

Nota

Voor burgemeester en wethouders

Nummer: 15INT01013



Datum vergadering:

Nota openbaar: Ja

14 APR. 2015

► **Onderwerp:** Vaststellen voorkeustracé F35 tussen Eversbergweg en gemeentegrens met Wierden.

Advies:

1. Instemmen met de rapportage "Variantenstudie fietssnelweg F35 tussen Nijverdal en Wierden";
2. Kennis te nemen van de standpunten van maatschappelijke organisaties en de wijze waarop hiermee is omgegaan;
3. De nadere uitwerking af te stemmen met de provincie en Landschap Overijssel opdat de uitvoering te combineren valt met de (hydrologische) beheermaatregelen die naar verwachting aan de bestaande route (Bolderpad) al nodig zijn als gevolg van het Wierdense Veld;
4. In te stemmen met het tracé N2-O1 als concept voorkeustracé;
5. Een inloopbijeenkomst organiseren op maandag 20 april a.s. om belanghebbenden te informeren over dit voorkeustracé;
6. Aansluitend aan de inloopbijeenkomst een reactietermijn van twee weken geven.

Besluit B en W:

Conform advies

Korte samenvatting:

Centrale drager van het Hoogwaardig Fietsnetwerk in Twente is de fietssnelweg F35. Belangrijke delen hiervan zijn aangelegd. Ook in de gemeente Wierden en Hellendoorn zijn delen gereed. De verkenning N35 Wierden- Nijverdal vormt aanleiding om op korte termijn een voorkeursvariant voor het tracé F35 tussen Nijverdal en Wierden vast te stellen. Goudappel Coffeng is gevraagd dit proces te begeleiden. Samen met maatschappelijke organisaties is gezocht naar denkbare varianten. Deze varianten (16) zijn door de ambtelijke werkgroep beoordeeld in een multicriteria-analyse. De uitkomsten zijn met de maatschappelijke organisaties besproken. Bij een deel van de organisaties bestaat voornamelijk weerstand tegen de varianten die langs het Wierdenseveld lopen. Er wordt gevreesd dat er ontoelaatbare verstoring van de ecologische waarde optreedt. Eelerwoude is gevraagd dit te onderzoeken. Zij constateren in hun rapport dat wanneer zorgvuldig met verlichting en strooizout wordt omgegaan, aantasting van de ecologische hoofdstructuur wordt gecompenseerd er geen bezwaren zijn tegen de aanleg van de fietssnelweg langs het Wierdenseveld.

Alles afwegende wordt uw college voorgesteld te kiezen voor variant N2-O1 (bij Wierden aan zuidkant tot aan de Westerveenweg en vanaf de Westerveenweg langs het Wierdense Veld en in gemeenteHellendoorn aan noordzijde spoorbaan).

Aanleiding:

Binnen de gemeenten Hellendoorn en Wierden zijn de afgelopen jaren belangrijke delen van de F35 aangelegd danwel omgevormd tot F35. In Nijverdal is meegelift met de aanleg van het Combiplan Nijverdal en is het tracé tussen de Piet Heinstraat en Eversbergweg gerealiseerd. In Wierden is de F35 geïntegreerd in de herinrichtingsplannen voor de voormalige rondweg Wierden en is het gedeelte tussen de rotonde Rijssensestraat en gemeentegrens met Almelo aangelegd.

Nu ligt de vraag voor waar het tussenliggende gedeelte F35 precies kan en moet komen te liggen.

De verkenning N35 Nijverdal-Wierden vormt aanleiding om hier op korte termijn duidelijkheid in te krijgen. De F35 maakt weliswaar formeel geen deel uit van de verkenning N35, maar met het Rijk is afgesproken dat zij gedurende de planstudie wel afstemming zoekt tussen het ontwerp van het voorkeustracé N35 met het nog vast te stellen voorkeustracé van de F35. In de bestuursovereenkomst N35 is bepaald dat de gemeenten Hellendoorn en Wierden uiterlijk 1 juni 2015 het voorkeustracé F35 vaststellen.

Relevante eerdere besluiten:

Vaststellen Hellendoorns MobiliteitsPlan, 09INT00967, d.d. 9 oktober 2009
Vaststellen Fietsstructuurplan 2014-2025, 13INT03170, d.d. 29 oktober 2013
Vaststellen Bestuursovereenkomst N35, 14INT05591, d.d. 17 februari 2014
Vaststellen Actualisatie Masterplan F35, 15INT00676, d.d. 10 maart 2015

Doelstelling:

Uiterlijk 1 juni 2015 een voorkeustracé fietssnelweg F35 vaststellen zodat gedurende planvorming N35 afstemming gezocht kan worden met dit voorkeustracé F35.

