

Onderzoek afsluiten Van den Bergsweg bij de Boomcateweg

Historie: convenant

In 1992 is een convenant opgesteld tussen de gemeente Hellendoorn en de wijkvereniging Nijverdal-Oost. In dit convenant zijn beide partijen zeven artikelen overeengekomen die zich richten op het gebruik van de Boomcateweg en de Van den Bergsweg. Het eerste artikel - het ontoegankelijk maken van het kruispunt Boomcateweg/Van den Bergsweg voor vrachtverkeer - is op een later moment geschrapt uit de overeenkomst. De zes overgebleven artikelen worden hieronder kort beschreven, inclusief de stand van zaken op dit moment.

Artikel 2:

Het minder aantrekkelijk maken van het kruispunt Boomcateweg/Van den Bergsweg voor personenverkeer door middel van fysieke maatregelen.

- Afgerond, is uitgevoerd.

Artikel 3:

Bebording naar het bedrijventerrein wijzigen.

- Afgerond, is uitgevoerd.

Artikel 4:

Bevorderen dat het sluipverkeer op de Boomcateweg wordt teruggedrongen.

- Afgerond, door het instellen van een verbod om af te slaan op het kruispunt Boomcateweg/Burgemeester H. Boersingel. Verkeer dat momenteel gebruik maakt van de Boomcateweg is met name verkeer naar de woonwijk en naar het bedrijventerrein.

Artikel 5:

Onderzoek doen naar een tweede ontsluiting van het bedrijventerrein op de Wierdensestraat, waarbij ook de afsluiting van het kruispunt Boomcateweg/Van den Bergsweg wordt betrokken.

- Zie onderdeel 'onderzoek noordelijke ontsluiting'.

Artikel 6:

Wijkvereniging ziet af van het indienen van bezwaren betreffende het te ontwikkelen bedrijventerrein, met uitzondering van de plannen die min of meer grenzen aan de woonbebouwing van de wijk Nijverdal-Oost.

- Niet van toepassing.

Artikel 7:

De gemeente erkent dat de Boomcateweg geen ontsluitingsweg is voor het bedrijventerrein.

- In het vigerend mobiliteitsplan (Hellendoorns mobiliteitsplan 2009-2020) is de weg aangewezen als gebiedsontsluitingsweg type B.

Standpunt bedrijven

Bedrijven vinden afsluiten zeer onwenselijk: bevestigd tijdens schouw 14 juni 2016.

- 22 mei 1992: brief van O.V.N. afdeling Industriegroep 't Lochter Nijverdal
"Door de weg geheel af te sluiten, zouden honderden van onze medewerkers ernstig gedupeerd worden en dagelijks vele kilometers om moeten rijden om hun werk te kunnen bereiken."
- 10 februari 1995: brief van O.V.N. afdeling Industriegroep 't Lochter Nijverdal
"Ons standpunt is altijd duidelijk geweest: het woon-werk verkeer moet via de Van den Bergsweg het industrieterrein kunnen bereiken. Dit kunnen naast personenauto's ook busjes zijn."
- 24 september 2009: brief van Businessclub Hellendoorn - Nijverdal (BCHN)
"Conclusie: BCHN pleit voor open houden splitsing Van den Bergsweg - Boomcateweg en stelt vast dat gezien het convenant de gemeente niet gehouden is tot sluiting."

Standpunt direct aanwonenden

Verschillende bewoners en bedrijven aan de Handelsweg en de Nijverheidsweg hebben op 28 september/2 oktober 2009 per brief aangegeven tegen de afsluiting van de Van den Bergsweg zijn. Als redenen geven ze aan dat ze dan geïsoleerd raken, de omzet zal dalen en de waarde van het bedrijfspand zal dalen.

De Wijkvereniging Nijverdal Oost heeft op 25 september 2009 per brief aangegeven een volledige afsluiting van de Van den Bergsweg te willen zien.

Op 6 juli 2016 heeft een overleg plaatsgevonden met als aanwezigen wethouder Beintema, twee vertegenwoordigers van de Wijkvereniging Nijverdal Oost en de opsteller van dit rapport. Tijdens dit overleg zijn de voorlopige uitkomsten van voorliggend onderzoek gepresenteerd aan de wijkvereniging. Afsproken is dat de Wijkvereniging Nijverdal Oost op de hoogte wordt gehouden over de voortgang en de besluitvorming van voorliggend onderzoek.

