

Aan de Raad van de Gemeente Hellendoorn
p/a griffie@hellendoorn.nl

Kopie: College van Burgemeester & Wethouders van de Gemeente Hellendoorn



Onderwerp: financiële bijdrage Project N35 Wierden – Nijverdal

Nijverdal, 4 maart 2018,

Geachte raadsleden,

Als wijkverenigingen Nijverdal-Oost en Kruidenwijk en de werkgroep Baron van Sternbachlaan hebben we de beraadslagingen tijdens de laatste vergadering van de commissie Grondgebied dd 21 februari jl. intensief gevolgd. En dan met name het agendapunt 6 inzake het collegevoorstel voor een gemeentelijke bijdrage van 1 mln ten behoeve van de half verdiepte aanleg van de Baron van Sternbachlaan. Als wijkverenigingen en werkgroep zijn we verrast door de kritische houding van diverse raadsfracties jegens dit collegevoorstel temeer tijdens de raadsvergadering van 12 december 2017 de motie hieromtrent unaniem is aangenomen. Gezien het grote belang van het project N35 voor Nijverdal Oost willen we u middels deze brief graag het volgende meegeven ter voorbereiding op de definitieve besluitvorming in de raadsvergadering van 13 maart as.



Toekomstige situatie

1. Een 4-baans autoweg dwars door ons dorp!

Het project N35 Wierden-Nijverdal is een zeer groot infrastructureel werk waarbij een 4-baans autoweg met 100 km/uur dwars door ons dorp wordt aangelegd. Met het bestaande OTB-ontwerp wordt deze nota bene voor een groot deel op een hoge dijk gelegd vanwege het geplande viaduct bij de Baron van Sternbachlaan en komt deze bovendien aan de noordzijde volledig open in het landschap te liggen; daar zijn namelijk (nagenoeg) geen (geluids)schermen geprojecteerd.

We moeten ons de impact van dit project op de directe omgeving en de gemeente Hellendoorn als geheel goed realiseren! Komt bij dat tot 2030 het verkeer op de N35 zal toenemen met 30 tot 60%!

2. Geluidreducerende maatregelen onvoldoende.

De N35 is een Rijksweg. Daarvoor gelden andere/minder strakke geluidsnormen dan die we gemeentelijk hanteren. Het OTB zorgt voor geluidsbelastingen die **64x** de voorkeursnormen van de gemeente overschrijden! Deze 4-baans autoweg gaat dwars door ons dorp. We moeten maatregelen eisen zodat de weg voldoet aan de gemeentelijke geluidsnormen!

3. Landschappelijke inpassing heeft geen aandacht.

Tijdens de commissievergadering werd feitelijk alleen gesproken over problemen van geluid. Maar dat is maar 1 aspect. De 4-baans autoweg moet ook landschappelijk goed ingepast worden aangezien deze door een gebied gaat met hoge recreatieve, natuur- en landschappelijke waarden. Visuele overlast door beweging en verlichting en de barrierewerking door de verhoogde ligging moet absoluut voorkomen worden.



Noordzijde tracé

4. Verdiepte aanleg Baron van Sternbachlaan + geluidsschermen!

Tijdens de commissievergadering werd feitelijk alleen gesproken over de (half) verdiepte aanleg van de Baron van Sternbachlaan. Maar dat is maar 1 onderdeel van de noodzakelijke maatregelen. Daarnaast moeten aan de noordzijde van het tracé (geluid)schermen worden geplaatst over de volle lengte van Regge tot en met het Wierdense Veld. Die moeten we niet vergeten!

5. Nu actie vereist!

De N35 is een rijksweg. Rijkswaterstaat bepaalt wat er gebeurt. De gemeente heeft één moment om invloed uit te oefenen op het ontwerp en dat is **nu!** Laten we dit passeren dan verandert er niets aan het ontwerp; dan wordt de OTB ongewijzigd omgezet in een TB! En let wel: dan ligt de 4-baans autoweg er op deze wijze voor zeker 100 jaar. Dat zou een historische fout betekenen!

Maak geen historische fout!

6. Nijverdal Oost heeft recht op een nette oplossing!

Als wijkverenigingen en werkgroep zijn wij ook voorstander van uitvoering van het project N35 om zodoende de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. Daar brengt Nijverdal Oost wel een groot offer voor, namelijk een 4 baans autoweg letterlijk in onze achtertuin. Dan is het toch niet teveel gevraagd de overlast tot een minimum te beperken door de weg netjes in te passen in de omgeving. Het huidige OTB-ontwerp slaat de plank daar volledig mis. Voor Rijkswaterstaat is leefbaarheid namelijk geen doel maar slechts een lastige randvoorwaarde die zo minimaal mogelijk wordt ingevuld. De gemeente heeft hier een cruciale rol door op te komen voor de bewoners en haar natuurlijke omgeving. Het project N35 speelt al veel langer in ons gebied en heeft een grote sociale impact. We kunnen u meerdere voorbeelden geven van huishoudens die na vele jaren strijden voor rechtvaardige aanpassingen aan de N35 het gewoon niet meer trekken. Rijkswaterstaat heeft geen oog voor deze mensen. Zo biedt Rijkswaterstaat in het OTB meerdere huishoudens gevelisolatie aan. Dat staat in onze ogen synoniem voor: 'U kunt vanaf nu niet meer gerieflijk buiten zitten. U heeft pech gehad!' Dat kan toch niet waar zijn!

Er is 250 mln geïnvesteerd in het tunnelplan in het centrum van Nijverdal. Het kan niet zo zijn dat men zich in Nijverdal Oost gaat beperken tot de minimale aanvullende maatregelen. Nijverdal Oost heeft ook recht op een nette oplossing!



Zuidzijde tracé

7. Het collegevoorstel betreft enkel een voorlopige toezegging van 1 mln.

Het collegevoorstel dat voorligt betreft een extra bijdrage van 1 mln voor de half verdiepte aanleg van de Baron van Sternbachlaan. De wethouder was tijdens de commissievergadering heel helder dat het hier een voorlopige toezegging betreft waarover de raad in een later stadium, zodra het plan verder is uitgewerkt, nog een definitief besluit kan nemen. De voorlopige toezegging middels een accordé op het collegevoorstel is nodig omdat anders RWS niet aan de slag gaat.

De zienswijze van de werkgroep Baron van Sternbachlaan wordt breed maatschappelijk ondersteund door honderden handtekeningen van omwonenden, door het bestuur van de wijkverenigingen Nijverdal-Oost en Kruidenwijk, door ondernemersvereniging 't Lochter en door Landschap Overijssel, beheerder van het Reggedal, landgoed Eversberg en het Wierdense Veld. Een 'nee' van de Raad op 13 maart zou betekenen dat u dit breed ondersteunde plan naar de prullemand verwijst.

8. Kans om er iets moois van te maken.

Tijdens de commissievergadering werd de vrees uitgesproken dat het project budgettair wel eens slechter kon uitpakken en dat de Raad in een positie zou kunnen komen waarin ze alsnog meer geld ter beschikking moet gaan stellen dan het ene miljoen. Deze vrees is ongegrond. Ten eerste is de stellige verwachting dat de kans veel groter is dat er geld overblijft dan dat er een tekort zal ontstaan op het project N35. De landelijke politiek en daarmee Rijkswaterstaat is avers van overschrijdingen en zorgt daarom voor een ruim budget. Verder is Rijkswaterstaat de partij die aanbesteedt en daarmee ook verantwoordelijk voor eventuele financiële tegenvallers. De gemeente Hellendoorn kan en zal haar verantwoordelijkheid contractueel vooraf beperken tot het bedrag dat de Raad wenst.

Er is dus geen reden om vanuit bedreigingen te redeneren. Het ruime budget biedt juist een grote kans om er iets moois van te maken voor onze recreatieve en natuurlijke gemeente. Als eerste de verdiepte aanleg van de Baron van Sternbachlaan en het plaatsen van (geluid)schermen ook aan de volledige noordzijde. Maar denk ook aan het combineren van de (geluid)schermen aan noordzijde met zonnepanelen. Binnen Rijkswaterstaat is voor deze duurzaamheidsgedachte zelfs extra budget beschikbaar. Wellicht kan een fietsbrug van de F35 over de tunnelbak van de Baron van Sternbachlaan worden meegenomen en daarmee een gevaarlijke fietsoversteek in het F35-tracé worden opgelost.

Om deze kansen te kunnen grijpen is het echter van eminent belang dat we als gemeente eensgezind optrekken. Onderlinge verdeeldheid verzwakt onze positie. Laten we ons met z'n allen sterk maken richting Rijkswaterstaat voor een leefbare en duurzame uitvoering van het project.

Wij roepen u daarom op om de verantwoordelijk wethouder het volle vertrouwen én de noodzakelijke middelen te geven om dit doel aan de bestuurlijke tafels te kunnen realiseren. Want laten we helder zijn: daar moet het gebeuren!

Vriendelijke groet,

Wijkvereniging Nijverdal-Oost
Wijkvereniging Kruidenwijk
Werkgroep Baron van Sternbachlaan.

Nijverdal moet leefbaar blijven. Wees zuinig op onze landschappelijke rijkdom.

NB: voor de volledige argumentatie van de werkgroep verwijzen we naar de zienswijze van de werkgroep van 2 januari 2018, die als bijlage bij deze brief is gevoegd.



Geluidschermen langs het hele tracé!



Geluidschermen landschappelijk inpassen.



Verdiepte aanleg Baron van Sternbachlaan

Directie Participatie
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Onderwerp: zienswijze inzake OTB/MER N35 Nijverdal – Wierden

Geachte heer, mevrouw,

Onderstaand en bijgevoegd onze zienswijze inzake OTB/MER N35 Nijverdal – Wierden. Deze gaat in op het wegvak aan de Nijverdalse zijde, van Regge t/m Wierdense Veld (km 34.650 t/m 38.000).

Deze zienswijze is ook bedoeld als communicatiemiddel richting andere belanghebbenden zoals de provinciale en lokale politiek, wijkverenigingen, natuurorganisaties, ondernemersverenigingen en alle omwonenden. Dit verklaart de wellicht ongebruikelijke inhoud en layout. Aan het eind van de zienswijze, in hoofdstuk 10 zijn de aanpassingen op het OTB/MER opgesomd die de werkgroep doorgevoerd wil zien.

Nijverdal, 2 januari 2018,
Werkgroep Baron van Sternbachlaan

INHOUDSOPGAVE

Pagina

1.	Inleiding	3
1.1	Voorwoord	3
1.2	Werkwijze van de werkgroep	6
2.	Project N35 – wegvak Nijverdal	7
2.1	Beschrijving project	7
2.2	Doel project	8
2.3	Maatregelen Rijkswaterstaat ter vermindering negatieve effecten	8
3.	Gebiedsbeschrijving	9
4.	Positieve kritiekpunten	15
5.	Negatieve kritiekpunten	15
5.1	Geluid	15
5.2	Natuur: beschermde fauna	21
5.3	Natuur en Landschappelijke inpassing	25
5.4	Effecten Combiplan meenemen in effecten N35 Nijverdal – Wierden	33
5.5	Burgerparticipatie en inspraak	34
6.	Alternatief ontwerp	36
6.1	De tunnel	36
6.2	Geluidsschermen	43
7.	Financiering van het project	43
8.	Provinciale en gemeentelijke politiek is het met ons eens!	44
8.1	Provincie Overijssel	44
8.2	Gemeente Hellendoorn	45
9.	Aanvullende opties	46
9.1	Toepassing van zonnepanelen	46
9.2	Fietsnelweg F35 met brug over Baron van Sternbachlaan	47
10	Doel: wat wil de werkgroep	48
11	Samenvatting en eindconclusie	49
Bijlagen:		
1	Metamorfose Landgoed Eversberg	61
2	Factsheet commissie MER inzake vogels en wegverkeer	62
3	Provincie Overijssel: Knelpunten in beeld	63
4	Motie Raad Gemeente Hellendoorn 12-12-2017	64

1. INLEIDING

1.1 Voorwoord

Op de N35 tussen Nijverdal en Wierden vormen de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid een probleem. Omdat de verkeersdrukke de komende jaren toeneemt, zullen ook de problemen zoals files en verkeersongevallen toenemen.

Uitbouw deel N35 tot 4-baans autoweg

Om de doorstroming en de verkeersveiligheid op en rond dit tracé te verbeteren wil het Rijk samen met de provincie Overijssel en de gemeenten in de regio dit deel van de N35 uitbouwen tot een 4-baans autoweg. De belangrijkste veranderingen aan de N35 zijn:

- van 2-baans weg naar 4-baans autoweg
- maximum snelheid van 80 naar 100 km/uur
- ongelijkvloerse kruisingen, o.a. bij de Baron van Sternbachlaan en Burg. H. Boersingel
- meer verkeer, meer lawaai, meer verstoring



Voor meer informatie verwijzen we naar de site van Rijkswaterstaat. Zie onderstaande link.
http://www.platformparticipatie.nl/Images/Samenvatting%20ontwerptrac%C3%A9besluit%20-%20milieueffectrapport_tcm318-397341.pdf

Tegengaan negatieve effecten belangrijk aandachtspunt!

Belangrijk onderwerp die bij elke aanleg of uitbouw van een weg aan de orde is, zijn de maatregelen die getroffen worden om de negatieve effecten voor de omgeving te verminderen. Het gaat om maatregelen op gebied van geluid, natuur en landschappelijke inpassing.

De werkgroep heeft deze maatregelen beoordeeld en komt tot de conclusie dat op delen van het tracé goede maatregelen worden getroffen maar dat deze maatregelen op belangrijke delen van het tracé in ons gebied, van Regge t/m Wierdense Veld, zwaar onvoldoende zijn.

Leefbaarheid zwaar onder druk

Het doel van Rijkswaterstaat met de nieuwe N35 is doorstroming/bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Als werkgroep zijn we het met deze doelen eens maar er wordt een belangrijk doel vergeten: leefbaarheid. Deze 4-baans autoweg loopt straks dwars door de dorpskom van Nijverdal, langs woonwijken, het Wierdense Veld, landgoed Eversberg en het Reggedal. Dat vereist een maximale inspanning om de leefbaarheid van de omwonenden en de natuur- en recreatieve waarden van het gebied overeind te houden. Rijkswaterstaat neemt echter alleen de minimale wettelijke maatregelen. Voor de werkgroep is dit onaanvaardbaar en wil aanvullende maatregelen.



Alternatief ontwerp breed omarmt

Als werkgroep willen we echter niet alleen maar kritiek spuien; dat is te makkelijk. Daarom hebben we op de informatie-avond van Rijkswaterstaat van 30 maart 2017 in het Anker te Wierden een alternatief ontwerp ingebracht die wel rekening houdt met de leefbaarheid en natuur- en recreatieve waarden en waarmee de doelen van Rijkswaterstaat overeind blijven.



De hoofdpunten van het alternatief ontwerp zijn:

- **Geen viaduct** bij de ongelijkvloerse kruising met de Baron van Sternbachlaan maar een tunnel in combinatie met een rotonde bij de aansluiting van de Baron van Sternbachlaan op de Wierdensestraat. Dit voorkomt dat de N35 op een hoge dijk wordt gelegd maar op maaiveldniveau blijft en het verbetert de doorstroming op de Baron van Sternbachlaan.
- **Geluidsschermen** van 4 meter hoog langs beide zijden van het tracé van Regge t/m Wierdense Veld. Dit vermindert de overlast van geluid, licht en beweging. Een uitzondering maken we voor het tracé-deel aan de zuidzijde bij het industrieterrein. Vanwege de zichtbaarheid van het industrieterrein zijn geluidsschermen hier juist niet gewenst.

Dit alternatief ontwerp wordt inmiddels breed gedragen door de lokale politiek (zowel door het college als de gemeenteraad van Hellendoorn), de ondernemersvereniging 't Lochter, de wijkverenigingen Nijverdal-Oost en Kruidenwijk en vele omwonenden aan beide zijden van het tracé.

Laat nu van u horen! Na 11 januari kan dat niet meer!

Het is belangrijk dit ook aan Rijkswaterstaat te laten weten. Sinds 1 december ligt het zogenaamde OntwerpTracéBesluit en bijbehorende Milieu Effect Rapportage (OTB/MER) ter inzage en kan iedereen zijn reactie daarop geven middels het indienen van een zienswijze. Dat kan tot 11 januari as.; daarna hebt u geen inspraak meer. Het moet dus nu gebeuren. Laat nu van u horen!

U hebt verschillende mogelijkheden om een zienswijze in te dienen:

1. Digitaal via de website van Rijkswaterstaat met onderstaande link.

http://fd2.formdesk.com/minienm/Zienswijzenproces_ontwerptracebesluit_n35_nijverdal_wierden_template

2. Schriftelijk richting onderstaand adres.

Directie Participatie
O.v.v. OTB/MER N35 Nijverdal – Wierden
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

3. Aansluiten bij de zienswijze van de werkgroep Baron van Sternbachlaan.

Als u het eens bent met de zienswijze van de werkgroep dan kunt u zich bij ons aansluiten. We hebben een verkorte zienswijze opgesteld op 1 A4tje met de kern van de zienswijze van de werkgroep. Deze is digitaal beschikbaar op de websites van de wijkverenigingen en wordt ook op papier verspreid in (een deel van) de wijk.


Nijverdal Oost (<http://nijverdal-oost.nl/>)

Kruidenwijk (<http://www.dekruidenwijk.nl/>)


Deze kunt u zelf digitaal of per post verzenden naar Directie Participatie in Den Haag of inleveren bij de wijkverenigingen. We verwijzen verder naar deze verkorte zienswijze.

Zienswijze inzake OTB/MER N35 Nijverdal-Wierden

Wat vinden wij goed aan het voorgestelde ontwerp:

- Verbetering van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid 


Wat vinden wij slecht aan het voorgestelde ontwerp:

- Onvoldoende aandacht voor leefbaarheid in Nijverdal van Ruzze t/m ~~Wierden~~ Veld 

Waarom vinden we dit:

- Geluidsoverlast veel te groot
- Landschappelijke inpassing volstrekt onvoldoende
- Aantasting van de natuurwaarden ~~Bijvoel~~, ~~Evenoerig~~ en ~~Wierden~~ Veld
- Afbraak recreatief gebied Venweg, Schansbrekweg, ~~Gevoelsoverweg~~

Wat willen wij:

- ~~Staan 4 haagje veld~~ naar eerderge aanleg Baron van ~~Stouwen~~ met N35 op maximaal 100 meter
- Over de hele lengte beide zijden van het tracé 4 meter hoge geluidsschermen behalve aan de zijde bij het industrieterrein 't ~~Ugde~~ (v.m. zichtbaarheid industrieterrein)
- Overname van de zienswijze van de werkgroep Baron van ~~Stouwen~~ 

It bears up for onderbreking op de in de zienswijze aangevoerde argumenten.

Datum: _____

Naam: _____

Adres: _____

Woonplaats: _____ Handtekening: _____

1.2 Werkwijze van de werkgroep

De activiteiten van de werkgroep waren en zijn er op gericht om voorafgaand aan de besluitvorming over de uitbouw van de N35 tot 4-baans autoweg, invloed uit te oefenen op het definitieve ontwerp door zoveel mogelijk belanghebbenden te voorzien van de informatie omtrent onze inhoudelijke bezwaren, argumenten en het alternatief ontwerp.

Daarvoor heeft de werkgroep een power-point presentatie gemaakt die in meerdere sessies aan zoveel mogelijk belanghebbenden is getoond, te weten: college en raadsfracties gemeente Hellendoorn, ondernemersvereniging 't Lochter, natuurorganisaties, wijkverenigingen Nijverdal Oost en Kruidenwijk en omwonenden. Dit heeft geleid tot een breed draagvlak voor het alternatief ontwerp. Delen van deze power-point presentatie zijn geïntegreerd in deze zienswijze.

We zijn nadrukkelijk geen actiegroep die enkel kritiek wil spuien. We zijn een werkgroep die zich sterk maakt voor een alternatief. Dit alternatief ontwerp draagt een realistische oplossing aan voor de forse minpunten die in het voorliggende OTB/MER zitten zonder afbreuk te doen aan de doelen die Rijkswaterstaat zich heeft gesteld met de aanpassing van de N35, zijnde verbetering van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Ook doen we Rijkswaterstaat in hoofdstuk 9 van deze zienswijze nog een tweetal interessante suggesties aan de hand, die binnen handbereik komen wanneer het alternatief ontwerp wordt uitgevoerd.

Doel van de werkgroep was ook om de OTB/MER - een forse papierwinkel die voor menig belanghebbende onleesbaar is - terug te brengen tot een leesbaar document met de belangrijkste conclusies voor het gebied van Regge t/m Wierdense Veld. Ook voor de werkgroep was dat nog een flinke uitdaging temeer het OTB-besluit van de minister dd. 22 november jl. vroeger kwam dan verwacht en de zienswijze gedurende de feestmaand december moest worden uitgewerkt. Het resultaat ligt voor u in de vorm van de zienswijze van de werkgroep Baron van Sternbachlaan. Uitgangspunt bij het opstellen van de zienswijze was objectiviteit. Punten uit het OTB/MER die goed zijn worden positief beoordeeld. Negatieve punten worden niet onder stoelen of banken gestoken.

Echter, gezien de korte termijn waarop e.e.a. moest worden uitgewerkt en de complexiteit van de materie kan het zijn dat er onjuistheden in deze zienswijze zijn geslopen. Mocht dat het geval zijn dan horen we die graag.

Maak geen historische fout!

De werkgroep bestaat uit een groep omwonenden rond het tracé tussen Regge en Wierdense Veld. Daarmee hebben we natuurlijk een eigen belang. Maar onze drijfveer is het algemeen belang. De N35 op deze wijze door het stedelijke gebied van Nijverdal leiden zou een historische fout zijn die onomkeerbaar is: een forse aanslag op de gehele Gemeente Hellendoorn!

Nijverdal moet leefbaar blijven. Wees zuinig op onze landschappelijke rijkdom!



2. PROJECT N35 – WEGVAK NIJVERDAL

2.1 Beschrijving project

Het project N35 Wierden-Nijverdal beslaat het tracé vanaf de snelweg A35 bij Wierden tot de aansluiting met de combitunnel in Nijverdal.



In deze zienswijze beperken wij ons tot het traject van Regge t/m Wierdense Veld. De huidige ligging van de weg blijft hier gelijk; dat verandert niet of nauwelijks. Wat wel verandert op dit deel van het tracé is het volgende:

- De 2-baans weg wordt een 4-baans autoweg met gescheiden rijbanen
- De maximum snelheid gaat omhoog van 80 naar 100 km/uur
- Ongelijkvloerse kruising met de Baron van Sternbachlaan zonder op/afritten: de Baron van Sternbachlaan op maaiveldniveau terwijl de N35 hier op een viaduct/hoge wal komt te liggen. De aansluiting van de Baron van Sternbachlaan met de Wierdensestraat blijft een aansluiting met verkeerslichten.
- Ongelijkvloerse aansluiting met de Burgemeester H. Boersingel met op/afritten: de Burgemeester H. Boersingel op maaiveldniveau terwijl de N35 hier eveneens op een viaduct/hoge wal komt te liggen.
- Meer verkeer, meer lawaai, meer verstoring.
Naast de autonome groei van het verkeer (+42%) trekt de uitbouw van een 2 baans weg naar een 4 baans autoweg extra verkeer aan (+23%). Totaal neemt het verkeer op de N35 tussen 2010 en 2030 met 76% toe. Dat zal richting toekomst nog fors toenemen als de reeds bestaande plannen voor uitbouw van het gehele tracé naar Zwolle ook zijn gerealiseerd.