Oplossing:

In april 2014 heeft Regio Twente, in samenspraak met gemeenten Hellendoorn en Wierden opdracht verleend aan Goudappel Coffeng voor een verkenningenstudie F35 Nijverdal-Wierden waarbij mogelijke tracévarianten zijn geïnventariseerd en een aantal voorkeursvarianten is uitgewerkt. De studie biedt een eerste concretisering van de ontwerpmogelijkheden van de F35 tussen beide kernen. In het rapport zijn alle bevindingen van de verkenning weergegeven. Deze vormen waardevolle achtergrondinformatie bij het vormen van een mening voor een voorkeustracé. Doel was overigens om voorafgaand aan het maken van nadere keuzes met betrekking tot de N35, een beter beeld te hebben van de mogelijkheden voor de F35 ter plaatse.

Rapportage

De rapportage is inmiddels gereed. Alle denkbare varianten zijn eerst in kaart gebracht (hoofdstuk 2), vervolgens gespiegeld aan kansen en knelpunten in de omgeving (hoofdstuk 3) en er is een analyse gedaan van ontwerpknelpunten (hoofdstuk 4). Op basis hiervan is ingedikt tot een aantal kansrijke varianten: 2 (F35 noord of zuid) x2 (N35 noord of zuid) varianten voor het gedeelte in Wierden en 2 (F35 noord of zuid) x2 (N35 gelijkvloers of ongelijkvloers) varianten voor het gedeelte in Nijverdal (hoofdstuk 5). In hoofdstuk 6 is de beoordeling van deze tracés opgenomen (zie paragraaf 6.4, blz. 31 voor de uitkomsten van de beoordeling en de kostenraming). Er is daarbij gekozen voor een multicriteria-analyse waarbij de varianten zijn beoordeeld op onderstaande, gangbare criteria voor fietskwaliteit. Voor de varianten zijn daarnaast ook realisatiekosten en draagvlak in kaart gebracht. In hoofdstuk 7 staan de conclusies.

Het proces

Het proces is begeleid door een ambtelijke werkgroep bestaande uit deelnemers van Regio Twente, gemeente Hellendoorn en gemeente Wierden. Daarnaast is een klankbordgroep geformeerd bestaande uit vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat (omgevingsmanager N35), Stichting Bewonersbelangen N35 Wierden, Milieuraad Hellendoorn, Landschap Overijssel, Fietzersbond Hellendoorn, Fietzersbond Overijssel, Stichting Natuur en Milieu Wierden aangevuld met de ambtelijke werkgroep.

De klankbordgroep is allereerst betrokken bij het in kaart brengen van de kansen en beperkingen in relatie tot de vooraf denkbare varianten. Op basis van deze informatie én een analyse van de ontwerpknelpunten door Goudappel Coffeng (veldwerk ter plaatse) is uiteindelijk een achttal logische en realistische tracévarianten beschreven. Hierbij zijn voor iedere N35-variant (noordvariant (N) of zuidvariant (Z)/ gelijkvloerse (G) of ongelijkvloerse (O) variant) die in de verkenning is onderzocht, een noordelijke (1) en zuidelijke (2) ligging van de F35 onderzocht. Omdat het viaduct over de N35 ter hoogte van de Schapendijk/geplande Ecoduct als een uitwisselpunt kan worden beschouwd, bedraagt het aantal varianten uiteindelijk (2x8=)16.

Deze 16 varianten zijn door de ambtelijke werkgroep beoordeeld in een multicriteria-analyse. In de beoordeling is aan de criteria veiligheid en directheid extra gewicht toegekend vanwege het karakter van het project. De uitkomsten van de analyse geven een indicatie van de score op fietskwaliteit van de verschillende varianten. Deze uitkomsten zijn samen met de door Tauw opgestelde kostenraming in een tweede sessie aan de klankbordgroep voorgelegd. De opmerkingen uit de klankbordgroep zijn verwerkt in de uiteindelijke eindrapportage.

Van belang is dat de beoordeling van de varianten via de multicriteria-analyse geen absolute waarheden bevat. De uiteindelijke beoordeling van de varianten kan plaatsvinden op veel meer aspecten die van belang kunnen zijn of anders uitvallen naar gelang een bepaald aspect meer waarde wordt toegekend. Wel geven de uitkomsten een goed beeld van de beoordeling van de kwaliteit van de varianten vanuit het perspectief van de beoogde fietskwaliteit van de F35.

