



rijksuniversiteit  
groningen

## EEN TUNNEL IN PLAATS VAN EEN BARRIÈRE DOOR JE DORP: EEN INTEGRALE OPLOSSING?

EEN STUDIE NAAR DE LOKALE EFFECTEN VAN DE  
SALLAND-TWENTETUNNEL IN NIJVERDAL



THIJS VAN DE WIEL - S2667797  
BACHELORSCHRIJF  
TECHNISCHE PLANOLOGIE  
12-06-2017

## Colofon

BACHELORPROJECT: BACHELOR TECHNISCHE PLANOLOGIE

TITEL: EEN TUNNEL IN PLAATS VAN EEN BARRIÈRE DOOR JE DORP: WAT ZIJN DE EFFECTEN?

ONDERTITEL: EEN STUDIE NAAR DE LOKALE EFFECTEN VAN DE SALLAND-TWENTETUNNEL IN NIJVERDAL.

AUTEUR: T.W. VAN DE WIEL  
(S2667797)

DATUM: 12-06-2017

BEGELEIDER: PROF. DR. E.J.M.M. ARTS

THEMA: NAAR EEN GEÏNTEGREERDE PLANNING VAN INFRASTRUCTURELE EN STEDELIJKE ONTWIKKELINGEN

UNIVERSITEIT: RIJKSUNIVERSITEIT GRONINGEN

FACULTEIT: RUIMTELIJKE WETENSCHAPPEN

CONTACT: T.W.VAN.DE.WIEL@STUDENT.RUG.NL

STATUS: DEFINITIEVE VERSIE

MET DANK AAN: PETER DE NOORD  
JOS ARTS



**rijksuniversiteit  
groningen**

**faculteit ruimtelijke  
wetenschappen**

## Samenvatting

Snel- en spoorwegen zorgen voor verbinding op regionaal niveau, maar hebben helaas nadelige effecten op het lokale niveau. Infrastructuur kan stedelijk gebied doorsnijden en gaan fungeren als een barrière binnen een stad. Bovendien kan de stad ook nog eens de doorstroming en/of betrouwbaarheid van de infrastructuur beïnvloeden. Een mogelijke oplossing hiervoor is een tunnel. De stad heeft niet meer te maken met de infrastructuur met haar verkeer en andersom. Dit lijkt dan ook een integrale oplossing. Om erachter te komen hoe integraal deze oplossing is moet onderzocht worden wat de effecten van de tunnel zijn op de lokale omgeving. In dit onderzoek zijn deze effecten onderzocht op basis van één casus. De Salland-Twentetunnel in Nijverdal is gebruikt om te onderzoeken wat de effecten in Nijverdal zijn. Deze studie zal zich dan ook bezighouden met de vraag: Welke effecten heeft het verdiept aanleggen van een doorgaande weg op de omliggende stedelijke omgeving op lokaal niveau in Nijverdal? Om deze vraag te beantwoorden zijn beleidsdocumenten geanalyseerd én interviews gehouden met bewoners, winkeliers en betrokken actoren bij de gemeente Hellendoorn. Het lijkt erop dat er geen sterke barrièrewerking heeft plaatsgevonden in Nijverdal, maar dat de N35 door Nijverdal wel degelijk een sterke druk op de leefbaarheid heeft gehad en dan met name in het centrum. Bovendien is de vrees voor bereikbaarheidsafname en omzetverlies voor de centrum economie onterecht geweest. De tunnel in Nijverdal lijkt dan ook een integrale oplossing.

## Inhoudsopgave

Samenvatting.....	3
Lijst met figuren .....	6
1. Inleiding .....	7
1.1 Spanningsveld tussen weg en stad .....	7
1.2 Hoe integraal is verdieping? – Probleemstelling.....	7
1.3 Effecten in Nijverdal – Doelstelling.....	8
1.4 Vraagstelling.....	8
1.5 Opbouw .....	8
2. Theoretisch kader.....	9
2.1 Barrièrewerking .....	9
2.2 Overige effecten .....	9
2.3 Regionale bereikbaarheid .....	10
2.4 Conceptueel model.....	11
2.4 Hypothese .....	12
3. Methodologie .....	13
3.1 Casus selectie.....	13
3.2 Instrumenten dataverzameling .....	14
3.2.1 vooronderzoek door secundaire literatuur.....	14
3.2.2 Semigestructureerde diepte-interviews .....	14
3.3 Ethiek.....	15
4. Casusbeschrijving .....	16
4.1 Geschiedenis van het Combiplan .....	16
4.2 Methodologisch probleem.....	17
4.3 Beleidsdocumenten: Ambities en doelen .....	17
4.3.1 Nijverdal noord en zuid.....	17
4.3.2.Milieueffectrapportage .....	18
4.3.3 Structuurvisie De Centrale Strip .....	18
4.3.4 Herstructurering Grotestraat.....	18
4.3.5 Integraliteit .....	18
5. Analyse interviewresultaten .....	19
5.1 Algehele tevredenheid in Nijverdal.....	19
5.2 Locatie en Behoeften: Nijverdal noord en zuid.....	19
5.3 Transport: Oversteekbaarheid.....	20
5.4 Regionale bereikbaarheid. ....	21
5.5 Sociale cohesie en lokale interactie .....	22