76% verkeerstoename!

2.2 Doel project

Het Rijk heeft de doelstelling voor het project N35 Nijverdal – Wierden als volgt geformuleerd:

Doel van de maatregelen zoals uitgewerkt in het project N35 Nijverdal - Wierden is het verbeteren van de verkeersveiligheid door het realiseren van een aaneengesloten uniform wegbeeld op de N35 met gescheiden rijbanen en het verbeteren van de bereikbaarheid.

2.3 Maatregelen Rijkswaterstaat ter vermindering negatieve effecten

2.3.1 Algemeen

Aanleg of uitbouw van een weg tot 4 baans autoweg heeft een scala aan negatieve effecten tot gevolg. Rijkswaterstaat heeft deze middels een Milieu Effect Rapportage in kaart gebracht. Vervolgens neemt zij zogenaamde mitigerende maatregelen om deze negatieve effecten te verminderen of te compenseren.

Dit betreft maatregelen aangaande geluid, water, natuur en landschappelijke inpassing.

Om de effecten te kunnen bepalen gaat Rijkswaterstaat uit van de zogenaamde referentiesituatie. Dat is de toekomstige situatie in het geval het project N35 Nijverdal-Wierden niet zou worden uitgevoerd. Deze situatie vergelijkt ze vervolgens met de toekomstige situatie in het geval het project N35 Nijverdal-Wierden wel zou worden uitgevoerd.

Rijkswaterstaat hanteert bepaalde criteria op basis waarvan zij bepaald of er wel/geen aanvullende maatregelen op gebied van geluid, luchtkwaliteit, water, natuur en/of landschappelijke inpassing noodzakelijk zijn. Deze criteria zijn:

1. Wettelijke eisen en beleid

Op diverse gebieden bestaan wettelijke eisen waar Rijkswaterstaat zich aan moet houden, bijvoorbeeld t.a.v. geluid. Ook hebben de diverse overheden beleid opgesteld hoe te handelen rond de onderwerpen geluid, luchtkwaliteit, water, natuur en landschappelijke inpassing. Rijkswaterstaat behoort haar handelen daaraan te toetsen.

2. De maatregelen moeten aansluiten op het projectdoel van Rijkswaterstaat.

Het doel is bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

3. Financiële doelmatigheid.

Aanvullende maatregelen worden getoetst op financiële doelmatigheid. Op deze toets sneuvelen veel aanvullende maatregelen op gebied van geluid, luchtkwaliteit, water, natuur en landschappelijke inpassing. Vaak zijn deze namelijk financieel niet doelmatig, omdat ze veelal geld kosten en het budget niet toereikend is.

4. Aanvullende afwegingen en/of bestuurlijke afspraken

Rijkswaterstaat heeft weinig aandacht voor leefbaarheid

Uitkomst is vaak dat er weinig aandacht voor leefbaarheid, natuur en landschap is. Rijkswaterstaat beperkt zich veelal tot het treffen van slechts de wettelijk minimale maatregelen.

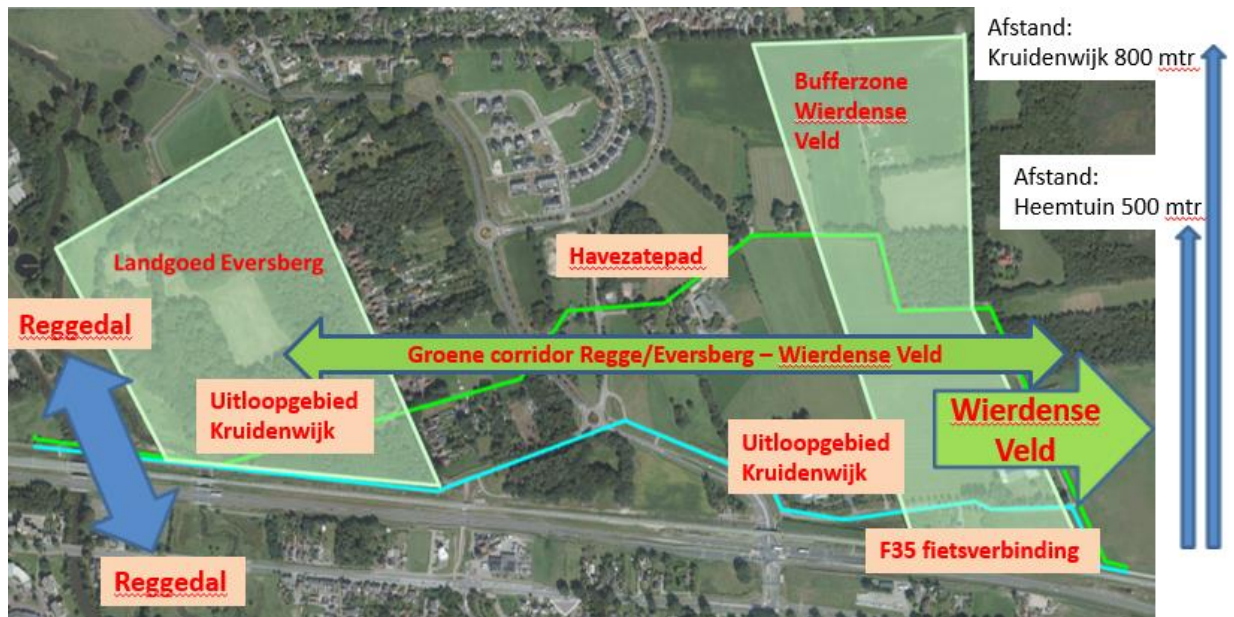
Welke maatregelen Rijkswaterstaat denkt te gaan nemen in ons gebied van Regge t/m Wierdense Veld komt verderop in de zienswijze aan de orde.

3. GEBIEDSBESCHRIJVING

Deze zienswijze gaat in op het wegvak aan de Nijverdalse zijde, van Regge t/m Wierdense Veld van km 34.650 t/m 38.000. Dit is een belangrijk binnenstedelijk gebied. Aan de noordzijde is de natuur- en landschappelijke waarde hoog en vinden we op beperkte afstand woonwijk Kruidenwijk. Aan de zuidzijde liggen meerdere woonwijken in een groene omgeving.

Komend vanuit de richting Nijverdal naar het oosten passeren we achtereenvolgens onderstaande landschappen en woonwijken aan noordzijde en zuidzijde van het tracé.

Noordzijde



Km 34.650 – 34.950:



ijsvogel

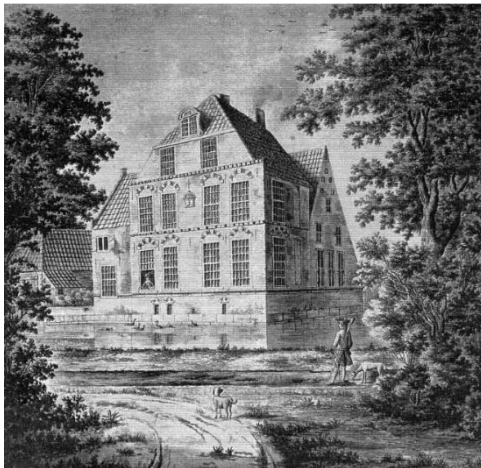
Reggedal. Hierin is de laatste jaren veel geïnvesteerd t.b.v. waterberging en natuur (project Groene Mal fase 3). Inmiddels uitgegroeid tot een belangrijke natuur- en recreatieve waarde binnen de gemeente Hellendoorn. Onderdeel van het Natuur Netwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofd Structuur/EHS).



Km 34.950 – 35.250: **Landgoed Eversberg**, eigendom van Landschap Overijssel en onderdeel van het Natuur Netwerk Nederland. Landschap Overijssel heeft het landgoed onlangs in oude luister hersteld (Zie bijlage 1).

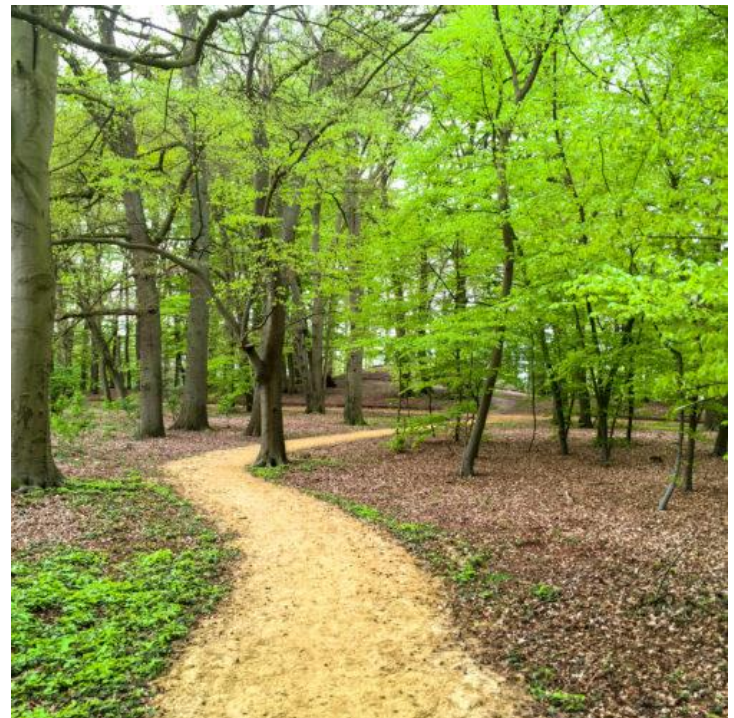


Eversberg



Oorspronkelijke Havezate Eversberg

Eversberg



Km 35.250 – 35.250: Historische weg '**Eversbergsweg**'



Km 35.250 – 36.000:

Binnenstedelijke groene long rond de Eversbergweg/Schanshekweg /Veenweg, fungerend als groene corridor tussen de natuurgebieden Landgoed Eversberg en het Wierdense Veld en belangrijk recreatiegebied voor nabijliggende woonwijk De Kruidenwijk. Met op km 35.750 de kruising met Baron van Sternbachlaan.



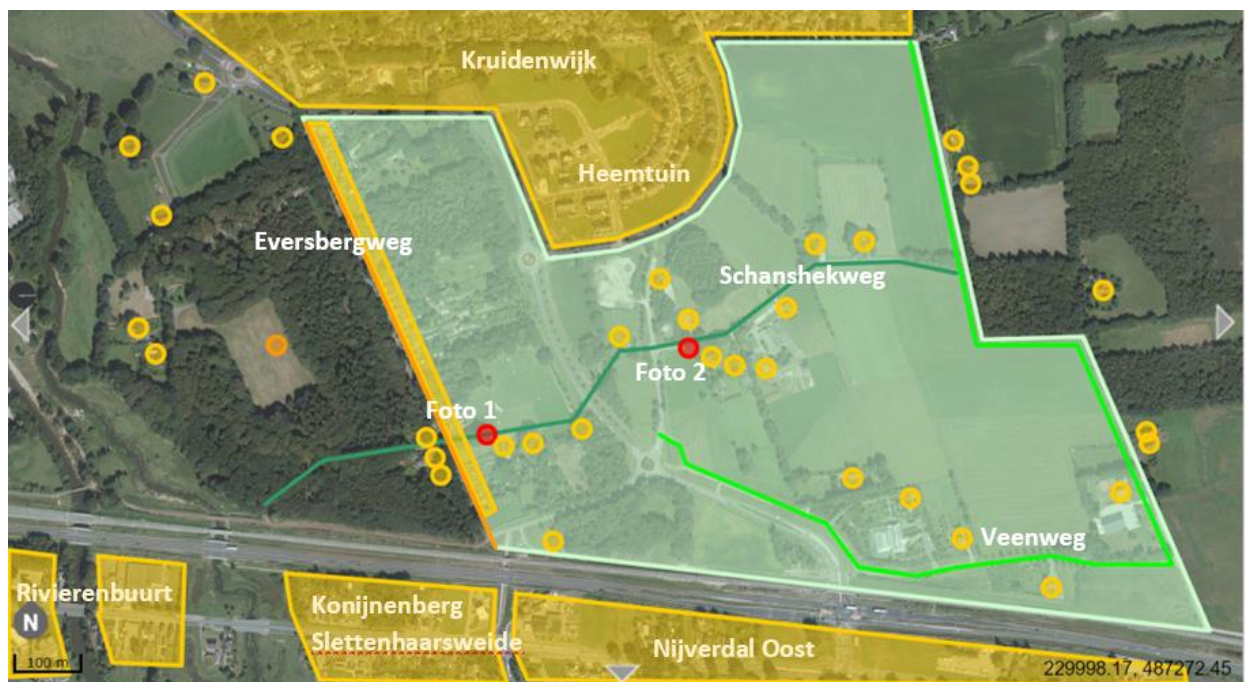
Laatvlieger

Foto 2

Foto1



Binnenstedelijke groene long



Km 36.000 – 36.300:

Bufferzone Wierdense Veld. Maakt qua beleving integraal onderdeel uit van bovenvermelde 'binnenstedelijke groene long'. Aangemerkt als 'extensiveringsgebied' en onderdeel van het 'uitwerkingsgebied ontwikkelopgave Natura 2000'.

Km 36.300 – 38.000:

Wierdense Veld. NNN- en Natura-2000 gebied. Wordt met toekomstig ecoduct verbonden met het Notterveld aan de overzijde van de N35.



Roodborsttapuit



Kraanvogels

Zuidzijde:



Km 34.650 – 34.950: Reggedal



Km 34.950 – 35.250: Woonwijken Konijnenberg, Slettenhaarsweide, erven Boomcate/'t Lochter en landgoed Boomcate.



Km 35.250 – 35.250: Historische weg 'Eversbergsweg/Boomcateweg'



Boomcateweg

Eversbergweg op de kaart van 1849

Km 35.250 – 36.300: Woonwijk Nijverdal-Oost, met op km 35.750 de kruising met de Baron van Sternbachlaan.



Km 36.300 – 37.200: Bestaand bedrijventerrein 't Lochter

Km 37.200 – 37.200: Burg. H. Boersingel

Km 37.200 – 37.600: Uitbreidingsgebied bedrijventerrein 't Lochter



Km 37.600 – 38.000: Notterveld, onderdeel van het Natuur Netwerk Nederland. Wordt met toekomstig econduct verbonden met het Wierdense Veld aan de overzijde van de N35.



4. POSITIEVE KRITIEKPUNTEN



Rijkswaterstaat heeft als hoofddoel van het project benoemd: bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Als werkgroep zijn we het daar volledig mee eens. De doorstroming op het tracé Zwolle – Enschede is al vele jaren een probleem en de weg is op diverse punten niet veilig. Goed dat daar wat aan gebeurt!

5. NEGATIEVE KRITIEKPUNTEN



Maar Rijkswaterstaat vergeet een belangrijk punt: de leefbaarheid en de belevingswaarde van het gebied langs het tracé. Op het traject binnen de Gemeente Hellendoorn, van Regge t/m Wierdense Veld, scoort het project een dikke onvoldoende!

Leefbaarheid en belevingswaarde komt tot uitdrukking in de thema's Geluid, Natuur en Landschappelijke inpassing.



5.1 Geluid:

5.1.1 Geluidsnormen

Geluid is een belangrijk aandachtsgebied bij de inpassing van iedere weg, zo ook bij de N35. Daarbij hanteert Rijkswaterstaat andere, hogere normen dan de Gemeente Hellendoorn.

Normen Rijkswaterstaat:

De normen van Rijkswaterstaat zijn wettelijk vastgelegd. De voorkeurswaarde is 50dB met een maximale bovengrens van 65dB.

Gemeente Hellendoorn:

De gemeente heeft in haar Geluidvisie 2009 haar voorkeurswaarde (ambitiewaarden) en bovengrenzen vastgelegd. Zie onderstaande tabel. Daarbij heeft ze onderscheid gemaakt in gebiedstypen.

7.1 Ambitiewaarden voor de geluidsniveaus

De geluidsbelasting vanwege het wegverkeer in de gemeente Hellendoorn is groot; het streven is om voor wegverkeer aan de voorkeurswaarde van 48 dB (redelijk rustig) te voldoen. In het buitengebied ligt de ambitie wat hoger: 'rustig'. Voor het gebiedstype bedrijventerrein ligt de ambitie iets lager in verband met de aan- en afvoer van vrachtverkeer.

Gebiedstype:	wegverkeer	
	basis dB	bovengrens* dB
Natuur & extensiveringsgebied	43 rustig 1	53 onrustig -1
Verwevings- & landbouwontwikkelingsgebied	43 rustig 1	53 onrustig -1
Woonwijk	48 redelijk rustig 0	63 lawaaiig -3
Centrum-dorps	48 redelijk rustig 0	63 lawaaiig -3
Centrum-stedelijk	48 redelijk rustig 0	63 lawaaiig -3
Woon- & werkgebied	48 redelijk rustig 0	63 lawaaiig -3
Bedrijventerrein	53 onrustig -1	63 lawaaiig -3
Gezoneerd industrieterrein	**	**

* in geval van vervangende nieuwbouw kan nog één klasse ruimer

** het gaat hier om woningen binnen de zone. Voor toetsing m.b.t. verkeer kijken naar het gebied waarin de woning zich bevindt

Figuur 10 Ambitietabel wegverkeerslawaai

Kijken we naar het tracé van Regge t/m Wierdense Veld dan kunnen we het gebied ten noorden van het tracé deels kenmerken als 'Natuur & extensiveringsgebied' en deels als 'Verwevings- &

landbouwontwikkelingsgebied'. Voor beide geldt een gemeentelijke voorkeurswaarde van 43dB en een bovengrens van 53dB.

Het zuiden kunnen we het kenmerken als 'woonwijk' (voorkeurswaarde 48dB en bovengrens 63dB), respectievelijk 'bedrijventerrein' (voorkeurswaarde 53dB en bovengrens 63dB) en de zone met het ecoduct en Notterveld als 'natuur & extensiveringsgebied' (voorkeurswaarde 43dB en bovengrens 53dB).

Conclusie:

Verschillen in geluidsgrenzen tussen Rijkswaterstaat en Gemeente zijn groot!



5.1.2. Geluidreducerende maatregelen Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat moet zich aan de wettelijke kaders qua geluidsbelasting houden. Met modellen wordt de geluidsbelasting langs het tracé berekend. Er worden geen metingen 'in het veld' uitgevoerd. Daar waar de grenzen worden overschreden worden maatregelen getroffen.


Belangrijke geluidswerende maatregelen zijn geluidreducerend asfalt en geluidschermen. Rijkswaterstaat past beide toe, echter niet overal in dezelfde mate. Onderstaande tabellen uit de MER laat zien welke maatregelen Rijkswaterstaat in ons gebied neemt.

Tabel 6 Bronmaatregelen definitief maatregelenadvies

	Maatregel	Locatie	Van km	Tot km
N35				
A	Vervanging wegdek door dunne deklagen B	noord/oost	34,52	42,70
B	Vervanging wegdek door dunne deklagen B	zuid/west	34,52	42,37
Onderliggende wegen				
C	Vervanging wegdek door dunne deklagen A	Wierdensestraat Nijverdal		460 meter



Tabel 7 Geluidschermen N35 definitief maatregelenadvies

	Hoogte* en type (scherm/wal, refl./abs.)	Locatie ten opzichte van de N35	Van km	Tot km
A	Schermer, hoogte 2 m, 360 m lang, absorberend	Nijverdal noordzijde	35,08	35,44
B	Schermer, hoogte 3 m, 530 m lang, absorberend	Nijverdal zuidzijde	34,65	35,18
C	Schermer, hoogte 4 m, 1075 m ² lang, absorberend	Nijverdal zuidzijde 	35,18	36,26
D	Schermer, hoogte 3 m, 270 m lang, absorberend	Nijverdal zuidzijde	36,26	36,53



In tabel 6 is te lezen dat over de volle lengte van het tracé geluidreducerend asfalt type B wordt toegepast.

In tabel 7 is te lezen waar geluidschermen worden toegepast. Daaruit kan worden afgelezen dat aan de zuidzijde in ons gebied langs een groot deel van het tracé geluidschermen van 3 tot 4 meter hoog worden geplaatst terwijl aan de noordzijde slechts een beperkt scherm van 2 meter hoog wordt geplaatst.



5.1.3. Geluidstoename en geluidsniveau te hoog

We hebben de geldende geluidsproductieplafonds (GPP's)* beoordeeld ten opzichte van de nieuw vast te stellen GPP's zoals vermeld in bijlage A van het OTB-besluit. Daarbij hebben we gekeken naar zowel de zuidzijde als noordzijde. De verschillen tussen beide zijden zijn groot.

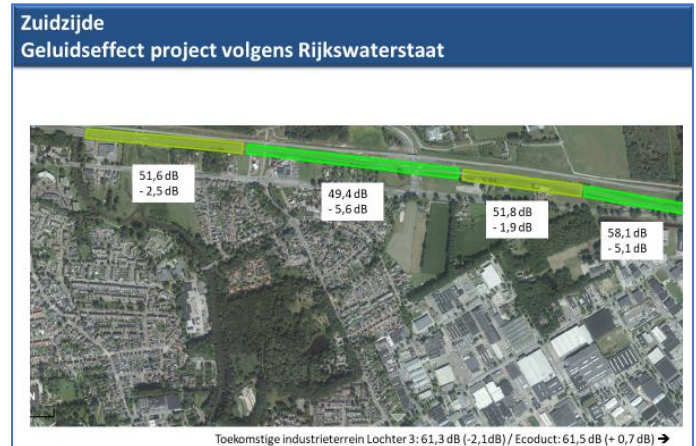
* Het geluidsproductieplafond (GPP) is de maximaal toegestane waarde van de geluidproductie op een referentiepunt. Langs het N35-tracé bevinden zich op regelmatige afstand op 50 meter uit de buitenste rijstrook op 4 meter hoogte deze GPP's.



