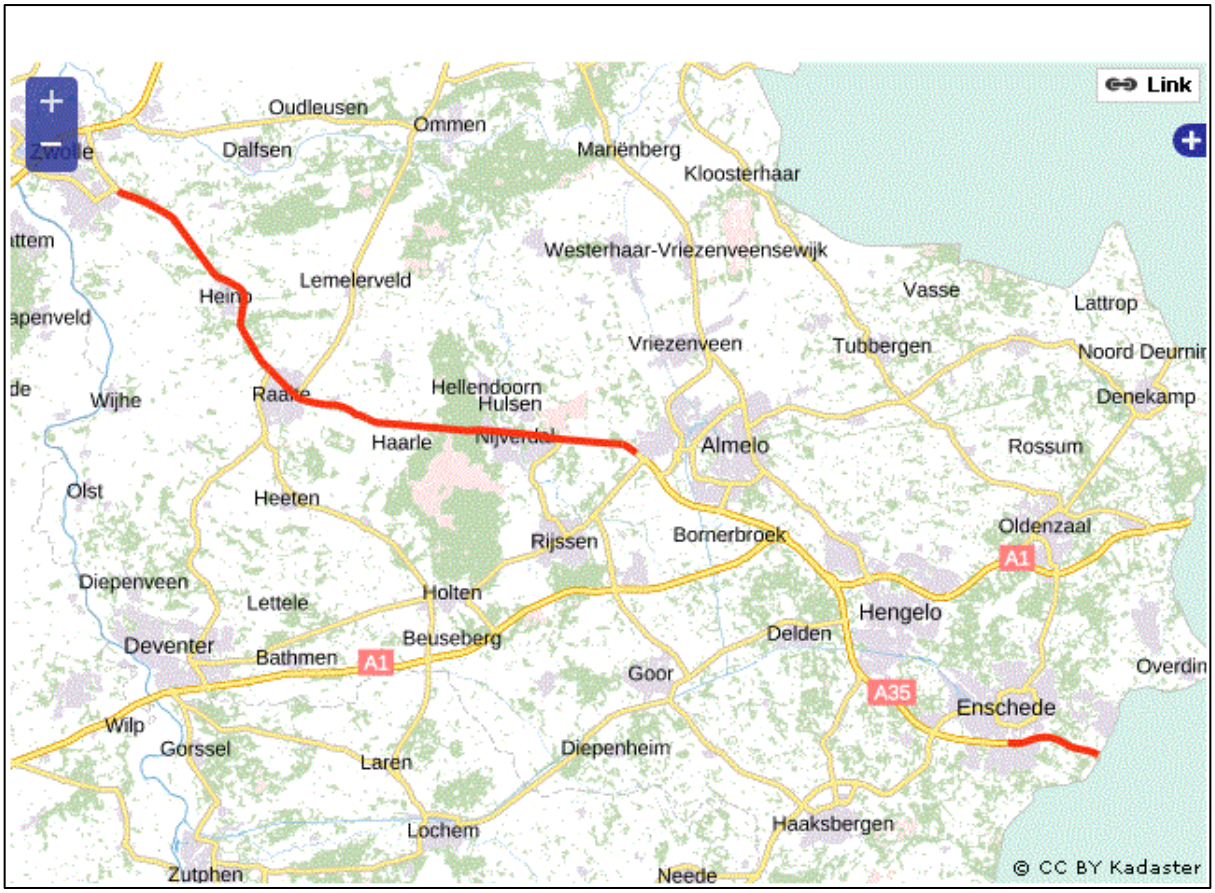
MER-aanmeldnotitie HEINO NOORD

Aanleiding

De Rijksweg N35 is een belangrijke verbindingsroute tussen de economische centra Zwolle – Kampen en Twente in de provincie Overijssel. De N35 loopt van Zwolle naar Wierden. Daarna wordt de weg onderbroken door de autosnelweg A35. Bij Enschede-Zuid loopt de N35 door naar de grens met Duitsland.



Figuur 1: + Bron vermelden.