Conclusies rapport

In het rapport wordt geconcludeerd dat het in alle varianten voor de N35 goed mogelijk is om de fietssnelweg F35 in te passen.

- Daarbij geldt dat de varianten F35 die aan de noordzijde van de N35 blijven het beste uit de beoordeling komen. De varianten aan de zuidzijde hebben een iets mindere beoordeling. Het verschil is echter niet groot, zeker niet voor de noordvarianten N35.
- Varianten die als twee na beste uit de matrix komen, zijn de varianten die – bij een noordelijke ligging van de N35 – in Wierden een zuidelijke route kiezen en dan nabij het ecoduct / Westerveenweg/Schapendijk oversteken naar het noorden om via de zone van het Bolderpad / Veenweg uit te komen op het bestaande noordelijke tracé in Nijverdal.
- Varianten die op het Nijverdalse deel aan de zuidkant blijven, hebben een minder goede beoordeling op fietskwaliteit dan de varianten aan noordzijde. De beoordeling voor de varianten met een gelijkvloerse oplossing in Nijverdal zijn daarvan nog relatief gunstig, maar die varianten zijn weer veel duurder dan alle andere varianten, omdat hierbij wordt uitgegaan van een extra tunnel onder de N35 én de spoorlijn Nijverdal-Wierden.

De kosten van de aanleg van de F35 tussen Nijverdal en Wierden liggen in de range van € 6,07 miljoen – € 11,24 miljoen waarbij de varianten bij een ongelijkvloerse oplossing van de N35 in Nijverdal vanwege de extra tunnel onder de N35 en spoorlijn veel duurder zijn. Als deze laatstgenoemde varianten buiten beschouwing worden gelaten, ligt de range tussen € 6,07 miljoen en € 8,68 miljoen.

Opmerking: de raming betreft investeringskosten (kosten bouw, engineering en overige zoals leges) en is exclusief milieukundige werkzaamheden, verkeersvoorzieningen, onteigening en kosten voor grondverwerving en compensatie werken.

Reacties van maatschappelijke organisaties

In alle varianten die in Nijverdal aan de noordkant blijven liggen, passeert de F35 het natuurgebied Wierdense Veld. Dit wordt door een aantal belangengroepen in de klankbordgroep (m.n. Milieuraad, Stichting Bewonersbelangen N35 en Stichting Natuur & Milieu) als een groot nadeel van deze varianten gezien, omdat gevreesd wordt voor een aanzienlijke verstoring en aantasting van het gebied. Landschap Overijssel kon bij beide klankbordgroep sessies niet aanwezig zijn, maar daarmee is in een later stadium overleg gevoerd. Landschap Overijssel ziet geen onoverkomelijke bezwaren om de fietssnelweg langs het Wierdenseveld aan te leggen. Het heeft ook voordelen voor de recreatieve belevingsmogelijkheden van het natuurgebied. Wel vraagt ze terughoudend te zijn met de plaatsing van verlichting of te kiezen voor alternatieve vormen van verlichting. Dit om verstoring tot een minimum te beperken en de donkerte van het gebied te behouden. Hetzelfde vraagt ze voor het gebruik van strooizout. De Fietzersbond Hellendoorn heeft in deze varianten vooral moeite met de combinatie van recreatief met utilitair fietsverkeer (Fietzersbond Overijssel heeft met dit laatste minder moeite).

Stichting Natuur en Milieu heeft, mede namens Fietzersbond en Milieuraad, tijdens de bijeenkomsten van de klankbordgroep en in afzonderlijke overleggen met de gemeenten en Regio Twente aangegeven op drie onderwerpen bezwaar te hebben tegen het voorkeurstracé:

1. Sociale veiligheid voor gebruikers
2. Verstoring ecologische waarde Wierdenseveld
3. Verstoring rust door gemengd gebruik