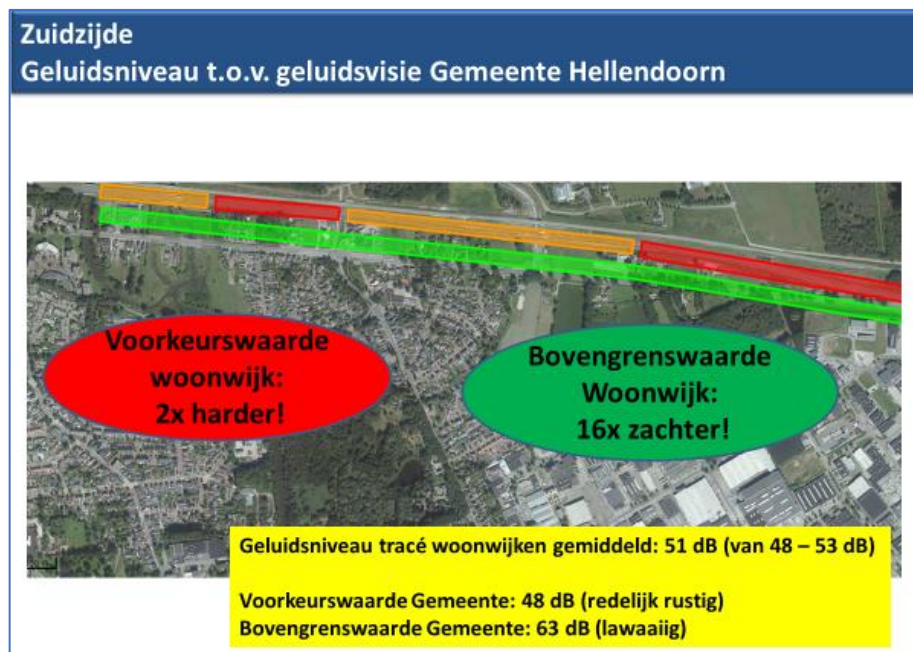
De zuidzijde

Uitgaande van de getallen van Rijkswaterstaat daalt de geluidsbelasting ter hoogte van de woonwijken aanmerkelijk met zo'n 2 tot 5 dB en ligt de absolute waarde rond de voorkeurswaarde van Rijkswaterstaat van 50 dB. Oorzaken van deze daling zijn toepassing van geluidreducerend asfalt type B en geluidschermen van 3 tot 4 meter hoog.

Bij het industrieterrein 't Lochter en het Ecoduct is de geluidsbelasting echter veel hoger; rond de 61 dB. Hier worden namelijk geen geluidsschermen toegepast om de zichtbaarheid van het industrieterrein te behouden. Vanuit ondernemerskant een begrijpelijke keuze.



Vergelijken we de uitkomsten van Rijkswaterstaat met de geluidsniveaus die de Gemeente Hellendoorn hanteert dan verandert het verhaal. Zie onderstaande afbeelding.



Voor de woonwijken zal de geluidsbelasting oplopen tot gemiddeld 51dB. De voorkeurswaarde van de gemeente is 48dB. Een verschil van + 3dB. Dat lijkt weinig maar het effect is aanzienlijk. Dat betekent 2x harder geluid dan de voorkeurswaarde van de gemeente. Het geluid in de woonwijken blijft wel ruim binnen de bovengrenswaarde van de gemeente.

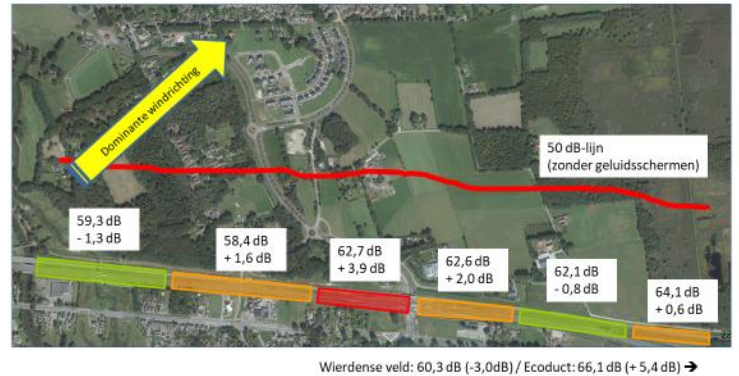


De noordzijde

Aan de noordzijde is de situatie vele malen slechter. Daar krijgen we te maken met geluidsniveaus tussen de 58 en 64 dB. Dat zijn waarden dichtbij de bovengrens van Rijkswaterstaat. Op een belangrijk deel van het tracé neemt de geluidsbelasting daarbij aanzienlijk toe met 2 tot 4 dB. Wederom lijken het kleine getallen maar de effecten zijn groot.

Oorzaak voor deze toename is met name de verhoging van de ligging (viaduct) van de N35 ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan waardoor de naastliggende spoordijk haar natuurlijke geluidswerende functie verliest richting de noordzijde.

Noordzijde Geluidseffect project volgens Rijkswaterstaat



Geluidsniveaus Gemeente Hellendoorn worden fors overschreden!

Vergelijken we de uitkomsten van Rijkswaterstaat met de geluidsniveaus die de Gemeente Hellendoorn hanteert dan schrik je pas echt. Zie onderstaande afbeelding.

Noordzijde

Geluidsniveau t.o.v. geluidsvisie Gemeente Hellendoorn

Geluidsniveau hele tracé gemiddeld: 61 dB

Voorkeurswaarde Gemeente: 43 dB (rustig)

Bovengrenswaarde Gemeente: 53 dB (onrustig)

Voorkeurswaarde
: 64 x harder!

Bovengrenswaarde:
7 x harder!

Het gemiddelde geluidsniveau langs het tracé wordt volgens Rijkswaterstaat ongeveer 61dB. De voorkeurswaarde van de gemeente is 43dB. Een verschil van + 18dB. Dat is gigantisch. Dat betekent dat de geluidsintensiteit straks 64x groter zal zijn dan deze voorkeurswaarde van de Gemeente. Zelfs de bovengrenswaarde van de gemeente (53dB) wordt straks fors overschreden. De geluidsintensiteit wordt straks 7x groter dan de bovengrenswaarde!



Deze geluidsbelastingen passen niet bij een binnenstedelijk gebied met zulke grote recreatieve natuur- en landschappelijke waarden. Hier moeten aanvullende geluidsmaatregelen worden getroffen!

5.1.4. Geluidsreducerend asfalt heeft onderhoud nodig.

Zoals u weet neemt het geluidwerend effect van asfalt sterk af met de jaren. Om de geluidsreductie tijdens de gebruiksfase zo lang mogelijk in stand te houden wordt geadviseerd het asfalt 2 maal per jaar te reinigen met een cleaner. Eenmaal vervuild asfalt kan niet meer gereinigd worden. Hiermee moet dus worden begonnen voordat de deklaag is dichtgeslibd!



De werkgroep is groot voorstander van het toepassen van stil asfalt zoals gepland op het tracé Nijverdal-Wierden, daarbij moet wel met het volgende rekening gehouden worden:

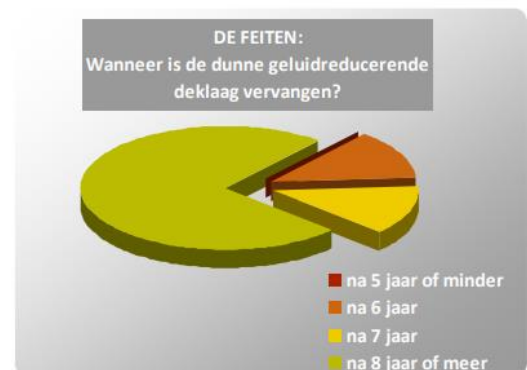


Zeer open dunne deklagen hebben een beperkte weerstand tegen wringend verkeer. Hierdoor kunnen bij horizontale belasting steentjes uit het wegoppervlak loskomen, wat de eerste aanzet vormt voor rafeling. Dunne deklagen toegepast op een viaduct helling zorgen voor een extra trekbelasting op het asfalt wat een eerste aanzet voor uitbrokkeling is. Ook raakt het asfalt zijn geluidreducerende werking versneld kwijt door vervuiling

Asfalt heeft voor de economische levensduur zijn geluidreducerende eigenschappen verloren. Zie bijgaande grafiek. Ter plaatse van het viaduct zal dat nog eerder zijn. De weg moet zo vlak mogelijk liggen wat ook pleit voor een weg op maaiveld niveau i.p.v. een viaduct.



NB: De geluidsreductie mag ter plekke van een viaduct niet meegenomen worden in het geluidsrekenmodel van RWS omdat niet te voorspellen is wanneer de geluidreducerende eigenschappen wegvallen.



De geluidsreductie mag bij een viaduct niet meegenomen worden!

5.1.5. Voegen in viaduct is een extra bron van geluidsoverlast

Vaak voelen en horen weggebruikers de voegovergangen naar een brug of viaduct: kedoenk, kedoenk.

Elk passerend voertuig produceert 4 geluidspieken. Verkeersintensiteit op de N35 in 2030 is 23.500 per etmaal. $23.500 * 4 = 94.000$ geluidspieken per etmaal, onregelmatig verdeeld. $94.000 : 24$ uur : 60 minuten = 65 geluidspieken per minuut, ongeveer 1Hz.

Voor omwonenden is dit een bron van geluidsoverlast. Het is een vorm van laag frequent geluid en is niet of slecht door geluidschermen te dempen. Laag frequent geluid dringt door tot in de slaapkamers en is zeer slecht voor de gezondheid. Verder heeft het een discontinue karakter wat extra hinderlijk is en tot slaapstoornissen kan leiden.



Daarom worden in de buurt van bebouwing voegovergangen ingebouwd die je niet hoort. Nadeel is dat stille voegovergangen maar zo'n drie jaar meegaan. En het vervangen ervan is duur en zorgt voor oponthoud.

Ook hier scoort het bewonersalternatief beter. **Bij een tunnel zijn voegovergangen niet van toepassing.** Zie onderstaande foto's

Foto 1: Wel voeg in brug over de nevengeul in de Regge



Foto 2: Geen voeg nodig bij de huidige fietstunnel Grote Alleepad.

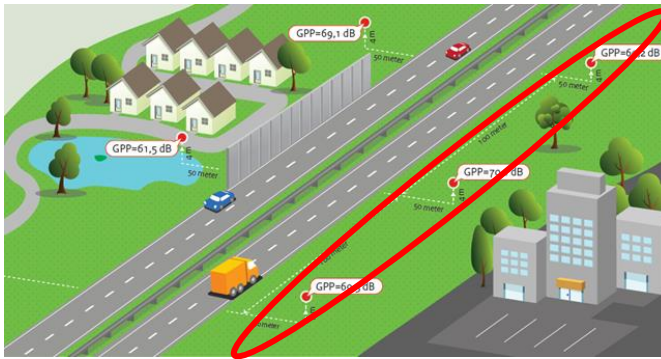


5.1.6. Onzekerheden rekenmodel geluid Rijkswaterstaat

Bij het uitvoeren van de MER-studie is gebruik gemaakt van een aantal modellen (verkeer, geluid, luchtkwaliteit) en zijn aannamen gedaan over de ontwikkelingen op verscheidene gebieden tot 2030. Dit is steeds gebeurd op een manier die gebruikelijk en aanvaard is. Desondanks zijn hieraan onzekerheden verbonden. Zie 'project MER pag 101'.

Een aantal onzekerheden en twijfels willen we hierbij zelf noemen:

1. Invloed van de spoordijk ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan.
Het verkeersmodel geeft aan dat ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan het GPP zal worden gewijzigd van 60dB in 62,6dB. Een toename van 2,6 dB. Maar komt deze toename wel overeen met de toekomstige werkelijkheid. Je zou verwachten dat de spoordijk een vergelijkend effect qua geluidreductie heeft als een geluidscherm van 4 meter hoog. Dan zou de huidige waarde geen 60dB zijn maar ongeveer 50db; vergelijkbaar met de toekomstige waarde aan de zuidzijde ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan na uitvoering van het project. Daarmee zou de toename geen 2,6dB worden maar ongeveer 12dB. Dat is nogal een verschil!



Het verkeersmodel gaat uit van fictieve meetpunten op 50 meter afstand van de weg. Daar bevindt zich echter de spoordijk, hier aangegeven met een rode ovaal.

2. Ligt de 50dB grens wel op de juiste plek?
Voor het gebied ten noorden van de N35 is de 50dB grens ingetekend ongeveer ter hoogte van de Schanshekweg, ongeveer op 400 meter van de N35. We hebben onze twijfels of dit correct is. De autoweg N35 kan qua geluid als 'lijnbron' worden beoordeeld. De afname van het geluid bij een verdubbeling van de afstand is volgens een bron op het internet 3 dB. Uitgaande van de genoemde 62dB GPP onder punt 1 ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan, 50 meter uit de buitenzijde van de buitenste rijstrook, komt onze berekening inzake de afstand van de 50 dB-grens tot de N35 uit op 800 meter. ($62\text{dB} - 50\text{dB} = 12\text{dB} / 3\text{dB} = 4x$ toename van de afstand. $Dwz: 50 \times 2 = 100 \times 2 = 200 \times 2 = 400 \times 2 = 800$ meter). Daarmee ligt de 50dB-grens op de lijn Baltinksweg/Akkerwinde!

Let wel: bovenstaande onzekerheden en twijfels zijn wellicht te snel uitgesproken; we kunnen ze namelijk niet aantonen. Maar de data van Rijkswaterstaat zijn ook niet zeker.

Het moge algemeen bekend zijn dat geluid zich grillig gedraagt. Deze grilligheid is in geen enkel model volledig te vatten. Wie kent niet de verhalen van mensen die zeggen dat ze kilometers van een weg wonen maar de weg qua geluid ervaren alsof die in de achtertuin ligt!

Geluid gedraagt zich onvoorspelbaar en grillig

Om deze onzekerheid te verminderen zijn nulmetingen nodig gedurende meerdere momenten per dag per week en per seizoen. Rijkswaterstaat voert geen nulmetingen uit. Dat betekent dat omwonenden maar moeten leven met deze onzekerheid?!



Onzekerheid rond geluid afgewenteld op bewoners

5.2 Natuur: beschermde fauna

Het Deelrapport Natuur laat diverse hiaten zien ten aanzien van beschermde diersoorten en de effecten van de N35 op deze soorten. Gezien het belang behandelen we dit onderwerp hier in een aparte paragraaf.

Rijkswaterstaat heeft onderzoek laten uitvoeren naar o.a. de fauna in het gebied Reggedal t/m Wierdense veld. Onderstaand zullen we aantonen dat dit onderzoek onvoldoende is geweest en dat het viaduct ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan impact heeft op de bedreigde soorten aan beide zijden van het tracé.

5.2.1 Vleermuizen



Laatvlieger

Deelrapport Natuur: vleermuizen (pag 32)

'In het plangebied zijn in 2017 gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger, gewone grootoorvleermuis, rosse vleermuis en watervleermuis aangetroffen.'

Commentaar: Rijkswaterstaat heeft de laatvlieger en de rosse vleermuis aangetroffen in Hellendoorn in gebied 2 en 3. Zie onderstaande kaart met fourageergebieden (zie deelrapport Natuur, pag 35). Beide staan op de rode lijst en zijn zwaar beschermd.



Echter, uit het bestemmingsplan rapport Kruidenwijk Zuid nr. 9R7203.A0/R004/MPIG/ABROO/Encs, datum 29 augustus 2006 is bekend dat er ook kolonies van laatvliegers aanwezig zijn aan de Schanshekweg. De Schanshekweg bevindt zich binnen de invloedssfeer van de autoweg zoals vastgesteld door de Commissie voor de milieueffectrapportage. Deze kolonies zijn niet vastgesteld in de MER. Het gebied ten noorden van de N35 is onvoldoende onderzocht. Hier is uitgebreid nader onderzoek op zijn plaats en bijbehorende aanvullende mitigerende maatregelen.



Informatie van de specialist:

Voor de gevoeligheid van de beschermde vleermuizen is informatie ingewonnen bij een medewerker van IVN met specialisatie vleermuizen. Onderstaand zijn citaat:

'De laatvlieger vliegt laag en heeft een sonar frequentie van ongeveer 25 kHz. De laatvlieger jaagt ook groepsgewijs en stellen dan onderling de sonar frequentie licht naar boven of beneden bij, dit luistert nauw. In het spectrum van verkeerslawaai zal zeker ook de frequentie zitten die gebruikt wordt door de laatvlieger en kan voor verstoring zorgen. De weg verhoogd aanleggen brengt risico; het geluid draagt veel verder. Bij vleermuizen moet je oppassen met licht en dan meer in de indirecte sfeer. Op het licht komen insecten af en daarmee ook de vleermuizen. De verhoogde weg zal vooral bij de laatvlieger tot extra doden kunnen leiden omdat deze relatief laag jaagt.'

Groot risico op meer dode beschermde vleermuizen

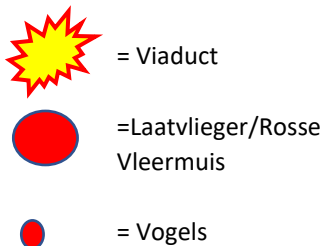
5.2.2 Vogels

Naast vleermuizen is het onderzoek naar beschermde vogels ook niet goed uitgevoerd. In het gebied ten noorden van de N35 tussen Reggedal en Wierdense Veld komen veel meer beschermde soorten voor dan het project MER aangeeft. Onderstaande twee plaatjes geeft een eerste beeld.

Plaat 1: Overzicht, binnen de rode cirkel het plangebied bij Nijverdal



Plaat 2: ingezoomd op plangebied bij Nijverdal - Locatie zwaar beschermde vleermuizen en vogels uit de rode lijst



Gedetailleerde uitwerking per gebied/vogelsoort:

Wierdense Veld, een uniek gebied in Nederland

In het Wierdense Veld bevinden zich de volgende vogels die op de 2017 **rode lijst** staan:

Torenvalk	Veldleewerik	Wintertaling
Matkop	Kneu	Koekoek
Graspieper	Klapekster	Gele kwikstaart
Grutto ***	Wulp	Paapje
Raaf	Boomvalk	Wielewaal
Grote lijster	Blauwe Kiekendief ***	Watersnip
Tureluur	Zomertaling	Velduil ***
Kraanvogel ***	Nachtzwaluw***	Ransuil



*** Ook in bijlage 1 Wet Natuurbescherming welke in werking is getreden 1-1-2017

Nachtzwaluw is aangetroffen in het Wierdense veld en op foto vastgelegd, de nachtzwaluw wordt regelmatig gehoord in het Wierdense Veld. De nachtzwaluw staat *in bijlage 1 Wet Natuurbescherming welke in werking is getreden 1-1-2017*, nachtzwaluw is zeer gevoelig voor verstoring. Verstoring is verboden.

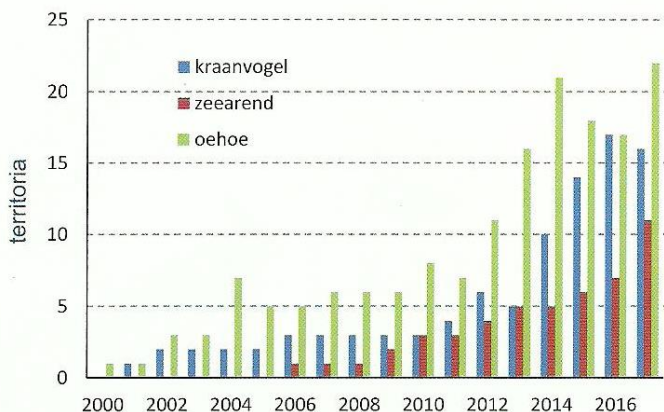
Kraanvogels hebben in 2016 & 2017 gebroed in het Wierdense veld. Een groot succesverhaal. Hiervoor is enkele maanden ca 150 hectare afgesloten geweest tijdens de broedperiode met als resultaat dat de kraanvogels voor het tweede jaar op rij 2 kuikens grootgebracht hebben. De kraanvogel is dit jaar toegevoegd aan de rode lijst met zwaar beschermde vogels die absoluut niet verstoord mogen worden.

Kraanvogels zijn schuw, zodra ze mensen op 450 meter afstand zagen, vluchtten ze in looppas het bos in.



Een groot succesverhaal

Uit vogelbalans 2017:



>> Aantalsontwikkeling van zeearend, oehoe en kraanvogel sinds 2000.

Corridor-gebied Eversbergweg/Schanshekweg/Veenweg: belangrijke schakel

Het corridor-gebied tussen Reggedal/landgoed Eversberg aan de ene kant en het Wierdense Veld aan de andere kant is een belangrijke verbindende schakel tussen deze NNN-gebieden en het Natura-2000-gebied.

Het corridor gebied wordt gebruikt door de **rode lijst** dieren uit het Wierdense Veld, o.a. de Wulp en de Grutto worden gezien in de corridor. Beide staan op de rode lijst met afnemende aantallen. Beide vogels staan ook op de Europese en wereldlijsten als kwetsbaar/gevoelig. Op dit moment lopen er discussies om het corridor gebied verder te verbeteren voor de natuur.

In het Corridor gebied bevinden zich tevens de volgende vogels die op de 2017 **rode lijst** staan:

- Boerenzwaluw
- Huismus
- Torenvalk
- Huiszwaluw
- Kramsvogel
- Spotvogel
- Patrijs



Verder zit de IJsvogel in het Reggedal en het corridor gebied. Staat niet op de rode lijst maar wel op bijlage 1 van de nieuwe Wet Natuurbescherming welke in werking is getreden 1-1-2017.

Op landgoed Eversberg zijn in 2017 verschillende soorten vogels geteld. In 2016 zijn ook 4 soorten vleermuizen aangetroffen op het landgoed.

Vergelijken we bovenstaande met het project MER dan is overduidelijk dat het uitgevoerde onderzoek belangrijke hiaten vertoont. Niet alle vogels zijn in kaart gebracht. Er is aanvullend onderzoek nodig en aanvullende maatregelen ter bescherming van deze bedreigde soorten.



Wet Natuurbescherming welke in werking is getreden 1-1-2017, zegt: verstoren zonder dat van tevoren goed onderzoek naar beschermde soorten is uitgevoerd is strafbaar!

Informatie van de specialist:

Voor de gevoeligheid van de beschermde vogels is informatie ingewonnen bij de voorzitter van de Vogelwerkgroep midden Overijssel en tevens werkzaam als beleidsmedewerker bij de Vogelbescherming Nederland. Onderstaand zijn citaat:

'Negatieve effecten op vogels

De huidige weg, welke nu op maaiveldhoogte ligt, verhoogd aanleggen zal verstorend werken op fauna, met name op vogels. Vogels zijn gevoelig voor geluid en (strooi)licht. Uit onderzoek (Garniel et al. 2007) blijkt dat nabij drukke verkeerswegen (>10.000 verkeersbewegingen/etmaal) duidelijk lagere dichtheden van vogels voorkomen dan in de omgeving.