De N35 is gecategoriseerd als regionale stroomweg. Deze is echter tussen Wijthmen en Nijverdal niet als zodanig ingericht maar heeft daar het karakter van gebiedsontsluitingsweg (zonder fysieke rijbaanscheiding, 1 x 2 rijbanen, 80 km/uur, gelijkvloerse kruisingen, vele oversteken en een beperkte obstakelvrije ruimte). Op de N35 zijn de nodige problemen waaronder veel ongevallen, mede door de hoge verkeersintensiteiten. De verkeersveiligheid op het traject Wijthmen-Nijverdal dient te worden aangepakt. Ter verbetering van de verkeersveiligheid zijn maatregelen nodig, zoals de aanleg van bajonetkruisingen en de aanleg van parellelwegen). Voor een aantal van deze maatregelen is herziening van het vigerende bestemmingsplan nodig. Daartoe zijn vier bestemmingsplanherzieningen nodig voor wegaanpassingen aan de N35 in de gemeente Raalte. Dit plangebied ligt in de gemeente Raalte en heeft betrekking op het deeltraject Heino noord.

MIRT-onderzoek

Op verzoek van de Tweede Kamer heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu (nu I&W) in december 2011 toegezegd om samen met de Regio (de Regio bestaat uit Provincie Overijssel, de Regio Twente en de gemeenten Zwolle, Dalfsen, Raalte, Hellendoorn en Wierden) een MIRT-onderzoek (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) uit te voeren om de problemen op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal in kaart te brengen.

Het MIRT-onderzoek heeft betrekking op de huidige N35 (als gebiedsontsluitingsweg) in relatie tot de autonome ontwikkelingen die naar verwachting plaats zullen vinden. Het MIRT-onderzoek gaat specifiek in op de knelpunten die bestaan ten aanzien van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid (inclusief barrièrewerking) in de huidige situatie, op de middellange termijn (2020) en op de lange termijn (2030).

Op basis van het MIRT-onderzoek is geconcludeerd dat er voor de verkeersveiligheid belangrijke knelpunten zijn. Voor deze knelpunten geldt dat met de verwachte toename van verkeer de ernst hiervan verder zal toenemen. De knelpunten zijn:

- De kans op ernstige ongevallen in vergelijking met vergelijkbare rijkswegen is hoger dan het gemiddelde in Nederland en het gemiddelde in de regio.
- Vier locaties op het tracé scoren op basis van de Eurorap methode een onvoldoende (2 sterren) voor het wegontwerp en voldoen niet aan de rijksdoelstelling van 3 sterren in 2020.
- Meer in brede zin voldoet het wegontwerp niet aan de meest actuele adviezen over een veilig wegontwerp voor een gebiedsontsluitingsweg in ‘Duurzaam Veilig 1’. Meer specifiek wordt hiermee bedoeld:
  1. de aanwezigheid van erfaansluitingen;
  2. landbouwverkeer op de rijbaan;
  3. bomen op korte afstand van de weg; en
  4. een makkelijk overrijdbare rijrichtingscheiding.
- Een aandachtspunt is de oversteekbaarheid. Op plaatsen waar een gelijkvloerse oversteek is zonder aanvullende voorzieningen (zoals een middenberm of verkeerslichten), is het erg moeilijk om tijdens de spits de weg over te steken. Dit kan leiden tot onveilige situaties bij oversteken of tot een keuze de weg niet meer over te steken of om te rijden (barrièrewerking).

Bestuursovereenkomst

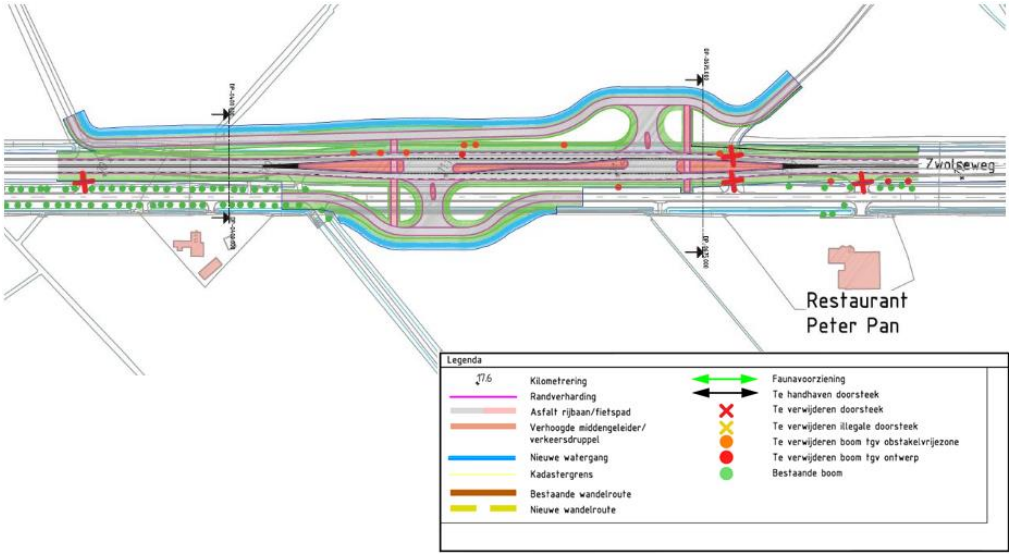
In 2014 is een bestuursovereenkomst door het Rijk en de Regio ondertekend. Het doel van de bestuursovereenkomst is om de belangrijkste knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid uit het MIRT-onderzoek aan te pakken. Het Rijk financiert het project vanuit ‘MeerVeilig 3’ met € 5 miljoen; de Provincie Overijssel heeft € 10 miljoen beschikbaar gesteld.