Ad 1. Sociale veiligheid voor gebruikers

Het tracé aan de noordzijde van de spoorbaan loopt door landelijk- en natuurgebied. In dit gebied zijn weinig woningen. Stichting Natuur en Milieu vreest dat gebruikers dit tracé als sociaal onveilig zullen ervaren. Het gevoel van sociale veiligheid wordt voor een belangrijk deel bepaald door het aantal gebruikers van het fietspad; hoe drukker, hoe veiliger men zich voelt. Een goede verlichting van het fietspad ondersteunt daarbij. Het is daarom belangrijk de fietssnelweg zodanig aan te leggen dat er zoveel mogelijk fietsers gebruik van maken. Gemengd gebruik, recreatief en utilitair, is vanuit dit oogpunt dan ook wenselijk. Opgemerkt wordt dat de huidige route via het bedrijventerrein en de parallelweg van de N35 tot het uitwisselpunt van N2 naar O1 in gebruik blijft. Daarnaast speelt dat de werkzaamheden verbonden aan het Combiplan de laatste jaren al een behoorlijke toename van fietsverkeer op de Bolderpadroute heeft gegeven. Dat heeft niet geleid tot klachten over een verminderd sociaal veiligheidsgevoel. De Kruidenwijk is zodanig dicht op het natuurgebied gelegen, dat veel bewoners de routestructuren door het natuurgebied hebben ontdekt als wandel-, trim- en fietsroutes. Om het ommetje te kunnen maken is men daarbij ook aangewezen op het Bolderpad. Beide ontwikkelingen samen zullen er aan bij gedragen hebben, dat ondanks de ligging geen klachten zijn binnen gekomen over de sociale veiligheid.

Ad 2. Verstoring ecologische waarde Wierdenseveld

Voor het maken van een goede beoordeling is het noodzakelijk de plannen te toetsen aan de natuurwetgeving en het natuurbeleid. Met deze toetsing moet duidelijk worden of de ontwikkeling gerealiseerd kan worden zonder dat er belemmeringen optreden vanuit de natuurbescherming. Bureau Eelerwoude heeft hiervoor een quick-scan uitgevoerd. Eelerwoude concludeert dat binnen het plangebied diverse beschermde flora- en faunasoorten kunnen voorkomen maar dat de fietssnelweg geen negatieve effecten op deze soorten worden verwacht. Wel kan het gebied een functie hebben als vliegroute voor vleermuizen. Eelerwoude beveelt aan om het fietspad niet te verlichten, of slechts gebruik te maken van vleermuisvriendelijke (amberkleurige) verlichting. In het geval dat het huidige Bolderpad in zuidelijke richting wordt verbreed tot F35 is het niet noodzakelijk een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 aan te vragen, mits er geen wijziging plaatsvindt in het strooibeleid en er geen wezenlijke wijziging in de waterhuishouding plaatsvindt. De provincie stelt een beheerplan voor het N2000 gebied op. Hierin worden mitigerende maatregelen aan de bestaande wegen opgenomen die voor voldoende drooglegging moeten zorgen. Uitvloeisel hiervan is dat het Bolderpad op een hoger droogleggingspeil wordt gelegd. Dit is vervolgens de basis voor de F35. Samenwerking tussen gemeenten, landschapsbeheerder en provincie leveren dan maatwerk op, waarbij bekostiging deels vanuit het "geen schade principe" kan plaats vinden.

De aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS) dient, zo stelt Eelerwoude, gepaard te gaan met een zorgvuldige afweging van alternatieve locaties en maatregelen die ook resulteren in een goede landschappelijke en natuurlijke inpassing. De afname aan oppervlakte van de EHS door de verbreding van het huidige Bolderpad trace tot F 35 dient vanuit de Provinciale Omgevingsverordening elders gecompenseerd te worden. Hierover dient nader overleg met de provincie en Landschap Overijssel plaats te vinden. Het is wenselijk aangrenzend aan het Wierdense Veld of in directe omgeving van het ecoduct de compensatie te zoeken.

Ad 3. Verstoring rust door gemengd gebruik

Het Bolderpad kent verschillende typen gebruikers: lange-afstandswandelaars en recreatieve wandelaars, recreatieve fietsers, utilitaire fietsers, recreatieve ruiters en autoverkeer dat haar bestemming heeft aan één van de belendende percelen. Gevreesd wordt dat door dit verschil in verplaatsingsmotief, modaliteit en verschil in gedrag, verkeersonsonveilige situaties kunnen ontstaan.

Het Masterplan F35 stelt dat infrastructuur als de fietssnelweg er niet alleen ligt om in de spitsperiodes snel van A naar B te kunnen fietsen. Ook buiten die drukke periodes is de F35 beschikbaar voor fietsverkeer met andere doelen dan snelheid. Door de fietssnelweg op een goede en creatieve manier in te passen in het gevarieerde landschap van Twente, wordt ook het recreatieve fietsen over de F35 een belevenis op zich. Vanaf de F35 wordt verwezen naar functies en voorzieningen en andere mooie en interessante locaties langs de route (bijvoorbeeld in een straal van 5 km). Dit geeft de betekenis van de F35 voor recreatie en toerisme nog een extra impuls en draagt rechtstreeks bij aan het verstevigen van de recreatief-toeristische infrastructuur. Dat er op de fietssnelweg ook (beperkt) gewandeld wordt en er ruiters gebruik van maken zal naar onze verwachting niet leiden tot verkeersonveiligheid.

