetsingskader van Natura 2000 / PAS is strenger dan dat van het NNN, dus de effecten op NNN-gebieden die overlappen met Natura 2000-gebieden blijven hier buiten beschouwing (zie daarvoor paragraaf 6.2.1).

Voor de Wav-gebieden buiten Natura 2000 is de mate van stikstofdepositietoename ten gevolge van het plan in beeld gebracht. Uit de berekening blijkt dat de depositie enigszins afneemt op de rand van de Sallandse Heuvelrug, ten noorden van Hellendoorn, en op de meeste plaatsen beperkt toeneemt met maximaal 19,4 mol N/ha/jr.

Verstoring

De meest nabijgelegen NNN-gebieden ten opzichte van het plangebied die niet verloren gaan door het ontwerp, zijn het Wierdense Veld en het Notterveld. Zowel de aanlegfase (door bewegingen van materieel) als de gebruiksfase (door extra verkeer) kunnen in principe leiden tot een toename van verstoring. Effecten van licht, geluid en menselijke aanwezigheid (visuele verstoring) op het Wierdense Veld worden enigszins beperkt door de verhoogde ligging van de huidige spoorlijn. Met name voor vleermuizen, als kenmerkende fauna-waarde van het NNN gebied, is verstoring door licht echter niet uit te sluiten en dus is mitigatie gewenst.

Naast effecten van licht is ook de toename van geluid in potentie een negatief effect en is daarom hierna nader uitgewerkt. Trillingen door heien bij de aanleg van kunstwerken zijn met name in of nabij waterlichamen een potentieel risico omdat dit verstoring of zelfs sterfte bij vissen kan veroorzaken. Dit speelt hier echter geen rol. Verstoring van overige diergroepen is doorgaans alleen een aandachtspunt in specifieke perioden. Effecten kunnen in dit geval door een gerichte uitvoeringsplanning worden voorkomen.

Voor het project is een geluidsonderzoek uitgevoerd, waarbij voor natuur de 42 dB(A) en 47 dB(A) contouren in beeld zijn gebracht voor de referentiesituatie (2016) en de plansituatie (2030). Dit zijn relevante geluidscontouren voor verstoring van weidevogels, respectievelijk bosvogels. Buiten deze contouren is verstoring uitgesloten.

De uitvoering van het project N35 Nijverdal-Wierden heeft tot gevolg dat ter plaatse van het Wierdense Veld (Natura 2000-gebied en NNN) het geluidbelaste oppervlak beperkt afneemt in de plansituatie ten opzichte van de huidige situatie. Hoewel de nieuwe weg dichterbij het Wierdense Veld ligt en de snelheid hoger ligt, nemen de verkeersintensiteiten op het traject ten westen van de aansluiting met de Burgemeester H. Boersingel zodanig af dat het plan netto zorgt voor een gunstigere situatie. Het verkeer richting Nijverdal-Oost (en de Kruidenwijk) gaat na de realisatie van de N35 immers via de Wierdensestraat rijden omdat de gelijkvloerse aansluiting Baron van Sternbachlaan opgeheven wordt. Bij het Natura 2000-gebied

Sallandse Heuvelrug blijft de situatie vrijwel onveranderd en is sprake van een ecologisch verwaarloosbaar effect. Dit laatste geldt in de meest gevallen ook voor andere gebieden die onderdeel zijn van het NNN. Alleen direct ten oosten van de aansluiting met de Burgemeester H. Boersingel is aan weerszijden van de weg sprake van een beperkte toename van geluidbelast oppervlak. Aan de noordzijde is dit ter plaatse van de landbouwgronden die grenzen aan het Wierdense Veld (tussen Westerveenweg en Dwarsdijk), aan de zuidzijde in het Notterveld. In beide gevallen is sprake van een toename van geluidbelast oppervlak, maar dit is zowel absoluut als relatief een zeer beperkte toename en met uitzondering van een bosstrook van het Notterveld is in alle gevallen sprake van landbouwgronden met nu nog beperkte natuurwaarden.

Door de beperkte toename van geluidbelast gebied en de kenmerken van deze gebieden zijn geen wezenlijk effecten op het NNN aan de orde. Ook voor toekomstige natuurontwikkeling worden de mogelijkheden niet significant beperkt en dus is er geen sprake van een noodzaak voor aanvullende (geluidsbeperkende) maatregelen.

Er is samenvattend met zekerheid geen sprake van een significante toename van verstoring door licht, geluid en menselijke aanwezigheid. Aan de Notterveld zijde neemt de verstoring (buiten geluid) eerder af dan toe doordat de nieuwe weg noordelijker dan de huidige weg ligt. Alleen bij de aanleg van het ecoduct kan zeer lokaal en tijdelijk sprake zijn van een toename van verstoring tijdens de aanlegfase. Dit effect kan tijdens de aanlegfase zoveel mogelijk worden beperkt, maar zal sowieso geen wezenlijk effect op de aanwezige natuurwaarden hebben, alleen al door het zeer tijdelijke en lokale karakter. Op termijn zorgt het ecoduct juist voor een sterke verbetering van de samenhang tussen de leefgebieden en de wezenlijke waarden en kenmerken van dit deel van het NNN. Samenvattend kan gesteld worden dat door de aanleg- en gebruiksfase geen sprake is van een wezenlijke aantasting van het NNN waarmee de noodzaak voor aanvullende mitigerende of compenserende maatregelen ontbreekt.

Hydrologische effecten

Zowel de aanlegfase (door ontwatering) als de gebruiksfase (door toename van verhard oppervlak) kunnen leiden tot verdroging. Het Wierdense Veld en het Notterveld zijn hoogveengebieden, waarbij de laatste dat karakter grotendeels verloren heeft door ontginning en ontwatering in het verleden. Met name het Wierdense Veld is actueel van belang als hoogveenrestant met goede potenties voor verder herstel en daarmee zeer gevoelig voor verdroging. Uit het natuuronderzoek blijkt dat er in het Wierdense Veld geen sprake is van een negatief effect in de vorm van verdroging door aanleg en gebruik van de N35. De verplaatsing van winputten van Vitens is een autonome ontwikkeling die separaat is getoetst. Zowel in het kader van de bescherming van Natura 2000 als NNN zijn er zodoende geen belemmeringen.

Voor het NNN binnen het plangebied met het beheertype N14.02 Hoog- en laagveenbos (tussen huidige weg en spoor) geldt dat deze bosstrook in het verleden al sterk verdroogd is. Omdat deze bosstrook als gevolg van de wegaanleg verdwijnt (en zal worden gecompenseerd) zijn hydrologische effecten hier niet meer relevant. Het Notterveld omvat nabij de huidige N35 geen waterafhankelijke natuurwaarden van grote betekenis. Hier geldt dat de aanleg en het gebruik van de weg geen

wezenlijke invloed hebben op de grondwaterstanden waarmee effecten uitgesloten zijn. Derhalve is er geen sprake van hydrologische effecten op wezenlijke waarden en kenmerken van de NNN-gebieden ter weerszijden van het plangebied.

6.3 Effecten op soorten

In het natuurrapport zijn de effecten op beschermde flora en fauna onderzocht. Hiervoor is, conform de geldende standaarden, naast literatuurstudie ook actueel veldonderzoek uitgevoerd in 2017. In onderstaande tabel zijn de aanwezige beschermde soorten en de effecten daarop door het project samengevat. Een nadere uitwerking van de effecten is opgenomen in het Deelrapport natuur (bijlage 11).

Tabel 6.4: Overzicht van de aanwezige beschermde soorten en effecten

Soortgroep	Soort	Effect
Flora	-	Geen effect verwacht
Grondgebonden zoogdieren	Das	Geen effect verwacht
	Steenmarter	Vernietiging verblijfplaats
Vleermuizen	Diverse soorten, zowel gebouwal als boom bewonende soorten	Vernietiging verblijfplaatsen (bebouwing)
		Vernietiging vliegroute / foerageergebied (groenstructuur)
		Verstoring door toename verlichting
Broedvogels – vaste verblijfplaatsen	Buizerd, havik, steenuil, kerkuil, huismus	Geen effect verwacht
Amfibieën	Heikikker, poelkikker, kamsalamander	Geen effect verwacht
Reptielen	Levendbarende hagedis	Vernietiging leefgebied
Ongewervelden	-	Geen effect verwacht

6.4 Effect op houtopstanden

In het Deelrapport natuur zijn de effecten op houtopstanden in beeld gebracht op basis van de beschermingsregimes vanuit de Wet natuurbescherming, de Kapverordening Hellendoorn en de Bomenverordening gemeente Wierden.

In tabel 6.5 is weergegeven voor welke houtopstanden, die verdwijnen door het project, een compensatieplicht geldt. Met de maatregelen zal invulling worden gegeven aan de volledige kwantitatieve compensatieopgave voor bos vanuit de Wet natuurbescherming. Deels overlapt dit beschermingsregime met het beschermingsregime voor het NNN en de in dat kader geldende compensatieplicht (zie verder 6.5.2).

Een uitgebreide beschrijving van de beoordeling van houtopstanden is opgenomen in het Deelrapport natuur (bijlage 11).

Tabel 6.5: Oppervlakten en lengte van houtopstanden die verdwijnen als gevolg van het project

Houtopstanden	Wet natuurbescherming	Omgevingsvergunning	
	Houtopstanden	Wierden	Hellendoorn
Bosvlakken	11,6 ha (waarvan 6,9 ha NNN)	-	-
Bomenrijen	2.950 m	-	-

6.5 Maatregelen

6.5.1 *Mitigerende en compenserende maatregelen soortenbescherming*

Uit het natuuronderzoek is gebleken dat het noodzakelijk is om ten aanzien van enkele soorten mitigerende maatregelen te treffen. Ondanks deze maatregelen zal voor een aantal beschermde soorten sprake zijn van een overtreding van verbodsbepalingen in de Wet natuurbescherming. Hiervoor zal een ontheffing noodzakelijk zijn. Om deze ontheffing te kunnen krijgen zullen compenserende maatregelen noodzakelijk zijn.

In onderstaande tabel staat een overzicht van de mitigerende en compenserende maatregelen. De maatregelen die ruimtelijk relevant zijn, zijn tevens opgenomen in artikel 10 en 11 van het Tracébesluit. Een nadere uitwerking is opgenomen in het Deelrapport natuur (bijlage 11).

Tabel 6.6: Mitigerende en compenserende maatregelen soortenbescherming

Maatregel	Locatie	Toelichting
Alternatieve vliegroutes vleermuizen (3x): Het tijdig realiseren van drie vervangende vliegroutes. Deze moeten bestaan uit voor vleermuizen geschikte passages onder of over de weg in aansluiting op de bestaande en zo nodig te versterken samenhangende groenstructuren, dit alles afgestemd op de aanwezige vleermuissoorten.	<ul style="list-style-type: none"> - Wierden (ter hoogte van het nieuwe kunstwerk voor de zuidelijke rijbaan van de N35 over de Stegeboersweg) - Wierden-West (2 zoeklocaties) - Zuidzijde parallelweg langs N35, oostelijk van Notterveldsweg – ecoduct – noordzijde Bolderpad tot Hortmeerweg; ter hoogte van km 37,2 – 38,95 	<p>Aanleg t.b.v. behoud vliegroutes vleermuizen).</p> <p>Invulling maatregelen en exacte locatie maatregelen met uitzondering van ecoduct nader uit te werken.</p>
Afschermdende voorzieningen licht vleermuizen (2x): Het tijdig realiseren van twee afschermdende voorzieningen om lichtverstoring op bestaand foerageergebied te voorkomen.	<ul style="list-style-type: none"> - Ten westen van ecoduct (circa ter hoogte van km 37) - Wierden-West (circa ter hoogte van km 41) 	<p>Aanleg t.b.v. afscherming lichtverstoring vleermuizen (soortbescherming Wnb, NNN). Maatregel nader uit te werken.</p>
Verplaatsen steenmarternesten naar alternatieve locatie in (omgeving van) het plangebied		Niet ruimtelijke maatregel steenmarter.
<ul style="list-style-type: none"> - Terugplaatsen van alternatieve vleermuisverblijven in omgeving (vleermuis kasten). - Gebruik maken van 'vleermuisvriendelijke' verlichting. - Gebruik maken van afgeschermd armaturen, zodat vliegroutes en foerageergebieden niet extra worden 		Niet ruimtelijke maatregel diverse soorten vleermuizen.

verlicht.		
Realiseren nieuw leefgebied levendbarende hagedis (meeliften op compensatie NNN).		Niet ruimtelijke maatregel levendbarende hagedis.

6.5.2

Compenserende maatregelen NNN/ houtopstanden

Compenserende maatregelen hebben tot doel om natuur die aangetast wordt (en waarbij het effect niet volledig gemitigeerd kan worden) elders opnieuw te ontwikkelen. Bij houtopstanden is de insteek puur kwantitatief, bij compensatie vanuit het NNN ook kwalitatief waarbij netto minimaal eenzelfde samenhang en kwaliteit wordt behouden. Voor de compensatie van houtopstanden en de NNN mogen dezelfde compensatiegebieden gebruikt worden, die daarmee een dubbele functie hebben. Wat betreft de compensatieopgave wordt een compensatiefactor van 1,66 aangehouden, gebaseerd op de mate van vervangbaarheid van het natuurdoeltype.