5.6 Overige effecten .....	22
5.7 Integraliteit.....	23
6. Conclusie .....	24
6.1 Discussie .....	25
6.2 Reflectie en aanbevelingen .....	25
Literatuur .....	26
Bijlage 1. Overzicht respondenten .....	28
Bijlage 2. Interviewvragen .....	29
Bijlage 3. Interviewtranscripten .....	31
Bijlage 4. Structuurvisie De Centrale Strip .....	32
Bijlage 5. Bovenaanzicht Nijverdal, oude situatie .....	33

## Lijst met figuren

Figuur 1 - Gebruikte sociale effecten van verkeer

Figuur 2 - Hypothetische relatie tussen snelwegbereikbaarheid, overlast en de wooncontext

Figuur 3 - Conceptueel model

Figuur 4 - Geografische locatie Salland-Twentetunnel Nijverdal

Figuur 5 - Locaties respondenten

Figuur 6 - Tunneldakpark: Leo ten Brinkepark

Figuur 7 - Grotestraat in Nijverdal, oude tracé N35

Figuur 8 - Structuurvisie De Centrale Strip

Figuur 9 - Bovenaanzicht Nijverdal, oude situatie

## 1. Inleiding

### 1.1 Spanningsveld tussen weg en stad

Wegen en spoorwegen hebben als functie regio's en steden met elkaar te verbinden. Daartegenover staat dat infrastructuur op lokaal niveau gebieden doorsnijdt en zorgt voor een barrière tussen twee wijken of buurten. Er doen zich zowel negatieve sociale als ruimtelijke effecten voor in de omgeving rond infrastructuur (Hull, 2011). Kevin Lynch (Fellman, 1986) heeft ooit een snelweg door een stad beschreven als een "rand" die twee gebieden van elkaar scheidt en waardoor de gebieden een ander karakter krijgen. Daarentegen zorgt infrastructuur wel voor bereikbaarheid tot andere regio's (Tillema et al., 2012).

Het verdiept aanleggen van een (snel)weg of spoorlijn is een manier om de doorsnijding op te heffen. Op deze manier kan de barrière op stedelijk niveau verminderd worden en de doorstroming op de verkeersader verbeterd. Het lokale en doorgaande verkeer heeft immers geen interactie met elkaar meer. Bovendien kan de daarbij vrijgekomen ruimte gebruikt worden voor nieuwe stedelijke ontwikkeling. Een verdieping lijkt dan ook een integrale oplossing, waarbij voordelen op verschillende schaalniveaus spelen.

In Nederland hebben de laatste jaren verschillende van dit soort tunnelprojecten plaatsgevonden. Voorheen doorkruiste de snelweg A2 Maastricht. Hier is de snelweg verdiept aangelegd zodat de doorstroming op de A2, de veiligheid en de leefbaarheid worden verbeterd (A2Maastricht, ms.). In Delft werd het spoor steeds meer als barrière ervaren. Om dit op te lossen is een spoortunnel gebouwd (spoorzone, Delft, 2016). De stad Groningen staat een ingrijpende verbouwing van de Ringweg A7/N7 te wachten omwille van bereikbaarheid voor de stad en regio en de leefbaarheid in de stad (Aanpak Ring Zuid, ms.). Deze zal gedeeltelijk in een tunneldak worden gemaakt waar bovenop een park gemaakt wordt. Een soortgelijke ingreep heeft in Nijverdal plaatsgevonden. Hier liep de Rijksweg N35 én een spoorlijn dwars door het centrum van het dorp. Ook hier speelde leefbaarheid in het dorp en doorstroming op de rijksweg een belangrijke rol (Rijkswaterstaat, 2016).

### 1.2 Hoe integraal is verdieping? – Probleemstelling

Een verdiepte oplossing<sup>1</sup> lijkt een gebiedsgerichte oplossing zoals Heeres et al. (2012) deze heeft beschreven. Het mes snijdt aan twee kanten: zowel de doorstroming op de weg als de omliggende bebouwde omgeving profiteert ervan. Dat er verbeteringen voor de weg zijn, is vaak evident. Gelijkvloerse kruisingen worden opgeheven en snelheidsbeperkingen mogelijk verminderd wanneer een weg niet meer te maken heeft met kruisend verkeer en de omgeving op het maaiveld. Echter is de vraag of het voor de omgeving ook de voordelen biedt die worden verwacht, namelijk een verbeterde leefbaarheid.