Zoals gezegd is voor de beoordeling van de varianten gebruik gemaakt van een multi-criteria-analyse waarin ruimtelijke inpassing één van de zes criteria was. Onderdeel van de ruimtelijke inpassing (subcriterium) is het effect op flora en fauna. De gekozen variant O1 scoorde hier lager dan de varianten aan de zuidzijde van de N35. Echter op de criteria directheid, veiligheid en aantrekkelijkheid scoorde de gekozen variant zoveel beter dat deze de voorkeursvariant werd. Ook vanuit de landschapsbeheerder is er geen bezwaar tegen gemengd gebruik van de F35.

Gevolgen besluitvorming stuurgroep N35

De opdrachtverstrekking en het feitelijke proces van de variantenstudie F35 Wierden-Nijverdal hebben plaatsgevonden voordat de stuurgroep haar voorkeur uitsprak voor een noordelijke ligging van de N35 met ongelijkvloerse kruising/aansluiting in Nijverdal.

Dit betekent dat een groot aantal varianten uit de F35 studie nu is afgefallen. De besluiten van de stuurgroep zijn, gezien vanuit F35 perspectief, positief. Met de keuze voor een noordelijke voorkeursvariant N35 met ongelijkvloerse aansluiting en kruising ter hoogte van Nijverdal, blijven nog vier varianten F35 in beeld:

1. N1-O1: F35 bij Wierden aan noordkant, bij Nijverdal aan noordkant (kosten € 6,9 miljoen);
2. N2-O1: F35 bij Wierden zuidkant, bij Nijverdal noordkant (kosten € 6,37 miljoen);
3. N1-O2: F35 bij Wierden noordkant, bij Nijverdal zuidkant (kosten € 8,68 miljoen);
4. N2-O2: F35 bij Wierden zuidkant, bij Nijverdal zuidkant (kosten € 8,14 miljoen);

In bijlage 2 zijn de belangrijkste kostenonderdelen voor de vier verschillende tracéonderdelen (N1, N2, O1 en O2) inzichtelijk gemaakt. In bijlage 3 zijn de investeringskosten per gemeente van bovengenoemde varianten gespecificeerd.

Een beschrijving van de vier overgebleven varianten staat in paragraaf 7.4 van het rapport. Varianten N1-O1 en N2-O1 komen als beste uit de beoordeling. Variant N1-O1 is direct, verkeersveilig en biedt fietsers een beschutte route in een aantrekkelijke omgeving. De variant N2-O1 is 'goede tweede'. Ook deze variant is verkeersveilig, vanaf het ecoduct de meest rechtstreekse route en kent weinig hoogteverschillen. Daarnaast kan in deze variant gebruik worden gemaakt van de 'oude N35'. De variant scoort alleen lager omdat de fietser moet omrijden bij het ecoduct en daar te maken heeft met hoogteverschillen. Beide varianten kennen het bezwaar van het inpassingsvraagstuk bij het Wierdense Veld.

Tussenconclusie voorkeustracé F35 Wierden-Nijverdal

Voor het project F35 geldt dat besluitvorming over het definitief ontwerp bij betrokken gemeenten ligt. Omdat er sprake is van een gemeentegrens overschrijdend tracé, dient afstemming te worden gevonden tussen Wierden en Hellendoorn om te voorkomen dat er aansluitingsproblemen ontstaan. Voor allen geldt dat de uiteindelijke kwaliteit van het betreffende gedeelte van de fietssnelweg uitgangspunt is.

De keuze van het uiteindelijke tracé voor de F35 tussen Wierden en Nijverdal is in deze lijn dan ook de verantwoordelijkheid van beide betrokken gemeenten. Op basis van het huidige zicht op zaken zijn de (ambtelijke) standpunten van beide gemeenten voor de F35 Wierden-Nijverdal als onderstaand:

(ambtelijk) Standpunt gemeente Wierden over de voorkeursvariant

De voorkeur van gemeente Wierden gaat aan de Wierdense kant uit naar de N2 variant, waar de F35 aan de zuidzijde van de nieuwe N35 wordt aangelegd.