Compensatie natuurmaatregelen houtopstanden en NNN

Naast nieuwe verbindingen is er ook natuur- en boscompensatie nodig. De compensatieopgave voor het oppervlak natuur is 7,5 ha, zie ook het Natuurrapport. Met een compensatiefactor van 1,66 is dit 12,3 ha voor de opgave NNN:

- Bos, bij voorkeur hoog- en laagveenbos 7,2 ha
- Kruiden- en faunarijk grasland 0,3 ha
- Overige natuur 4,8 ha

Invulling kwalitatieve boscompensatie (NNN) in het landschapsplan (9,7 ha):

- a. Bossen en struiken in natuurzone ten noorden en zuiden van ecoduct is 6 ha.
- b. Bos ten noordwesten van Wierdense Veld buiten NNN 3,7 ha.

Invulling overige natuur (NNN) in het landschapsplan (3,1 ha):

- c. Kruiden- en faunarijk grasland in ecozone 0,3 ha.
- d. Overige natuur ecozone op, ten noorden en ten zuiden van ecoduct is 2,8 ha.

Ten opzichte van de opgave NNN van 12,3 ha wordt 0,5 ha meer gecompenseerd voor voldoende landschappelijke afwisseling in de ecozone.

De noodzakelijke kwantitatieve overcompensatie vanuit het NNN-kader zal worden gerealiseerd in de vorm van natuurtypen die maximaal bijdragen aan de functionaliteit en samenhang van het NNN. In dit geval zijn dat (deels) ook andere natuurtypen dan bos, die passen bij het hoogveenlandschap en de veenontginningen ter weerszijden van de weg.

Compensatie kap bos/ bomen

Vanuit de Wet Natuurbescherming is de aantasting van bos en dus ook de 1:1 boscompensatie opgave 11,6 ha. Dit wordt ingevuld door:

- Bos aanplant in eerder beschreven deelgebieden a en b van de NNN betreffende een boscompensatie van 9,7 ha. Deze compensatiegebieden vervullen daarmee een dubbele functie voor de NNN en voor houtopstanden.
- Verbindende bossages ten behoeve van een alternatieve vliegroute voor vleermuizen van de zuidzijde van de parallelweg langs de N35, oostelijk van de Notterveldsweg via het ecoduct naar de noordzijde van het Bolderpad tot de Hortmeerweg (1,3 ha) en ten noorden en westen van de te realiseren

aansluiting Wierden-West in aansluiting op te realiseren faunapassage en alternatieve vliegroute vleermuizen (0,95 ha), totaal 2,25 ha.

Daarnaast geldt vanuit de Wet natuurbescherming een herplantplicht voor de aantasting van bomenrijen/ laanbeplanting. In het Deelrapport natuur is bepaald dat er 2.950 meter bomenrij gekapt moet worden voor de aanleg van de N35. Dit is ook de opgave voor de herplant.

Ten behoeve van de alternatieve vliegroute voor vleermuizen en landschappelijke verbinding worden bomenrijen (terug) aangeplant. Deze locaties zijn opgenomen binnen de grenzen van het Tracébesluit en worden in een later stadium in een richtinggevend inrichtingsplan nader uitgewerkt:

- landschappelijke inpassing aansluitingen
Burg. H. Boersingel en Wierden West; 2000 m
- versterken landschappelijke/ historische structuren
Westerveenweg/ Schapendijk, Vossenbosweg
en zuidzijde Dwarsdijk; 150 m
- herplant zuidzijde N35 Nijverdalen; 200 m
- zuidzijde parallelweg ten zuiden van de aansluiting
Wierden-West ten behoeve van alternatieve vliegroute
vleermuizen; 600 m

De totale herplant van bomenrijen binnen de grenzen van het Tracébesluit bedraagt hiermee 2.950 m bomenrijen en is dus voldoende. Verder is in het landschapsplan het versterken van het oorspronkelijk tracé van de N35 aanbevolen en het verder landschappelijk versterken van dwarswegen (2000m). Dit betreft een aanbeveling, welke geen onderdeel uitmaakt van het Besluit en de effectbeoordeling.

Alle compensatiemaatregelen en de MJPO-maatregelen zijn samengevat in onderstaande tabel.

Tabel 6.7: Natuurmaatregelen beschermde gebieden en houtopstanden

Maatregel	Locatie
Ecoduct, inclusief flauwe taluds van 1:15, afschermdende opgaande beplantingen, grazige vegetaties, zandbanen, stobbenwallen en aan weerszijden een poel (MJPO/ NNN)	- Over Nijverdalsestraat (parallelweg zuidzijde N35), N35, spoor en Bolderpad; ter hoogte van km 37,7
Rasters bij ecoduct, met drie insprongen voor reeën (MJPO/ NNN)	- Aan de noordzijde van het spoor vanaf de Hortmeerweg tot ca. 300 meter westelijk van Westerveenweg (ca. km 37,2 – km 38,4), met twee insprongen voor reeën - Aan de zuidzijde van de N35 van 't Lochter III tot ca. 300 meter westelijk van Schapendijk (ca. km 37,65 – 38,4), met één insprong voor reeën
Wildroosters nabij het ecoduct (MJPO/ NNN)	- Westerveenweg; ter hoogte van km 38,0 - Schapendijk; ter hoogte van km 38,1
Faunapassage (ecoduikers; NNN)	- Bij de aansluiting Wierden-West onder Nijverdalsestraat (parallelweg zuidzijde bestaande N35), bestaande N35, nieuwe N35 (incl. toe- en afrit) en Nijverdalsestraat (parallelweg noordzijde N35); ter hoogte van

	km 40,55
Rasters bij faunapassage (NNN)	- Aan weerszijden van de faunapassage bij de aansluiting Wierden-West aan de zuidzijde van de Nijverdalsestraat (parallelweg zuidzijde bestaande N35), de noordzijde van de bestaande N35, de zuidzijde van de nieuwe N35 (incl. toe- en afrit) en de noordzijde van de Nijverdalsestraat (parallelweg noordzijde N35); tussen km 40,5 en km 40,7.
Compensatie bos NNN: 9,7 ha	- Binnen grenzen Tracébesluit: Bos ter plaatse van aanlandingen ecoduct en ecozone 't Lochter III (6 ha, km 37,7). - Buiten de grenzen van het Tracébesluit: ten noordwesten van het Wierdense Veld (3,7 ha).
Compensatie overig bos: 2,25 ha	- Binnen grenzen Tracébesluit: Verbindende bossages ten behoeve van alternatieve vliegroue vleermuizen zuidzijde parallelweg langs N35, oostelijk van Notterveldsweg – ecoduct – noordzijde Bolderpad tot Hortmeerweg (1,3 ha; ter hoogte van km 37,2 – 38,95) en ten noorden en westen van te realiseren aansluiting Wierden-West in aansluiting op te realiseren faunapassage en alternatieve vliegroue vleermuizen (0,95 ha; km 40,55).
Compensatie kruiden- en faunarijk grasland NNN: 0,3 ha	- Binnen grenzen Tracébesluit: In ecozone 't Lochter III (0,3 ha, km 37,7).
Compensatie overige natuur NNN: 2,8 ha	- Binnen grenzen Tracébesluit: Ter plaatse van ecoduct en aanlandingen ecoduct en ecozone 't Lochter III (2,8 ha, km 37,7).
Compensatie bomenrijen/laanbeplanting: 2.950 m	- Binnen grenzen Tracébesluit: 2.950 m nieuwe bomenrijen ten behoeve van alternatieve vliegroue vleermuizen en op de locaties zoals aangegeven in artikel 13 'Maatregelen voor landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing'.

7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

7.1 Landschap

In het kader van het Tracébesluit is een Landschapsplan opgesteld. Dit maakt onderdeel uit van het Deelrapport Landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit en vormgeving, welke is opgenomen in bijlage 12.

7.1.1 *Wettelijk kader en beleid*

Voor de (wijze van) landschappelijke inpassing is geen wettelijk kader. Wel is er beleid ten aanzien van inpassing (landschap), ruimtelijke inrichting en vormgeving.

Europese Landschapsconventie

De Europese Landschapsconventie (Conventie van Florence, 2000) is een verdrag van de Raad van Europa. Nederland heeft de conventie in 2005 ondertekend en geratificeerd. Met de ondertekening van de conventie erkennen lidstaten de grote culturele, identiteitsbepalende waarde van landschap op zowel lokaal als Europees niveau. De conventie strekt zich uit tot alle landschappen. De conventie beschrijft de maatregelen die Nederland zal nemen om landschap te behouden, te beheren en te ontwikkelen.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, beschrijft het ruimtelijk beleid op rijksniveau. Voor landschap en cultuurhistorie is nationaal belang 10 relevant: ruimte voor behoud en versterking van (inter-)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten. Op basis van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten heeft het Rijk in het verleden een selectie gemaakt van twintig 'Nationale landschappen'. Het plangebied N35 Nijverdal – Wierden maakt geen deel uit van een Nationaal Landschap.

Omgevingsvisie Provincie Overijssel (2017)

De Omgevingsvisie Overijssel bevat de visie en het uitvoeringsprogramma voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van de Provincie Overijssel.

Ruimtelijke kwaliteit is met duurzaamheid één van de belangrijkste uitgangspunten van het provinciale ruimtelijk beleid en leidend voor alle beleidskeuzes. Ruimtelijke kwaliteit is in de Omgevingsvisie gedefinieerd als:

"Datgene wat ruimte geschikt maakt en houdt voor wat voor mensen belangrijk is. Of duurzamer gesteld: Wat voor mens, plant en dier belangrijk is."

In de Omgevingsvisie Overijssel is deze visie vertaald in een aantal beleidsambities die tot doel hebben om de landschappelijke en cultuurhistorische kenmerken en verschillen in Overijssel onder de aandacht te brengen en te benadrukken.

Voor het behouden en versterken van de ruimtelijke kwaliteit zijn essentiële gebiedskenmerken het uitgangspunt. De provincie onderscheidt in haar benadering 4 lagen:

- een natuurlijke laag;
- een laag van het agrarisch cultuurlandschap;
- een stedelijke laag (bebouwing en infrastructuur);
- een belevingslaag.

In de onderstaande figuur zijn de ontwikkelingsperspectieven in het plangebied opgenomen vanuit de Omgevingsvisie. Deze hebben een grote relatie met de gebiedskenmerken.

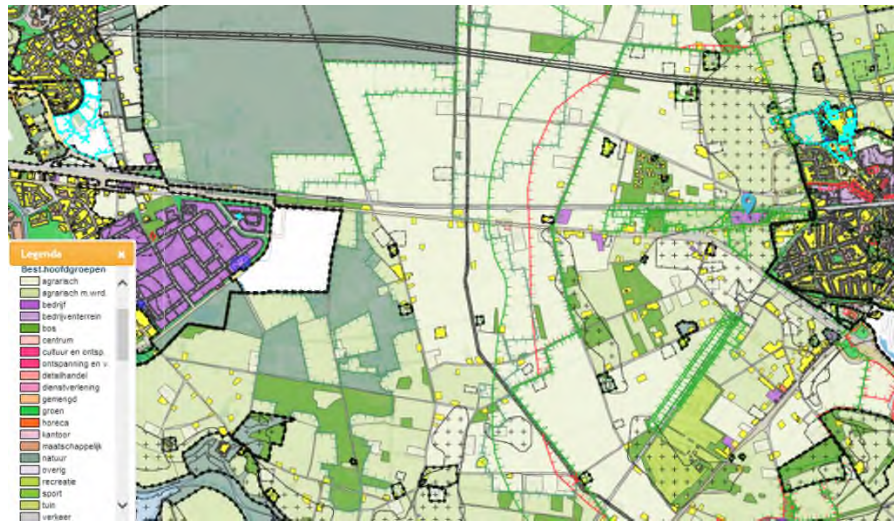


Figuur 7.1: Ontwikkelingsperspectieven in het plangebied [bron: Web-viewer Omgevingsvisie Provincie Overijssel]

De Provincie Overijssel wil de ruimtelijke kwaliteit vooral versterken door nieuwe ontwikkelingen aan te laten sluiten bij de ontwikkelingsperspectieven van de gebieden.

Vigerend bestemmingsplan plangebied

Het plangebied valt grotendeels onder de gemeente Wierden en daarmee ook onder het vigerende bestemmingsplan Wierden Buitengebied 2009. Het westelijk deel valt onder het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Hellendoorn. De gemeente Wierden heeft diverse beleidsdocumenten opgesteld die kaderstellend zijn voor de ontwikkelingen in het buitengebied (Landschapsontwikkelingsplan, Welstandsnota Gemeente Wierden, Beeldkwaliteitsplan LOG's Wierden). Figuur 7.1 toont de kaart met bestemmingen voor het plangebied. Het witte vlak ten oosten van Nijverdal en ten zuiden van de N35 zal worden gebruikt voor uitbreiding van het aangrenzende bedrijventerrein 't Lochter I.



Figuur 7.2: Bestemmingen plangebied [Bron: Ruimtelijkeplannen.nl]

Het bestemmingsplan richt zich op de bescherming van de aanwezige waarden in het gebied. Waarden komen dan ook terug in de hoofdbestemmingen en daaraan gekoppelde bouw-, ontwikkelings- en gebruiksmogelijkheden; daarnaast worden waarden beschermd via het stelsel van aanlegvergunningen.