Standpunt hulpdiensten

Het standpunt van de brandweer is dat bij het afsluiten van de Van den Bergsweg bij de Boomcatweg, zij liever een voorziening zien die het verkeer tegenhoudt, maar die wel voor de hulpdiensten te verwijderen is. Hierbij valt volgens hen te denken aan een dynamische voorziening. In dat geval is de noodzaak voor de aanleg van een noordelijke ontsluiting niet aanwezig. Een volledige afsluiting zou de opkomsttijd met circa twee minuten vertragen. Tevens zou deze afsluiting negatieve gevolgen kunnen hebben voor het opbouwen van een secundaire/tertiaire waterwinning bij incidenten waar grote hoeveelheden bluswater noodzakelijk zijn.

Stikstofdepositie Wierdense Veld

Met de Aeries Calculator zijn berekeningen uitgevoerd voor de stikstofdepositie op het Natura2000 gebied Wierdense Veld. Hierbij worden de effecten van de verkeersintensiteiten - verkregen met het verkeersmodel - geprojecteerd op Natura2000 gebieden.

Als eerste stap is gekeken naar de stikstofdepositie in de nulvariant in 2020. Deze variant houdt in dat de N35 naar 2x2 rijstroken gaat en dat alle bekende ontwikkelingen mee zijn genomen in het model. In dat geval is de stikstofdepositie op de zuidelijkste zones van het Wierdense Veld 21,92 mol per hectare per jaar. Aangezien dit een basissituatie betreft, is er geen aanleiding hier een waardeoordeel aan te koppelen.

Wanneer de Van den Bergsweg bij de Boomcatweg wordt afgesloten voor al het gemotoriseerd verkeer, dan dient al het verkeer dat gebruik maakt van deze ontsluiting van het bedrijventerrein, gebruik te maken van de Wierdensestraat, met als gevolg dat de verkeersintensiteit hier flink toeneemt. Deze toename van verkeer leidt ook tot een toename van de stikstofdepositie op het Wierdense Veld. Waar dit in de nulvariant 21,92 mol per hectare per jaar zou bedragen, betreft het in deze variant 26,91 mol per hectare. Dat is een toename van bijna 5 mol.

Wanneer een noordelijke ontsluiting gerealiseerd zou worden en de Van den Bergsweg bij de Boomcatweg wordt afgesloten voor al het gemotoriseerd verkeer, dan gaan de waarden naar 18,36 of 20,47 mol per jaar, afhankelijk van de locatie van de ontsluitingsvariant. In dat geval is dus sprake van een afname van de stikstofdepositie op het Wierdense Veld. Deze afname van stikstofdepositie is te verklaren door een afname van de verkeersintensiteit op de Wierdensestraat, aangezien een deel van het verkeer gebruik zal maken van de noordelijke ontsluiting om vervolgens via 't Lochter de Burgemeester H. Boersingel te bereiken. Dit verkeer rijdt zonder een noordelijke ontsluiting via de Wierdensestraat en de rotonde Wierdensestraat/Burgemeester H. Boersingel. Bij de realisatie van een noordelijke ontsluiting is er dus sprake van sluipverkeer over 't Lochter.

Beleidsregel toedeling ontwikkelingsruimte Programmatische Aanpak Stikstof Overijssel 2015 segment 2 versie geldend vanaf 1-7-2015

Algemeen

“Van de depositieruimte die Aerius berekent per Natura 2000 gebied is een deel apart gezet voor activiteiten waarvoor geen toestemmingsbesluit hoeft te worden genomen (autonome ontwikkelingen, projecten en andere handelingen onder de grenswaarden). Daarnaast is een deel van de depositieruimte beschikbaar als ontwikkelingsruimte voor toestemmingsplichtige activiteiten. Een deel van de ontwikkelingsruimte wordt gereserveerd voor prioritaire projecten van het Rijk en prioritaire projecten van de provincies. Het overige deel van de ontwikkelingsruimte (segment 2) is vrij beschikbaar. Deze beleidsregel heeft betrekking op toedeling van ontwikkelingsruimte uit segment 2.”