Met deze voorkeur hebben de volgende overwegingen meegespeeld:

- Gebruik maken van de bestaande N35 waardoor deze slechts gedeeltelijk hoeft te worden opgebroken en waardoor de F35 er voor een groot gedeelte niet hoeft te worden aangelegd.
- Door gebruik te maken van de bestaande N35 hoeft er geen grond te worden aangekocht. Hiermee is in de variantenstudie in het geheel geen rekening gehouden.
- Bij de N2 variant hoeft het waterwingebied niet te worden aangetast. Dit is wel het geval bij de N1 variant waarbij gereede twijfel bestaat of dit in de variantenstudie voldoende is onderzocht.
- Bij de N2 variant hoeft alleen een kunstwerk (tunnel) te worden aangelegd ter plaatse van de kruising met het spoor Wierden-Rijssen, terwijl voor de N1 variant een bijzondere aansluiting moet worden gecreëerd voor de aansluiting vanuit Wierden, een brug moet worden gebouwd over de Kruissteenweg, een bijzondere constructie moet worden gebouwd voor de verhoogde passage langs de Moluksewijk, een brug moet worden aangelegd over het spoor Wierden-Rijssen, de drukke Nijverdalsestraat gelijkvloers moet worden gekruist en een tunnel moet worden gebouwd voor de kruising met het spoor Wierden-Nijverdalen. Bovendien moeten in de variant N1 de kruisingen met de Vossenbosweg en de Westerveenweg middels een viaduct worden uitgevoerd.

Aan de Nijverdalse kant van de Schapendijk is aanleg van de F35 het meest voor de hand liggend aan de noordkant van het spoor, dus de O1 variant. Aandachtspunt hierbij is wel dat de F35 dan over een grotere lengte op Wierdens grondgebied wordt aangelegd waardoor ook de kosten voor Wierden hoger worden.

Als gevolg van de keuze N2-O1 moet de N35 en het spoor ter hoogte van de Schapendijk worden gekruist. Hier is in het ontwerp van de N35 ook al sprake van de aanleg van een ecoduct en een fietsbrug. Door deze fietsbrug "F35-proof" te maken ontstaat hier een mooi markeringspunt halverwege Nijverdalen-Wierden. Bovendien kan op deze plek de feeder (parallelweg) vanaf het bedrijventerrein 't Lochter aansluiten op de F35 en kunnen ook de recreatieve fietsverbindingen (Westerveenweg, Bolderpad en Schapendijk) hier uitwisselen/aansluiten.

(ambtelijk) Standpunt gemeente Hellendoorn over voorkeursvariant

De ambtelijke voorkeur van gemeente Hellendoorn voor het tracé van de F35 tussen de Eversbergweg in Nijverdalen en de Rijssensestraat in Wierden gaat uit naar de N2-O1 variant. Hierbij gaat de voorkeur van Hellendoorn uit om bij het O1 deel gebruik te maken van de bestaande Veenweg als fietsstraat. De F35 gaat dan via bestaande Veenweg en de rotonde Baron van Sternbachlaan en sluit bij de Everbergweg aan op de bestaande F35. Dit laatste gedeelte is overeenkomstig de oplossing zoals geschetst in variant G1, waarbij dus wordt afgezien van een fietsbrug over de Baron van Sternbachlaan.

Overwegingen

- Meest directe route waardoor meer voorzieningen binnen fietsbereik komen
- Aantrekkelijke omgeving om te fietsen, goede landschapsbeleving, wordt als meerwaarde beschouwd
- O1 minste vertraging als gevolg van kruispunten of omrijbewegingen
- O1 minder last van windhinder (ligt achter spoorlichaam) dan O2
- O1 minder last van grote voertuigen die langsrijden dan O2
- O1 ruimtelijk gemakkelijker inpasbaar dan O2
- Bij de N2 optimaal gebruik te maken van de oude N35 (grote kosten besparing)
- Technisch meest eenvoudig (dus goedkoop)
- Bedient zowel woon-werk verkeer, als recreatief verkeer

- Nadelen van O2 wegen erg zwaar voor gemeente Hellendoorn en wegen niet op tegen de voordelen van O1, dit zijn:
 - o Dure tunnel onder Burgemeester H. Boersingel
 - o Beperking van uit te geven grond op 't Lochter III
 - o Compensatie voor waterberging moet worden gevonden
 - o Dure tunnel onder RW35 en spoor, of dure aankoop van gronden langs Wierdensestraat