Het hierboven genoemde onderzoek levert bij drukke wegen voor verschillende vogelsoorten erg veel verschillende afstanden op. Omdat vogelsoorten leven in bepaalde habitats is het mogelijk de vogelsoorten toe te wijzen aan een bepaald landschapstype. Voor de vuistregel is deze indeling gebaseerd op Bijlsma et al. (2001). Vervolgens is bekeken welke effectafstanden de vogelsoorten per landschapstype hebben. Daarbij is uitgegaan van de meest kritische soort(en) per landschapstype. Lees: de vogels met de grootste effectafstand zijn bepalend bij het vaststellen van de effectafstand voor het gehele landschapstype. Voor in het Wierdense veld voorkomende kritische soorten als nachtzwaluw, kraanvogel, spechten, wielewaal, wulp, veldleeuwerik, watersnip en grutto bedraagt de effectafstand 600-750m. Voor in het half open en kleinschalig cultuurlandschap rond de Eversberg voorkomende soorten als houtsnip, spechten, patrijs en steenuil bedraagt de effectafstand 400-600m. Vooral voor nachtvogels (in het betreffende gebied: bosuil, kerkuil, steenuil, nachtzwaluw en waterral) zijn kennisleemtes en daarmee onzekerheden groot omdat de effecten van lichtverstoring onbekend maar plaatselijk mogelijk aanzienlijk zijn (Garniel et al. 2007). In een gebied waar nachtvogels actief zijn is het daarom goed altijd alert te zijn op dit soort effecten.'

5.3 Natuur en Landschappelijke inpassing

Naast geluid en bedreigde diersoorten is de aandacht voor natuurwaarden en landschappelijke inpassing dik onvoldoende in ons gebied. Dat uit zich in de volgende kritiekpunten:

5.3.1. Zicht op de autoweg vanaf de noordzijde

Vanaf de noordzijde tussen Regge en Wierdense Veld ligt de autoweg straks volledig zichtbaar in het landschap en ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan nog eens op een hoge dijk. Met daarachter over de gehele lengte de geluidsschermen aan de zuidzijde 3 tot 4 meter hoog. In het project MER wordt dit als volgt beoordeeld:



Project MER: verandering landschapskarakteristiek (pag 71)

'De kruising met de Baron van Sternbachlaan; de verhoogde ligging van de N35 komt hier gelijk en parallel aan de verhoogde ligging van het spoor binnen de infrastructuur corridor in het stedelijk gebied van Nijverdal. Het ruimtelijke effect is daardoor gering negatief (- / 0)'

Commentaar: Gering negatief is een misrekening. Dit leidt juist tot afbraak van het gebied door geluid, licht en beweging. Rijkswaterstaat heeft mooie visuele plaatjes laten maken van de N35. Bij de Baron van Sternbachlaan wijselijk aan de zuidzijde. Waarom toont Rijkswaterstaat alleen de mooie plaatjes en niet de lelijke uitzichten die vanuit de noordzijde gaan ontstaan?

Afbraak van ons gebied!

5.3.2. Landschappelijke inpassing ondermaats / Waardes van gebied niet (h)erkend

Zuidzijde

Zoals al gememoreerd passeert de N35 vanaf Nijverdal richting Wierden tussen km 34.650 en km 38.000 aan de zuidzijde meerdere woonwijken in een groene omgeving met op km 35.750 de kruising met de Baron van Sternbachlaan. Verderop dan langs het industrieterrein 't Lochter en NNN-natuurgebied Notterveld.

Grootste bron van zorg aan de zuidzijde is het viaduct waar de N35 de Baron van Sternbachlaan kruist. Hierdoor ligt de N35 langs de woonwijken voor een groot deel hoog in het landschap met alle nadelen van dien.

Maak geen historische fout!

Het wordt een dominante dijk met geluidschermen, met een te verwachten hoogte van 10 meter! Dit wordt visueel landschappelijk een enorme barriere. Het zorgt voor het opsplitsen van het noord-oosten en zuid-oosten van Nijverdal. Het zou een historische fout betekenen. Niet alleen voor de mens maar ook voor de fauna die er verblijven en fourageren aan beide zijden van de N35.

De hoge ligging zal ook het geluid veel verder verspreiden door de nabij gelegen woonwijken. Een 4 baans autoweg dwars door een dorp leggen is al ongekend. Vervolgens deze op hoogte leggen is niet uit te leggen.

De N35 moet op maaiveld-niveau blijven. Voor een juiste landschappelijke inpassing en beheersing van de geluidsoverlast een must!



Noordzijde

Zoals al gememoreerd passeert de N35 vanaf Nijverdal richting Wierden tussen km 34.650 en km 38.000 aan de noordzijde meerdere waardevolle landschappen. We herhalen het nog maar eens:

- Km 34.650 – 34.950: Reggedal. Hierin is de laatste jaren veel geïnvesteerd t.b.v. waterberging en natuur. Inmiddels uitgegroeid tot een belangrijke natuur- en recreatieve waarde binnen de gemeente Hellendoorn. Onderdeel van het Natuur Netwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofd Structuur/EHS).
- Km 34.950 – 35.250: Landgoed Eversberg, eigendom van Landschap Overijssel en onderdeel van het Natuur Netwerk Nederland. Landschap Overijssel heeft het landgoed onlangs in oude luister hersteld.
- Km 35.250 – 35.250: Historische weg 'Eversbergsweg'
- Km 35.250 – 36.000: Binnenstedelijke groene long, fungerend als groene corridor tussen Landgoed Eversberg en het Wierdense Veld en belangrijk recreatiegebied voor nabijliggende woonwijk De Kruidenwijk. Met op km 35.750 de kruising met Baron van Sternbachlaan.
- Km 36.000 – 36.300: Bufferzone Wierdense Veld. Maakt qua beleving integraal onderdeel uit van bovenvermelde 'binnenstedelijke groene long'. Aangemerkt als 'extensiveringsgebied' en onderdeel van het 'uitwerkingsgebied ontwikkelopgave Natura 2000'.

Km 36.300 – 38.000: Wierdense Veld. NNN- en Natura-2000 gebied. Wordt met toekomstig ecoduct verbonden met het Notterveld aan de overzijde van de N35.

In de OTB/MER staan diverse passages waaruit blijkt dat deze bijzondere waarden door Rijkswaterstaat niet of onvoldoende herkend en erkend worden. In de hele OTB/MER is er geen tot zeer beperkt aandacht voor de landschappelijke inpassing van dit gebied. In het landschapsplan (hoofdstuk 6 van het Deelrapport Landschap, Cultuurhistorie en Ruimtelijke kwaliteit en Vormgeving) komt het gebied zelfs niet of nauwelijks aan de orde. Ook de maatregelen rond landschappelijke inpassing zijn nihil; we verwijzen daarvoor naar art 12 van het OTB. Dat is zeer schrijnend. Onderstaand diverse citaten die dit bevestigen en ons commentaar.



Project MER: toename geluidbelast oppervlak (pag 51)

‘De toename treedt vooral op in het tussengebied tussen de kernen Nijverdal en Wierden. In dit gebied zijn de minste geluidreducerende maatregelen voorzien. Tevens ligt de N35 hier gedeeltelijk hoger dan het lokale maaiveld, waardoor de akoestische invloed op het gebied wat groter is dan wanneer de weg op lokaal maaiveld zou liggen. De toename van de hoeveelheid geluidbelast oppervlak wordt beoordeeld als een licht negatief effect (-/0).’

Commentaar: Deze zinsnede geeft aan dat het gebied waar wij over spreken ten noorden van de N35 van Regge t/m Wierdense Veld door Rijkswaterstaat wordt beoordeeld als ‘tussengebied tussen de kernen Nijverdal en Wierden’. In dit gebied ten noorden van de N35 worden namelijk dezelfde (minste) geluidsreducerende maatregelen getroffen dan in het gebied tussen Wierdense Veld en de kern Wierden*.

Deze kwalitatieve beoordeling is niet juist. Het gebied van Regge t/m Wierdense Veld is van totaal andere aard. Het is een binnenstedelijke groene long met hoogwaardige natuur- en landschapswaarden terwijl het gebied tussen Wierdense Veld en het Essenlandschap Wierden gekenmerkt kan worden als een meer grootschalig landbouwgebied. Deze beide gebieden qua geluidsbelasting gelijk te schakelen is een misrekening.

** behoudens een beperkt geluidsscherm ter hoogte van de Eversberg/Kruidenlaan van 2 meter hoog. Gezien de hoogte heeft deze echter slechts zeer beperkte lokaal effect. Op Landgoed Eversberg heeft dit geluidsscherm ‘nul’ effect omdat de Eversberg verhoogd in het landschap ligt!*

Project MER: cultuurhistorie (pag 71)

‘Wel veroorzaakt de weg een gering negatief effect op de belevingskwaliteit van de landgoederen door het grotere ruimtebeslag, verhoogde ligging en de toenemende drukte van verkeer.’

Commentaar: De N35 heeft grote invloed op de belevingskwaliteit van o.a. landgoed Eversberg. De mensen die het landgoed bezoeken bepalen deze belevingskwaliteit. Zijn die mensen bevraagd? Heeft de auteur van bovenstaande tekst het gebied bezocht om de kwaliteit zelf te ervaren?

Mensen bepalen de belevingswaarde

Project MER: ruimtegebruik (pag 94)

‘De deels verhoogde ligging van de N35 en de geluidschermen leiden lokaal tot een verminderd uitzicht met nadelige gevolgen voor de recreatieve waarden en woongenot. Inpassingsmaatregelen hiervoor zijn opgenomen in het landschapsplan.’

Commentaar: Voor het gebied ten noorden van de N35 van Regge t/m Wierdense Veld zijn in het landschapsplan geen enkele aanvullende inpassingsmaatregelen voorgesteld!

Project MER: visuele hinder (pag 95)

'Het grootste effect qua visuele hinder speelt bij plekken waar nieuwe geluidsschermen worden geplaatst of waar de N35 komt te liggen (maar dit nu nog niet ligt). Dit is onder andere het geval bij de aansluiting Wierden – West (t/m de Vossenbosweg), de aansluiting Nijverdal Oost (en het ecoduct) en de ongelijkvloerse kruising met de Baron van Sternbachlaan. De verhoogde liggingen en schermen versterken immers de doorsnijding van de weg, die daardoor de verbinding met het omringende landschap verliest en waardoor de weg tevens beter zichtbaar wordt vanuit de omgeving.'

Commentaar: Dit geconstateerd hebbende wordt er vervolgens aan de noordzijde in ons gebied niets gedaan aan landschappelijke inpassing. Wij krijgen de 4-baans autoweg, met daarachter de geluidsschermen aan de zuidzijde, vol in het gezichtsveld. Terwijl het anders en beter kan!

Project MER: visuele hinder (pag 100)

Volgende conclusie wordt getrokken 'Hieruit komt 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.'

Commentaar: Deze conclusie zijn we het niet mee eens en zeker niet voor het gebied ten noorden van de N35 tussen km 34.650 en 38.000. Daar wordt qua landschappelijke inpassing helemaal niets gedaan! Bijzonder schrijnend en onacceptabel.

Akoestisch onderzoek, hoofdrapport deel 1: natuur- en stiltegebieden

Het geluidbelast oppervlak van NNN-gebieden Wierdense Veld, Sallandse Heuvelrug (beiden ook Natura 2000-gebied), Notterveld en Regge, binnen 3 km aan weerszijden van de N35, verandert deels als gevolg van het project in 2032 ten opzichte van de referentiesituatie.

Commentaar: In het hoofdrapport Akoestisch onderzoek wordt slechts gesproken over vermelde NNN-gebieden. Landgoed Eversberg en landgoed Boomcate worden gewoon vergeten. Hoe is dit mogelijk? Volgens de Omgevingsvisie van provincie Overijssel behoren beide wel degelijk tot de NNN-gebieden.

In de aansluitende paragraaf 5.2 waar de eventuele maatregelen inzake geluidbelasting worden uiteengezet wordt vervolgens het Reggedal gemakshalve ook maar niet genoemd. Niet benoemen wil niet zeggen dat er uit oogpunt van geluid geen maatregelen nodig zijn. Juist in het gebied tussen Regge en Wierdense Veld is de impact van het geluid groot!

Deelrapport Natuur: verstoring (door geluid, licht, trilling of beweging) (pag 76)

'Voor het Wierdense Veld gelden alleen instandhoudingsdoelen voor habitattypen. Habitattypen zijn (anders dan habitatoorten of vogels) niet gevoelig voor geluid, licht, trilling of beweging. Anderzijds is de instandhouding van de habitattypen niet afhankelijk van diersoorten die eventueel verstoord zouden kunnen worden. Daarom heeft het plan geen invloed op de instandhoudingsdoelen van het Wierdense Veld door verstoring.'

Commentaar: Samenvattend is de conclusie 'Het Wierdense Veld is aangemerkt als Natura2000 gebied om de planten die er leven. Planten worden niet verstoord door de aanwezigheid van de weg en daarom heeft de weg geen invloed op het Wierdense Veld'.

Hier wordt volledig voorbijgegaan aan de fauna in het gebied en de recreatieve belevingswaarde van het gebied voor de mens. Daar heeft het plan wel degelijk invloed op.



Kraanvogels met jongen in het Wierdense veld

Deelrapport Natuur: *externe werking: verstoring door geluid, trilling, licht en beweging (pag 86)*
'De meest nabijgelegen NNN-gebieden ten opzichte van het plangebied die niet verloren gaan door het ontwerp, zijn het Wierdense Veld en het Notterveld.'

Commentaar: Wederom worden de NNN-gebieden Reggedal, landgoed Eversberg en landgoed Boomcate niet genoemd en daardoor ook niet behandeld. Wederom een hiaat in de rapportage.

Deelrapport Natuur: *externe werking: verstoring door geluid, trilling, licht en beweging (pag 86)*
'Effecten van licht, geluid en menselijke aanwezigheid (visuele verstoring) op het Wierdense Veld worden enigszins beperkt door de verhoogde ligging van de huidige spoorlijn.'

Commentaar: Dat mag zo zijn maar dat is beperkt het geval. Maar waarom wordt hier dan niet vermeld dat de N35 ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan en de Brug. H. Boersingel bijna 6 meter omhoog gaat, wat tot een forse toename van de verstoring door met name geluid en licht zal leiden?

Deelrapport Natuur: *externe werking: verstoring door geluid, trilling, licht en beweging (pag 87)*
'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.

Commentaar: Dat laatste is nog de vraag. Koi centrum Van Keulen is direkt naast het tracé gelegen nabij de kruising met de Baron van Sternbachlaan. Naast de koi's kan heien ook maar zo een negatieve invloed hebben op de ara's die ook op dit perceel aanwezig zijn.

Deelrapport Natuur: *externe werking: verstoring door geluid, trilling, licht en beweging (pag 87)*
'Voor het project is 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). Deze waarden worden veelal gebruikt als indicatie voor de effecten op weidevogels, respectievelijk bosvogels. Buiten deze contouren is sowieso geen sprake van verstoring door geluid. Het belang van het NNN dat aan het projectgebied grenst voor deze vogelgroepen is door de huidige inrichting en het gebruik relatief beperkt.'

Commentaar: Dit is feitelijk onjuist. In een factsheet uitgebracht door de Commissie voor de milieueffectrapportage (zie bijlage 2) is helder aangegeven dat er nadelen kleven aan de 42/47 dB(A) contouren. Deze commissie heeft een vuistregel vastgesteld inzake de effectafstanden per vogelsoort per landschapstype waarbij ook de effecten van licht, visuele effecten, luchtverontreiniging en verkeersslachtoffers zijn meegenomen. Zie volgende tabel.



Tabel 1: effectafstanden vuistregel bij drukke wegen (>10.000 verkeersbewegingen/etmaal) vanaf de weg, per landschapstype in meters. Gevoelige gebieden zijn meestal aangewezen als beschermd natuurgebied, zoals Natura 2000 of de Ecologische hoofdstructuur (EHS).

Landschapstype	Gevoelige gebieden	Overige gebieden	Voorbeelden van kritische soorten
bos, bosstroken, lanen	750	500	Houtsnip, Spechten, Wielewaal
halfopen en kleinschalig cultuurlandschap	600	400	Patrijs, Kwartel, Steenuil
heidevelden, open duin, kwelders, schorren	750	500	Wulp, Zomertortel
weidevogelgebied	750	500	Kwartelkoning, Veldleeuwerik, Watersnip, Grutto
moerasgebieden, natte ruigten	600	400	Roerdomp, Snor, Porseleinhoen, Grote karekiet

Daarbij kunnen we in het gebied ten noorden van de N35 van Regge t/m Wierdense Veld de volgende indeling maken qua 'gevoelig' en 'overig':

Gevoelig: Reggedal, landgoed Eversberg, bufferzone Wierdense Veld, Wierdense Veld, Notterveld. (Betreft NNN- of Natura2000-gebieden)
Overig: Groene corridor tussen landgoed Eversberg en Wierdense Veld

Volgens figuur 14 van het akoestisch rapport liggen de 42dB(A) en 47dB(A) contouren op ongeveer de volgende geschatte afstanden van de N35:

42dB(A) -> op ongeveer 300 tot 500 meter vanaf de N35

47dB(A) -> op ongeveer 150 tot 350 meter vanaf de N35

Wanneer we uitgaan van de vuistregel van de commissie kunnen we concluderen dat voor het overgrote deel van het gebied de verstoring van vogels veel verder reikt dan in het deelrapport Natuur verondersteld wordt. Dat is een uitermate storende fout en dient ons inziens aangepast te worden! Hier zijn tevens aanvullende mitigerende maatregelen noodzakelijk!

42/47 dB(A)-contouren is geen goede basis. Commissie MER gaat uit van effectafstanden!

Deelrapport Natuur: externe werking: verstoring door geluid, trilling, licht en beweging (pag 89)
'Er is samenvattend met zekerheid geen sprake van een significante toename van verstoring door licht, geluid en beweging. ... Daarom is er samenvattend door de aanleg- en gebruiksfase geen sprake van een wezenlijke aantasting van het NNN en ontbreekt de noodzaak voor aanvullende mitigerende of compenserende maatregelen.'

Commentaar: Dit is de eindconclusie die in het Deelrapport Natuur wordt getrokken inzake de verstoring door geluid, trilling, licht en beweging. Een zeer belangrijk onderwerp voor het gebied tussen Regge en Wierdense Veld. Gezien de bovenstaande citaten uit het Deelrapport Natuur en ons commentaar kan met goed fatsoen toch niet 'met zekerheid' de conclusie worden getrokken dat er geen sprake is van significante toename van de verstoring door licht, geluid en beweging waardoor geen aanvullende maatregelen nodig zijn. Dit is een ernstige misrekening, niet objectief en zet de lezer/belanghebbende op het verkeerde been.

Lezer/belanghebbende op het verkeerde been gezet

Deelrapport Landschap, Cultuurhistorie en Ruimtelijke kwaliteit en Vormgeving: huidige situatie per deelgebied (pag 27)

'Richting het oosten licht de weg tussen twee relatief lage aarden wallen en betonnen geluidscherm aan de zuidzijde. Aan de noordzijde stuit de blik op een bosrand.'

Commentaar: Deze 'bosrand' betreft het Landgoed Eversberg. Een Havezathe die reeds in 1382 wordt genoemd. Van groot belang vanuit natuur en cultuurhistorisch oogpunt!

Deelrapport Landschap, Cultuurhistorie en Ruimtelijke kwaliteit en Vormgeving: Bundeling met spoor (pag 43)

'Het is aan te bevelen de bundeling met het spoor zo lang mogelijk door te zetten. Het traject Wierden-Nijverdal krijgt hiermee een eigen identiteit als bundel met de spoorlijn. De bundeling zelf kan geaccentueerd worden door beplanting waarbij zicht op het omliggende landschap uitgangspunt zal moeten zijn.'

Commentaar: Volstrekt oneens dat het zicht op het omliggende landschap uitgangspunt moet zijn. Nogmaals, het doel is Bereikbaarheid en Verkeersveiligheid. Vervolgens moet de weg zo goed mogelijk landschappelijk worden ingepast voor de omwonenden. De omwonenden hebben in de zogenaamde inspraaksessies luid en duidelijk aangegeven dat ze de weg niet willen zien. Ze willen dichte schermen. Dat moet het uitgangspunt zijn!

Deelrapport Landschap, Cultuurhistorie en Ruimtelijke kwaliteit en Vormgeving: Landschappelijke aansluiting op omgeving (pag 50)

'De leefbaarheid en het woongenot in Nijverdal worden behouden.'

Commentaar: Volstrekt oneens. Dit komt over als 'verkooppraat'. De leefbaarheid gaat door een 4-baans autoweg dwars door het dorp zonder aanvullende maatregelen fors achteruit.

Deelrapport Landschap, Cultuurhistorie en Ruimtelijke kwaliteit en Vormgeving: historische geografie (pag 68)

'De landgoederen behoren tot de waardevolle gebieden, zij geven uiting aan de ontwikkelingsgeschiedenis vanuit een bepaalde tijdgeest. Zij worden niet in ruimte aangetast door de nieuwe weg. Wel heeft de weg effect op de beleving van de landgoederen door het grotere ruimtebeslag en de toenemende drukte van verkeer. Door de landschappelijke inpassing wordt het effect en de beleving ervan wel minder groot. In totaal blijft de score negatief.'

Commentaar: Landgoed Eversberg is het landgoed dat het dichtst (direkt) tegen de N35 aan ligt en zal daarom als landgoed de invloed van de weg het sterkst ervaren. In dit citaat wordt gesproken over landschappelijke inpassing. Daar is bij landgoed Eversberg volstrekt geen sprake van. Vanaf landgoed Eversberg is er vrij zicht op de N35 en het geluid heeft vrij spel! Let wel: het landgoed ligt hoger in het landschap. Het kleine geluidsscherm van 2 meter dat een beperkt deel langs het landgoed loopt heeft qua landschappelijke inpassing en geluid geen effect!

Deelrapport Landschap, Cultuurhistorie en Ruimtelijke kwaliteit en Vormgeving: historische patronen/lijnen (pag 68)

'Het tracé van de N35 kruist een aantal historische wegen, te weten de Westerveenweg, Dwarsdijk, Vossenbosweg, Nijverdalsestraat en Stegeboersweg.'

Commentaar: De Eversbergweg is eveneens een historische weg. Waarom wordt deze hier niet genoemd?

Deelrapport Landschap, Cultuurhistorie en Ruimtelijke kwaliteit en Vormgeving: verandering landschapskarakteristiek (pag 69)

'Het tracé van de N35 doorsnijdt diverse landschappen. Ten opzichte van de referentiesituatie ontstaat er een negatief effect als er een sterk verhoogde ligging komt, waardoor relaties en uitzichten over en weer afgesneden worden en / of er een ongelijkvloerse aansluiting komt met veel ruimteslag. Dit treedt op een drietal plaatsen op.

- De overkruising Baron van Sternbachlaan;

- De aansluiting Burg H. Boersingel;

- De aansluiting Wierden-West en het tracé daarnaar toe vanuit het westen.

Door de aankleding van de aansluitingen met beplanting die bij de omgeving past worden de aansluitingen landschappelijk ingepast. Dit verzachten het effect van de hoge taluds. Er ontstaat daardoor ook plaatselijk meer uitzicht op de omgeving, wat als een nieuwe waarde gezien kan worden.'

Commentaar: Bij de overkruising Baron van Sternbachlaan is aan noordzijde helemaal geen beplanting voorzien. Landschappelijke inpassing aan noordzijde is nihil.