“Artikel 3 Uitgangspunten toedeling ontwikkelingsruimte segment 2

1. *Aan een project of andere handeling wordt bij een toestemmingsbesluit niet meer dan 3 mol stikstof per hectare per jaar aan ontwikkelingsruimte toegedeeld per PAS-programmaperiode. (...)*

Toelichting: *Maximum aan toe te kennen ontwikkelingsruimte binnen een programmaperiode*

Doel van deze bepaling is het ontmoedigen van aanvragen om toestemming voor projecten of andere handelingen waarvoor een onevenredige hoeveelheid ontwikkelingsruimte nodig is. Hiertoe is een maximum hoeveelheid aan ontwikkelingsruimte opgenomen van 3 mol stikstof/ha/jaar per PAS-programmaperiode per project of andere handeling. (...)

4. *Gedeputeerde Staten kunnen lid 1, 2 en/of 3 van dit artikel buiten toepassing laten of daarvan afwijken, wanneer onverkorte toepassing ervan voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die onevenredig zijn in verhouding tot de met deze beleidsregel te dienen doelen.”*

Conclusie onderzoek afsluiten Van den Bergsweg bij de Boomcateweg

Volgens de beleidsregels van de provincie Overijssel valt het afsluiten van de Van den Bergsweg bij de Boomcateweg en het realiseren van een noordelijke ontsluiting, onder de toedeling van ontwikkelingsruimte in segment 2. Voor dit segment geldt dat niet meer dan 3 mol stikstof per hectare per jaar aan ontwikkelingsruimte wordt toegedeeld. Het afsluiten van de Van den Bergsweg bij de Boomcateweg leidt tot een toename van bijna 5 mol en is daarmee niet mogelijk zonder het realiseren van een noordelijke ontsluiting. Bovenstaande constatering is ter controle voorgelegd aan de provincie Overijssel. De toename van 5 mol is inderdaad te groot om goed te kunnen keuren.

Wanneer een noordelijke ontsluiting wel wordt gerealiseerd, vallen de stikstofdepositiewaarden zelfs lager uit dan in de nulvariant. Echter, het realiseren van een noordelijke ontsluiting heeft een flinke hoeveelheid sluipverkeer over 't Lochter tot gevolg. Gezien de signalen over te hard rijden en de verkeersveiligheid op onder andere het kruispunt Industrieweg/Van den Bergsweg is dat een onwenselijke situatie. Het afsluiten van de Van den Bergsweg bij de Boomcateweg is daarmee niet te realiseren.

Onderzoek noordelijke ontsluiting

Historie: convenant

In 1992 is een convenant opgesteld tussen de gemeente Hellendoorn en de wijkvereniging Nijverdal-Oost. De punten uit dit convenant en de stand van zaken van deze punten zijn reeds beschreven bij het onderdeel "Onderzoek afsluiten Van den Bergsweg bij de Boomcateweg".

Historie: Gamma

In het verleden heeft de gemeente de wens uitgesproken voor een noordelijke ontsluiting. Gamma en/of de ontwikkelaar is op de hoogte van deze wens en heeft aangegeven dat deze ontsluiting reden was om zich te vestigen op de huidige locatie. De wens is door de gemeente uitgesproken toen er sprake was van de ontwikkeling van het wonen/werken gebied Derde Kampsweg. Het ontwikkelen van deze zone staat momenteel stil. Een schriftelijke toezegging voor de noordelijke ontsluiting aan Gamma of andere partijen ontbreekt.

Ter Steege (de ontwikkelaar van de Gamma) heeft op 6 oktober 2009 aangegeven tegen sluiting van de Van den Bergsweg te zijn, aangezien dat ertoe zou leiden dat verkeer naar het bedrijventerrein om moet rijden. In opdracht van hen is een onderzoek uitgevoerd naar de verkeerskundige effecten van een noordelijke ontsluiting. Uit dit onderzoek blijkt naar eigen zeggen dat een ontsluiting langs de Gamma heel goed haalbaar is. Om het sluipverkeer te voorkomen kunnen op voorhand maatregelen worden getroffen zoals een goede bewegwijzering en het aantrekkelijk maken van het overige wegennet.