Het plangebied tussen Nijverdal en Wierden kent veel en verschillende natuurwaarden. Ten noorden van de N35 ligt het Wierdense veld dat als waardevol natuurgebied bestempeld is door de gemeente Helleedoorn en de gemeente Wierden in bestemmingsplannen Wierden Buitengebied 2009 en Bedrijventerrein 't Lochter III. Voor het essenlandschap liggen deze natuurwaarden voornamelijk langs de beken. Het kampenlandschap heeft een waardevolle afwisseling van bospercelen, weidegronden, reliëf en flora en fauna. In het ontginningslandschap tussen Nijverdal en Wierden liggen de natuurwaarden ook bij de verschillende landschapselementen (sloten, houtwallen, bomen, weilanden).

Door de bestaande natuurgebieden en bossen positief te bestemmen is verkleining van het bosareaal in principe niet mogelijk. Behalve de bescherming hecht de gemeente aan de ontwikkeling van ecologische en landschappelijke waarden. Het beleid hiervoor staat beschreven in het Landschapsontwikkelingsplan: een gemeentelijk beleidsplan met als doel het waarborgen van het behoud en ontwikkeling van de kwaliteiten van het Wierdense landschap.

Overig gemeentelijk beleid - Gemeente Wierden

Zoals eerder vermeld valt het plangebied grotendeels onder de gemeente Wierden. De gemeente Wierden heeft een aantal beleidsnotities dat al nader is uitgewerkt en binnen de reikwijdte van het Kwaliteitsimpuls Groene Omgeving van de provincie valt. Zij hebben echter geen invloed op de tracering of inpassing van de N35.

De gemeente Wierden heeft geen bomenbeleidsplan. In de bomenverordening staat beschreven dat het verboden is zonder omgevingsvergunning van het bevoegd gezag een boom en/of een houtopstand te vellen of te doen vellen.

In de Dorpsrandvisie van de gemeente Wierden uit 2014 is de zone ten westen van Wierden aangegeven als de Landschapszone. De bebouwing van het buitengebied

loopt hier langzaam over in de kern van Wierden. Ook is er veel micro reliëf. Het versterken van de groene structuren van het essenlandschap staat hier centraal evenals het verbeteren van de identiteit en samenhang van de entree vanaf de N35 richting Wierden.

Overig gemeentelijk beleid - Gemeente Hellendoorn

In de strategische visie van gemeente Hellendoorn wordt de opwaardering van de N35 tot autoweg gezien als een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid van het gebied. Bereikbaarheid van de toeristische trekpleisters in de gemeente Hellendoorn vraagt speciale aandacht omdat de leefbaarheid in de kernen en de natuurwaarden van het landschap voorop blijven staan en soms op gespannen voet staat met infrastructurele aanpassingen. Daar waar bij afwegingen de keuze valt op infrastructuur zal er landschappelijke compensatie plaatsvinden.

In omgevingsvisie Natuurlijk Avontuurlijk van de gemeente Hellendoorn worden de natuurlijke en aardkundige waarden van het buitengebied gebied bepalend genoemd voor de onderscheidende identiteit van de gemeente Hellendoorn. Het is een uitdaging de waarden in dit gebied nog beter te benutten en gelijktijdig te versterken. De rust, ecologische en cultuurhistorische waarden van het buitengebied moeten behouden en versterkt worden. De verstoring veroorzaakt door de N35 zal tot een minimum beperkt moeten worden voor het natuurlijke buitengebied. In de gebiedsvisie Nijverdal aan de Regge wordt het opwaarderen van natuurwaarden benadrukt. In de ecologische zones in het plangebied ten oosten van Nijverdal zullen loslopende honden en struinende mensen vermeden worden.

Ook de gemeente Hellendoorn werkt niet met een bomenbeleidsplan. Bij het kappen van bomen ten behoeve van de verbreding van de N35 geldt een kapverordening waarin staat dat het zonder vergunning van het bevoegd gezag verboden is buiten de bebouwde kom een niet-gemeentelijke houtopstand met een diameter van 30 cm of meer (te meten op 1.30 meter boven maaiveld) en bomen die in het kader van een herplantplicht zijn geplant te vellen of te doen vellen. In het landelijk register van monumentale bomen is te zien dat in het plangebied geen monumentale bomen aanwezig zijn.

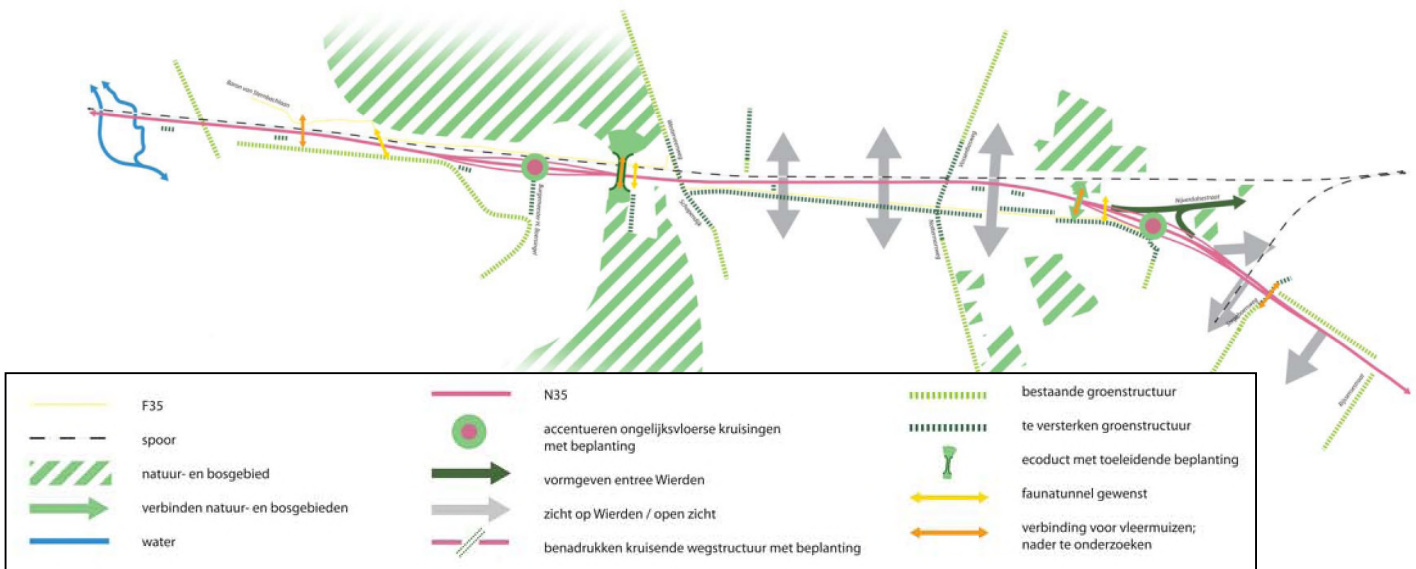
7.1.2 *Visie landschappelijke inpassing*

In deze paragraaf wordt een samenvatting gegeven van de visie op de landschappelijke inpassing van de N35 Nijverdal – Wierden.

De visie voor de landschappelijke inpassing is gebaseerd op de nota Ruimtelijke visie N35 Zwolle-Wierden. Deze nota geeft voor het gehele traject Zwolle-Wierden de hoofduitgangspunten en per traject de uitgangspunten voor de landschappelijke inpassing en voor de vormgeving van kunstwerken en begeleidende elementen.

- *Weg ondergeschikt aan lokale landschapsstructuur*
De N35 is het verbindende snoer waaraan onderscheidende landschappen en dorpen zich manifesteren. De samenhang van de weg als verbindende regionale lijn moet hierin zichtbaar zijn, maar tevens zullen ook de diverse landschappen herkenbaar zijn.
- *Onbeplante weg met grasbermen*
Het uitgangspunt voor het wegprofiel is een onbeplante weg met grasbermen.

- *Beplanting koppelen aan lokale structuren*
Beplanting in de vorm van bomen of singels wordt gekoppeld aan lokale structuren, zoals landschappelijke structuren die dwars op de N35 staan. Aanbevolen wordt de boombeplanting langs de oude N35 te transformeren naar een lokale structuur.
- *Bundeling met spoor*
De bundeling met het spoor wordt zo lang mogelijk doorgezet. Het traject Wierden-Nijverdal krijgt hiermee een eigen identiteit als bundel met de spoorlijn.
- *Aansluitingen Burg H. Boersingel en Wierden-West met bomen accentueren*
De huidige gelijkvloerse kruising met de Burg. H. Boersingel, is momenteel onbeplant. Om de thematiek van boomgroepen door te zetten wordt hier aan de zuidzijde een parkachtige beplanting voorgesteld, aan de noordzijde een meer natuurlijke beplanting.
- *Aansluiting Wierden-West en groene entree Wierden*
De nieuw aan te leggen aansluiting Wierden-West wordt ingepast met landschappelijke beplanting en bomenrijen die de entree naar Wierden verduidelijken.
- *Ecoduct, alternatieve vliegroutes voor vleermuizen en faunapassages*
Het ecoduct vormt een verbinding voor een groot aantal doelsoorten (grote en kleine zoogdieren, reptielen, amfibieën) en dient als verbindende vliegroute voor vleermuizen. Hiertoe wordt ze ingericht met daarvoor geëigende maatregelen (twee poelen, flauwe taluds 1:15, zandbaan, stobbenwanden, toe leidende beplantingen en combirasters over minimaal 500m). Ook bij de aansluiting Wierden-West zijn toe-leidende beplantingsstructuren, rasters en een faunapassage opgenomen om goede verbindingen te creëren voor zowel kleine zoogdieren als vleermuizen. Het ecoduct zal worden vormgegeven als een langgerekt verbindend element tussen de natuurgebieden aan weerszijden van de weg en het spoor. Zij zal een nieuw herkenningspunt gaan vormen in het landschap.
- *Vormgeving kunstwerken*
Het uitgangspunt van een samenhangende weg zal ook tot uitdrukking komen in de vormgeving van nieuwe kunstwerken en geluidwerende voorzieningen, die aansluiten bij de typen kunstwerken die voorkomen langs de N35 in Nijverdal en Wierden. In Nijverdal wordt voor de kunstwerken en geluidweringen aangesloten bij het aldaar voorkomende Combiplan, zodat er eenheid ontstaat en deze bijdragen aan de identiteit van Nijverdal. Het viaduct van de Baron van Sternbachlaan wordt derhalve uitgevoerd in schanskorven. De overige viaducten worden uitgevoerd met taluds van 1:2. Ten oosten van het ecoduct worden de geluidweringen uitgevoerd in het type N35, wat daar ook ter plekke voorkomt. Bij voldoende ruimte worden geluidweringen hoger dan 1,5 meter aan de bewonerszijde met beplanting ingepast.
- *Natuur- en boscompensatie*
De natuur- en boscompensatie en de compensatie van bomenrijen die gekapt moeten worden, dienen te voldoen aan de wettelijke normen hiervoor. Dit is in het voorgaande hoofdstuk toegelicht.



Figuur 7.3: Landschapvisie op hoofdlijnen

7.1.3 *Maatregelen*

De visie is uitgewerkt in maatregelen, die zijn vertaald in het landschapsplan.

De bermen van de weg blijven grotendeels onbeplant om de weg ondergeschikt te laten zijn aan de kruisende landschappen. Met name in het jonge ontginningenlandschap zal door de iets hogere ligging, gelijk aan het spoor meer uitzicht op de omgeving ontstaan.

De verhoogde aansluitingen van de Burg. H. Boersingel en Wierden-West worden landschappelijk ingepast met een bij de locatie specifieke beplanting. Bij de locatie Wierden-West is de entree naar het dorp met bomenrijen versterkt. De rotondes bieden ruimte voor een bijzondere invulling. Bij de aansluiting Wierden-West is een faunatunnel met rasters over minimaal 50 meter opgenomen en toe leidende beplantingsstructuren voor vleermuizen die nog nader worden uitgewerkt.

Het zicht op Wierden en het kruisende essenlandschap wordt verbeterd door de toepassing van transparante geluidweringen en de afwezigheid van beplanting juist ten westen van Wierden.

Waterbergingen

Langs de N35 is gezocht naar waterbergingen, zo mogelijk op grond van Rijkswaterstaat en in diverse overhoeken. Zij worden uitgevoerd in de vorm van wadi's en zijn omgeven door onderhoudspaden. Plaatselijk is de inrichting afgestemd op opgaande beplanting.

Vormgeving kunstwerken

In het stedelijk gebied van Nijverdal zal het viaduct van de Baron van Sternbachlaan in haar vormgeving met schanskorven aansluiten op het Combiplan en zo bijdragen aan de identiteit van Nijverdal. De overige viaducten zijn uitgevoerd met taluds van 1:2. Het ecoduct wordt als verbindend element tussen de natuurgebieden ten

noorden en zuiden van de N35 vormgegeven. De langgerekte vorm wordt benadrukt in een doorlopend afschermend scherm voor de fauna. De materialisatie sluit aan bij het ecoduct Twilhaar, dat ten westen van Nijverdal over de N35 ligt.