Onderdeel van de bestuursovereenkomst is een prioriteitenlijst van de maatregelen. De maatregelen zijn gebaseerd op oplossingsrichtingen die per knelpunt zijn uitgewerkt. De oplossingsrichtingen zijn op meerdere criteria (waaronder kosten en effecten op verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid) beoordeeld.

Aard van de voorgenomen activiteit

Binnen deeltraject Heino noord zijn verschillende maatregelen benoemd om de knelpunten op te lossen. Naast de algemene maatregelen voor het gehele traject, voorziet het project in het oplossen van een aantal lokale knelpunten ten aanzien van verkeersveiligheid. De uit te werken deeltrajectspecifieke maatregelen zijn:

- de aanleg van een nieuwe bajonetkruising ter hoogte van het restaurant, Zwolseweg 79a (zie volgende figuur);
- en de aanleg van een nieuwe noordelijke parallelweg (zie volgende figuur).



Aanleg bajonetkruising en nieuwe noordelijke parallelweg

De omgeving waarin de activiteit is gesitueerd

De N35 is de verbindingsweg tussen Zwolle en Twente. De weg is door de jaren heen zeer druk geworden. Er gebeuren regelmatig ongelukken. In de omgeving van het project N35 Wijthmen Nijverdal bevinden zich twee Natura 2000 gebieden, zijnde de Sallandse Heuvelrug en het Boetelerveld. De Sallandse Heuvelrug raakt de N35 bij Nijverdal. Op dit deel van het traject worden echter alleen algemene maatregelen uitgevoerd. Deze maatregelen zijn van dusdanig beperkte omvang dat zij geen negatieve effecten hebben op de natuurwaarden van het Natura 2000-gebied. Het Boetelerveld ligt ongeveer 1,5 km te zuiden van Mariënheem. De natuur en de landschappelijke waarden zijn kenmerkend en hebben een hoge mate van bescherming. De te treffen maatregelen in Mariënheem zijn beperkt in omvang , liggen 1,5 km van het Boetelerveld af en tasten derhalve de natuurlijke waarden niet aan.

Effecten van de voorgenomen maatregelen

Flora en fauna

Er is een natuurtoets uitgevoerd om na te gaan of er in het gebied beschermde planten en dieren leven. Hieruit zijn de volgende soorten gekomen:
-roeken; er leeft een grote kolonie roeken ter plaatse van de brug over het Overijsselsch kanaal. Op deze locatie worden geen maatregelen getroffen. Er staan bomen binnen de obstakelvrije zone van 4,5 meter tot de weg, maar deze hoeven niet gekapt te worden omdat er op dit deel van het traject een geleiderail geplaatst wordt
-vleermuizen; er zijn in het hele gebied vleermuizen geconstateerd. Van belang is dat hun broed- en foerageerroutes niet aangetast worden. Uit het onderzoek is gebleken dat de bomen die we gaan kappen deze routes niet negatief beïnvloeden. Ter hoogte van het landgoed De Gunne zijn in twee bomen naast de N35 broedplaatsen aangetroffen. Deze bomen staan buiten de obstakelvrije zone van 4,5 meter en hoeven dus niet gekapt te worden.