Op 29 juni 2016 heeft een overleg plaatsgevonden met als aanwezigen wethouder Beintema, een vertegenwoordiger van Ter Steege Handel, Johan Bulder en de opsteller van dit rapport. Tijdens dit overleg zijn de voorlopige uitkomsten van voorliggend onderzoek gepresenteerd aan Ter Steege. Afgesproken is dat Ter Steege wordt uitgenodigd om zitting te nemen in de klankbordgroep van de revitalisering, zodat verder gesproken kan worden over de verschillende onderdelen. Verder zal Ter Steege op de hoogte worden gehouden over de voortgang en de besluitvorming van voorliggend onderzoek.

Varianten

Er zijn een aantal combinaties te maken op basis van onderstaande variabelen.

- Nieuwe noordelijke ontsluiting:
 1. Ter hoogte van Vinkenweg
 2. Ter hoogte van Baron van Sternbachlaan
- Afsluiten van de Van den Bergsweg bij de Boomcateweg
- Knip Industrierweg

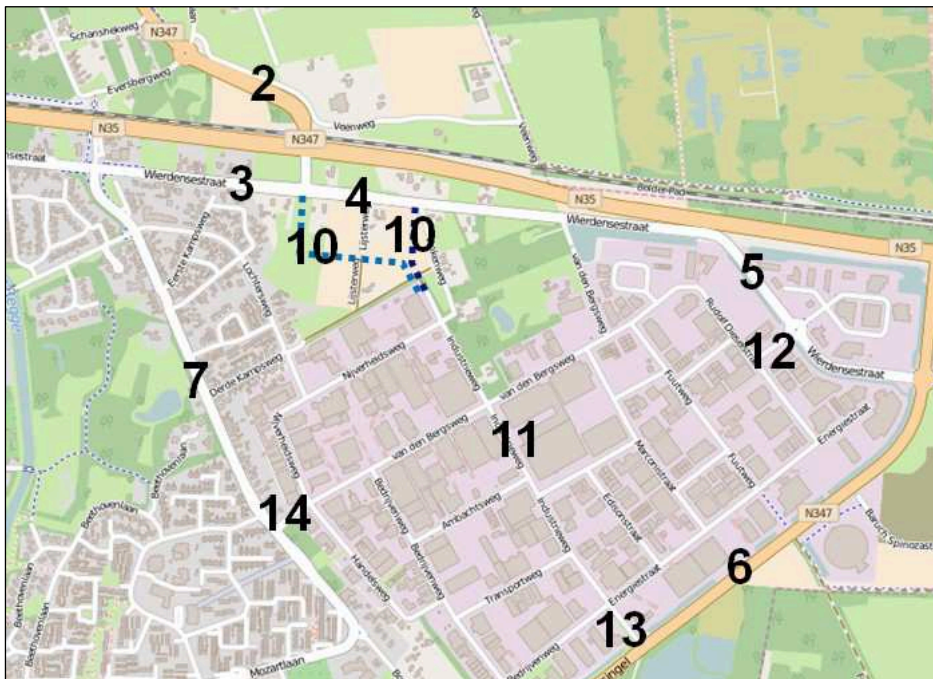


Dat resulteert in onderstaande modellen die doorgerekend zijn met het verkeersmodel. Model 3 is het basismodel in 2020, waarbij de N35 naar 2x2 gaat en alle bekende ontwikkelingen mee zijn genomen in het model. Model 1 (huidig) en 2 (huidig met afsluiten Van den Bergsweg) betreffen het huidige verkeersbeeld en zijn niet opgenomen in onderstaand overzicht. Model 3 is namelijk het uitgangspunt. Dit model is gekalibreerd aan de hand van verrichtte verkeerstellingen na de opening van de combitunnel.

Model	Noordelijke ontsluiting	Afsluiting Van den Bergsweg	Knip Industrierweg
3	nee	nee	nee
4	nee	ja	nee
5	Vinkenweg	ja	nee
6	Vinkenweg	nee	ja
7	Vinkenweg	ja	ja
8	Baron van Sternbachlaan	nee	ja
9	Baron van Sternbachlaan	ja	ja

Uitkomsten verkeersmodel

Onderstaande afbeelding geeft een overzicht van de telpunten waarop het verkeersmodel intensiteiten heeft gegenereerd die van belang zijn voor dit onderzoek.