En het zicht op de omgeving is geen meerwaarde; dat is de omwonenden juist een doorn in het oog. We willen de weg niet zien. Verder vergroot de zichtbaarheid de sociale onveiligheid waar het bijvoorbeeld gaat om snelwegcriminelen.

Deelrapport Landschap, Cultuurhistorie en Ruimtelijke kwaliteit en Vormgeving: verandering RK&V, belevingswaarde (pag 70)

'De verhoogde ligging biedt de weggebruiker meer uitzicht op de omgeving. Dit wordt deels ingeperkt door hogere of nieuwe geluidwerende voorzieningen. Waar gewenst zijn deze echter transparant vormgegeven. De barrièrewerking van de weg bij een verhoogde ligging wordt verzacht door de landschappelijke inpassing, die specifiek aansluit op de omgeving.' In totaal wordt dit effect neutraal beoordeeld

Commentaar: Meermalen wordt het zicht vanaf de weg op de omgeving als meerwaarde aangedragen. Dat is de omgekeerde wereld. Het doel van de weg volgens Rijkswaterstaat is doorstroming/bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Dan kan het niet zo zijn dat zicht voor de weggebruiker op de omgeving als meerwaarde wordt aangemerkt wat het negatieve effect van omwonenden zou compenseren! Ronduit stuitend! Komt bij dat in ons gebied ten noorden van de N35 helemaal niets gebeurt qua landschappelijke inpassing. We gaan er dik op achteruit; landschappelijke afbraak van zo'n mooi gebied!

Deelrapport Landschap, Cultuurhistorie en Ruimtelijke kwaliteit en Vormgeving: verandering RK&V, toekomstwaarde (pag 71)

'Het wegontwerp speelt in op de toekomstige verkeersstromen in de regio. Daarnaast voorziet zij vanuit waterberging in een duurzame oplossing.'

Beoordeling is 'groot positief effect'.

Commentaar: Toekomstwaarde qua verkeersstromen en waterberging zou kunnen zijn. Maar hier worden belangrijke negatieve aspecten qua toekomstwaarde eenvoudigheidshalve maar even vergeten. Wat gebeurt er met de recreatieve toekomstwaarde van het gebied? Die wordt, zonder adequate aanvullende maatregelen, volledig afgebroken. Ook de toekomstige gebruiksfuncties van het gebied worden ernstig aangetast door de aanwezigheid van een (verhoogde) 4-baans autoweg. Als deze OTB passeert gaan de toelaatbare geluidsniveaus omhoog. Vervolgens is de raad van de gemeente Hellendoorn verplicht om de bestemmingsplannen binnen een jaar hiermee in lijn te brengen. De macro economische ontwikkelingsmogelijkheden voor de toekomst gaan hiermee fors terug. Wat vindt de gemeente Hellendoorn hiervan? Staat de gemeente Hellendoorn garant voor eventuele claims?

Staat de gemeente Hellendoorn garant voor eventuele claims?

Bovenstaande citaten en commentaren tonen overduidelijk aan dat er, zeker in het gebied ten noorden van de N35, geen aanvullende landschappelijke maatregelen worden getroffen terwijl die gezien de grote waarden in het gebied absoluut noodzakelijk zijn. Dit wordt visueel bevestigd in de bijlagen 1.2, 1.3 en 1.4 van het Deelrapport landschap!

Rijkswaterstaat geeft dit in bedekte termen ook gewoon toe. De snelle lezer leest hier snel overheen, maar volgende zinsnede op pagina 15 van de MER is cruciaal:

'Optimalisaties zijn alleen meegenomen als ze aansluiten op de projectdoelstelling (dat zijn: verkeer en verkeersveiligheid) en passen binnen de financiële kaders.'

Leefbaarheid van de omgeving is voor Rijkswaterstaat blijkbaar geen thema. Dit is voor omwonenden in het gebied onaanvaardbaar. Wij willen aanvullende maatregelen!



5.4 Effecten Combiplan meenemen in effecten N35 Nijverdal - Wierden

De N35 Nijverdal-Wierden is onderdeel van het totale project N35 dat bekend staat als de Marsroute N35 Zwolle-Wierden. Naast onderhavig project maakt daar ook het reeds uitgevoerde project Combiplan onderdeel van uit. Dit project is in augustus 2015 opgeleverd en in gebruik genomen.

Combiplan + N35 Nijverdal - Wierden = 1 project!

Het combiplan is vooral bekend vanwege de combitunnel N35/spoor die in hartje Nijverdal is aangelegd. Maar de aanpassingen van het aansluitende wegennet hoorde daar natuurlijk ook bij. En die aanpassingen van het aansluitende wegennet heeft een link met het onderhavige project N35 Nijverdal – Wierden. Als onderdeel van het combiplan is de N35 tussen Burg. H. Boersingel en de combitunnel namelijk al in noordelijke richting, parallel aan het spoor, verlegd. Dit wordt bevestigd in de Toelichting op het OTB/MER pag 21. Dit wegdeel krijgt vervolgens met het plan N35 Nijverdal-Wierden de aanpassingen die tijdens de voorbereiding en uitvoering van het combiplan al bekend waren, namelijk van 1 naar 2 rijstroken per rijrichting en ongelijkvloerse aansluitingen bij de Baron van Sternbachlaan en Burg. H. Boersingel. Feitelijk is er voor dit wegdeel sprake van 1 project die enkel vanwege ontbreken van budget ten tijde van het combiplan niet direct is meegenomen. En uitgaande dat het feitelijk 1 project is hoort bij de beoordeling van de effecten van het project binnen de OTB/MER als referentiesituatie niet de huidige situatie worden afgezet tegen de situatie na oplevering project maar de situatie zoals deze was voor aanvang van het combiplan. Daarbij lag de N35 op de oude plek die nog dwars door Nijverdal liep.

Het combiplan heeft daarbij zeker gezorgd voor een betere doorstroming van het verkeer en een verbeterde verkeersveiligheid. Ook de leefbaarheid van de kern Nijverdal is aanzienlijk verbeterd. Echter, het combiplan heeft ook negatieve effecten gehad voor met name het gebied waar we nu over spreken. Het gebied ten noorden van de N35 van Regge tot en met Wierdense Veld. De N35 is dicht op dit gebied komen te liggen waardoor met name verstoring door geluid, licht en beweging al sterk is toegenomen. Daarnaast hebben de huizen aan de Wierdensestraat een autoweg achter in de tuin gekregen. In de huidige OTB/MER tellen deze negatieve effecten niet meer mee. Dat heeft iets van een salami-tactiek. Waarschijnlijk niet bewust maar het speelt wel degelijk. Daarom willen wij dat bij de beoordeling van de effecten op dit gebied ten noorden van de N35 de effecten vanuit het combiplan meegewogen worden!



NB: Volgens art 3 van het OTB wordt de aanleg van het ecoduct als onderdeel gepresenteerd van het project N35 Nijverdal-Wierden. Tevens wordt het ecoduct in art 11 van het OTB gepresenteerd als één van de natuurmaatregelen. In het project MER wordt dit nogmaals bevestigd, volgens onderstaand citaat:

Project MER (pag 66)

Het ecoduct is zowel integraal onderdeel van het plan als een mitigerende maatregel voor het plan. In de effectbeoordeling in het MER is het ecoduct volledig als mitigerende maatregel voor het plan beoordeeld, waarmee inzichtelijk wordt wat de effecten met en zonder het ecoduct zijn. Met name de aanleg van het ecoduct zorgt verder voor een verbinding op landschapsschaal tussen het Wierdense Veld en Notterveld, waarbij zowel de versnippering door de nieuwe N35 wordt gemitigeerd als de versnippering door de bestaande weg en spoor. Daarom is het project inclusief deze maatregel positief beoordeeld (+) voor zowel het opheffen van versnippering binnen het NNN als voor alle faunagroepen.

Op zich vinden wij de aanleg van het ecoduct natuurlijk prima. Wel willen we opmerken dat het ecoduct feitelijk een project is dat los staat van het project N35 Nijverdal-Wierden. Het wordt uit een ander potje gefinancierd en het ecoduct was ook aangelegd zonder het project N35 Nijverdal-Wierden. Dat het qua uitvoering wel gezamenlijk wordt uitgevoerd begrijpen wij maar dat de positieve effecten van het ecoduct op de natuurwaarden als een positief effect van het project N35 Nijverdal-Wierden wordt opgevoerd is niet terecht. Temeer daar de negatieve effecten van het combiplan niet worden meegenomen!



5.5 Burgerparticipatie en inspraak

Bij grote infrastructurele werken, zoals het project N35, is het belangrijk dat omwonenden/belanghebbenden inspraak hebben in het hele proces van plan tot uitvoering.

Rijkswaterstaat heeft zich daarbij te houden aan de tracéwetprocedure. Er worden allerlei momenten voor inspraak en advies gepland, er kunnen zienswijzes worden ingediend en tot slot kunnen belanghebbenden nog in beroep bij de Raad van State.

Sinds de start van het project in 2011 zijn eerst de Noord/Zuid-varianten uitgewerkt en beoordeeld.

Uitgaande van de Toelichting par. 1.2 hebben aan Wierdense kant de bewoners ruimschoots inspraak gehad bij de totstandkoming van de uiteindelijk gekozen noordvariant en het verdere ontwerp daarvan. Een prima zaak.

Bij de totstandkoming van het ontwerp aan Nijverdalse zijde heeft met name de Gemeente Hellendoorn zich sterk gemaakt voor ongelijkvloerse kruisingen op haar grondgebied. Die zijn inmiddels opgenomen in het ontwerp.

Ook de bewoners rond het tracé van Reggedal t/m Wierdense Veld hebben van zich laten horen en hebben de belangrijke thema's geluid, natuur en landschappelijke inpassing helder en duidelijk verwoord. Als we echter alle negatieve kritiekpunten die in dit hoofdstuk de revue zijn gepasseerd nogmaals lezen dan kunnen we concluderen dat met veel van deze kritiekpunten tot op heden niets is gedaan.

Verder merken we in dit kader het volgende op. De werkgroep heeft van meerdere omwonenden inmiddels concepten mogen inzien van de persoonlijke zienswijzes die zij gaan indienen. Daar komt ten aanzien van participatie en inspraak de perceptie van bewoners uit naar voren dat men niet gehoord wordt en dat men niet correct behandeld wordt. In de persoonlijke zienswijzes komen aspecten aan de orde als:

- Onzorgvuldig handelen
- Ten onrechte niet/onvoldoende geïnformeerd
- Uitgesloten worden van participatie op oneigenlijke gronden
- Individuele belangen worden terzijde geschoven

Het wekt de indruk dat Rijkswaterstaat, als opdrachtgever van grote infrastructurele werken, het lastig vindt om met lokale, soms individuele belangen om te gaan.



Richting definitief tracébesluit heeft Rijkswaterstaat daar nog een wereld te winnen!

6. ALTERNATIEF ONTWERP

Het is niet ons doel enkel kritiek te spuien. Wij dragen ook een oplossing aan. In maart 2017 heeft de werkgroep Baron van Sternbachlaan een alternatief ontwerp uitgewerkt inzake het wegdeel van Regge t/m Wierdense Veld die voor een groot deel de negatieve effecten rond leefbaarheid wegnemen. Dit alternatief ontwerp bestaat uit 2 delen:

1. Een tunnel in plaats van een viaduct ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan.
2. Geluidsschermen van 4 meter hoog aan beide zijden van het tracé

6.1 De tunnel



Deel 1 van het alternatieve ontwerp betreft een tunnel in plaats van een viaduct ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan in combinatie met een rotonde waar de Baron van Sternbachlaan aansluit op de Wierdensestraat. Daarbij wordt de Baron van Sternbachlaan verdiept aangelegd zodat de N35 niet verhoogd aangelegd hoeft te worden maar op maaiveld blijft. Uit kosten oogpunt het fietspad waar mogelijk geïntegreerd in de tunnelbak van de auto's en de maximum snelheid in de tunnelbak zonodig teruggebracht tot 30 km/uur.

De verdiepte aanleg heeft meerdere voordelen:

- De geluidsniveaus dalen aan noordzijde en de verspreiding van het geluid zal afnemen. De hele omgeving profiteert hiervan waaronder de nabijgelegen woonwijken (Nijverdal Oost / Kruidenwijk).
- De barrierewerking van de N35 in het landschap is aanzienlijk minder.
- De N35 heeft een 'hobbel' minder. Rijdend op de weg is het wegbeeld daarmee rustiger.
- De N35 kan tijdens de bouw zijn functie behouden. Omleidingen zijn niet nodig. De ondernemers op het aanliggende industrieterrein 't Lochter zijn het daarmee eens.
- Een rotonde past veel beter in het complete wegbeeld van de Baron van Sternbachlaan. Deze laan heeft meerdere rotondes maar geen kruisingen met VRI.

- De doorstroming op de rotonde is beter dan met een kruising met VRI. De ondernemers op het aanliggende industrieterrein 't Lochter zijn het daarmee eens

Het alternatieve ontwerp is uitgewerkt in een Quick Scan maar blijkt duurder dan de 6,5 miljoen Euro welke gecalculeerd is voor het viaduct.

Als omwonenden willen we ons maximaal inspinnen om het alternatieve ontwerp te realiseren. Vandaar dat we zelf ook de nodige informatie omtrent uitvoerbaarheid en kosten ingewonnen hebben van ons alternatieve ontwerp. Deze informatie is namelijk grotendeels beschikbaar bij buurgemeente Rijssen-Holten die in 2014 een nagenoeg vergelijkbare tunnel heeft gerealiseerd in Rijssen. Deze informatie willen we hierbij graag met u delen.

Referentie-tunnel Veeneslagen Rijssen (Holterstraatweg voorheen R. Bosmastraat)

De afgelopen 10 jaar zijn in de belangrijke verkeersader 'De Reggesingel', die dwars door Rijssen loopt, drie auto-tunnels aangelegd en meerdere fietstunnels. De auto-tunnels hebben we op onderstaande kaart aangegeven als een oostelijke, midden en westelijke tunnel. Deze tunnels kruisen de Reggesingel en het spoor allemaal verdiept.



De projectkosten van de drie tunnels in Rijssen waren als volgt:

Oost tunnel:	€ 18.0 mln
Midden tunnel:	€ 13.5 mln
West tunnel:	€ 5.0 mln

De prijsverschillen zijn groot. Oost en midden zijn aanzienlijk duurder dan west. Dat is echter verklaarbaar. De oostelijke en midden tunnel zijn namelijk veel uitgebreidere projecten waarin ook de kosten zijn meegenomen van het omliggende wegennet en aanvullende infrastructuur.

De westelijke tunnel (genaamd Veeneslagen) is compacter en omhelst een onderdoorgang onder het spoor en de Reggesingel plus de aanleg van een rotonde en is daarmee nagenoeg vergelijkbaar met het alternatieve ontwerp van de omwonenden voor de onderdoorgang van de Baron van Sternbachlaan met de nieuwe autoweg N35 te Nijverdalen. Deze tunnel is dus het ideale referentieproject voor de Baron van Sternbachlaan; zowel qua bouw en uitvoering als de kosten.

Referentietunnel West: Veeneslagen

De Veeneslagen tunnel bestaat uit twee rijstroken voor de auto's, een vrij liggend fietspad van 3,5 meter met daarnaast een voetpad met een breedte van 1,3 meter. De doorrijbreedte is 16,4 meter, de doorrijhoogte is 4,2 meter. Het fietspad is 1,9 meter verhoogd aangelegd in de tunnel. Zie de onderstaande foto's. Diepte grondwater onder het maaiveld is 2,1 meter.



De tunnel is in 2014 opgeleverd en is gebouwd door ELJA Beton en Waterbouw uit Rijssen. Wij hebben gesproken met ELJA, tel.nr. 0548-539630. ELJA is genegen om nadere informatie te geven aan de gemeente/RWS als zijnde potentiële opdrachtgevers.

Prijsvergelijking tunnel Veeneslagen en Baron van Sternbachlaan

Prijs van de Veeneslagen tunnel staat in de jaarrekening 2014 van de gemeente Rijssen/Holten voor € 5.000.000,-. Zie bijgevoegde specificatie, projectnummer P0209.

Jaarrekening 2014									
projectnummer	omschrijving projectnummer	begroot t/m 2014	werkelijk t/m 2014	restant	planning uitvoering	toelichting	afsluiten	ja/nee	
D0210	Deftigheidsduurzaamheidsplan Tarnen	75.000	44.210	30.890	2013	2015		Neer	
D0220	Deftigheidsversterkingsplan	300.000	201.277	98.723	2013	2015	De uitvoering van dit project in het kader van het Deftigheidsplan loopt door in 2015.	Neer	
D0230	Deftigheidsversterkingsplan	359.400	150.480	208.920	2013	2015	Budgetplan worden nog aangepast in 2015.	Neer	
D0240	Deftigheidsversterkingsplan	32.000	9.276	22.724	2013	2015		Neer	
D0250	Deftigheidsversterkingsplan	25.000	0	25.000	2013	2015		Neer	
D0260	Deftigheidsversterkingsplan	20.000	38.828	-18.828	2013	2015		Neer	
D0270	Deftigheidsversterkingsplan	236.000	283	235.717	2013	2015		Neer	
D0280	Deftigheidsversterkingsplan	0	0	0	2013	2015		Neer	
D0290	Deftigheidsversterkingsplan	854.000	442.013	411.987	2013	2015		Neer	
D0300	Deftigheidsversterkingsplan	180.000	47.128	132.872	2013	2015		Neer	
D0310	Deftigheidsversterkingsplan	761.200	220.281	541.119	2013	2015		Neer	
D0320	Deftigheidsversterkingsplan	150.000	11.250	138.750	2013	2015		Neer	
D0330	Deftigheidsversterkingsplan	381.000	217.476	163.524	2013	2015		Neer	
D0340	Deftigheidsversterkingsplan	124.500	68.051	56.449	2013	2015		Neer	
D0350	Deftigheidsversterkingsplan	13.000	25.712	-12.712	2013	2015		Neer	
D0360	Deftigheidsversterkingsplan	83.500	85.428	-1.928	2013	2015		Neer	
D0370	Deftigheidsversterkingsplan	67.800	925	66.875	2013	2015		Neer	
D0380	Deftigheidsversterkingsplan	608.100	889.651	-281.551	2011	2014		Neer	
D0390	Deftigheidsversterkingsplan	1.480.000	1.408.991	71.009	2007	2014		Neer	
P0209	Tunnel Hout Boornstraat-Veeneslagen	4.994.100	5.024.488	-30.388	2010	2014		Neer	
P0210	Reconstructie Heerstraat/Hoepel	1.885.000	148.982	1.736.018	2012	2016		Neer	
P0211	2e fase binnenrij	75.000	70.860	4.140	2014	2015		Neer	
P0212	Recon. Entersaal-Oranjestraat	150.000		150.000	2014	2016		Neer	
P0238	Recon. Waaigang/Stationstr. rotonde	376.400	185.447	190.953	2011	2014		Neer	
P0239	Verb. Weg Dorpsstraat/Kalfstermarwede	629.000	69.000	560.000	2012	2015		Neer	
P0240	apl. vlie. Heerj. Holten ag.	111.200	1.111.118	-1.000.000	2014	2015		Neer	
P0241	NHVV Heren. Dorpsstraat/Oranjestraat	607.400	463.748	143.652	2012	2015		Neer	
P0242	NHVV Heren. Kalfstermarwede	1.363.900	584.228	779.672	2011	2014		Neer	
P0243	NHVV veldpaas Schelbuis	227.100	227.209	-109	2012	2014		Neer	
P0244	Landsch. Verbinding Hoherberg-Station	300.000	11.556	288.444	2014	2015		Neer	
P0245	GT PAN Deep	1.690.000	58.813	1.631.187	2012	2015		Neer	

Het budget voor het elementaire ontwerp van het viaduct Baron van Sternbachlaan en de N35 op een hoge wal bedraagt € 6.500.000,-.

Het kostenplaatje van de Antea quick scan van het omwonenden-alternatief ligt aanzienlijk boven dit budget. De vraag is nu waarom de quick scan zoveel duurder uitvalt dan de referentie tunnel Veeneslagen?

Daar zijn 3 verklaringen voor mogelijk:

1. Een calculatieverschil

Het bedrag van € 5.000.000,- voor de Veeneslagen tunnel betreft nacalculatorische (werkelijke) kosten. Het budget van € 6.500.000,- voor het elementaire ontwerp alsmede het hogere budget voor de Antea quick scan, betreffen voorcalulatorische (budget) kosten.

Het is mogelijk dat daar in meer of mindere mate appels en peren met elkaar worden vergeleken. In een voorcalculatie wordt veelal rekening gehouden met diverse opslagen die in de nacalculatie achteraf mee of tegen kunnen vallen. Denk aan risico-opslagen. In hoeverre dit calculatieverschil effect heeft op de getallen is niet bekend.

2. Een aanbestedingsverschil

De Veeneslagen tunnel is aanbesteed door de gemeente Rijssen.

Bij het elementaire ontwerp en de Antea quick scan is Rijkswaterstaat de aanbestedende partij. De projectkosten kunnen afwijken wanneer deze door een andere organisatie (gemeente versus Rijkswaterstaat) worden aanbesteed. Denk bijvoorbeeld aan overheadkosten. Ook hiervoor geldt dat het effect van dit aanbestedingsverschil niet bekend is.

Echter één onderdeel is wel bekend. Dat betreft de BTW op het project.

Als de gemeente i.p.v. Rijkswaterstaat het project aanbesteedt, dan is de BTW op het project aftrekbaar en leidt aldus tot 21% lagere kosten.

3. Ontwerpverschillen

Vanuit het bewonersoverleg met de wethouder en projectleider werd duidelijk dat er vanuit de analyse van het kostenplaatje van de quick scan, naast de BTW, een drietal grote kostenreducties te realiseren zijn t.a.v. het ontwerp:

- Fietspad niet in een aparte tunnel
- Werken met taluds in plaats van wanden
- Snelheid van 50km/h naar 30km/h

Deze drie kostenreducties zijn al verwerkt in de Veeneslagen tunnel waardoor de prijs aanzienlijk daalt tot € 5.000.000,-. Realisatie van de kostenreducties in het omwonenden alternatief zal ertoe leiden dat de kostprijs van dit alternatief ook fors zal dalen.

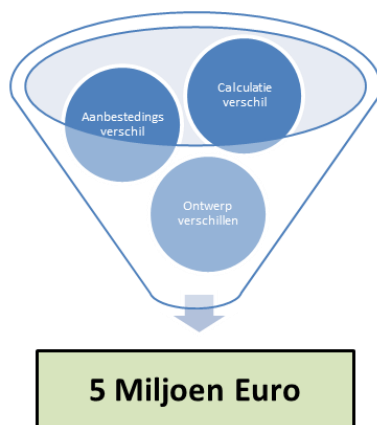
In de Antea-quick scan van het alternatieve bewonersontwerp is er van uitgegaan om de auto-rijbanen in een tunnel in het linker deel te realiseren en het fietspad in een aparte tunnel in het rechter deel. Dat is een kostbare oplossing. Realisatie van auto-rijbanen en fietspad in 1 tunnel is veel goedkoper.

kan de hellingshoek wat groter zijn. De helling lengte richting de Wierdense straat wordt met deze wijzigingen korter. Hiermee is de rotonde veel beter in te passen in de omgeving.