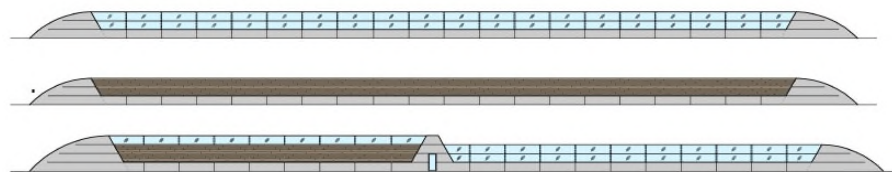
Vormgeving geluidweringen

De Wet milieubeheer voorziet in geluidwerende voorzieningen langs het tracé. Deze variëren van 1 tot 5 meter hoogte. In de geluidweringen worden twee typen voorzien:

- Ten westen van het ecoduct sluiten de geluidweringen aan op het type Combiplan en dragen zo bij aan de identiteit van Nijverdal. Zij bestaan uit een rechtop staand scherm, uitgevoerd in drie aardse kleuren en beginnen en eindigen met een getrapte op- en afbouw. Uitzondering op de getrapte opbouw betreft de start van het geluidscherm bij de Midden Regge (km 34,65) in relatie tot het kunstwerk Midden Regge.
- Ten oosten van het ecoduct zijn de geluidweringen van het type N35. Zij bestaan uit een betonnen plint van 1 - 1,5 meter hoog (1,5 meter bij schermen van 4 meter of hoger) met een houten of transparante bovenbouw. Deze schermen beginnen en eindigen met een afgeronde op- en afbouw en staan 20 graden achterover.



Figuur 7.4: Geluidwering type Combiplan, met rechts de getrapte opbouw



Figuur 7.5: Geluidwering type N35

Transparante uitvoering geluidweringen

Op de viaducten is in beide typen van een transparante uitvoering uitgegaan. Ook plaatselijk is voor een transparante uitvoering van de geluidweringen gekozen, namelijk ter hoogte van 't Lochter vanwege het zicht op het bedrijventerrein, tussen de aansluiting Wierden-West en het spoor om het zicht op Wierden en het essenlandschap te verbeteren en ten zuiden van Wierden, vanwege het zicht op het essenlandschap.

Beplanting en geluidweringen

De bewonerszijde van geluidweringen wordt in het algemeen aangekleed met beplanting, wanneer het scherm hoger is dan 1 meter. Wanneer er bomen achter de geluidschermen worden geplant dienen deze bij voorkeur lager te zijn dan de

geluidwering om reflectie van het geluid onder boomkronen en verstrooiing van het geluid tegen te gaan.

Sociale veiligheid

De fietstunnel in de Westerveenweg wordt aan de zuidzijde van de N35 in de binnenbocht achterover hellend uitgevoerd, om zo het zicht voor de fietsers in de bocht te verbeteren.

In verband met sociale veiligheid is openbare verlichting op de volgende plaatsen voorzien:

- (fiets)tunnels Westerveenweg en Vossenbosweg;
- noordelijke afrit aansluiting 't Lochter/ Nijverdal-Oost (in verband met een ligging tussen verhoogde N35 en spoor).

7.2 Cultuurhistorie

In het kader van het Tracébesluit N35 Nijverdal – Wierden is cultuurhistorisch onderzoek verricht. In het Deelrapport Landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit en vormgeving, opgenomen in bijlage 12, is dit beschreven.

7.2.1 Wettelijk kader en beleid

Visie Erfgoed en ruimte (2012)

Het beleid voor cultuurhistorie is beschreven in de Visie Erfgoed en Ruimte. Kern van deze visie is cultuurhistorie te zien als kans en factor in ruimtelijke ontwikkelingen. De Modernisering Monumentenzorg is ingezet in 2009 en gericht op meewegen van cultuurhistorische belangen in ruimtelijke ordening. Dit is per 1 januari 2012 vertaald in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Erfgoedwet (2016)

Sinds 1 juli 2016 is de nationale wet- en regelgeving voor het culturele erfgoed samengebracht in de Erfgoedwet 2016. De Erfgoedwet regelt de bescherming van archeologische waarden en de van Rijksweg beschermde monumenten. Hiermee is ook het verdrag van Malta in de wetgeving geïmplementeerd. Het gaat daarbij om oude gebouwen, historische stads- en dorpsgezichten, historische landschappen en archeologische objecten. Hiervoor was dit geregeld de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (2007) en de Monumentenwet 1988. Uitgangspunt is dat er wordt gestreefd naar het behoud van archeologische waarden op de oorspronkelijke plaats (in situ), dat wil zeggen in het bodemarchief. Als behoud niet mogelijk is, moet er voor worden zorg gedragen dat de informatie die in de bodem zit niet verloren gaat. Dit houdt een onderzoeksverplichting in, die kan leiden tot een volledige, wetenschappelijke opgraving van de aanwezige resten. Om behoud op de oorspronkelijke plaats als prioriteit te stellen, wordt gestreefd naar het volwaardig meewegen van het archeologisch belang in planologische besluitvormingsprocessen door dit aspect al vanaf het begin bij de planvorming te betrekken.

Omgevingsvisie Overijssel

In de omgevingsvisie worden gebieden met verschillende gebiedskenmerken beschreven. De provincie Overijssel richt zich op versterking van de eigen gebiedskenmerken en het tegengaan van doorsnijding en versnippering van deze gebieden.



Figuur 7.6: Omgevingsvisie Overijssel 2017;
Historische landgoederen (*) en historisch wegen (--)

In het plangebied komen de volgende landschapstypen voor;

- Het oude hoevenlandschap aan weerszijden van het beekdal van de Regge, tevens gelegen in het stedelijk gebied van Nijverdal. Dit landschap is kleinschalig en kenmerkt zich door een oud cultuurlandschap en de aanwezigheid van beplantingen en landgoederen.
- Het hoogveenlandschap van het Wierdense Veld met bijzondere natuurwaarden.
- Het jonge heide en-broekontginningenlandschap ten noorden van de N35 tussen Nijverdal en Wierden. Dit landschap wordt gekenmerkt door haar agrarisch karakter, openheid en lineaire structuren.
- Het essenlandschap ten westen van Wierden met hoogteverschillen en een landschappelijk raamwerk van diverse beplantingen. Hier zien we een mix aan functies met daaronder ook landgoederen.

Landschappelijke en cultuurhistorische waarden

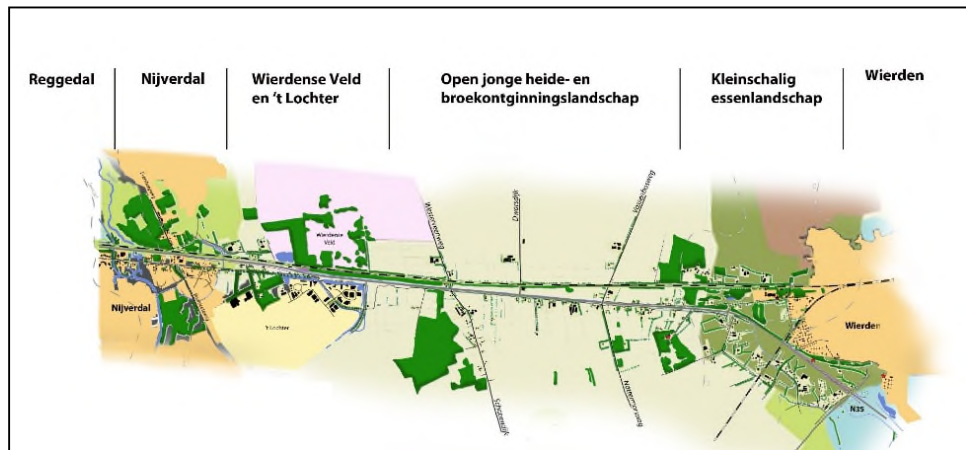
Het bestemmingsplan benoemt boerderijen als karakteristiek voor de gemeente en daarmee vanuit cultuurhistorisch oogpunt waardevol. De streekeigen bebouwing bepaalt in belangrijke mate het beeld van het buitengebied. Door stichting het Oversticht zijn de karakteristieke panden in het buitengebied geïnventariseerd: zowel hoofdgebouw (woning/boerderij) als bijgebouwen (stallen). Het doel van de gemeente Wierden is om deze streekeigen karakteristieken in het buitengebied te behouden en zo mogelijk sloop van waardevolle panden te voorkomen.

De gemeentelijke monumenten in de gemeente Wierden zijn volgens de monumentenverordening 2010 vastgelegd in een gemeentelijke monumenten lijst om aantasting van deze monumenten te voorkomen. Zonder een omgevingsvergunning is het niet mogelijk een krachtens een verordening aangewezen monument te slopen, te verstoren, te verplaatsen of in enig opzicht te

wijzigen of te herstellen, te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze waarop het wordt ontsierd of in gevaar wordt gebracht.

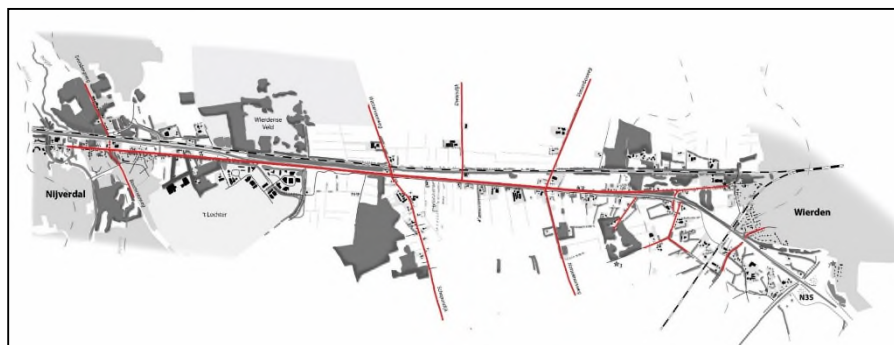
7.2.2 *Resultaten onderzoek*
Historische geografie

Het oude hoevenlandschap en het essenlandschap worden vanuit de ontstaansgeschiedenis als cultuurhistorisch waardevolle gebieden beschouwd. Het oude hoevenlandschap in het dal van de Regge wordt zelf niet aangetast omdat de N35 in de zone direct ten zuiden van het spoor wordt ontwikkeld. De nieuwe tracering van de N35 door het essenlandschap in combinatie met de hoge ligging geeft een negatief effect op het ruimtebeslag en de kwaliteit van dit gebied. Op provinciaal niveau worden de jonge heideontginningen als waardevol agrarisch cultuurlandschap beschouwd. Dit gebied wordt echter niet ingrijpend aangetast door de gebundelde ligging van de N35 met het spoor.



Figuur 7.7: Situering van de Verschillende landschapstypes

Daarnaast behoren de landgoederen tot de waardevolle gebieden, zij geven uiting aan de ontwikkelingsgeschiedenis vanuit een bepaalde tijdgeest. Zij liggen echter iets van de weg af en worden ruimtelijk niet aangetast door de nieuwe weg. Wel veroorzaakt de weg een gering negatief effect op de beleving van de landgoederen door het grotere ruimtebeslag en de toenemende drukte van verkeer.



Figuur 7.8: Historische wegen als herkenbaar deel van het bestaande landschap

Historische patronen / lijnen

Het afwijken van het historische tracé van de N35 geeft een grote verandering van het wegennet, met name tussen de Dwarsdijk en de Nijverdalsestraat. Het tracé van de N35 kruist daarnaast een aantal historische wegen, te weten de Westerveenweg, Dwarsdijk, Vossenbosweg, Nijverdalsestraat en Stegeboersweg. Door de verbreding van de N35, plaatselijk in combinatie met ongelijkvloerse kruisingen wordt de loop van de oude wegen onderbroken. Dit geldt met name voor de Nijverdalsestraat bij de aansluiting Wierden-West.

Historische stedenbouwkunde

De kwaliteit en beleving van bestaande rijksmonumenten neemt niet af. Zij liggen daarvoor te ver van de weg af.

De karakteristieke panden in of grenzend aan het plangebied zijn Nijverdalsestraat 100 te Wierden en Ten Catweg 22 te Wierden. Het pand Ten Catweg 22 zal geamoveerd worden voor de aanleg van de weg.

7.2.3 *Maatregelen*

Mitigerende maatregelen historische geografie

De taluds van ongelijkvloerse kruisingen worden ingepast met streekeigen, locatie specifieke beplanting. Ook wordt de doorsneden beplantingsstructuur van het essenlandschap hersteld. De verstoring van dit landschap wordt daarmee niet opgeheven, maar wel opnieuw ingepast.

Mitigerende maatregelen historische wegen

Het ruimtelijke accentueren van de oorspronkelijke dwarswegen in het jonge heideontginningenlandschap met boombeplanting is als aanbeveling opgenomen. Ook voor de oorspronkelijke loop van de N35 geldt een aanbeveling om deze met boombeplanting ruimtelijke te versterken.

Mitigerende maatregelen historische stedenbouw

Er is geen mitigerende maatregel voor het verdwijnen van een karakteristiek pand.

7.3 Archeologie

In het kader van het Tracébesluit N35 Nijverdal – Wierden heeft een archeologisch bureauonderzoek plaatsgevonden.