De intensiteiten (in motorvoertuigen per etmaal) staan in onderstaande tabel.

Meetpunt	Modelnummer							
	3	4	5	6	7	8	9	
2	7100	7100	8600	7100	7100	7400	7400	
3	5700	6500	6700	4500	6900	4200	6900	
4	9100	11300	13000	8500	11000	7400	8500	
5	9100	11300	7700	6400	7500	7400	8500	
6	7400	8000	8000	7600	8000	7400	7900	
7	5300	3200	3200	5500	3500	4000	3100	
10	0	0	5200	2100	3500	3300	3500	
11	1100	2800	3700	0	0	0	0	
12	3300	3900	1000	2500	1000	2300	1400	
13	4600	5600	6800	4800	5300	4900	5400	
14	4400	0	0	4300	0	4900	0	

Model 4

Bij het afsluiten van de Van den Bergsweg bij de Boomcateweg (model 4), is een duidelijke verkeersafname te zien op de Boomcateweg (meetpunt 7). Tegelijkertijd neemt het verkeer op en naar de andere toegangswegen zoals de Wierdensestraat (meetpunt 4 en 5) en de Industrieweg (meetpunt 13) toe.

Model 5

Wanneer er vervolgens ter hoogte van de Vinkenweg een noordelijke ontsluiting wordt gerealiseerd (model 5), is de toename bij meetpunt 4 nog groter. De verkeersdruk verderop de Wierdensestraat (meetpunt 5) neemt juist af. Op de Industrieweg (meetpunt 11 en 13) neemt de verkeersdruk ook toe. De toename op deze meetpunten wordt voornamelijk ingevuld door sluipverkeer over 't Lochter.

Model 6

Als de noordelijke ontsluiting ter hoogte van de Vinkenweg wordt gerealiseerd, inclusief een knip van de Industrieweg tegen het sluipverkeer, maar de Van den Bergsweg bij de Boomcateweg open blijft (model 6), dan maakt er een stuk minder verkeer gebruik van de noordelijke ontsluiting en blijft het verkeer grotendeels gebruik maken van de route door de Van den Bergsweg. Er is dan met name een afname te zien op de Industrieweg (meetpunt 13) vanwege de knip en op de Louis Pasteurstraat (meetpunt 12) vanwege de verschuiving van verkeer richting de noordelijke ontsluiting. Dit verkeer zou in het basismodel gebruik maken van de Wierdensestraat en de toegang bij de Louis Pasteurstraat om het bedrijventerrein te bereiken.

Model 7

Het realiseren van een noordelijke ontsluiting ter hoogte van de Vinkenweg, samen met het afsluiten van de Van den Bergsweg bij de Boomcateweg en een knip op de Industrieweg (model 7), resulteert ten opzichte van het basismodel in een afname op de Wierdensestraat (meetpunt 5), de Boomcateweg (meetpunt 7) en de Louis Pasteurstraat (meetpunt 12). Laatstgenoemde wordt door een deel van het verkeer gebruikt als korte route van Nijverdal Oost richting de N35.

Model 8

Wanneer de noordelijke ontsluiting niet aangelegd zou worden ter hoogte van de Vinkenweg (model 6), maar ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan (model 8) en waarbij de Van den Bergsweg bij de Boomcateweg open blijft en sprake is van een knip op de Industrieweg, dan wordt de noordelijke ontsluiting in model 8 meer gebruikt dan in model 6. De ligging ten opzichte van de Baron van Sternbachlaan zorgt ervoor dat de noordelijke ontsluiting meer gebruikt wordt (meetpunt 10). Dat uit zich ook in een afname op de Boomcateweg (meetpunt 7). De Van den Bergsweg (meetpunt 14) wordt in dat geval echter drukker, doordat verkeer gebruik gaat maken van de route Van den Bergsweg/Industrieweg/noordelijke ontsluiting/Baron van Sternbachlaan.