-dassen; Er is uitgebreid onderzoek naar het leefgebied van de dassen gedaan. Er zijn geen nieuwe burchten ontdekt dan de al bekende. Het leefgebied voor een das neemt ongeveer 1km2 in beslag. De onderzoeker heeft in het licht van de voorgenomen maatregelen onderzocht of deze ingrijpend zijn op de leefomgeving van de das. Hij concludeert dat dit niet zo is en dat er geen ontheffing Wet natuurbescherming nodig is.

Geen verkeerstoename
Het project gaat een aantal veiligheidsmaatregelen realiseren. De weg wordt niet verbreed en er komen ook geen nieuwe verkeersstroken. Deze maatregelen zorgen niet voor aantrekkende werking van het verkeer en er wordt daarom geen verkeerstoename gefaciliteerd.

Natura 2000-gebieden
Het project leidt niet tot het vergroten van de capaciteit van de weg (extra rijstroken) hetgeen normaliter zal leiden tot grotere stikstofemissies door gebruik. Dat is hier dus niet het geval

De maatschappelijke aandacht voor de activiteit
De bewoners en bedrijven in de omgeving klagen al jaren over de onveilige verkeerssituaties op de N35. Vooral het oversteken of invoegen op de weg zorgt voor zeer riskante situaties, waar helaas ook dodelijke slachtoffers te betreuren zijn. De weg is een 80 km/ uur weg, maar er wordt ook vaak harder gereden. Daarbij komt door de toename van het verkeer in het algemeen dat er vaak lang gewacht moet worden op een moment dat voor beide rijstroken de weg vrij is en er veilig overgestoken / ingevoegd kan worden. Hierdoor zijn bewoners/ weggebruikers geneigd risico's te nemen, met alle gevolgen van dien.
Het draagvlak is bij sommige omwonenden laag, omdat zij bijvoorbeeld via de parallelweg iets meer moeten omrijden of omdat zij voor de realisatie grond moeten verkopen. Echter zijn vele bewoners het er mee eens dat het traject door deze maatregelen veel veiliger wordt om over te steken en/ of in te voegen op de N35. Door de mogelijkheid om in twee-fasen te kunnen oversteken, kan op de bajonet gewacht worden, totdat de tweede rijbaan vrij is.

Juridische afweging vormvrije MER
Voor de beoordeling of een MER-procedure gevolgd dient te worden, wordt aan de Bijlage C en D van het Besluit milieueffectrapportage (hierna : Besluit m.e.r.) getoetst;
-Onderdeel C bevat activiteiten, plannen en besluiten waarvoor het doorlopen van een m.e.r. verplicht is.
-Onderdeel D bevat activiteiten, plannen en besluiten waarvoor het maken van een m.e.r.-beoordeling verplicht is.

Er is gekeken of het planl een project is in de zin van onderdeel C of D van het Besluit m.e.r. Ten aanzien van wijzigingen van wegen kunnen twee categorieën uit onderdeel D van toepassing zijn.
Categorie D 1.1 en categorie D 1.2. D 1.1 bevat de activiteit 'wijzigen of uitbreiden van een auto(snel)weg'. De N35 Wijthmen-Nijverdal is geen autosnelweg en geen autoweg in de zin van het Besluit m.e.r. Hiervoor is vereist dat de weg alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten. D 1.2 ziet (samengevat) op de uitbreiding van een weg met vier of meer rijstroken of tot de verbreding van een weg tot vier of meer rijstroken. Van beide activiteiten is geen sprake. Dit betekent dat het plan geen m.e.r.-(beoordelingsplichtige) activiteit is.

Ten aanzien van de mogelijkheid dat er een passende beoordeling nodig zou zijn vanwege een significant negatief effect op een Natura 2000 gebied het volgende: Een passende beoordeling is vereist als er niet kan worden uitgesloten dat het project significante gevolgen heeft op een Natura 2000-gebied. Als voor een plan een passende beoordeling wordt opgesteld dan moet er ook een plan-MER worden gemaakt, Voor dit project hoeft dat niet. De geplande maatregelen zijn van dusdanig geringe omvang dat negatieve effecten op de Natura 2000-gebieden worden uitgesloten. Bovendien is er ook geen sprake van vernietiging. Er is ook geen effect te verwachten vanuit een toename van het verkeer.
De voorziene maatregelen waarvoor een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk is zijn gericht op het vergroten van de verkeersveiligheid en zullen geen verkeer aantrekkende werking met zich brengen.