7.3.1 *Wettelijk kader en beleid*

Verdrag van Malta (1992)

In 1992 hebben de Europese ministers van cultuur het Verdrag van Malta (Valletta) ondertekend. Het verdrag heeft tot doel het archeologisch erfgoed te beschermen als bron van het Europees gemeenschappelijk geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. Grondgedachte is dat er wordt gestreefd naar het behoud van archeologische waarden in situ. Als behoud niet mogelijk is, moet ervoor worden gezorgd dat het bodemarchief (de informatie die in

de bodem zit), niet verloren gaat. Dit houdt een onderzoeks-verplichting in, die kan leiden tot een volledige, wetenschappelijke opgraving van de aanwezige resten. De Wet op de archeologische monumentenzorg, die 1 september 2007 in werking is getreden, is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta.

Wet archeologische monumentenzorg (2007)

Het Verdrag van Malta heeft geen directe werking, dus implementatie ervan in de Nederlandse wetgeving was vereist. Implementatie vindt plaats middels de 'Wet op de Archeologische Monumentenzorg' (Wamz); deze wet is per 1 september 2007 bij Koninklijk Besluit in werking getreden. De wet betreft een herziening van de 'Monumentenwet 1988' en een aanvulling op of wijziging van bepaalde artikelen in de 'Woningwet', de 'Wet Milieubeheer' en de 'Ontgrondingswet'.

Doelstelling van de 'Wet op de Archeologische Monumentenzorg' is archeologische waarden waar nodig beschermen, bij voorkeur in de grond (in situ). Daarbij wordt getracht niet meer maatschappelijke lasten in het leven te roepen dan strikt noodzakelijk. Vergeleken met de doelstelling van het Verdrag van Malta, kent de wet dus een nuancering. Daarmee heeft de wetgever aangegeven dat de bescherming van archeologie wel proportioneel dient te zijn. Dit geeft ruimte voor een belangenafweging. Archeologische waarden dienen te worden beschermd, maar niet ten koste van alles.

Sinds 2007 zijn de gemeenten bevoegd gezag en verantwoordelijk voor het maken van beleid en het toetsen van archeologisch onderzoek. De Rijksdienst Cultureel Erfgoed heeft een adviserende rol omdat het om een rijksweg gaat.

Erfgoedwet (2016)

Zie paragraaf 7.2.1.

7.3.2

Resultaten onderzoek

Het plangebied ligt in bodemkundig opzicht in een dekzandgebied. Dit dekzand komt in verschillende vormen in het plangebied voor en kent daarmee verschillende verwachtingen:

- deels met veen of heide bedekt (jonge hoogveen en jonge heideontginningen) kennen een lage verwachting;
- relatief hooggelegen dekzandruggen kennen een middelhoge tot hoge verwachting;
- gordeldekzandvlakten en -welingen op de flanken van de stuwwal kennen een lage tot middelhoge verwachting (met esdek een hoge verwachting);
- de flank van de stuwwallen, met een esdek bedekt kent een hoge archeologische verwachting.

Te verwachten vindplaatsen kunnen als volgt worden gekarakteriseerd:

- op dekzandwelingen nabij de Eversberg, op dekzandruggen en op de flank van de stuwwal (van Wierden) zijn resten te verwachten uit de steentijd, met name het mesolithicum en neolithicum;
- op dekzandruggen en de stuwwallen moet rekening worden gehouden met een restanten van grafheuvels, urnenvelden, nederzettingen en overig grafritueel uit de bronstijd, ijzertijd, en Romeinse tijd;
- op de dekzandruggen, stuwwallen en dekzandwelingen moet rekening worden gehouden met laat-middeleeuwse ontginningen en gehuchten, mogelijk net als

bij Huurne al beginnend in de vroege middeleeuwen (complextype gerelateerd aan aanwezigheid plaggendek);

- Resten van bewoning uit nieuwe tijd kunnen vooral worden verwacht op de Wierdense Es aan de zuidoostzijde van de toekomstige aansluiting Wierden West en ter plaatse van de dekzandrug Nottermorsweg/Vossenbosweg.

7.3.3

Maatregelen

Wettelijke maatregelen ten aanzien van archeologische verwachtingsgebieden bestaan uit het doorlopen van de AMZ-cyclus (vaste procedure in de archeologische monumentenzorg). De eerstvolgende stap in de AMZ (na het uitgevoerde bureauonderzoek) is een inventariserend veldonderzoek door middel van boringen en/of een inventariserend veldonderzoek door middel van proefsleuven. Door middel van dit veldonderzoek wordt vastgesteld of er sprake is of kan zijn van behoudenswaardige vindplaatsen in het plangebied. De behoudenswaardigheid wordt gescoord op de aspecten fysieke, inhoudelijke en beleefde kwaliteit.

Indien er na het uitvoeren van inventariserend onderzoek sprake blijkt van een behoudenswaardige vindplaats kan deze door middel van een archeologische opgraving *ex situ* worden vrijgesteld. Een alternatieve maatregel kan zijn om de vindplaats door plaatselijke planaanpassing *in situ* te behouden. Maatregelen om een eventueel nog aan te treffen vindplaats in de bodem te behouden kunnen bijvoorbeeld bestaan uit het aanbrengen van een zandbed zonder vergraving van de oorspronkelijke bodem of plaatselijk verleggen van een afrit, e.d.

Bovenstaande maatregelen betreffen alle mitigerende maatregelen. Compenserende maatregelen zijn ten aanzien van archeologie niet aan de orde: archeologie kan ofwel fysiek in de bodem behouden blijven, ofwel worden verstoord. Het behouden van archeologie in de bodem geniet op grond van het Verdrag van Malta altijd de voorkeur. Alleen als verstoring onvermijdelijk is, dan dient de vindplaats te worden opgegraven nadat behoudenswaardigheid hiervan is aangetoond.

8 Bodem en water

8.1 Bodem

8.1.1 *Wettelijk kader en beleid*

Bij de uitvoering van dit project speelt de bodemkwaliteit en de omgang met verontreinigde grond, grondwater en waterbodem vanuit de Wet bodembescherming en Waterwet een rol. De Wet bodembescherming geeft een wettelijk kader voor de bescherming tegen verontreiniging van de bodem en voor de sanering van ernstig verontreinigde bodems. Vanaf 1 januari 2008 is het Besluit bodemkwaliteit van kracht. Het Besluit bodemkwaliteit heeft betrekking op het toepassen van licht verontreinigde grond als bodem of voor het toepassen van licht verontreinigde grond in een werk. Wanneer het gaat om ernstig verontreinigde grond is de Wet bodembescherming van toepassing. Op de omgang met verontreinigde waterbodem is de Waterwet van toepassing.

Door de gemeente Wierden is een bodemkwaliteitskaart⁵ opgesteld. Het onderzoekstracé valt deels in de zone 'buitengebied'. Zowel de ontgravingskaarten van de boven- en ondergrond alsmede de toepassingskaart geven voor dit gebied aan dat de grond valt onder de klasse Achtergrondwaarde.

De gemeente Hellendoorn heeft geen gebied specifiek beleid opgesteld.

8.1.2 *Resultaten onderzoek*

Globaal vinden tijdens de wegaanpassing de volgende grond- en bouwstoffen gerelateerde werkzaamheden plaats:

- graven en dempen van sloten en watergangen;
- slopen, bouwen en aanpassen van kunstwerken (waaronder verlengen tunnelbakken Westerveenweg en Vossenbosweg);
- sloop van geluidswerende voorziening(en) en bouwen van geluidswerende voorzieningen;
- slopen en aanleggen van verhardingen van de N35 en aansluitende wegen;
- aanbrengen van het zandlichaam voor het weglichaam en de aansluitingen;
- aanleg van ongelijkvloerse kruising en ongelijkvloerse aansluiting bij Nijverdal;
- verleggen van kabels en leidingen.

(Water)bodem

De werkzaamheden die verband houden met de aanleg van de N35 hebben op de bodem verschillende effecten. Zo is er op beperkte schaal sprake van bodemverontreiniging en is er -een klein- risico op zetting/inklinking van de bodem.

De bodemkwaliteit (zeker in het grondwaterbeschermingsgebied) mag niet verslechteren door de aanleg van de N35. Het is van belang om te weten in welke

⁵ Bodemkwaliteitskaart wegbermen en buitengebied gemeente Wierden 2012-2017, Witteveen en Bos, WDN70-1 d.d. 8 oktober 2012

mate er verontreinigingen in het plan- en studiegebied aanwezig zijn en daarbij is het tevens belangrijk om te weten of een verontreiniging mobiel of immobiel is.

Wanneer een immobiele verontreiniging op enige afstand van het plangebied ligt, is er geen effect op de bodemkwaliteit. Bij een mobiele verontreiniging dient onderzocht te worden of tijdens de uitvoering of bij de uiteindelijke situatie de bodemkwaliteit verslechterd. In de bodem aanwezige vervuiling kan leiden tot verontreiniging van het water en daarmee schade aan het ecosysteem. De mate waarin dit optreedt, hangt af van de grootte van de ingreep en of er op de locatie van de ingreep vervuiling aanwezig is.

Bij doorsnijding van een verontreinigde locatie dient in de meeste gevallen sanering plaats te vinden. Met sanering wordt bedoeld het isoleren, beheersen en controleren dan wel verwijderen van de grond en/of het grondwater. Het verbeteren van de bodemkwaliteit bij de aanpak van bodemverontreiniging en het toepassen van sanerende maatregelen wordt als positief beoordeeld.

Op basis van het uitgevoerde vooronderzoek kan met betrekking tot de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem het volgende worden aangegeven:

- Het onderzoeksgebied dat binnen de gemeente Wierden valt, betreft volgens de bodemkwaliteitskaart klasse Achtergrondwaarde
- In de bodem van de percelen die onderzocht zijn, zijn over het algemeen maximaal licht verhoogde gehalten aangetoond of is de bodem afdoende gesaneerd. Opgemerkt wordt dat grote delen van het onderzoeksgebied nog niet milieuhygiënisch zijn onderzocht
- Het westelijk deel van het onderzoeksgebied valt binnen het 'Combiplan Nijverdal'. Op basis van de onderzoeken en uitgevoerde grondwerkzaamheden voor het Combiplan Nijverdal, is ter plaatse geen bodemverontreiniging te verwachten
- Ter plaatse van perceel Vossebosweg 2a is een sterke verontreiniging met minerale olie in de grond aanwezig
- Ter plaatse van perceel Nijverdalsestraat 110 is een geval van ernstige bodemverontreiniging met zware metalen in de grond aanwezig
- Er zijn naar verwachting minimaal 11 erfpercelen aanwezig welke (deels) aangekocht gaan worden. Deze percelen zijn verdacht ten aanzien van milieuhygiënische parameters (zware metalen en/of PAK) en asbest
- De huidige wegbermen en toeritten naar (erf)percelen zijn niet onderzocht en dienen als verdacht voor meerdere milieuhygiënische parameters (zware metalen, PAK en/of minerale olie) en asbest
- Ter plaatse van de Stamanstraat is een grote mobiele grondwaterverontreiniging met perchlooretheen aanwezig. De grondwaterpluim bevindt zich niet binnen het (huidige en toekomstige) tracé van de N35
- Er zijn op basis van de historische informatie binnen het onderzoekstracé zeven voormalige wegen (lengte < 100 m) vastgesteld. Onbekend is of deze wegen zijn verwijderd of dat deze wegen onder het huidige 'maaiveld' zijn verdwenen
- De aanwezige watergangen zijn grotendeels niet onderzocht. De aanwezige zak/bermsloten zijn verdacht ten aanzien van verontreiniging (afspoeling vanaf de weg). De aanwezige spoorloot is eveneens verdacht ten aanzien van verontreiniging (spoor gerelateerde verontreinigingen)

Geotechniek

De ondergrond in het plangebied N35 Nijverdal-Wierden bestaat voornamelijk uit zand, met plaatselijk leem of klei. De draagkracht van de ondergrond is over het

algemeen goed tot zeer goed. De verwachting is dat zettingen zeer beperkt zullen zijn bij ophogingen.

Niet gesprongen Conventionele Explosieven (CE)

Op basis van het uitgevoerde vooronderzoek CE en de Projectgebonden Risico Analyse blijkt dat delen van het onderzoekstracé verdacht zijn op het voorkomen van niet gesprongen Conventionele Explosieven.

8.1.3

Maatregelen

(Water)bodem

Op het moment dat op basis van uitgevoerd verkennend- en nader bodemonderzoek blijkt dat (ernstige) bodemverontreiniging aanwezig is, dan zullen deze worden gesaneerd.

Ten behoeve van de aanleg van de N35 Nijverdalen-Wierden wordt er naar gestreefd dat de toe te passen grond minimaal voldoet aan de eisen van de Bodemkwaliteitskaart en bij voorkeur grond met de kwaliteit Achtergrondwaarde (Aw) betreft. Voor toepassen van grond binnen de gemeentegrenzen van de gemeente Hellendoorn (Nijverdalen) gelden de eisen uit het Besluit en de Regeling Bodemkwaliteit.