Door de verlaagde ligging zal de lichtoverlast ter hoogte van de rotonde voor een groot deel wegvallen. Met de juiste inpassing is de rotonde zelfs nauwelijks te zien vanuit de directe omgeving

Kosten samengevat:

- 1) Calculatie verschil**
 - Voorcalculatie RWS met risico opslagen
 - Nacalculatie (Werkelijke kosten)
- 2) Aanbesteding verschil**
 - Overhead RWS en gemeente is niet gelijk
 - 21% BTW bij gemeente aftrekbaar
- 3) Ontwerp verschillen**
 - Fietspad niet in een aparte tunnel
 - Werken met taluds in plaats van Wanden
 - Snelheid van 50 km/h naar 30 km/h



Na het uitfilteren van de verschillen ontstaat een kale aannemersprijs voor de Baron van Sternbachlaan tunnel die op hetzelfde niveau zal uitkomen als de tunnel in Rijssen, te weten € 5 miljoen. Deze € 5 miljoen dient wel geïndexeerd te worden van 2014 naar 2017.

Conclusie: Met bovenstaande kostenreducties is het alternatieve ontwerp een reëel alternatief!

Echte prijs viaduct variant

Voor het viaduct bij de Baron van Sternbachlaan is 6,5 miljoen Euro opgenomen maar er worden belangrijke kosten vergeten die in de omgeving ontstaan:

Waarde vermindering huizen:

We vragen hier om alle huizen in de buurt van het viaduct te laten taxeren door 3 onafhankelijke taxateurs op basis van de huidige situatie en de situatie nadat het project afgerond is, deze kosten meenemen in de viaduct variant.



Waarde vermindering Recreatie:

Onze gemeente staat bekend als toeristische en recreatieve gemeente. Hellendoorn actief ontdekken met een bezoek aan Avonturenpark Hellendoorn, een kanotocht over de Regge of een survival tocht door het bos: het is hier allemaal mogelijk. Bezig zijn is de beste manier om heel Hellendoorn te leren kennen.

Wij vragen om door een onafhankelijk bureau de "waarde vermindering recreatie" te laten vaststellen voor onze gemeente over een periode van 100 jaar en dit mee te nemen in de verhoogde viaduct variant.



Toekomstwaarde vermindering:

De toekomstige gebruiksfuncties van het gebied achter de spoorwal worden ernstig aangetast door de aanwezigheid van een verhoogde 4-baans autoweg. Geluidscontouren veranderen door het project. De macro economische ontwikkelingsmogelijkheden voor de toekomst gaan hiermee fors terug.

Dat willen we vooraf uitgezocht zien en opgenomen in de kosten van de viaduct variant. Deze extra verhogende kosten dienen **vooraf** bepaald te worden want dit beïnvloed de financiële afweging voor de keuze van een viaduct.



Waterhuishouding

Project MER: OTB-ontwerp (pag 4 en 5)

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.

Het voorgaande zorgt ervoor dat de N35 verhoogd over de Baron van Sternbachlaan (N347), Burgemeester H. Boersingel (N347), Nijverdalsestraat/ Haarkampsweg, 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).



Commentaar: Hier wordt gesteld dat verstoring van de waterhuishouding niet mag om verdroging in het Wierdense veld te voorkomen daarom moet de N35 verhoogd aangelegd worden op positie 1, 2, 5 en 6. De tunnels op positie 3 en 4 zijn vervolgens weer geen enkel probleem. Wij zijn het niet eens met deze analyse, analyse is onjuist.

6.2 Geluidsschermen

Deel 2 van het alternatieve ontwerp zijn geluidsschermen van 4 meter hoog van Regge t/m Wierdense Veld aan beide zijden van de weg, ondoorzichtig en aangevuld met gebiedseigen beplanting aan de buitenzijde, met uitzondering van het zuidelijke wegdeel ter hoogte van het industrieterrein om aldaar de gewenste zichtbaarheid te behouden. Dit zal een aantal grote bezwaren rond de nieuwe N35 aanzienlijk verzachten, te weten:

- Het geluidsniveau aan met name de noordzijde wordt aanvaardbaar. Mens en dier zal hier van profiteren. De natuur- en recreatieve waarden van het gebied blijven grotendeels intact.
- De visuele vervuiling door licht en beweging wordt weggenomen.
- De omgeving is niet/minder zichtbaar en toegankelijk vanaf de N35. Dit vergroot de sociale veiligheid uit oogpunt van 'snelweg-criminelen'.

7. FINANCIERING VAN HET PROJECT

De N35 is een rijksweg. Normaal gesproken betaald de eigenaar, in dit geval het Rijk, de kosten van het project. Bij de N35 Nijverdal-Wierden ligt dit anders. Een groot deel van de financiering neemt de Provincie en lokale partijen (Regio Twente en Gemeentes) voor haar rekening.

Financiering project N35 Wierden - Nijverdal		
	x € 1 mln	%
Rijk	50	41%
Provincie	59	48%
Regio Twente + Gemeentes	14	11%
Totaal	123	100%

Een goed Nederlands spreekwoord zegt: 'wie betaald, bepaald'.

Uit bovenstaande specificatie blijkt dat bijna 60% van het project wordt betaald door Provincie en Gemeentes! Dan is het ook reëel dat de Provincie en Gemeentes een belangrijke stem hebben omtrent de uitvoering van het project!

'Wie betaald, bepaald'

En de provincie en gemeente Hellendoorn is het met ons eens! Leefbaarheid heeft bij hen wel een belangrijke plaats waar het gaat om de opwaardering van de N35 tot autoweg.

8. PROVINCIALE EN GEMEENTELIJKE POLITIEK IS HET MET ONS EENS!

Het Rijk heeft de doelstelling voor het project N35 Nijverdal – Wierden als volgt geformuleerd:

Doel van de maatregelen zoals uitgewerkt in het project N35 Nijverdal - Wierden is het verbeteren van de verkeersveiligheid door het realiseren van een aaneengesloten uniform wegbeeld op de N35 met gescheiden rijbanen en het verbeteren van de bereikbaarheid.

Kortom twee thema's: verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Belangrijk maar niet voldoende. Het thema Leefbaarheid ontbreekt!

Leefbaarheid ontbreekt!

Op pagina 15 van de MER staat het volgende te lezen:

*'In het voorliggende Project-MER worden de effecten van het OTB-ontwerp beschreven. Het OTB-ontwerp is een nadere uitwerking van het Voorkeursalternatief en van dit ontwerp zijn de effecten in dit MER onderzocht. Effecten op de thema's verkeer en vervoer, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid, bodem, water, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie en ruimtelijke kwaliteit behoren tot het onderzoek. De thema's zijn daarbij weer onderverdeeld in aspecten die zijn afgeleid uit de plaatselijke waardevolle kenmerken, wet- en regelgeving en vigerend beleid. Dit is uitgewerkt in het beoordelingskader (paragraaf 4.1). Ook is onderzocht welke optimalisaties vanuit het oogpunt van natuur, milieu en/of ruimtelijke kwaliteit mogelijk dan wel verplicht zijn. **Optimalisaties zijn alleen meegenomen als ze aansluiten op de projectdoelstelling en passen binnen de financiële kaders.**'*

Met name de laatste zin is van belang. Leefbaarheid is dus geen thema voor Rijkswaterstaat. Zij beperkt zich bij het tegengaan van de negatieve effecten tot het wettelijk minimum en heeft alleen financieel doelmatige maatregelen genomen.

De provincie Overijssel en de Gemeente Hellendoorn denken daar echter bepaald anders over. De volgende beleidsstukken tonen dat overduidelijk aan:

8.1 Provincie Overijssel

Omgevingsvisie Provincie Overijssel (2017): zie Toelichting OTB/MER, pag 66

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."

Commentaar: Overijssel staat niet voor niets bekend als 'De tuin van Nederland'. Ruimtelijke kwaliteit ('wat voor mens, plant en dier belangrijk is') is verankerd in het provinciaal beleid.



Publicatie 8 januari 2016: Knelpunten in beeld

Uit deze notitie (zie bijlage 3) blijkt dat de Provincie naast Bereikbaarheid en Verkeersveiligheid ook Leefbaarheid als belangrijk thema benoemd. Leefbaarheid wordt daarbij uitgedrukt in 4 thema's, te weten:

1. Geluidsoverlast
2. Luchtkwaliteit
3. Leelijke elementen
4. Natuurgebieden

8.2 Gemeente Hellendoorn

Omgevingsvisie 2013

De omgevingsvisie van de Gemeente Hellendoorn uit 2013 benoemd 'rust en ruimte' als dé kernwaarden van de gemeente. De identiteit van de gemeente wordt als volgt omschreven:

'een gemeente met overweldigende natuur, waar de hoogte, de uitgestrekte heidevelden, de meanderende Regge en de grote bosgebieden tezamen een zeer aantrekkelijk gebied vormen om te wonen, te recreëren en te werken'.

Juist op deze kernwaarden en identiteit van de Gemeente wordt een forse aanslag gedaan als er geen aanvullende mitigerende maatregelen worden getroffen aan de noordzijde van de N35 tussen Reggedal en Wierdense Veld.

Dit wordt onderstreept door het citaat in de Toelichting bij het OTB/MER (pag 69), afkomstig uit de Omgevingsvisie van de gemeente Hellendoorn:

'De verstoring veroorzaakt door de N35 zal tot een minimum beperkt moeten worden voor het natuurlijke buitengebied.'

'Rust en ruimte' zijn de kernwaarden van de gemeente Hellendoorn!

Nota geluidsbeleid 2009

In deze nota heeft de Gemeente Hellendoorn voor diverse gebiedstypes, voorkeurswaardes en bovengrenswaardes vastgesteld qua geluidsniveau. Zoals we in par. 5.1.1 reeds hebben uiteengezet liggen de gemeentelijke voorkeurswaardes en bovengrenswaardes aanzienlijk lager dan die van Rijkswaterstaat. Dit leidt er toe dat de gemeentelijke voorkeurswaardes en bovengrenswaardes langs het gehele tracé ten noorden van de N35 van Reggedal t/m Wierdense Veld fors worden overschreden. De gemeentelijke voorkeurswaarde wordt daarbij zelfs met 18 dB overschreden; dat staat gelijk aan een geluidsintensiteit die 64x groter is.

Voorkeurswaarde geluid 64x overschreden!

Motie gemeenteraad nr 4, raadsvergadering 12 december 2017

Tijdens de raadsvergadering van 12 december is een motie in stemming gebracht aangaande het alternatieve ontwerp van de werkgroep Baron van Sternbachlaan. Daarin geeft de raad aan van mening te zijn dat het alternatieve ontwerp van omwonenden flink bijdraagt aan het verminderen van de negatieve effecten, van de uitbouw van de N35 tot autoweg, op de leefbaarheid rond het tracé en op de kernwaarden en identiteit van de gemeente Hellendoorn en tevens zorgt voor een rustiger beeld van de weg.

Vervolgens vraagt de Raad aan het College een zienswijze in te dienen conform het alternatieve ontwerp van de werkgroep Baron van Sternbachlaan waarbij de Baron van Sternbachlaan geheel verdiept wordt aangelegd en dat er voldoende geluidsmaatregelen worden getroffen volgens de gemeentelijke geluidsnormen.

Deze motie is unaniem aangenomen! De motie is als bijlage 4 bijgevoegd.

Motie Raad gemeente Hellendoorn unaniem aangenomen!

9. AANVULLENDE OPTIES

Naast ons alternatieve ontwerp hebben we nog meer ideeën rond het project N35 Nijverdal – Wierden die we graag voorleggen en beoordeeld zien worden.

9.1. Toepassing van zonnepanelen

Op internet komen we onderstaande berichten tegen.

Volledig energieneutraal in 2030, dat is de doelstelling die de minister Rijkswaterstaat heeft opgelegd. Een uitdaging? Niet volgens Rik Jonker, coördinator zonne-energie bij Rijkswaterstaat: 'Er zijn zo veel kansen te benutten. Als we per direct beginnen, dan zijn we in 2023 klaar.'

Directeur-generaal van Rijkswaterstaat, Jan Hendrik Dronkers: "De Green Deal Duurzaam GWW 2.0 zal een geweldige impuls geven aan de verduurzaming van alle spoor-, grond-, water- en wegenbouwprojecten. Onze sector heeft een grote carbon footprint, en Rijkswaterstaat draagt daar, als grote opdrachtgever, aan bij. Deze Green Deal is een springplank naar duurzaamheid als "business as usual"."



Het project N35 Nijverdal-Wierden past hier perfect in. Aan noordzijde van de weg is ruimte beschikbaar voor zonnepanelen. En de weg loopt Oost-West waarmee de zonnepanelen ideaal op het zuiden gericht kunnen worden voor maximaal rendement.

Zonnepanelen integreren in de geluidsschermen

Daarbij stellen we voor om de zonnepanelen te integreren in de geluidsschermen die in onze ogen langs het tracé moeten komen. Dit past bij bovenstaande doelstelling van de minister en het bevestigt de identiteit van Hellendoorn als groene gemeente. Een win-win-situatie.

9.2. Fietssnelweg F35 met brug over Baron van Sternbachlaan



De fietssnelweg F35 loopt door het gebied ten noorden van de N35. Door het Reggedal, langs landgoed Eversberg, over de Kruidenlaan, over de rotonde met de Baron van Sternbachlaan, over de Veenweg en vervolgens over het Bolderpad richting Wierden.

Met name de kruising van de fietssnelweg F35 met de Baron van Sternbachlaan ter hoogte van de rotonde is bijzonder onveilig. Vergelijkbaar met de situatie even verderop bij de Helmkruidlaan, waar regelmatig ongelukken met fietsers plaatsvinden.

Het alternatieve ontwerp van de werkgroep kan dit onveilige verkeerspunt oplossen. Als de Baron van Sternbachlaan verdiept wordt aangelegd bestaat namelijk de mogelijkheid de fietssnelweg vanaf de Kruidenlaan langs de zuidzijde van de Baron van Sternbachlaan en middels een eenvoudige brug over de Baron van Sternbachlaan te leiden parallel ter hoogte van het spoor en vervolgens aan te sluiten op de Veenweg.

Alternatief ontwerp is oplossing voor onveilige overstek fietsers

Dit sluit precies aan bij de Toelichting op de OTB/MER pagina 14. Daarin staat vermeld:

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.

Wederom een win-win-situatie

10. DOEL: WAT WIL DE WERKGROEP

Daar kunnen we kort in zijn:

1. Wij willen een tunnel in plaats van een viaduct ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan in combinatie met een rotonde ter hoogte van de aansluiting van de Baron van Sternbachlaan met de Wierdense straat. De Baron van Sternbachlaan wordt daarbij verdiept aangelegd en de N35 blijft op maaiveld-niveau.

Eén en ander zoals verder uitgewerkt in paragraaf 6.1 van deze zienswijze.

2. Wij willen geluidsschermen van 4 meter hoog aan beide zijden en over de gehele lengte van het tracé van Reggedal t/m Wierdense Veld. Daarbij maken we een uitzondering voor het tracé gedeelte aan de zuidzijde ter hoogte van het industrieterrein. In verband met zichtbaarheid van het industrieterrein zijn hier juist geen geluidsschermen gewenst.

Eén en ander zoals verder uitgewerkt in paragraaf 6.2 van deze zienswijze.

Deze wijzigingen willen wij doorgevoerd zien worden op het OTB/MER-ontwerp.

Doel: Leefbaarheid
Autoweg door een dorp

Dit wil de werkgroep!

- **N35 op maaiveld niveau**
 - Geluidsoverlast neemt af
 - Uitlaatgassen / Fijnstof nemen af
 - Verkeer stroomt door
 - Geen overlast koplampen
 - N35 in functie tijdens aanleg
 - Geen barrièrewerking
- **Geluidsschermen**
 - Over de volle lengte
 - Afscherming spoor meenemen
 - Buitenzijde in een groene zetting
 - Vluchtdeuren op juiste plaats

Leefbaarheid staat voorop

11. SAMENVATTING EN EINDCONCLUSIE

Proces vanaf voorlichtingsbijeenkomst 30 maart jl. in het Anker

Voor u ligt de zienswijze van de werkgroep Baron van Sternbachlaan inzake project N35 Nijverdal-Wierden. Daarmee komt (voorlopig) een einde aan een intensief proces van ruim 9 maanden dat begon op 30 maart jl. met de presentatie van een tussentijds ontwerp door Rijkswaterstaat in het Anker te Wierden.

Als werkgroep hebben we daar ons alternatieve ontwerp gepresenteerd aangaande de kruising met de Baron van Sternbachlaan en het verdere tracé van Reggedal t/m Wierdense Veld.

Sindsdien hebben we contacten gelegd met de verantwoordelijk wethouder, ambtenaren en alle individuele raadsfracties van de gemeente Hellendoorn, met natuurorganisaties Landschap Overijssel, IVN en Milieuraad, met lokale ondernemersorganisaties 't Lochter en natuurlijk met wijkverenigingen en omwonenden. Wij hebben allen geïnformeerd over onze bezwaren rond het voorgestelde ontwerp en vervolgens ons alternatieve ontwerp gepresenteerd en toegelicht. Dat heeft geleid tot een breed maatschappelijk draagvlak voor dit alternatieve ontwerp. Dit komt o.a. tot uitdrukking in een motie aangaande het alternatieve ontwerp, ingediend door nagenoeg de gehele raad van de Gemeente Hellendoorn tijdens de raadsvergadering van 12 december jl., die unaniem is aangenomen. U vindt deze motie als bijlage 4 bij deze zienswijze.

Het OTB/MER

Vervolgens heeft de minister op 22 november jl. het OntwerpTracéBesluit (OTB) ondertekend waarna op 1 december de zienswijze periode is gaan lopen waarbij ook alle stukken die betrekking hebben op de OTB, waaronder de MER publiek zijn gemaakt. Belanghebbenden hebben tot 11 januari as. de tijd om een zienswijze in te dienen. Gezien het korte tijdsbestek en de stapel documenten die Rijkswaterstaat heeft opgesteld en de soms zeer complexe materie (o.a. geluid), een flinke kluit en feitelijk haast ondoenlijk voor de gemiddelde belanghebbende. Om de materie toch inzichtelijk te krijgen voor omwonenden en andere belanghebbenden heeft de werkgroep getracht de kern van de documenten van Rijkswaterstaat welke van belang zijn voor het gebied tussen Reggedal en Wierdense Veld in gewoon Nederlands te vertalen en samen te vatten in één document. Dat document ligt voor u. Naast zienswijze van de werkgroep Baron van Sternbachlaan is dit document dus ook bedoeld als informatie- en communicatiemiddel richting bewoners/belanghebbenden in dit gebied.

NB: Wij merken op dat de stapel documenten voor de werkgroep ook een uitdaging was en dat er daardoor mogelijk onjuistheden in deze zienswijze staan. Mocht dat zo zijn dan horen we dat graag. Mochten uw persoonlijke belangen door het project geschaad worden en u wilt een eigen zienswijze indienen, dan adviseren we u ook zelf de betreffende documenten van Rijkswaterstaat te beoordelen.

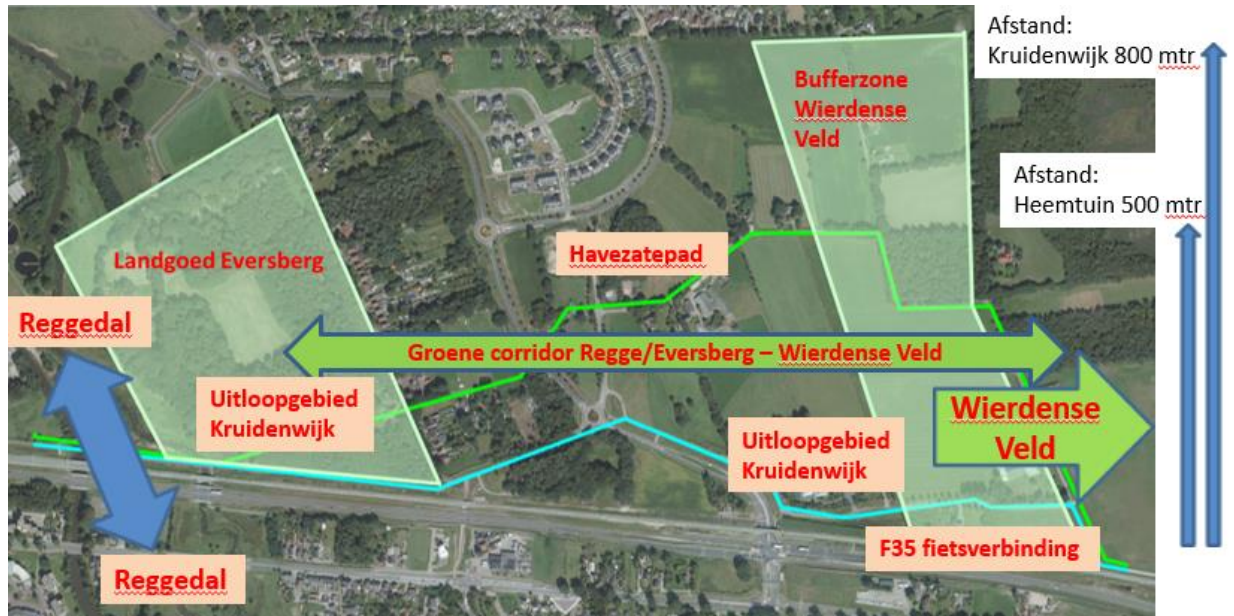
Alvorens we de zienswijze gaan samenvatten en conclusies gaan trekken geven we eerst een schets van het gebied waar Rijkswaterstaat een 4 baans autoweg door gaat aanleggen. Om de noodzakelijke aanvullende maatregelen namelijk goed te kunnen duiden is het belangrijk een goed beeld te hebben van het gebied. Deze schets van het gebied is weergegeven in hoofdstuk 3 van deze zienswijze en wordt hier op de komende pagina's 50 t/m 55 herhaald. De samenvatting en eindconclusie wordt vervolgd vanaf pagina 56.

Gebiedsbeschrijving

Deze zienswijze gaat in op het wegvak aan de Nijverdalse zijde, van Regge t/m Wierdense Veld van km 34.650 t/m 38.000. Dit is een belangrijk binnenstedelijk gebied. Aan de noordzijde is de natuur- en landschappelijke waarde hoog en vinden we op beperkte afstand woonwijk Kruidenwijk. Aan de zuidzijde liggen meerdere woonwijken in een groene omgeving.

Komend vanuit de richting Nijverdal naar het oosten passeren we achtereenvolgens onderstaande landschappen en woonwijken aan noordzijde en zuidzijde van het tracé.