Kansen en bedreigingen

- O2 kan snel worden gerealiseerd, zonder procedures.
- Bij N2 zou met RWS een deal kunnen worden gesloten om de sloopkosten, die gerekend zijn bij de N35 voor de bestaande weg cash aan Wierden te doen, waarmee financiën gecreëerd worden voor de realisatie van de F35
- N2 kan in realisatie met N35 worden meegenomen
- Overgang bij Schapendijk/Westerveenweg combineren met door RWS geplande overgang

Ruimte voor alternatieven

- Bij O1 kan het tracé langs het spoor gevolgd worden, maar dit is duurder, in verband met grondaankoop, de bouw van twee extra kunstwerken en aantasting van de zojuist gerealiseerde landschappelijke inpassing van het Combiplan
- Voor het wisselpunt bij de Schapendijk/Westerveenweg, kan onderzocht worden in hoeverre de bestaande tunnel Westerveenweg met een verlenging goedkoper is, dan een viaduct naast het ecoduct. Bovendien hoeft hierdoor minder hoogteverschil te worden overwonnen (tunnel is minder diep dan een viaduct hoog is) hetgeen voor meer comfort zorgt voor de fietsers.

Voorkeurstracé F35 Nijverdal-Wierden

Op basis van bovenstaande wordt een voorkeur uitgesproken voor variant N2-O1 waarbij de F35 bij Wierden vanaf de rotonde Rijssensestraat wordt ingepast in de herontwikkeling oude rondweg (plan "de Esrand"), gebruik maakt van de bestaande tunnel Stegeboersweg en via een nieuwe tunnel onder het spoor Wierden-Rijssen aansluit op het tracé oude N35. Via de geplande fietsverbinding langs het ecoduct - en bij voorkeur via het door trekken van - de huidige tunnel onder het spoor Westerveenweg/Schapendijk - gaat het tracé verder ten noorden langs het spoor naar Nijverdal (via de upgrading tot F35 van de bestaande Bolderpad-route langs het Wierdense Veld). Waarbij aandacht moet zijn voor de aanbevelingen van Eelerwoude en de aandachtspunten van Landschap Overijssel. Ten westen van het Wierdenseveld maakt de F35 gebruik van de bestaande Veenweg en kruist de Baron van Sternbachlaan gelijkvloers ter hoogte van de bestaande rotonde (afwijking tracé O1).

Vervolg

Regio Twente heeft het initiatief genomen voor de bijgevoegde verkennende studie. Het vaststellen van een definitief tracé voor de F35 is echter een verantwoordelijkheid van de gemeenten Wierden en Hellendoorn (in overleg met Regio Twente). Dit betekent dat de verdere voortgang van het project in handen ligt van Wierden en Hellendoorn. In het kader van de bestuursovereenkomst N35 Nijverdal-Wierden is afgesproken dat de gemeenten uiterlijk 1 juni 2015 een definitief tracé hebben vastgesteld. Hierdoor wordt het mogelijk dat RWS in de planstudie afstemming kan zoeken tussen het ontwerp van het voorkeurstracé van de N35 en het vastgestelde voorkeurstracé van de F35. Gemeenten Wierden en Hellendoorn en provincie Overijssel dragen gezamenlijk zorg voor uitvoering van deze afspraak en leveren de inbreng van de F35 onderdelen in de planstudie. Waar mogelijk zal de combinatie met de uitvoering van de N35 en met de N2000 beheer- c.q. de mitigerende maatregelen worden gezocht.

Voorstellen

Ten aanzien van het tracé wordt u gevraagd:

1. Kennis te nemen van het rapport variantenstudie F35 Wierden-Nijverdal.
2. Kennis te nemen van de standpunten van maatschappelijke organisaties en de wijze waarop hiermee is omgegaan.
3. In te stemmen met het tracé N2-O1 als voorkeurstracé (waarbij O1 gebruik maakt van de huidige Veenweg en Kruidenlaan).

Effecten:

- Een na 2021 gerealiseerde fietssnelweg F35, op onderdelen wellicht eerder;
- Verbeterde concurrentiepositie voor de fietser ten opzichte van de auto;
- Vermindering stikstofdepositie op N2000 Wierdense Veld
- Verbeterde veiligheid voor de fietser;
- Versterking van de recreatieve belevingsmogelijkheden voor de inwoners en recreanten in de gemeente Hellendoorn en de gemeente Wierden.