Op basis van de eisen van de provincie Overijssel geldt voor het toepassen van grond, bagger en bouwstoffen binnen de grenzen van het grondwaterbeschermingsgebied Artikel 3.2.2.6: Regels voor bouwstoffen, grond en baggerspecie in grondwaterbeschermingsgebieden, buiten inrichtingen. Dat betekent:

1. Het is in een grondwaterbeschermingsgebied verboden om buiten inrichtingen IBC-bouwstoffen op of in de bodem te brengen.
2. Het is in grondwaterbeschermingsgebieden verboden om buiten inrichtingen grond of baggerspecie op of in de bodem toe te passen.
3. Het in het tweede lid gestelde verbod geldt niet voor de toepassing van grond of baggerspecie:
 - a. op of in de bodem: indien de kwaliteit van de grond of baggerspecie
 1. de achtergrondwaarden niet overschrijdt dan wel
 2. de maximale waarden van de kwaliteitsklasse wonen niet overschrijdt, de kwaliteit van de ontvangende bodem gelijk is aan of slechter is dan kwaliteitsklasse wonen en de grond of baggerspecie uit het grondwaterbeschermingsgebied afkomstig is;
 - b. in oppervlaktewater: indien de kwaliteit van de grond of baggerspecie
 1. de achtergrondwaarden niet overschrijdt dan wel
 2. de maximale waarden van de kwaliteitsklasse A niet overschrijdt, de kwaliteit van de ontvangende waterbodem gelijk is aan of slechter is dan kwaliteitsklasse A en de grond of baggerspecie uit het grondwaterbeschermingsgebied afkomstig is;
 - c. met een omvang van meer dan 5.000 m³ indien wordt aangetoond dat de risico's op verontreiniging van het grondwater voor de waterwinning niet toenemen, de grond of baggerspecie uit het grondwaterbeschermingsgebied afkomstig is en de kwaliteit van de grond of baggerspecie
 1. de maximale waarden van de kwaliteitsklasse wonen niet overschrijdt bij een toepassing op of in de bodem;

2. de maximale waarden kwaliteitsklasse A niet overschrijdt bij een toepassing in oppervlaktewater;
- d. indien sprake is van verspreiding van de baggerspecie uit een watergang, die vrijkomt bij regulier onderhoud, over de aan de watergang grenzende percelen, met het oog op het herstellen of verbeteren van die percelen.
4. De eisen als bedoeld in hoofdstuk 4, afdeling 2, paragraaf 1 en 2 van het Besluit bodemkwaliteit zijn van toepassing op het derde lid, onder c.
5. Degene die voornemens is een activiteit genoemd in het derde lid, onder c, uit te voeren doet een melding. Bij de melding wordt een rapport van locatiespecifiek onderzoek gevoegd op grond waarvan kan worden vastgesteld dat de risico's op verontreiniging van het grondwater voor de waterwinning niet toenemen. Ten aanzien van de melding is artikel 3.2.5.1 van toepassing. Grond die niet ter plaatse verwerkt kan worden, wordt afgevoerd naar een erkend verwerker of een andere hergebruiklocatie, indien mogelijk binnen het project N35. Bodemonderzoek zal de verwachte bodemverontreiniging al dan niet bevestigen, wat sanerende maatregelen noodzakelijk maakt.

Geotechniek

Op basis dat de draagkracht van de ondergrond over het algemeen goed tot zeer goed is en de verwachting is dat zettingen zeer beperkt zullen zijn bij ophogingen, is er de verwachting dat vanuit geotechnisch oogpunt weinig beschermende maatregelen genomen hoeven worden. Uitzondering hierop zijn de locaties van het nieuwe tracé van de N35 die tegen of in de directe nabijheid van bestaande grondlichamen en kunstwerken van ProRail zijn gelegen. Hier dienen mogelijk maatregelen te worden genomen om te voorkomen dat de nieuw aan te leggen grondlichamen zetting/verplaatsing (horizontaal en verticaal) van de bestaande grondlichamen en kunstwerken met zich mee brengen.

Niet gesprongen Conventionele Explosieven (CE)

Binnen de deelgebieden die verdacht zijn voor de aanwezigheid van niet gesprongen conventionele explosieven dient voorafgaand aan de werkzaamheden conform een door de gemeente goedgekeurd Plan van Aanpak oppervlakte- en diepte detectie plaats te vinden om de daadwerkelijke aanwezigheid van deze CE vast te stellen en in kaart te brengen en voorafgaand aan of tijdens de aanleg van de N35 te ruimen.

8.2 Waterhuishouding

8.2.1 Wettelijk kader en beleid

In de Waterwet is het beheer van oppervlaktewater en grondwater geregeld. In de Waterwet is een vergunningplicht opgenomen voor handelingen in het watersysteem. Er zijn zoveel mogelijk handelingen met algemene regels geregeld, waarbij er geen vergunning meer hoeft te worden aangevraagd. Niet alles is geregeld in de Waterwet. Voor bepaalde onderwerpen is er een nadere uitwerking opgenomen in onderliggende regelgeving: het Waterbesluit, de Waterregeling of in verordeningen van waterschappen en provincies. De Europese Kaderrichtlijn Water is grotendeels in de Waterwet geïmplementeerd.

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW, 2003) hebben de gezamenlijke overheden afspraken gemaakt over het op orde maken van de watersystemen.

Op 16 maart 2011 is het besluit lozen buiten inrichtingen in werking getreden. Dit besluit beschrijft de manier waarop afvloeiend hemelwater bij voorkeur plaatsvindt en is van toepassing op onderhavig project.

Watertoets

Voor ruimtelijke plannen, zoals het Tracébesluit N35 Nijverdal-Wierden, moet een watertoetsprocedure worden doorlopen. De Watertoets is een procesinstrument waarmee ruimtelijke plannen en besluiten kunnen worden getoetst op waterhuishoudkundige aspecten. In de uitvoering van de Watertoets beoordelen de waterbeheerders de waterhuishoudkundige consequenties van het plan en de maatregelen die getroffen worden om de waterkwantiteit en de waterkwaliteit op orde te houden.

Voor de N35 Nijverdal-Wierden heeft de waterbeheerder Vechtstromen in de startfase van de planvorming in gesprekken zijn randvoorwaarden en aandachtspunten aangegeven. De waterbeheerder is meegenomen in het ontwerpproces en heeft een eindconcept van het plan becommentarieerd. De opmerkingen vanuit de waterbeheerders zijn verwerkt in het Waterhuishoudingsplan (zie bijlage 13).

8.2.2

Resultaten onderzoek

In het kader van het watertoetsproces is een Waterhuishoudingsplan opgesteld (zie bijlage 13), waarin een beschrijving is gegeven van de waterhuishoudkundige situatie in het plangebied. Tevens zijn de waterhuishoudkundige consequenties van het project inzichtelijk gemaakt en is aangegeven welke compenserende maatregelen getroffen kunnen worden.

De Watertoets is in overleg met de waterbeheerders uitgevoerd. Hierbij waren de volgende waterbeheerders betrokken:

- Waterschap Vechtstromen
- Provincie Overijssel

Er heeft afstemming plaatsgevonden over de te hanteren uitgangspunten voor het ontwerp van de weg en de maatregelen die worden genomen om de waterhuishoudkundige situatie te beschermen. Het plan heeft de instemming van Waterschap Vechtstromen. Er vindt nog afstemming plaats met Provincie Overijssel over maatregelen ter bescherming van de grondwaterkwaliteit in het grondwaterbeschermingsgebied van waterwinning Wierden. Het afvoeren en opvangen van wegwater zit in de scope van het project. Het aanvullend afvoeren en opvangen van spatwater (bermen) maakt momenteel geen onderdeel uit van de scope. De ruimtereservering voor het opvangen van afgevoerd spatwater is wel opgenomen in het Ontwerp-Tracébesluit.

In het waterhuishoudingsplan worden de effecten beschreven. Hieronder staat een korte samenvatting van de effecten van het wegontwerp.

Waterkwantiteit

Bij waterkwantiteit is gekeken naar drie criteria:

- Afvoer en doorsnijding watersysteem
- Waterberging

- Beïnvloeding grondwatersysteem

Door demping en doorsnijding van watergangen, als gevolg van de aanleg van de weg wordt de waterafvoer verminderd en is de kans op wateroverlast vergroot. Hieronder vallen ook grotere watergangen met regionale belangen, zoals de afvoer van gemaal Westerveenweg. De effecten van afvoer en doorsnijding van het watersysteem wordt daarom als een groot negatief effect beoordeeld.

Door toename in verharding, als gevolg van de verbreding van de N35, is er minder infiltratie van regenwater en een snellere afvoer van water. Dit resulteert in een verminderde grondwateraanvulling en kleinere grondwaterberging. Er is sprake van een toename in verharding van 10,1 ha. Dit is beoordeeld als een negatief effect.

Voor het criterium grondwaterkwantiteit spelen verschillende aspecten een rol: dempen van watergangen (vernatting), afname van hoeveelheid infiltrerend regenwater (verdroging), en de aanleg van ondergrondse constructies zoals tunnels. Zoals eerder genoemd worden er een aantal watergangen gedempt door de aanleg van de nieuwe N35. Daarnaast is er sprake van toename in verharding. Dit heeft tot gevolg dat de infiltratie verminderd en er snellere oppervlaktewater afvoer plaatsvindt. Dit leidt tot een lagere grondwateraanvulling. Er zijn twee locaties waar sprake is van een constructie die onder het gemiddeld hoogste grondwaterniveau (GHG) ligt. Dit is het geval bij de fietstunnel bij de Westerveenweg en bij de tunnel bij de Vossenbosweg. Op beide locaties wordt slechts een zeer beperkt deel van het watervoerende pakket afgesloten. Hierbij zijn effecten uitgesloten.

Voor het grondwatersysteem is er sprake van een verandering van de grondwaterstand als gevolg van het dempen van watergangen en de afname van infiltratie van regenwater. Er is hierbij dus sprake van een negatief effect.

Waterkwaliteit

Waterkwaliteit omvat zowel oppervlaktewaterkwaliteit als grondwaterkwaliteit.

Bij de N35 zijn bermen aanwezig waar water kan infiltreren. Hierdoor kan een groot deel van het afstromend wegwater al in de bodem infiltreren voor het de hoofdwatgang bereikt. De hoeveelheid water dat via afstroming het oppervlaktewater bereikt is daardoor gering. Daarnaast wordt er op een groot deel van het traject een open asfalt toegepast wat de verwaaiing verminderd. Daarom kan geconcludeerd worden dat er maar een lichte verslechtering van de oppervlaktewaterkwaliteit plaatsvindt bij de aanleg van de nieuwe N35.

Lozingen en afstroming van wegwater bij de N35 kunnen verontreiniging van het grondwater veroorzaken. Daarnaast kan een incident de bodem verontreinigen en daarmee een bedreiging vormen voor de grondwaterkwaliteit. Het Kader Afstromend Wegwater stelt dat tot op heden bij toepassing van ZOAB geen negatieve milieueffecten in het grondwater zijn waargenomen (Rijkswaterstaat, november 2014). Bij de N35 wordt geen ZOAB toegepast maar een dunne deklaag met een open structuur welke eigenschappen heeft die vergelijkbaar zijn met ZOAB. Onderzoek van Deltares naar verontreiniging van afstromend water van verschillende wegtypen heeft aangetoond dat ZOAB en de dunne geluidsreducerende deklaag vergelijkbaar zijn met elkaar (Deltares, 2013, Update

verontreinigingsbeeld afstromend wegwater, kenmerk 1208038-000-ZWS-0003). Er worden dan ook geen effecten verwacht op de grondwaterkwaliteit.

8.2.3

Maatregelen

De maatregelen op het gebied van waterhuishouding zijn opgenomen in artikel 9 van het Tracébesluit. In deze paragraaf worden de maatregelen kort beschreven. Een volledige onderbouwing is te vinden in het Waterhuishoudingsplan (zie bijlage 13).

Waterkwantiteit

Er moet waterberging aangelegd worden om de toename van verhard oppervlak en het dempen van watergangen te compenseren. Conform het beleid van het waterschap dient hemelwater dat op de weg valt tijdelijk geborgen of geïnfiltreerd te worden. In de toekomstige situatie wordt het hemelwater, bij voorkeur zoveel mogelijk via de grasbermen en wadi's geïnfiltreerd (een wadi betreft een buffer- en infiltratievoorziening die tijdelijk gevuld kan zijn met hemelwater). De gedempte sloten/watergangen hoeven niet één op één gecompenseerd te worden omdat de functie in het gebied veranderd. Er moet worden gezorgd voor een functionerend watersysteem. Ter compensatie van de toename van het verhard oppervlak dient 40 mm berging per m² verhard geborgen te worden opdat de landelijke afvoer (tot het overstortmoment van 40 mm) uit het gebied niet toeneemt. De uitstroom van een berging mag maximaal 2,4 l/s/ha bedragen (landelijke afvoer). Hiermee wordt voorkomen dat het benedenstroomse watersysteem te zwaar belast wordt door versnelde afvoer.

Langs het traject worden zoveel mogelijk bermsloten toegepast voor het bergen van water en voor het afvoeren van het water richting de wadi's. Op enkele locaties waar geen ruimte is voor bermsloten zijn grindkoffers toegepast. Deze bieden een overloop om problemen op de locatie van de grindkoffers te voorkomen.

Waterkwaliteit

Hemelwater dat van de weg afstroomt is verontreinigd. Om negatieve effecten op de waterkwaliteit te voorkomen wordt het afstromend hemelwater via een berm afgevoerd naar de (droogvallende) bermsloten en wadi's, zodat de berm kan dienen als zuiveringsvoorziening.