Noordzijde



Km 34.650 – 34.950:



ijsvogel

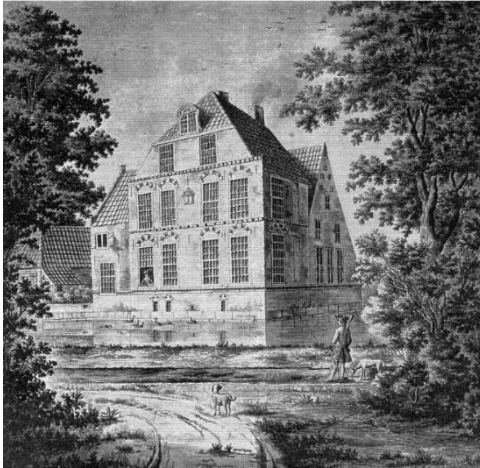
Reggedal. Hierin is de laatste jaren veel geïnvesteerd t.b.v. waterberging en natuur (project Groene Mal fase 3). Inmiddels uitgegroeid tot een belangrijke natuur- en recreatieve waarde binnen de gemeente Hellendoorn. Onderdeel van het Natuur Netwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofd Structuur/EHS).



Km 34.950 – 35.250: **Landgoed Eversberg**, eigendom van Landschap Overijssel en onderdeel van het Natuur Netwerk Nederland. Landschap Overijssel heeft het landgoed onlangs in oude luister hersteld (Zie bijlage 1).

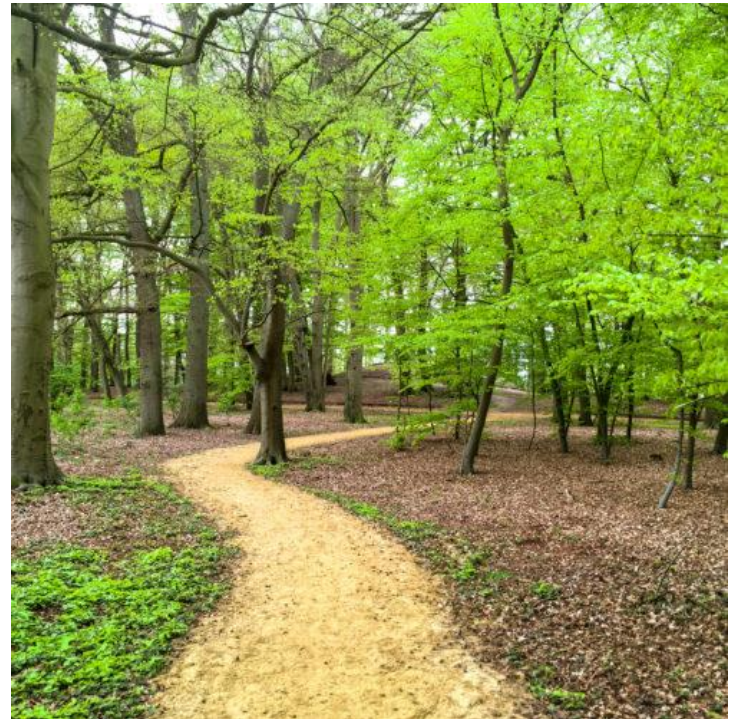


Eversberg



Oorspronkelijke Havezate Eversberg

Eversberg



Km 35.250 – 35.250: Historische weg '**Eversbergsweg**'



Km 35.250 – 36.000:

Binnenstedelijke groene long rond de Eversbergweg/Schanshekweg /Veenweg, fungerend als groene corridor tussen de natuurgebieden Landgoed Eversberg en het Wierdense Veld en belangrijk recreatiegebied voor nabijliggende woonwijk De Kruidenwijk. Met op km 35.750 de kruising met Baron van Sternbachlaan.



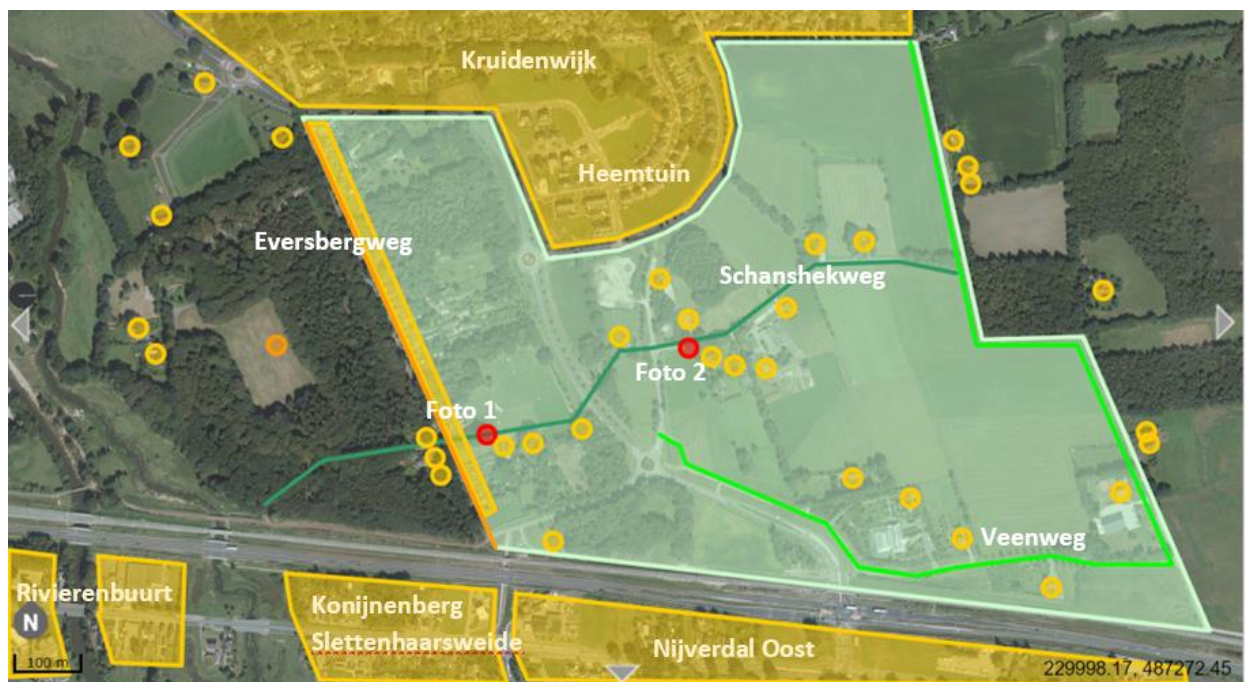
Laatvlieger

Foto 2

Foto1



Binnenstedelijke groene long



Km 36.000 – 36.300:

Bufferzone Wierdense Veld. Maakt qua beleving integraal onderdeel uit van bovenvermelde 'binnenstedelijke groene long'. Aangemerkt als 'extensiveringsgebied' en onderdeel van het 'uitwerkingsgebied ontwikkelopgave Natura 2000'.

Km 36.300 – 38.000:

Wierdense Veld. NNN- en Natura-2000 gebied. Wordt met toekomstig ecoduct verbonden met het Notterveld aan de overzijde van de N35.



Roodborsttapuit



Kraanvogels

Zuidzijde:



Km 34.650 – 34.950: Reggedal



Km 34.950 – 35.250: Woonwijken Konijnenberg, Slettenhaarsweide, erven Boomcate/'t Lochter en landgoed Boomcate.



Km 35.250 – 35.250: Historische weg 'Eversbergsweg/Boomcateweg'



Boomcateweg

Eversbergweg op de kaart van 1849

Km 35.250 – 36.300: Woonwijk Nijverdal-Oost, met op km 35.750 de kruising met de Baron van Sternbachlaan.



Km 36.300 – 37.200: Bestaand bedrijventerrein 't Lochter

Km 37.200 – 37.200: Burg. H. Boersingel

Km 37.200 – 37.600: Uitbreidingsgebied bedrijventerrein 't Lochter



Km 37.600 – 38.000: Notterveld, onderdeel van het Natuur Netwerk Nederland. Wordt met toekomstig ecoduct verbonden met het Wierdense Veld aan de overzijde van de N35.



- *vervolg samenvatting en eindconclusie* -

De zienswijze van de werkgroep Baron van Sternbachlaan kan als volgt worden samengevat.

Doel Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat is helder in zijn doelen inzake het project N35. Dat zijn er twee:



- Doorstroming/bereikbaarheid
- Verkeersveiligheid.

Als werkgroep zijn we het volledig eens met deze twee doelen. De doorstroming en verkeersveiligheid is op diverse delen van het traject N35 van Zwolle tot Wierden een probleem. Goed dat daarop actie wordt ondernomen.

Kritiekpunten

Maar als werkgroep zijn we het in belangrijke mate oneens over de wijze waarop wordt omgegaan met de negatieve effecten van deze 4 baans autoweg die door onze dorpskom wordt gelegd. De aanvullende maatregelen die Rijkswaterstaat in de OTB/MER voorstelt om de negatieve effecten te verzachten of te compenseren zijn in de ogen van de werkgroep - en met haar de lokale politiek, belangenorganisaties en omwonenden - volstrekt onvoldoende. Dit gaat zwaar ten koste van de leefbaarheid in het gebied en de aanwezige recreatieve, natuur- en landschapswaarden.

Dat er onvoldoende aanvullende maatregelen worden voorgesteld door Rijkswaterstaat komt mede door het feit dat er aantoonbare onjuistheden, onvolkomenheden en onzekerheden in de diverse onderzoeken en rapportages zijn geconstateerd. Waren deze aspecten wel juist beoordeeld dan had dit ongetwijfeld tot extra aanvullende maatregelen geleid.

Inzake het wegvak Reggedal t/m Wierdense Veld hebben wij met name kritiek op de volgende aspecten:

→ Geluid

De belangrijkste geluidreducerende maatregelen die Rijkswaterstaat hier voorstelt zijn geluidreducerend asfalt over het hele tracé en geluidschermen van 3 tot 4 meter hoog aan de zuidzijde. Op zich zijn dit goede maatregelen die wij toejuichen. Alleen zijn deze maatregelen lang niet voldoende.

De belangrijkste negatieve punten inzake geluid zijn:

- De N35 komt op een groot deel van het tracé op hoogte te liggen door het viaduct bij de Baron van Sternbachlaan. Dat zorgt voor weidse verspreiding van geluidsoverlast aan beide zijden van de weg.
- Rijkswaterstaat gaat bij haar berekeningen uit van voorkeurs- en bovengrenswaarden qua geluidsintensiteit die vele malen hoger liggen die van de Gemeente Hellendoorn. Aan zuidzijde zal de geluidsintensiteit straks 2x harder zijn dan de voorkeurswaarde van de gemeente. Aan de noordzijde komen nauwelijks schermen waardoor hier de geluidsintensiteit, schrik niet, 64x harder zal zijn dan de voorkeurswaarde van de gemeente Hellendoorn. Onacceptabel!
- Rijkswaterstaat maakt bij haar berekeningen gebruik van modellen. Zij baseert zich dus niet op werkelijke geluidsmetingen in het veld. Geluid is heel grillig en alle parameters die invloed hebben kunnen nooit in een model worden gevangen. Dit leidt tot onzekerheid

qua uiteindelijke geluidsbeleving. Vele voorbeelden op het internet tonen ook aan dat het vaak voorkomt dat de beleving van het geluid nadat wegen zijn gerealiseerd een andere is dan vooraf op basis van de modellen van Rijkswaterstaat mocht worden verwacht. Deze onzekerheid wordt afgewenteld op de omwonenden.

→ Natuur – beschermde vleermuizen en vogels

Het Deelrapport Natuur laat diverse hiaten zien ten aanzien van beschermde diersoorten en de effecten van de N35 op deze soorten.

Vleermuizen

Rijkswaterstaat heeft beschermde vleermuizen aangetroffen in het gebied. Echter, ten noorden van de N35 heeft men onvoldoende onderzoek gedaan. Ten noorden van de N35 bij de Schanshekweg zit een belangrijke kolonie laatvliegers. Een beschermde soort. Deze heeft last van lawaai en licht. Verder jaagt deze vleermuis relatief laag waardoor de verhoogde ligging van de N35 voor extra verstoring en meer doden zal zorgen.

Vogels

In het **Wierdense Veld** bevinden zich de volgende vogels die op de 2017 **rode lijst** staan:

Torenavalk	Veldleewerik	Wintertaling
Matkop	Kneu	Koekoek
Graspieper	Klapekster	Gele kwikstaart
Grutto	Wulp	Paapje
Raaf	Boomvalk	Wielewaal
Grote lijster	Blauwe Kiekendief	Watersnip
Tureluur	Zomertaling	Velduil
Kraanvogel	Nachtzwaluw	Ransuil



Het corridor-gebied **Eversbergweg/Schanshekweg/Veenweg** wordt gebruikt door de **rode lijst** dieren uit het Wierdense Veld. O.a. de Wulp en de Grutto worden gezien in de corridor. Beide staan op de rode lijst met afnemende aantallen. Beide vogels staan ook op de Europese en wereldlijsten als kwetsbaar/gevoelig.

In het Corridor gebied bevinden zich tevens de volgende vogels die op de 2017 **rode lijst** staan:

Boerenzwaluw
Huismus
Torenavalk
Huiszwaluw
Kramsvogel
Spotvogel
Patrijs



Vergelijken we bovenstaande geobserveerde vleermuizen en vogels in het Wierdense Veld en het corridorgebied met het deelrapport Natuur dan kunnen we constateren dat het uitgevoerde onderzoek door Rijkswaterstaat verre van compleet is. Vele van bovenstaande vleermuizen en vogels heeft men niet aangetroffen. Door contact te leggen met de juiste mensen van de lokale natuurorganisaties had men dit wel kunnen en moeten weten.

Komt bij dat ten aanzien van de effecten van geluid op bos- en weidevogels de onderzoeken zich baseren op onjuiste uitgangspunten. De commissie MER heeft een publicatie uitgebracht waarin zij aangeeft dat geluidseffecten op bos- en weidevogels veel verder reiken dan de afstanden waar Rijkswaterstaat in de MER vanuit is gegaan.

Dit zijn duidelijke onvolkomenheden in de MER die vragen om bijstelling en extra aanvullende maatregelen.

→ **Natuur en landschappelijke inpassing**

Vanaf de noordzijde tussen Regge en Wierdense Veld ligt de autoweg straks volledig zichtbaar in het landschap en ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan nog eens op een hoge dijk. Met daarachter over de gehele lengte de geluidsschermen aan de zuidzijde 3 tot 4 meter hoog. Dit leidt tot afbraak van het gebied door geluid, licht en beweging.

Het gebied van Regge t/m Wierdense Veld is een gebied met grote natuur- en landschappelijke waarden. In de OTB/MER staan diverse passages waaruit blijkt dat deze bijzondere waarden door Rijkswaterstaat niet of onvoldoende herkend en erkend worden. In de hele OTB/MER is er geen tot zeer beperkt aandacht voor de landschappelijke inpassing van dit gebied. In het landschapsplan komt het gebied zelfs niet of nauwelijks aan de orde. Ook de maatregelen rond landschappelijke inpassing zijn nihil. Dat is zeer schrijnend. In par. 5.3 van deze zienswijze hebben we diverse citaten uit het rapport opgenomen die dit duidelijk maken.

→ **Negatieve effecten Combiplan niet meegenomen / positieve effecten Ecoduct wel**

In 2015 is het bekende Combiplan opgeleverd met de Combitunnel als het aansprekende onderdeel. Echter, onderdeel van dat plan was ook al de verlegging in noordelijke richting van de N35 tegen de spoorlijn aan. Deze verlegging heeft al de nodige negatieve effecten opgeleverd voor het gebied van Reggedal t/m Wierdense Veld. Feitelijk is deze noordelijke verlegging onderdeel van het huidige project N35 en moeten de negatieve effecten van die noordelijke verlegging mee worden gewogen in de MER van het huidige plan N35. Rijkswaterstaat doet dat echter niet.

Rijkswaterstaat neemt echter wel het ecoduct tussen Notterveld en Wierdense Veld mee in de OTB/MER. Dat beide projecten in praktische zin samen worden uitgevoerd is logisch, maar zij neemt ook de positieve effecten van het ecoduct mee als aanvullende maatregelen op het gebied van natuur. Dat is feitelijk onjuist. Het ecoduct is een apart project en wordt uit een ander potje gefinancierd. Het ecoduct was er namelijk ook gekomen zonder het huidige project N35.

Kortom: de negatieve effecten vanuit het Combiplan worden niet meegenomen maar de positieve effecten van het ecoduct wel. Dat lijkt niet objectief.

→ **Burgerparticipatie en inspraak**

Bij grote infrastructurele werken, zoals het project N35, is het belangrijk dat omwonenden/belanghebbenden die te maken krijgen met de negatieve aspecten van het project, inspraak hebben in het hele proces van plan tot uitvoering.

Sinds de start van het project in 2011 zijn er diverse inspraakrondes geweest. Volgens de Toelichting op de MER hebben de bewoners van Wierden een aanzienlijke bijdrage geleverd aan en inspraak gehad in de keuze voor de uiteindelijk gekozen variant.

Aan Nijverdalse zijde heeft met name de Gemeente Hellendoorn zich sterk gemaakt voor ongelijkvloerse kruisingen op haar grondgebied ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan en Burg. H. Boersingel. Die zijn opgenomen in het ontwerp.

Ook de bewoners rond het tracé van Reggedal t/m Wierdense Veld hebben van zich laten horen en hebben de belangrijke thema's geluid, natuur en landschappelijke inpassing helder en duidelijk verwoord. Als we echter het OTB/MER daarop beoordelen dan kunnen we concluderen dat met veel van deze kritiekpunten tot op heden niets is gedaan.

Verder merken we op dat bij diverse omwonenden de perceptie leeft dat men niet gehoord en niet correct behandeld wordt. In de persoonlijke concept zienswijzes van omwonenden die de werkgroep heeft mogen lezen, komen aspecten aan de orde als:

- Onzorgvuldig handelen
- Ten onrechte niet/onvoldoende geïnformeerd
- Uitgesloten worden van participatie op oneigenlijke gronden
- Individuele belangen worden terzijde geschoven

Het wekt de indruk dat Rijkswaterstaat, als opdrachtgever van grote infrastructurele werken, het lastig vindt om met lokale, soms individuele belangen om te gaan.

Richting definitief tracébesluit heeft Rijkswaterstaat daar nog een wereld te winnen!

Alternatief ontwerp: de oplossing voor de kritiekpunten

Als werkgroep willen we echter niet alleen kritiek spuien. Dat is te makkelijk en niet productief. Daarom zijn we met een alternatief ontwerp gekomen die in de kern het volgende omhelst:

1. Een tunnel in plaats van een viaduct ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan in combinatie met een rotonde ter hoogte van de aansluiting van de Baron van Sternbachlaan met de Wierdense straat. De Baron van Sternbachlaan wordt daarbij verdiept aangelegd en de N35 blijft op maaiveld-niveau.
2. Geluidsschermen van 4 meter hoog aan beide zijden en over de gehele lengte van het tracé van Reggedal t/m Wierdense Veld. Daarbij maken we een uitzondering voor het tracé gedeelte aan de zuidzijde ter hoogte van het industrieterrein. In verband met zichtbaarheid van het industrieterrein zijn hier juist geen geluidsschermen gewenst.

Dit alternatief ontwerp is de oplossing voor alle kritiekpunten van de werkgroep en het doet ons inziens geen afbreuk aan de doelen van Rijkswaterstaat. En zoals reeds opgemerkt bestaat er lokaal breed draagvlak voor dit alternatieve ontwerp.

Komt bij dat het alternatief ontwerp ook nog aanvullende kansen biedt:

Geluidsschermen in combinatie met zonnepanelen

Op internet komen we onderstaande berichten tegen.

Volledig energieneutraal in 2030, dat is de doelstelling die de minister Rijkswaterstaat heeft opgelegd. Een uitdaging? Niet volgens Rik Jonker, coördinator zonne-energie bij Rijkswaterstaat: 'Er zijn zo veel kansen te benutten. Als we per direct beginnen, dan zijn we in 2023 klaar.'

Directeur-generaal van Rijkswaterstaat, Jan Hendrik Dronkers: "De Green Deal Duurzaam GWW 2.0 zal een geweldige impuls geven aan de verduurzaming van alle spoor-, grond-, water- en wegebouwprojecten. Onze sector heeft een grote carbon footprint, en Rijkswaterstaat draagt daar, als grote opdrachtgever, aan bij. Deze Green Deal is een springplank naar duurzaamheid als "business as usual"."



Het project N35 Nijverdal-Wierden past hier perfect in. Aan de noordzijde van de weg is ruimte beschikbaar voor zonnepanelen. En de weg loopt Oost-West waarmee de zonnepanelen op het zuiden gericht kunnen worden voor maximaal rendement.

Daarbij stellen we voor om de zonnepanelen te integreren in de geluidsschermen die in onze ogen langs het tracé moeten komen. Dit past bij bovenstaande doelstelling van de minister en het bevestigt de identiteit van Hellendoorn als groene gemeente.

Fiets snelweg F35 met brug over Baron van Sternbachlaan



De kruising van de fiets snelweg F35 met de Baron van Sternbachlaan ter hoogte van de rotonde (zie kaart) is bijzonder onveilig.

Het alternatieve ontwerp van de werkgroep kan dit onveilige verkeerspunt oplossen. Als de Baron van Sternbachlaan verdiept wordt aangelegd bestaat namelijk de mogelijkheid de fiets snelweg vanaf de Kruidenlaan langs de zuidzijde van de Baron van Sternbachlaan en middels een eenvoudige brug over de Baron van Sternbachlaan te leiden ter hoogte van het spoor en vervolgens aan te sluiten op de Veenweg.

Dit sluit precies aan bij het doel van de F35: doorstroming, comfort en veiligheid middels ongelijkvloerse kruisingen. En bij het doel van Rijkswaterstaat: verkeersveiligheid.

Win-win-win-situatie

Door uitvoering van het alternatief ontwerp kunnen we ook bovenstaande opties realiseren.

Het zou fantastisch zijn als we het project N35 zo kunnen uitvoeren dat én de doelen van Rijkswaterstaat rond bereikbaarheid en verkeersveiligheid worden gerealiseerd én de leefbaarheid en natuur- en landschappelijke waarden in het gebied overeind blijven én we tegelijkertijd een bijdrage leveren aan duurzaamheid. Dat is een win-win-win-situatie voor alle betrokken partijen!

Een N35, ingepast in het landschap met zonnepanelen aan noordzijde van de weg is een prachtige duurzame entree van de gemeente Hellendoorn en een visitekaartje voor de Provincie Overijssel.

===== / =====

BIJLAGE 1 – METAMORFOSE LANDGOED EVERSBERG

Tekst: Suzanne van Gaale

De afgelopen twee jaar heeft landgoed Eversberg bij Nijverdal een ware metamorfose ondergaan. Van een verwaarloosd landgoed is het omgetoverd tot een stadspark met onder meer een Engelse tuin en een 'Terrein van Vermaeck'. Dit alles dankzij de inzet van omwonenden en vrijwilligers.