Model 9

Bij het realiseren van de noordelijke ontsluiting ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan (model 9), in plaats van ter hoogte van de Vinkenweg (model 7), waarbij de Van den Bergsweg bij de Boomcateweg afgesloten wordt en er een knip is op de Industrieweg, is de route door de Van den Bergsweg richting de Baron van Sternbachlaan niet meer mogelijk, waardoor de verkeersintensiteit op de noordelijke ontsluiting (meetpunt 10) gelijk is aan die in model 7. Er is net als in model 7 een afname op de Boomcateweg (meetpunt 7) zichtbaar.

Afwikkeling en veiligheid kruispunten

Door de verschuivingen van de verkeersstromen in en rond het bedrijventerrein, wordt de verkeersbelasting op de kruispunten ook anders. Op een aantal kruispunten neemt de verkeersdruk af, op andere kruispunten zullen een of meerdere richtingen toenemen in intensiteit. Zo wordt het kruispunt Van den Bergsweg/Industrieweg aanzienlijk drukker, waarbij zonder het toepassen van een knip op de Industrieweg de verkeersstromen elkaar op dit kruispunt haaks kruisen. Op beide wegen is de doorgaande stroom verkeer het sterkst. Afgelopen jaren zijn er op dit kruispunt een aantal ongelukken geweest, veelal tussen kruisend verkeer. Door de toename van verkeer ontstaan er meer potentiële conflicten, waardoor de kans op een ongeval ook toeneemt. Eenzelfde redenering is door te trekken naar het kruispunt Industrieweg/Burgemeester H. Boersingel. De verkeersdruk op het genoemde kruispunt zal in een aantal varianten toenemen, wat kan leiden tot meer potentiële conflicten. In de basissituatie 2020 kan dit al leiden tot afwikkelingsproblemen. De overige modellen kennen nog hogere intensiteiten, waardoor de afwikkeling kan verslechteren.

Standpunt omwonenden noordelijke ontsluiting

De omwonenden ter hoogte van het grofweg ingetekende tracé van een noordelijke ontsluiting zijn tegen een noordelijke ontsluiting. De toename van verkeer langs hun woning, de bijbehorende effecten (geluidsoverlast, stikstof, fijnstof) daarvan en een omgeving die waarschijnlijk van uiterlijk zal veranderen, zijn hierin belangrijke punten. De waarde van de woning zal verminderen, zelfs nu al door de onduidelijkheid die speelt rond infrastructurele aanpassingen. Wanneer de plannen voor een noordelijke ontsluiting ter hoogte van de Vinkenweg worden doorgezet, dan zal men een bureau inschakelen voor de planschade. Ook de onomkeerbaarheid van de realisatie van een noordelijke ontsluiting is een punt van zorg. Hierbij kan onder andere gedacht worden aan de dieren die leven op het stuk tussen het bedrijventerrein en de Wierdensestraat, zoals hazen, konijnen, eekhoorns en buizerds. Er ontstaan dan ook onveilige verkeerssituaties voor kinderen en het speelveldje zal opgeofferd moeten worden.

Ook wordt nadrukkelijk de vraag gesteld in hoeverre een noordelijke ontsluiting bij kan dragen aan de revitalisering van 't Lochter. De bereikbaarheid van het bedrijventerrein is volgens hen al goed op orde, zeker na de ingebruikname van de tunnel. De bereikbaarheid van de Gamma is al goed, volgens de bewoners draagt een rijtijdwinst van ongeveer twee minuten niet bij aan ander koopgedrag, aangezien men bij de Gamma geen impulsaankopen doet. Tevens zou uit de rapportage van RHDHV niet zijn gebleken dat de huidige bereikbaarheid geleid kan hebben tot ongewenste bedrijfsresultaten of leegstand. Een extra ontsluiting draagt volgens de bewoners zelfs bij aan meer onveiligheid en criminaliteit.

De omwonenden zouden het beschikbare geld daarom liever geïnvesteerd zien in het bedrijventerrein zelf, in plaats van in nieuwe infrastructuur er naar toe. En wanneer het gaat om de infrastructuur richting het bedrijventerrein, dan is het volgens hen van grotere waarde om de fietsverbinding te versterken en te verbeteren. Er maken dagelijks veel fietsers gebruik van de Lijsterweg en de Vinkenweg, beide wegen kunnen wel extra onderhoud gebruiken. Ook het bedrijventerrein zijn de fietsvoorzieningen voor verbetering vatbaar.