Ten behoeve van grondwaterkwaliteit is er geen sprake van negatieve milieueffecten. Echter, in het plangebied is een grondwaterbeschermingsgebied van Vitens aanwezig. Vanuit de provinciale omgevingsverordening wordt gesteld dat risico's voor verontreiniging van het grondwater in een grondwaterbeschermingsgebied zo goed mogelijk uitgesloten moeten worden. Bij het grondwaterbeschermingsgebied zijn daarom 2 watersystemen aanwezig: één voor opvang en afvoer van wegwater en een tweede van het omliggende gebied. Het afgevoerde water wordt buiten het grondwaterbeschermingsgebied opgevangen en geborgen in wadi's.

Het wegwater van de hoofdrijbaan N35 wordt opgevangen en separaat afgevoerd tot buiten het grondwaterbeschermingsgebied. Naast het afvoeren van het wegwater zal ook het bermwater afgevoerd worden. Dit komt neer op het opvangen en afvoeren van het water dat in de middenberm en de eerste 6 meter

(of de afstand tot een obstakel) van de berm aan weerszijden van de weg terecht komt. Met de worst case situatie is rekening gehouden. Het ontwerp van de weg biedt voldoende ruimte om een maatregel in de vorm van een ondoorlatende laag in combinatie met een drainage- en een rioolstelsel voor het bermwater te realiseren. Daarnaast is de in het Ontwerp-Tracébesluit opgenomen ruimte voor waterberging aan de randen van het grondwaterbeschermingsgebied toereikend om deze oppervlakken ook te bergen. Immers, als deze oppervlakken afgevoerd moeten worden, moeten deze beschouwd worden als verhard oppervlak en moet hier waterberging voor opgenomen worden.

9 Tunnelveiligheid

Ten westen van de N35 Nijverdal – Wierden is de tunnel van het Combiplan gesitueerd, de Salland - Twentetunnel. De tunnel valt buiten het plangebied van het Tracébesluit N35 Nijverdal – Wierden. Wel zijn als gevolg van deze tunnel tunnelveiligheidsmaatregelen nodig binnen het plangebied van de N35 Nijverdal – Wierden. Hierom wordt in deze Toelichting ook ingegaan op Tunnelveiligheid.

9.1 Wettelijk kader en beleid

Op het gebied van tunnelveiligheid geldt de Wet Aanvullende Regels Veiligheid Wegtunnels (afgekort WARVW). Per 1 juli 2013 is de aangepaste wet in werking getreden. De WARV geldt voor rijkstunnels.

9.2 Maatregelen N35 Nijverdal – Wierden

Ten behoeve van de tunnelveiligheid van de Salland - Twentetunnel worden de volgende maatregelen getroffen in het plangebied van de N35 Nijverdal - Wierden:

- Het aanbrengen van een calamiteitendoorsteek ter hoogte van de overgang van twee rijbanen met één rijstrook naar twee rijbanen met twee rijstroken.
- Het aanbrengen een verkeersbord met een omleidingsroute op de Wierdensestraat, voor de rotonde met de Burgemeester H. Boersingel.
- Het aanbrengen van matrixborden op de Burgemeester H. Boersingel zuidelijk van de aansluiting op de N35, aan het ecoduct, ter hoogte van km 38,05 en ter hoogte van km 38,35 inclusief informatiebord.
- Het aanbrengen van slagbomen met een camera bij de aansluiting Nijverdal-Oost/ 't Lochter:
 - op de Burgemeester H. Boersingel op de verbinding naar de toerit in westelijke richting, direct noordelijk van de toerit in oostelijke richting;
 - aan het begin van de toerit in westelijke richting;
 - op noordelijke rijbaan van de N35, direct westelijk van de uitvoeger naar de Burgemeester H. Boersingel.
- Het aanbrengen van calamiteitenverlichting ter hoogte van de calamiteitendoorsteek en ter hoogte van de matrixborden en slagboom op de N35.

In 2021 zal het veiligheidsbeheersplan van de Salland- Twentetunnel worden aangepast in verband met de aanpassingen aan de N35 Nijverdal - Wierden, met name ten aanzien van verkeersmanagement.

10 Verdere procedure

10.1 Zienswijzen en andere nog te nemen stappen in de Tracéwetprocedure

De besluitvormingsprocedure voor de N35 Nijverdal - Wierden is vastgelegd in de Tracéwet. Op dit moment is het bestuurlijke voorkeursalternatief uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit en zijn de effecten daarvan in een milieueffectrapport in beeld gebracht.

Ontwerp-Tracébesluit en Milieueffectrapport

De minister van Infrastructuur en Waterstaat zendt het Ontwerp-Tracébesluit en het milieueffectrapport toe aan de betrokken bestuursorganen.

Het Ontwerp-Tracébesluit wordt gelijktijdig met het milieueffectrapport zes weken tijdens reguliere openingstijden ter inzage gelegd bij de gemeente Hellendoorn (Willem Alexanderstraat 7 te Nijverdal), de gemeente Wierden (loket Bouwen en Wonen, Pouliestraat 3 te Wierden) en Rijkswaterstaat Oost-Nederland (district Oost, Brugginksweg 6 te Hengelo). De stukken zijn tevens in te zien via www.platformparticipatie.nl.

Gedurende 6 weken met ingang van de dag van terinzagelegging kan een ieder schriftelijk een zienswijze over het Ontwerp-Tracébesluit naar voren brengen bij het:

Directie Participatie
O.v.v. Ontwerp-Tracébesluit/MER N35 Nijverdal - Wierden
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Zienswijzen kunnen ook kenbaar worden gemaakt via internet door middel van het online invullen van een reactieformulier: www.platformparticipatie.nl.

Naast het geven van een schriftelijke reactie kan een zienswijze op het Ontwerp-Tracébesluit N35 Nijverdal - Wierden ook mondeling naar voren worden gebracht. De gelegenheid om een mondelinge zienswijze in te dienen, wordt geboden op de informatieavond die tijdens de terinzagelegging wordt gehouden. De data en locaties van de terinzagelegging en van de informatieavond worden bekend gemaakt door middel van advertenties in de Staatscourant en huis-aan-huisbladen.

Ingevolge artikel 6:13 van de Algemene wet bestuursrecht kan geen beroep bij de bestuursrechter worden ingesteld tegen het Tracébesluit N35 Nijverdal - Wierden door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten dat hij geen zienswijze kenbaar heeft gemaakt over het Ontwerp-Tracébesluit N35 Nijverdal - Wierden.

Tracébesluit

Aan de hand van de binnengekomen zienswijzen op het Ontwerp-Tracébesluit neemt de minister van Infrastructuur en Waterstaat het definitieve Tracébesluit. Het definitieve Tracébesluit wordt toegezonden aan de betrokken bestuursorganen en op de boven genoemde locaties ter inzage gelegd.

Beroep

Belanghebbenden die op het Ontwerp-Tracébesluit zienswijzen hebben ingediend, of belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij daarop geen zienswijzen naar voren hebben gebracht, hebben de mogelijkheid om binnen zes weken na de bekendmaking van het definitieve Tracébesluit beroep aan te tekenen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Deze rechter beslist als enige en hoogste instantie over de ingestelde beroepen.

Ten gevolge van de Crisis- en herstelwet kunnen decentrale overheden geen beroep instellen tegen het besluit en moeten belanghebbenden direct in hun beroepschrift aangeven welke bezwaren zij tegen het besluit hebben. Na afloop van de termijn van zes weken kunnen geen nieuwe beroepsgronden meer worden aangevoerd. Belanghebbenden wordt geadviseerd in het beroepschrift te vermelden dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is.

In onderstaande figuur is de besluitvormingsprocedure samengevat.

Tabel 10.1: Besluitvormingsprocedure (Ontwerp-)Tracébesluit N35 Nijverdal – Wierden

Stap in de besluitvorming	Planning
Vaststelling voorkeursalternatief	Maart 2015
Kennisgeving over het voornemen om een milieueffectrapport op te stellen	September 2015
Opstellen milieueffectrapport en Ontwerp-Tracébesluit	2016 - 2017
Bekendmaking en ter inzage legging milieueffectrapport en Ontwerp-Tracébesluit Indiening zienswijzen (door een ieder en gedurende 6 weken)	Eind 2017/ begin 2018
Opstellen Tracébesluit	2018
Bekendmaking en ter inzage legging Tracébesluit Beroepsmogelijkheid (tot 6 weken na bekendmaking Tracébesluit)	2018
Uitspraak Raad van State	2019

10.2

Bestemmingsplan en vergunningverlening

Het voorgenomen Tracébesluit N35 Nijverdal – Wierden geldt als een omgevingsvergunning waarbij ten behoeve van een project van nationaal belang met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan of de beheersverordening wordt afgeweken. Het Tracébesluit N35 Nijverdal – Wierden werkt daardoor rechtstreeks door in het ruimtelijke beleid van de betrokken gemeenten. De gemeenteraden van de betrokken gemeenten zijn verplicht om binnen een jaar nadat het Tracébesluit N35 Nijverdal – Wierden onherroepelijk is geworden, het bestemmingsplan, of de beheersverordening in overeenstemming met het Tracébesluit N35 Nijverdal – Wierden vast te stellen of te herzien. Zolang het bestemmingsplan niet is aangepast aan het Tracébesluit N35 Nijverdal – Wierden, is het gemeentebestuur verplicht aan degenen die inzage verlangen in het bestemmingsplan, tevens inzage te verlenen in het vastgestelde Tracébesluit N35 Nijverdal – Wierden.

10.3 (Grond)verwerving en onteigening

Vooruitlopend op het Tracébesluit is begonnen met de aankoop van voor de uitvoering van dit Tracébesluit benodigde gronden en opstallen. Er wordt geprobeerd met de eigenaren overeenstemming te bereiken over de aankoop van de gronden en opstallen waarvan het eigendom verworven moet worden. Dit overleg wordt het minnelijk overleg genoemd. Wanneer gronden niet binnen een redelijke termijn minnelijk kunnen worden verworven, dan wordt een onteigeningsprocedure krachtens de Onteigeningswet gevolgd.

In de Onteigeningswet is vastgelegd dat de vermogens- en inkomenspositie van de betrokkenen voor en na de aankoop van de grond of opstallen gelijk moet blijven. Dit betekent dat er recht is op een volledige schadeloosstelling in geld (hieronder valt onder meer vermogensschade, inkomensschade en bijkomende schade waaronder verhuiskosten). De onteigeningsprocedure start met een verzoek aan de Kroon om een Koninklijk Besluit tot onteigening, dit wordt de administratieve onteigeningsprocedure genoemd. In deze procedure kunnen belanghebbenden zienswijzen indienen, deze procedure eindigt met een Koninklijk Besluit. Na bekendmaking van het Koninklijk Besluit zal de aanvrager tot onteigening de (civiele) rechter verzoeken de onteigening uit te spreken en daarbij de hoogte van de aan de onteigende partij toekomende schadeloosstelling te bepalen.

10.4 Maatregelen tijdens de bouw- en aanlegfase

Uitvoering van het Tracébesluit heeft hinder tot gevolg voor zowel omwonenden als weggebruikers.

Hinder voor omwonenden

De mogelijke vormen van tijdelijke hinder waar het hier om gaat zijn:

- geluidhinder en trillingshinder;
- stofhinder;
- lichthinder;
- (verkeers-)onveiligheid;
- veranderingen in de grondwaterstand;
- verminderde bereikbaarheid;
- overlast van bouwverkeer;
- tijdelijke afsluiting nutsvoorzieningen.

Het streven is hinder zoveel mogelijk te beperken. Bij dit soort projecten is hinder echter onvermijdelijk. De afwegingen met betrekking tot aanvaardbare hinder komen onder andere in de besluitvorming rondom de omgevings- en APV-vergunning aan de orde. Uiteraard zal aan de voorwaarden die bij de vergunningen worden gesteld worden voldaan, evenals aan de algemene regels die gelden bij de uitvoering van bouw- en sloopwerken. Verder zijn in ieder geval de volgende hinderbeperkende maatregelen aan de orde:

- Getracht wordt om de werkzaamheden zoveel mogelijk op en vanaf de auto(snel)wegen te laten plaatsvinden.
- Bij de keuze van de in te zetten techniek zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de invloed daarvan op het woon- en leefmilieu.
- Het materieel dat bij de bouw en aanleg zal worden ingezet, zal voldoen aan de daaraan gestelde eisen in het kader van EU-richtlijnen.

- Het nathouden van het bouw- en werkterrein (tegen verstuiwing op droge dagen), het direct herstellen en schoonmaken van wegen die ook door het bouwverkeer worden gebruikt.
- Het beperken van de geluidsoverlast door bouwactiviteiten in geluidsgevoelige gebieden zorgvuldig te plannen en het gebruik van gangbare technieken om geluidsoverlast te beperken. In bijzondere situaties of omstandigheden, met name langs bebouwingsconcentraties, zullen aanvullende eisen worden gesteld aan de geluidsproductie van de in te zetten bouwmachines, de te gebruiken technieken en het tijdstip waarop die worden ingezet. De omvang van de werkzaamheden en de benodigde bouwtijd zijn bepalend voor de mogelijk aanvullende maatregelen die daarbij worden getroffen.