Planning:

Vaststellen voorkeurstracé in colleges van Wierden en Hellendoorn: 7 april 2015

Inloopbijeenkomst: maandag 20 april 2015

Vaststellen definitief tracé fietssnelweg: 26 mei 2015

Informeren raadscommissie Grondgebied: 17 juni 2015

Financiële consequenties:

De aanleg van de F35 tussen Nijverdal en Wierden betekent een belangrijke financiële opgave voor partijen. Bekend is dat gemeente Wierden vooralsnog geen middelen beschikbaar heeft gesteld voor het project. Gemeente Hellendoorn heeft middelen vanuit het Hellendoorns MobiliteitsPlan. Verwacht wordt dat, wanneer wordt gekozen voor het tracé N2-O1, deze middelen, aangevuld met subsidies, voldoende zijn voor de aanleg van de fietssnelweg tussen Eversbergweg en gemeentegrens. Nadere uitwerking moet dit duidelijk maken. Beide gemeenten zullen dan ook in nauwe samenspraak met provincie Overijssel voldoende financiën moeten zoeken voor de realisatie.

Daarbij geldt:

- Op Wierdens grondgebied kan (behoudens het Bolderpad traject) met de feitelijke aanleg van de F35 pas na 2020/2021 (na realisatie van de N35) worden gestart, dan wel gelijktijdig met de aanleg van de N35 in 2019. In ieder geval moet de hoofdrijbaan van de huidige F35 buiten gebruik zijn gesteld;
- In de bestuursovereenkomst N35 is afgesproken dat de financiële consequenties van de inpassing van de F35 in het ontwerp nader worden bepaald, waarna nader overleg tussen Partijen zal plaatsvinden over de verrekening daarvan;
- Rijkswaterstaat in de kostenraming van de N35 rekening houdt met circa € 1,1 miljoen voor het saneren van de bestaande N35;
- Provincie Overijssel ten behoeve van de aanleg van de F35 in principe uitgaat van een bijdrage van 50% in de projectkosten uit het geoormerkte BDU budget voor de F35;
- Provincie Overijssel bezig is met een herbezinning van het fietsbeleid in het kader van het Masterplan Fiets en mogelijk als uitvloeisel hiervan bereid zal zijn om fietssnelwegprojecten financieel te ondersteunen;
- De provincie Overijssel gevraagd zal worden zich te beraden en in overleg te treden met beide gemeenten over de bekostiging van mitigerende maatregelen aan de bestaande constructie van het Bolderpad
- Bij onvoldoende financiële middelen de mogelijkheid moet worden gezien van een verdere fasering van het project.

Personele consequenties:

Gemeenten Wierden en Hellendoorn hebben voor dit project voldoende interne capaciteit. Deze gezamenlijke projectleiding is verantwoordelijk voor de inbedding van (het voorkeurstracé van) de F35 in de gemeentelijke besluitvorming, de verdere planuitwerking en het overleg met bewoners en belangenorganisaties. Aandachtspunt daarbij is het standpunt van de belangenorganisaties ten aanzien van de ligging van de F35 langs het natuurgebied Wierdenseveld.

Juridische consequenties:

Per onderdeel van het project zal bij de nadere uitwerking gezien worden in hoeverre planologische procedures c.a nodig zijn.

Informatisering / Automatisering:

N.v.t.

Burger- en overheidsparticipatie:

Rijkswaterstaat (omgevingsmanager N35), Stichting Bewonersbelangen N35 Wierden, Milieuraad voor de gemeente Hellendoorn, Landschap Overijssel, Fietzersbond Hellendoorn, Fietzersbond Overijssel, Stichting Natuur en Milieu Wierden hebben zitting gehad in de klankbordgroep fietssnelweg F35. Deze klankbordgroep is aangevuld met de ambtelijke werkgroep. De klankbordgroep is betrokken bij het in kaart brengen van de kansen en beperkingen in relatie tot de vooraf denkbare varianten. Deze (16) varianten zijn door de ambtelijke werkgroep beoordeeld in een multicriteria-analyse. Deze uitkomsten zijn samen met de door Tauw opgestelde kostenraming in een tweede sessie aan de klankbordgroep voorgelegd. De opmerkingen uit de klankbordgroep zijn verwerkt in de uiteindelijke eindrapportage.

Na het vaststellen van de bestuurlijke voorkeur is opnieuw door beide gemeenten met betrokken organisaties gesproken om hun belangen in het nu voorliggende voorstel goed mee te kunnen nemen.

Communicatie:

Op maandag 20 april 2015 zal voor alle belanghebbenden een inloopbijeenkomst georganiseerd worden waar de voorkeursvariant wordt gepresenteerd. Belanghebbenden kunnen hun reactie hierop geven die bij het vaststellen van het definitieve tracé zal worden betrokken.

Overige consequenties:

N.v.t.