Toen Landschap Overijssel drie jaar geleden eigenaar werd van landgoed Eversberg was voor beheerder Evert Dijk één ding heel duidelijk: hier is veel werk aan de winkel. "We troffen een verwilderd terrein aan. Een duidelijke lanen- en padenstructuur ontbrak, er was achterstallig bosonderhoud en de lanen waren in verval geraakt. Omdat het 15 hectare grote landgoed anno nu meer als stadspark fungeert gezien haar ligging in Nijverdal, hebben we omwonenden gevraagd mee te denken over het herstel en de inrichting."

Vernieuwing

De oorspronkelijke elementen zijn zoveel mogelijk in ere hersteld: De statige lanen met monumentale bomen, de kijkheuvel met het kurkentrekkerpad en de Engelse tuin met stinzenplanten. Ook is er een nieuwe berceau, loofgang, van jonge beuken aangelegd en is de vleermuis-kelder in de oude ruïne van Eversberg verhoogd en ruim tien meter verlengd. En met dank aan de Historische Kring Hellendoorn-Nijverdal zijn de lanen vernoemd naar boerderijen die ooit in het gebied rond de Eversberg stonden.

Van havezate tot stadspark

De geschiedenis van Eversberg gaat terug tot de 14e eeuw. Het landgoed dat bestond uit een hoofdhuis, boerenerven en bijgebouwen werd eeuwenlang bewoond door verschillende adellijke lieden. Het was Thimon Cornelis van Heerd die in de 18e eeuw wezenlijke veranderingen doorvoerde in het landschap, waaronder de Engelse tuin en het Terrein van Vermaeck.



Inbreng omwonenden

Omwonenden hebben actief meegedacht over het herstel van de Eversberg. Er zijn drie werkgroepen gevormd: Engelse tuin, Terrein van Vermaeck en Toegankelijkheid & Zichtlijn. Aan deze laatste nam bewoner Albert Nijenhuis deel. "We wilden het slingerpad houden, de zichtlijn herstellen, het parkeren reguleren en het bos toegankelijk houden voor honden. We hebben zelfs een avond samen door het bos gestruind. Waar zetten we paaltjes en hekken? Kan er een krentenbos aan de bosrand aangelegd worden? We hebben veel inspraak gehad en de samenwerking met Landschap Overijssel verliep goed en constructief."

Op zaterdag 21 oktober werd het landgoed feestelijk geopend.

BIJLAGE 2 – FACTSHEET COMMISSIE MER INZAKE VOGELS EN WEGVERKEER

mer
Commissie voor de milieueffectrapportage

Vogels en wegverkeer in m.e.r.

Een milieueffectrapport (MER) beschrijft de gevolgen van een plan of project voor het milieu. Hoe die effecten beschreven kunnen worden loopt sterk uiteen. Soms zijn uit wetenschappelijke onderzoeken vuistregels af te leiden. Een voorbeeld is de beïnvloeding van vogels door wegverkeer. Over deze vuistregel heeft de Commissie een 'factsheet' opgesteld. De vuistregel kan gebruikt worden bij MER'en waarin wegverkeer een belangrijke rol speelt, bijvoorbeeld m.e.r.'s voor (nieuwe) wegen, woningbouw of bedrijventerreinen. Dit artikel geeft de onderbouwing en achtergrond van de effectafstanden die in deze vuistregel gehanteerd zijn en een overzicht van de gebruikte literatuur. Lees meer over de vuistregel in de factsheet.

Achtergrond
Gemotoriseerd verkeer leidt tot verstoring van vogels en andere dieren. Uit onderzoek blijkt dat er minder vogels voorkomen nabij drukke verkeerswegen. Dit wordt veroorzaakt door de volgende (combinatie van) effecten:

- verstoring door geluid;
- licht- en visuele verstoring;
- luchtverontreiniging;
- verkeersslachtoffers.

Om de gevolgen van wegverkeer op vogels te bepalen wordt in Nederland veel gebruik gemaakt van het eind jaren tachtig uitgevoerde veldonderzoek van Reijnen *et al.* (1995, 1996). Op basis van deze Nederlandse onderzoeken zijn geluidscontouren voor verstoring van 42 db(A) in/bij bos en 47 db(A) in/bij agrarisch cultuurland bepaald. In Nederland wordt in een MER vaak alleen gewerkt met deze geluidscontouren voor het bepalen van effecten op vogels. Hier kleven nadelen aan.

De geluidsbelasting wordt berekend met standaardrekenregels voor het menselijk gehoor, de frequenties die vogels horen zijn anders en soortafhankelijk. Het geluidniveau langs een weg verschilt sterk met de hoogte. In MER'en worden de geluidsniveaus meestal uitgerekend ter hoogte van slaapkamers (van nabijgelegen woningen). Voor verschillende vogelsoorten zal een geluidsniveau op een andere hoogte en een ander frequentiebereik daadwerkelijk maatgevend zijn voor verstoring. Welke hoogtes en frequenties dit zijn is soortafhankelijk en meestal niet bekend. Het hanteren van deze contouren in MER geeft dan ook een incompleet beeld van de effecten van wegverkeer op vogels.

Effectafstanden, afgeleid van een voldoende groot aantal waarnemingen in de nabijheid van wegen met verschillende verkeersintensiteiten zijn in de praktijk beter te hanteren. Met een effectafstand wordt ook met een combinatie van factoren die effecten hebben op vogels rekening gehouden. Bijvoorbeeld verstoring door geluid of licht of visuele verstoringen en effecten van luchtverontreiniging. De vuistregel maakt daarom gebruik van effectafstanden en niet van dB(A)-contouren.

Afstand en verkeersdrukke als maat voor effecten op vogels (op basis van waarnemingen)
Garniel *et al.* hebben in 2007 een omvangrijk onderzoek afgerond naar de effecten van verkeer op vogels. Daarbij zijn gedetailleerde gegevens over het broedvoorkomen van vogels langs 1.540 Duitse (snel)wegen en spoorwegen geanalyseerd. Vervolgens zijn effectafstanden per soort gespecificeerd. Dat wil zeggen dat binnen bepaalde kritische effectafstanden bij intensief wegverkeer een duidelijk negatief effect optreedt op die soort.

Uit dit onderzoek blijkt ook dat nabij drukke verkeerswegen (>10.000 verkeersbewegingen/etmaal) duidelijk lagere dichtheden van vogels voorkomen dan in de omgeving. Minder drukke wegen (<10.000 verkeersbewegingen/etmaal) hebben weinig 'uitstralingseffecten' op vogels. Dit onderscheid is daarom opgenomen als 1^o stap in de vuistregel. De omgang met drukke wegen in de vuistregel is hieronder verder uitgelegd.

Afstand hanteerbaar per landschapstype
Het hierboven genoemde onderzoek levert bij drukke wegen voor verschillende vogelsoorten erg veel verschillende afstanden op. Omdat vogelsoorten leven in bepaalde habitats is het mogelijk de vogelsoorten toe te wijzen aan een bepaald landschapstype. Voor de vuistregel is deze indeling gebaseerd op Bijlma *et al.* (2001). Vervolgens is bekeken welke effectafstanden de vogelsoorten per landschapstype hebben. Daarbij is uitgegaan van de meest kritische soort(en) per landschapstype. Lees: de vogels met de grootste effectafstand zijn bepalend bij het vaststellen van de effectafstand voor het gehele landschapstype. In tabel 1 is het resultaat van deze analyse opgenomen. Dit zijn de effectafstanden voor de vuistregel (zie ook de factsheet). De volgende alinea's gaan in op onzekerheden en gevoelige gebieden.

Tabel 1: effectafstanden vuistregel bij drukke wegen (>10.000 verkeersbewegingen/etmaal) vanaf de weg, per landschapstype in meters. Gevoelige gebieden zijn meestal aangewezen als beschermd natuurgebied, zoals Natura 2000 of de Ecologische hoofdstructuur (EHS).

Landschapstype	Gevoelige gebieden	Overige gebieden	Voorbeelden van kritische soorten
bos, bosstroken, lanen	750	500	Houtsnip, Spachten, Wiallewaal
halfopen en kleinschalig cultuurlandschap	600	400	Patrijs, Kwartel, Steanuil
heidevelden, open duin, kwelders, schorren	750	500	Wulp, Zomertortel
wildvogelgebied	750	500	Kwartalkoning, Veldleeuwertik, Watersnip, Grutto
moerasgebieden, natte ruigten	600	400	Roardomp, Snor, Porsalinhoan, Grote karekiet

Omgang met onzekerheden
Verschillende verstoringbronnen van verkeerslawaai kunnen elkaar versterken (accumulatie). Bij het bepalen van de effecten van de aanleg van een weg bijvoorbeeld, moet ook rekening gehouden worden met de effecten van een naastgelegen (spoor)weg. Ook kan in combinatie met andere effecten het negatieve effect versterkt worden (cumulatie), zoals bijvoorbeeld extra lichtverstoring in de omgeving door een industrieel complex. Vooral voor nachtvogels zijn kennisleemtes en daarmee onzekerheden groot omdat de effecten van lichtverstoring onbekend maar plaatselijk mogelijk aanzienlijk zijn (Garniel *et al.* 2007). In een gebied waar nachtvogels actief zijn is het daarom goed altijd alert te zijn op dit soort effecten.

Jaarlijks worden enkele miljoenen vogels doodgedood door wegverkeer. Met een landelijke populatie van ruim 30 miljoen vogels is wegverkeer daarmee de belangrijkste sterftfactor voor vogels. Er is meestal niet voldoende gedetailleerde informatie beschikbaar om hierop in een MER in te gaan.

Op grond van de hierboven genoemde onzekerheden zijn de effectafstanden in tabel 1 wanneer het gaat om gevoelige gebieden (Natura 2000-gebieden, Beschermd Natuurmonumenten, Ecologische Hoofdstructuur) zekerheidshalve met een factor 1,5 vermenigvuldigd. Deze gebieden zijn vaak voor vogels extra belangrijk als leefgebied.

Andere dieren
Zoals genoemd, zijn ook effecten mogelijk op andere dieren dan vogels, en deze vuistregel gaat niet in op deze effecten. Hiervoor zijn veel minder gegevens beschikbaar. Het is dus zaak bij het opstellen van een MER apart aandacht te besteden aan eventueel voorkomende diersoorten anders dan vogels.

SAMENVATTING: MER project N35 Nijverdal Wierden gaat uit van 42/47 dB(A) geluidscontouren. Commissie MER adviseert echter uit te gaan van de zogenaamde vuistregel die zij heeft vastgelegd in dit document.

Vuistregel gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek

Minder vogels bij drukke verkeerswegen.
Oorzaken: verstoring door geluid, licht en visuele verstoring, luchtverontreiniging en verkeersslachtoffers.

Methodiek o.b.v. 42/47 dB(A) geluidscontouren -> hier kleven nadelen aan.

Methodiek o.b.v. 42/47 dB(A) geluidscontouren -> geeft incompleet beeld van de effecten op vogels.

Vuistregel gaat uit van effectafstanden: daarmee worden naast geluid ook effecten van o.a. licht en luchtverontreiniging meegenomen.

Vuistregel: nabij drukke verkeerswegen met meer dan 10.000 verkeersbewegingen per etmaal duidelijk minder vogels. N35 zit in 2030 op 36.000 verkeersbewegingen!

Vuistregel: effectafstanden bij drukke wegen.

- ➔ Gevoelige gebieden: 600-750 meter
- ➔ Overige gebieden: 400-500 meter

Gevoelige gebieden zijn: Reggedal, Landgoed Eversberg, Landgoed Boomcate, Wierdense Veld, Notterveld

Vuistregel: ook rekening houden met cumulatie van naastgelegen spoor // in gebied waar nachtvogels actief zijn altijd alert zijn.

Vuistregel: wegverkeer is belangrijkste sterftfactor voor vogels!

BIJLAGE 3 – PROVINCIE OVERIJSEL: KNELPUNTEN IN BEELD

Knelpunten in beeld

Gepubliceerd op 8 januari 2016

De knelpunten op de N35 zijn onderverdeeld in de thema's bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leeftbaarheid.

Bereikbaarheid



1. Langzaamrijdend (vracht)verkeer

Voor een groot gedeelte is de N35 een enkelbaans weg met een rijstrook per rijrichting. Zwaar verkeer beweegt langzamer en houdt sneller verkeer op. Als er geen inhaal mogelijkheden zijn dan kan het tot levensgevaarlijke inhaalmanoeuvres leiden. Met een extra rijstrook kan er

veeliger ingehaald worden.



2. Maximumsnelheid

De maximumsnelheid verschilt per weggedeelte. Binnen de bebouwde kom van dorpen zoals Mariënheem en Nijverdal mag u maximaal 50 km/u rijden. In enkele gebieden 60 of 70 en de maximumsnelheid voor het grootste deel van de N35 is 80 km/u. Een constante snelheid is eenduidiger en

levert een betere doorstroming op.



3. Spooroverweg

Gemiddeld kruist er elk kwartier een trein de N35 tussen Raalte en Nijverdal. Gesloten spoorbomen leveren reistijdverlies voor N35-bestuurders op. De combinatie van gesloten spoorbomen en passerende voertuigen, zoals scooters en voetgangers kan gevaarlijk zijn. Een ongelijke

spoorwegkruising is veiliger en levert tijdswinst op.



4. Verkeerslichten

Tussen Almelo en Zwolle zijn er veel kruispunten met verkeerslichten, vooral in de bebouwde gebieden, waar rood licht voor overstekende voetgangers, landbouwverkeer en ander autoverkeer veel oponthoud geeft. Ongelijkvloerse kruisingen voorkomen de kans op ongevallen en leiden in de regel tot een betere verkeersdoorstroming.

Verkeersveiligheid



1. Middenberm

De nieuwe weg zal twee rijbanen hebben met ieder twee rijstroken, gescheiden door een middenberm. Gescheiden verkeersstromen voorkomen frontale botsingen en leiden tot een betere doorstroming. Langzaam rijdend verkeer kan eenvoudig worden gepasseerd. Een stroomweg heeft geen

vluchtstroken, daarvoor zullen er parallelwegen aangelegd worden die deze functie overnemen.



2. Gelijkvloerse kruisingen

Momenteel zijn er veel gelijkvloerse kruispunten met verkeerslichten. Ongelijkvloerse kruisingen leveren een betere doorstroming en hogere veiligheid op voor de gebruikers.



3. Langzaam verkeer

Fietsers, voetgangers en scooterrijders zijn kwetsbaar. Bij ongevallen met auto's zijn zij vaak het slachtoffer. Door het scheiden van snel- en langzaam verkeer voorkomt u veel ongevallen en komen beide verkeersgroepen beter tot hun recht.



4. Landbouwverkeer

Tractoren en graafmachines rijden soms op de N35, op parallelwegen of kruisen de N35. Op de nieuwe N35 mogen zij, net als op iedere stroomweg, niet komen. Dat levert een veiligere en snellere rijomgeving voor snelverkeer op.



5. Filevorming

Elke weg heeft een maximum aantal voertuigen dat optimaal van de weg gebruik kan maken. Gaat het voertuig aantal nog hoger, dan gaat de efficiëntie omlaag en ontstaat er vertraging. Met name tijdens de spits, bijvoorbeeld tussen Zwolle en Wijnthmen, is dat het geval.

Files worden minder lag als er meer ruimte is door de aanleg van meer asfalt, een hogere maximum snelheid en het wegnemen van geregelde kruispunten.

6. Ongelukken



De N35 is een onveilige weg en heeft een te lage EuroRAP score, dat betekent dat de verkeersonveiligheid direct te maken heeft met de weginfrastructuur. De N35 behoort in het oosten van Nederland tot een van de meest onveilige wegen met maandelijks een ongeluk van lichte dan wel zware aard.

Leefbaarheid



1. Geluidsoverlast

Optrekkend en afremmend verkeer, getoeter en sirenes leveren overlast aan omwonenden. Door de weg te weren uit bebouwde kernen wordt overlast gereduceerd.



2. Lucht kwaliteit

Minder files, ongelijkvloerse kruisingen en twee rijstroken per rijbaan reduceren de uitstoot van CO₂. Bij

intensiteiten van ongeveer 25.000 auto's per werkdag tussen bijvoorbeeld Zwolle en Wijnthmen is het effect van een goede doorstroming groot.



3. Lelijke elementen

Overijssel is een mooie provincie. Met de komst van de N35 verandert het landschap. Tegelijkertijd kunt u ontsierende landschaps-elementen weghalen of aanpassen, zodat de omgeving beter tot uiting komt.



4. Natuurgebieden

De nieuwe N35 houdt rekening met natuurgebieden. Waar natuur wordt aangetast, worden compenserende maatregelen genomen. Ten westen van Nijverdal zijn een tweetal ecoducten voorzien in de Sallandse Heuvelrug om de barrièrewerking van de N35 tegen te gaan.

Vragen?

Vul het [contactformulier](http://www.overijssel.nl/thema's/bereikbaar/wegenprojecten/salland-n35-zwolle-almelo/contact/) in.

Leefbaarheid!

BIJLAGE 4 – MOTIE RAAD GEMEENTE HELLENDOORN 12-12-2017

M4

GB

Aangenomen



17INK10023



PvDA



MOTIE

Vreemd aan de orde van de dag
Gemeenteraad Hellendoorn 12-12-2017

Alternatief ontwerp N35 traject Wierden – Nijverdal

De Gemeenteraad van Hellendoorn in vergadering bijeen op 12 december 2017,

Constaterende dat:

- De minister van Infrastructuur en Waterstaat op 22 november jl. het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) heeft getekend inzake de uitbouw van de rijksweg N35 Wierden-Nijverdal tot een autoweg met 2x2 rijstroken en verhoging van de maximumsnelheid tot 100 km/uur.
- De N35 Wierden-Nijverdal binnen de gemeente Hellendoorn loopt van de gemeentegrens met Wierden tot en met de brug over de Regge, en daarmee een belangrijk deel van de dorpskom Nijverdal doorsnijdt, bestaande uit woonwijken (o.a. Nijverdal Oost, Slettenhaarsweide, Konijnenberg en Kruidenwijk) en een binnenstedelijke groene long (gebied Reggedal, landgoed Eversberg, uitloopgebied/groene corridor Schanshekweg/Veenweg en bufferzone Wierdense Veld).
- Het OTB-ontwerp ter plekke uitgaat van een verhoogde aanleg van de N35 ter hoogte van de Burg. H. Boersingel en de Baron van Sternbachlaan en dat langs delen van het tracé geluidschermen van verschillende hoogte worden geplaatst waarbij met name aan de noordzijde van het tracé het aantal en de hoogte van de geluidschermen zeer beperkt is.
- Bewoners in het tracégebied zich hebben verenigd in de werkgroep BVSL en een alternatief ontwerp voor het viaduct N35-Baron van Sternbachlaan hebben voorgesteld waarbij de Baron van Sternbachlaan verdiept wordt aangelegd en de N35 op maaiveld niveau blijft in combinatie met 4 meter hoge geluidsschermen aan weerszijden van het gehele tracé binnen de Gemeente Hellendoorn.

BIJLAGE 4 – MOTIE RAAD GEMEENTE HELLENDOORN 12-12-2017 (vervolg)

- Het door bewoners breed gedragen alternatief ontwerp voor zover mogelijk is getoetst op aspecten van technische, verkeerskundige en financiële haalbaarheid en de uitkomsten daarvan zijn gedeeld met de diverse raadsfracties van de Gemeente Hellendoorn
- Het College tot 11 januari 2018 de gelegenheid heeft zienswijzen in te dienen op het OTB en bijbehorende Milieu Effect Rapportage (MER).

Overwegende dat:

- De omgevingsvisie van de Gemeente Hellendoorn uit 2013 'rust en ruimte' als dé kernwaarden van de gemeente benoemt en de identiteit van de gemeente als volgt omschrijft: 'een gemeente met overweldigende natuur, waar de hoogte, de uitgestrekte heidevelden, de meanderende Regge en de grote bosgebieden tezamen een zeer aantrekkelijk gebied vormen om te wonen, te recreëren en te werken'.
- In het verkenningsrapport N35 Nijverdal – Wierden van 13 november 2014 is vastgesteld dat de ongelijkvloerse kruisingen bij de Boersingel en de Baron van Sternbachlaan en de daarmee snel opvolgende hoogtesprongen in de N35, zorgen voor een onrustig beeld.
- Volgens de nota Geluidsbeleid 2009 van de Gemeente Hellendoorn (zie pag 45 §7.1) voor diverse gebiedstypes, voorkeurswaardes en bovengrenswaardes zijn vastgesteld qua geluidsniveau en dat deze gemeentelijke voorkeurs- en bovengrenswaardes, uitgaande van het OTB-ontwerp, over een groot deel van het tracé fors worden overschreden.
- De effecten van een autoweg met 2x2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/uur grote impact heeft op de leefbaarheid in een ruim gebied rond het tracé van de N35 wanneer onvoldoende inpassende maatregelen worden getroffen.
- De raad van mening is dat het alternatieve ontwerp van omwonenden flink bijdraagt aan het verminderen van de negatieve effecten, van de uitbouw van de N35 tot autoweg, op de leefbaarheid rond het tracé en op de kernwaarden en identiteit van de gemeente Hellendoorn en tevens zorgt voor een rustiger beeld van de weg.

Vraagt het college om:







- Het alternatieve ontwerp van omwonenden als zienswijze op het OTB/MER in te dienen voor 11 januari 2018 en daarmee de zienswijze van de omwonenden te volgen.

Kern van deze zienswijze dient te zijn:

1. De N35 ter hoogte van de kruising met de Baron van Sternbachlaan op maaiveldniveau houden door middel van verdiepte aanleg van de Baron van Sternbachlaan in combinatie met een rotonde ter vervanging van het OTB-ontwerp met een VRI-installatie op de splitsing Baron van Sternbachlaan - Wierdensestraat.
2. Voldoende geluidsmaatregelen volgens de gemeentelijke geluidsnormen, aan beide zijden en over de gehele lengte van het tracé van de N35 binnen de gemeente Hellendoorn. Uitgezonderd het gedeelte aan de zuidzijde ter hoogte van het industrieterrein 't Lochter waar volgens het OTB ontwerp geen geluidsschermen zijn voorzien; e.e.a. om de zichtbaarheid van 't Lochter vanaf de N35 te behouden.

Daarbij gesteld dat het college bovenvermelde wijzigingen op het OTB-ontwerp nog dient te toetsen aan aspecten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke, technische, akoestische en financiële aard. Mocht deze toets aanleiding geven het alternatieve ontwerp / de zienswijze materieel aan te passen, deze aanpassing(en) in overleg met de raadsfracties en de werkgroep BVSL door te voeren.

En gaat over tot de orde van de dag.

CDA Hellendoorn	D66	PvdA	ChristenUnie
Jan Scholten	Mink Daggert	Jos. v.d. Born	Ruben Minkjan
			
VVD	BurgerBelang		
Wimke Müller	Thea ten Have		
			
GB			