Hinder voor weggebruiker

De volgende vormen van hinder zijn te verwachten (ook op het onderliggend wegennet):

- tijdelijke afsluiting van rijstroken, rijbanen en op- en afritten;
- snelheidsbeperkingen voor het verkeer;
- versmalde rijstroken (beperking van de doorstroming);
- aanwezigheid van werkverkeer;
- (ver)plaatsing van geluidsschermen;
- plaatsing van (tijdelijke) verkeersmaatregelen.

Om de hinder tijdens de uitvoering ook voor de weggebruiker te beperken, bieden de rijbanen van de N35 zoveel mogelijk de huidige functionaliteit, met uitzondering van bijzondere omstandigheden. Voor korte perioden (zoveel mogelijk in de verkeersluwe uren) zal de beschikbaarheid voor de weggebruiker beperkter zijn. In deze situatie wordt gezocht naar een optimale omleiding via in eerste instantie het hoofdwegennet en waar nodig het onderliggend wegennet.

Bij de keuze van de verschillende tijdelijke maatregelen, waaronder het nemen van verkeersmaatregelen, zullen de belangen van de weggebruikers nadrukkelijk worden meegenomen. Zo nodig zal terzake overleg worden gevoerd met het lokale bestuur, hulpdiensten en andere belanghebbenden. Het uitvoeren van incidentmanagement zal tijdens de uitvoering worden gewaarborgd.

10.5 Schadevergoeding

Indien een belanghebbende ten gevolge van dit Tracébesluit schade lijdt of zal lijden, kent de minister van Infrastructuur en Waterstaat, op grond van artikel 22, eerste lid, van de Tracéwet, op zijn aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet zijn voor rekening behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd.

Op de indiening en afhandeling van aanvragen tot vergoeding van schade op grond van artikel 22, eerste lid, van de Tracéwet is procedureel gezien de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing. Voor de materiële beoordeling van de aanvraag tot vergoeding van schade dienen de maatstaven van het planschaderecht conform afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening te worden toegepast.

Uitvoeringsschade, zoals tijdelijke hinder, kan niet gezien worden als een rechtstreeks gevolg van een planologische maatregel en komt daarom niet op de voet van afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening voor vergoeding in aanmerking. Dit

soort schade komt eventueel voor nadeelcompensatie in aanmerking. De Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 is dan dus zowel procedureel als materieel van toepassing.

Kabels en leidingen

Op kabels en leidingen is de Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatwerken en spoorwerken 1999 (NKL 1999), de Overeenkomst inzake verleggingen van kabels en leidingen buiten beheersgebied (OVK) of Hoofdstuk 5 van de Telecommunicatiewet van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder in behandeling genomen dan nadat het Tracébesluit is vastgesteld. De minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

Bouw- en gewassenschade

Ondanks getroffen voorzorgsmaatregelen kan tijdens de bouwwerkzaamheden schade ontstaan aan gebouwen en gewassen in de omgeving. Bijvoorbeeld scheuren in muren als gevolg van heiwerkzaamheden of verdroging van gewassen door grondwaterstandverlaging. Op het moment dat sprake is van schade veroorzaakt door de bouwwerkzaamheden, kan een verzoek tot schadevergoeding worden ingediend. Schadeverzoeken dienen bij Rijkswaterstaat te worden ingediend. Schade wordt vastgesteld op basis van vooraf opgestelde opnamerapporten. Dit rapport is voor inzage beschikbaar en wordt ook bij een notaris gedeponneerd.

10.6 Monitoring milieueffecten en opleveringstoets

De minister van Infrastructuur en Waterstaat geeft in het Tracébesluit aan voor welke aspecten een opleveringstoets wordt uitgevoerd. De opleveringstoets dient ertoe aanvullend vertrouwen te geven dat ook na ingebruikneming van de N35 Nijverdal - Wierden aan de normen, die aan de diverse milieuaspecten zijn gesteld en aan het Tracébesluit ten grondslag liggen, wordt voldaan.

Zoals in paragraaf 1.3.2 is toegelicht valt dit besluit onder het overgangsrecht met uitzondering van artikel 7.37 van de Wet milieubeheer. Dit artikel biedt de mogelijkheid in het Tracébesluit op te nemen dat het onderzoek of aan de geldende normen wordt voldaan plaatsvindt door middel van monitoring. Omdat de opleveringstoets en het monitoren van milieueffecten hetzelfde doel dienen, namelijk het onderzoeken of na realisatie van het project daadwerkelijk aan de geldende normen wordt voldaan, vindt de monitoring geïntegreerd met de opleveringstoets plaats.

Een jaar na ingebruikname van het deel van de N35 Nijverdal – Wierden, zoals vastgelegd in het Tracébesluit, onderzoekt de minister van Infrastructuur en Waterstaat de gevolgen van de ingebruikneming van de N35 Nijverdal - Wierden voor de milieuaspecten natuur, geluid en luchtkwaliteit. Bij dit onderzoek wordt bezien of de getroffen maatregelen voldoende zijn of dat aanvullende maatregelen nodig zijn om, zo nodig planmatig, aan de voor deze milieuaspecten geldende normen te voldoen.

Bij het onderzoek wordt van bestaande wettelijk voorgeschreven monitoringsregelingen gebruik gemaakt. Gelijk met de eerstvolgende halfjaarlijkse

voortgangsrapportage voor alle lopende projecten worden de onderzoeksresultaten van de opleveringstoets aan de Tweede Kamer gecommuniceerd.

Begrippenlijst en Afkortingen

Aansluiting	Daar waar twee wegen samenkomen.
Alternatief	Term uit de procedure van de Tracéwet en de milieueffectrapportage: een samenhangend pakket van maatregelen die samen een mogelijke oplossing zijn voor een in dit geval infrastructureel probleem.
Autonome ontwikkeling	De ontwikkelingen in het studiegebied die optreden als er geen maatregelen worden genomen.
Bevoegd gezag (BG)	Een overheidsinstantie die bevoegd is om een besluit te nemen. In het geval van het TB is dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat in overeenstemming met haar collega van Economische Zaken en Klimaat.
Commissie m.e.r.	Een landelijke commissie van circa 200 onafhankelijke deskundigen (zijn niet alleen milieudeskundigen namelijk). Voor elke milieueffectrapportage wordt een werkgroep samengesteld. Deze adviseert het bevoegd gezag over de kwaliteit van de informatie in het rapport.
Compenserende maatregelen	Maatregelen die de negatieve effecten van een ingreep compenseren/vervangen door positieve effecten op een andere plaats. Het gaat hierbij om schade aan natuur, recreatie, landschap of bosbouw.
Chw	Crisis- en herstelwet
DAB	Dicht asfalt beton.
dB	Decibel. Maat voor geluidsniveau.
DDB	Dunne deklaag B.
Detailkaart	Kaart met een schaal van 1:1000, waarop onder andere het ruimtebeslag van het project N35 Nijverdal - Wierden met bijkomende voorzieningen/maatregelen en de bestemmingen zijn weergegeven.
Doelsoort	Een kenmerkende soort voor een gebied of maatregel waarmee enerzijds de werking van een maatregel getoetst kan worden en anderzijds bepaalt een doelsoort de te nemen maatregel.
Dwarsprofiel	Afbeelding van een doorsnede loodrecht op de lengterichting van een weg, opgenomen op de detailkaart.
Ecoduiker	Voorziening onder een weg, spoorweg of waterloop, die een functie in de waterhuishouding vervult voor het doorlaten van water, met tevens een ecologische functie. Bijv. door de aanleg van een droge loopstrook zodat ook dieren van deze voorziening gebruik kunnen maken.
Ecoduct	Kunstwerk waarover wilde dieren de weg kunnen kruisen.
Ecologische verbindingszone (EVZ)	Veelal lijnvormige structuren in het landschap die een verbinding vormen tussen natuurgebieden. Deze ecologische zones zijn van groot belang in het functioneren van het totale ecologische netwerk.
Ecopassage	Een ecopassage is een tunnel onder een weg waardoor het wild veilig kan oversteken.
Externe veiligheid	Het externe veiligheid risico wordt uitgedrukt in plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico is de frequentie per jaar per

	<p>persoon, die permanent en onbeschermd zou verblijven inde direct omgeving van een transportroute, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op die route. Het groepsrisico is de cumulatieve overlijdensfrequentie dat per jaar ten minste tien personen slachtoffer worden van een ongeval met gevaarlijke stoffen.</p>
Faunapassage	<p>Speciaal aangebrachte of omgevormde constructie over of onder lijnvormige infrastructuur met als doel het behouden of herstellen van de mogelijkheid dat dieren de infrastructuur kunnen passeren.</p>
GR	<p>Groepsrisico</p>
Grindkoffer	<p>Waterhuishoudkundige maatregel bestaande uit een hoeveelheid grind in de bodem waardoor regenwater kan infiltreren in de bodem.</p>
Grondwaterbeschermingsgebied	<p>Gebied met bijzondere beschermde status op grond van de Provinciale Milieuverordening.</p>
Hoofdwegennet (HWN) / Rijkswegennet	<p>De wegen die in beheer zijn bij het Rijk.</p>
Infrastructuur	<p>Het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen, hoogspanningskabels en (water)leidingen in een gebied.</p>
Knooppunt	<p>Ongelijkvloers kruispunt van twee auto(snel)wegen</p>
Kunstwerk	<p>Constructie in weg of water zoals viaducten, onderdoorgangen, duikers, bruggen en tunnels.</p>
Lengteprofiel	<p>Weergave van de hoogteligging van de weg.</p>
M.e.r.-procedure	<p>Procedure, bedoeld in de Wet Milieubeheer.</p>
Maaiveld	<p>Natuurlijk hoogteligging van een gebied.</p>
Maatregelcriterium	<p>Criterium op basis waarvan wordt bepaald of een maatregel akoestisch en financieel effectief is. Bij de toepassing hiervan wordt een afweging gemaakt tussen de 'baten' en 'kosten' van de maatregel of een pakket van maatregelen.</p>
MER	<p>Het milieueffectrapport; rapport waarin de belangrijkste milieugevolgen van mogelijke alternatieven zijn geïnventariseerd.</p>
MIRT	<p>Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Jaarlijks bij de Rijksbegroting uitgebracht programma waarin het kabinet een uitgebreide toelichting geeft op de hoofdlijnen en uitvoeringsprogramma's van het verkeers- en vervoersbeleid van het Rijk.</p>
Natura 2000 gebieden	<p>Dit is een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden op het grondgebied van de lidstaten van de Europese Unie.</p>
Natuurnetwerk Nederland (NNN)	<p>De NNN is een netwerk van natuurgebieden. Doel van de NNN is het realiseren van grotere natuurgebieden en het aanbrengen van verbindingen tussen natuurgebieden. In grotere natuurgebieden is een meer diverse natuur mogelijk. Door verbindingen kunnen soorten zich over meer gebieden verspreiden.</p>
NSL	<p>Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.</p>
Ontwerp-Tracébesluit (OTB)	<p>Een ontwerp-besluit als bedoeld in de Tracéwet, genomen door de minister van Infrastructuur en Waterstaat waarin</p>

	het voorkeursalternatief van het Standpunt nader is uitgewerkt.
Overzichtsk kaart	Kaart met schaal 1:10.000 waarop een overzicht van het tracé en de kaartbladindeling van de detailkaarten is opgenomen.
OWN	Onderliggend wegennet.
PR	Plaatsgebonden risico.
RCE	Rijksdienst voor het cultureel erfgoed sinds 11 mei 2009 nieuwe naam voor de RACM.
Rijbaan	Weggedeelte bestemd voor voertuigen. Een rijbaan kan meerdere rijstroken bevatten.
Rijstrook	Weggedeelte tussen twee lijnen met een breedte geschikt voor een motorvoertuig.
RMG	Reken- en meetvoorschrift Geluidhinder
Robuuste ecologische verbinding	Grootschalige verbinding tussen grote natuurgebieden. Door deze verbindingen worden de leefgebieden vergroot.
Stiltegebied	Een stiltegebied is een gebied waar er een ecologische noodzaak is te vrijwaren van verdere akoestische versterking.
MER	Milieu Effect Rapport
Tracé	Aanduiding van het verloop van een aan te leggen (of aan te passen) weg.
Tracébesluit (TB)	Een besluit als bedoeld de Tracéwet, vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu.
Variant	Subkeuze binnen een alternatief.
Verkanting	Dwarshelling van het oppervlak van de weg, die compensatie biedt voor de middelpunt vliedende kracht op rijdende voertuigen.
Verkeersprestatie	De door alle motorvoertuigen afgelegde afstand op het gehele hoofdwegennet.
Viaduct	Bouwwerk (kunstwerk) waarover verkeer ongelijkvloers over een weg kan rijden.
Voertuigkilometer	Meeteenheid van de verkeersprestatie
Wadi	Waterhuishoudkundige maatregel bestaande uit een buffer- en infiltratievoorziening die tijdelijk gevuld kan zijn met hemelwater.
Waterpartij	Waterhuishoudkundige maatregel bestaande uit een vijver die permanent gevuld is met water.
Waterwingebied	Gebied waar drinkwater wordt gewonnen.
Wnb	Wet natuurbescherming.
Zaksloot	Sloot waarin het water tijdelijk wordt opgevangen waarna het wegzakt in de ondergrond.
ZOAB	Zeer Open Asphalt Beton.
Zoekgebieden	Gebieden die vanuit de compensatiefilosofie in aanmerking komen om te onderzoeken of daar natuur kan worden ontwikkeld.