Standpunt bedrijven 't Lochter

De bedrijven op 't Lochter, bij monde van de Ondernemersvereniging en Parkmanagement 't Lochter, hebben aangegeven negatief tegenover het realiseren van een noordelijke ontsluiting te staan. Deze ontsluiting zorgt voor extra verkeer op het bedrijventerrein en dat wordt gezien als onwenselijk. Momenteel is er al sprake van een aantal verkeersonveilige locaties en situaties. Deze kunnen verslechteren bij een toename van verkeer over het bedrijventerrein. De Gamma is waarschijnlijk wel voorstander van een noordelijke ontsluiting.

Daarnaast zorgt een noordelijke ontsluiting ook voor een andere routing van het verkeer, waarbij de *traffic* bij de bedrijven aan de oostzijde (langs de Wierdensestraat) afneemt. *Traffic* is kortgezegd een verzamelnaam voor verkeer/bezoekers dat naar of langs een locatie gaat. De bedrijven aan de oostzijde hebben zich gevestigd op een zichtlocatie, waarbij ze ervan uit zijn gegaan dat er veel verkeer langs hun bedrijven komt. Dat verkeer ziet hun bedrijf en kan er een bezoek aan brengen. Na realisatie van een noordelijke ontsluiting, rijdt er minder verkeer langs de oostzijde van het bedrijventerrein, waardoor de hoeveelheid *traffic* afneemt.

Een ander argument van de bedrijven tegen de noordelijke ontsluiting, is dat ze de wens hebben om niet meer dan drie aansluitingen op het wegennet te hebben. In de huidige situatie is dat het geval: de Van den Bergsweg, de Industrieweg en de Wierdensestraat/Louis Pasteurstraat. Wanneer daar een extra ontsluiting bij zou komen, dan wordt dat als onveilig gezien. De kans op criminaliteit kan toenemen. Dit ingebrachte argument kan afgezwakt worden door het opzetten van een systeem met bewakingscamera's op de toegangswegen, waarbij wel vermeld moet worden dat een extra ontsluiting ook extra kosten met zich mee brengt voor cameratoezicht.

Kosten

De kosten voor de realisatie van een noordelijke ontsluiting verschillen per variant.

Variant 1: ter hoogte van de Vinkenweg

- lengte tracé grofweg 180 meter
- op grond in eigendom van gemeente
- bestemming: agrarisch
- kosten aanleg exclusief grond (richtinggevend)
 - 180 meter x € 1.250 per m¹ = € 225.000
 - 180 meter x € 1.500 per m¹ = € 270.000
 - 180 meter x € 1.750 per m¹ = € 315.000

Variant 2: ter hoogte van Baron van Sternbachlaan

- lengte tracé grofweg 450 meter
- op grond in eigendom van gemeente en op grond in eigendom van private partijen
- bestemming: agrarisch
- kosten aanleg exclusief grond (richtinggevend)
 - 450 meter x € 1.250 per m¹ = € 562.500
 - 450 meter x € 1.500 per m¹ = € 675.000
 - 450 meter x € 1.750 per m¹ = € 787.500

Conclusie onderzoek noordelijke ontsluiting

Er zijn een aantal varianten - waar een noordelijke ontsluiting onderdeel van is - doorgerekend met het verkeersmodel. Er zijn hierbij twee potentiële tracés: ter hoogte van de Vinkenweg en ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan. Ook de variabele of de Van den Bergsweg bij de Boomcateweg wel of niet wordt afgesloten is in een aantal varianten meegenomen. Voor een beschrijving van de effecten op de verkeersstromen van de verschillende varianten, wordt verwezen naar de analyse zoals die eerder in dit document is opgesteld.

Een belangrijk effect van het realiseren van een noordelijke ontsluiting, is het sluijverkeer door het bedrijventerrein tussen de Wierdensestraat en de Burgemeester H. Boersingel. Dit verkeer rijdt momenteel via de Wierdensestraat, over de rotonde Wierdensestraat/Burgemeester H. Boersingel om vervolgens via de Burgemeester H. Boersingel richting het zuiden te rijden. Door het realiseren van een noordelijke ontsluiting ontstaat een kortere route voor dit verkeer over het bedrijventerrein. Het toepassen van een zogenaamde knip op de Industrierweg zorgt voor een afname van het sluijverkeer van grofweg 20%, doordat de nieuw te maken route vervolgens langer en onaantrekkelijker wordt, maar het neemt het sluijverkeer niet weg. Het sluijverkeer op het bedrijventerrein is onwenselijk, ook omdat de huidige verkeersonveilige locaties en situaties hierdoor nog onveiliger kunnen worden. De afwikkeling op het kruispunt Industrierweg/Burgemeester H. Boersingel zal verslechteren in alle modellen, waarbij het basismodel de gunstige situatie kent.

Zowel de omwonenden ter hoogte van een noordelijke ontsluiting, als de bedrijven op 't Lochter zijn over het algemeen geen voorstander van de realisatie van een noordelijke ontsluiting. Beiden hebben hiervoor een aantal redenen, zoals de toename van (sluij)verkeer, verandering van de omgeving, ongunstige verschuiving van verkeersstromen en ze zien geen heldere redenen om een noordelijke ontsluiting te realiseren vanuit de optiek van bereikbaarheid of revitalisering van 't Lochter. Het standpunt is veelal dat het geld beter ingezet kan worden voor andere aspecten, zoals de revitalisering van het bedrijventerrein zelf.

Enkel gekeken naar de aanlegkosten, verschillen deze per variant met name door de lengte van het tracé. De kosten van eventuele grondaankopen zijn buiten beschouwing gelaten. De variant ter hoogte van de Vinkenweg heeft als voordeel dat de grond in eigendom is van de gemeente, waar het

tracé van de variant ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan ook over grond in eigendom van private partijen gaat. Het is onduidelijk of - en tegen welke prijs - deze partijen hun grond beschikbaar willen stellen om een noordelijke ontsluiting ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan te realiseren. De aanlegkosten van de verschillende varianten zullen bij realisatie van een noordelijke ontsluiting in ieder geval een flink deel van het budget innemen, met als gevolg dat het resterende budget voor de revitalisering van 't Lochter aanzienlijk zal slinken.

“Aanleg bovenwijkse infrastructuur”

http://www.overijssel.nl/loket/provinciale/uitvoeringsbesluit_subsidies_2007/20110501

Artikel 3.30, 5h

Artikel 3.30. Grondslagen voor de subsidie

1. De subsidie als bedoeld in artikel 3.28, eerste lid, sub a, bedraagt 50% van de subsidiabele kosten, met een maximum van € 5.000,-- per kwaliteitsscan per bedrijventerrein. Zowel voor de kwaliteitsscan voorafgaande aan de opstelling van het herstructureringsplan, als voor de kwaliteitsscan nadat de werkzaamheden van het plan zijn uitgevoerd, kan subsidie worden gevraagd.
2. De subsidie als bedoeld in artikel 3.28, eerste lid, sub b, bedraagt ten hoogste 50% van de subsidiabele kosten met een maximum van € 50.000,--.
3. De subsidie als bedoeld in artikel 3.28, eerste lid, sub c, bedraagt € 50.000,-- per ha van het totale herstructureringsproject, als opgenomen in het herstructureringsplan. De subsidie bedraagt in totaal ten hoogste 50% van de subsidiabele kosten, met een maximum van € 500.000,-- per bedrijventerrein.
4. De subsidie als bedoeld in artikel 3.28, eerste lid, sub d, bedraagt 50% van de kosten met een maximum van € 50.000,--.
5. De volgende kosten zijn niet subsidiabel:
 - a. interne kosten;
 - b. verrekenbare belastingen, heffingen of lasten, w.o. kosten van aanleg/herstel/vervanging van riolering;
 - c. rente, bank, financierings- en gerechtskosten, geldboetes en sanctiekosten;
 - d. afschrijvingskosten;
 - e. kosten van planschade;
 - f. kosten van werkzaamheden die verband houden met bodemsanering;
 - g. kosten van werkzaamheden die tot het reguliere onderhoud worden gerekend;
 - h. de aanleg of verbetering van bovenwijkse infrastructuur.