---

<sup>1</sup> Verdiepen kan zowel een verdiept ligging in een tunnelbak als overdekte tunnel betekenen.

### 1.3 Effecten in Nijverdal – Doelstelling

Deze studie is gebaseerd op één casus, de Salland-Twentetunnel in Nijverdal. Deze tunnel is er gekomen om de druk op de het centrum van Nijverdal, dat voorheen doorsneden werd door een rijksweg én een spoorlijn, te verminderen en de doorstroming op deze Rijksweg te verbeteren (Rijkswaterstaat, 2016). Het doel van dit onderzoek is om te achterhalen welke effecten de tunnel op de bewoners en de winkeliers in Nijverdal heeft gehad en op deze manier erachter te komen of een verdiepte ligging in Nijverdal ook daadwerkelijk een integrale oplossing is met voordelen voor zowel de woonomgeving als de infrastructuur.

### 1.4 Vraagstelling

Welke effecten heeft het verdiept aanleggen van een doorgaande weg op de omliggende stedelijke omgeving op lokaal niveau in Nijverdal?

Met als deelvragen om de hoofdvraag te beantwoorden:

- In hoeverre zijn sociale barrière effecten op lokaal niveau afgenomen?
- In hoeverre is er een verandering plaatsgevonden in de sociale interactie?
- Wat zijn de effecten voor lokale winkeliers en bewoners?
- In hoeverre is de bereikbaarheid tot de regio afgenomen?

### 1.5 Opbouw

In het volgende hoofdstuk zal het theoretisch kader van deze studie worden uitgewerkt. Relevante theorieën over de effecten van (snel)wegen op de woonomgeving worden besproken. Wat voor mogelijke uitwerkingen een verdieping heeft worden ook toegelicht. De effecten zijn samengebracht in één conceptueel model. Dit model vormt de basis van het onderzoek. In hoofdstuk 3 zijn de gebruikte onderzoeksmethoden toegelicht. In hoofdstuk 4 wordt een overzicht gegeven van de achtergrond van Nijverdal in de context van het Combiplan<sup>2</sup>. Daarna worden in hoofdstuk 5 de resultaten van de gehouden interviews gegeven en besproken. Tot slot wordt aan hand van de resultaten antwoord gegeven op de onderzoeksvraag in hoofdstuk 6. Ook wordt in hoofdstuk 6 kort gereflecteerd op de inhoud van dit onderzoek.

---

<sup>2</sup> Het project waaruit de Salland-Twentetunnel is voortgekomen



## 2. Theoretisch kader

Om te onderzoeken welke effecten verdieping een weg op lokaal niveau teweegbrengt zijn theorieën nodig over de effecten van wegen die niet verdiept zijn, maar op het maaiveld liggen.

### 2.1 Barrièrewerking

Als we het hebben over de impact van een doorgaande weg op de omliggende leefomgeving wordt er in bestaande literatuur gesproken over *barrièrewerking*. Volgens Boon et al. (2003b) is barrièrewerking een sociaal effect waarbij een weg een negatief effect heeft op de behoeften van omwonenden om locaties te bezoeken aan weerszijden van de infrastructuur. Zij geven aan dat er 3 variabelen zijn die samenhangen met barrièrewerking: dat zijn 'locatie', 'transport' en 'behoeften'. Waarbij 'Locatie' slaat op de kwaliteit van de omgeving aan weerszijden van de barrière. De barrièrewerking wordt verminderd als er een groter kwaliteitsverschil bestaat tussen beide zijden van de barrière. In dit geval zal er minder behoefte tot interactie tussen beiden zijden zijn en fungeert de weg daarom minder als een hinderende barrière. 'Transport' is de moeite die het kost om de barrière over te steken. Een hogere verkeersintensiteit zorgt doorgaans voor een grotere moeite om over te steken. Al langer is bekend dat een hogere verkeersintensiteit minder contact tussen weerszijden van een weg tot gevolg heeft (Appleyard, 1980). Meer oversteekmogelijkheden verkleint de moeite weer. Het effect 'Behoeften' gaat over de baten die een individu haalt uit het oversteken van de barrière (Boon et al., 2003b). Grotere behoeften geven een grotere wens tot oversteken weer en daarom een sterkere barrièrewerking. De infrastructuur met haar verkeer beïnvloedt de leefbaarheid. De effecten van infrastructuur met haar verkeer worden samen door Boon et al. (2002) *sociale barrièrewerking* genoemd. Dit kan tot gevolg hebben dat toegang tot belangrijke locaties bemoeilijkt wordt. Bovendien kan het resulteren in verminderde sociale interactie en cohesie binnen een buurt (Boon et al., 2002). Deze sociale cohesie is door Steyaert (1999) gedefinieerd als: "de mate waarin mensen in de samenleving met elkaar verbonden zijn en zich met elkaar verbonden voelen".

### 2.2 Overige effecten

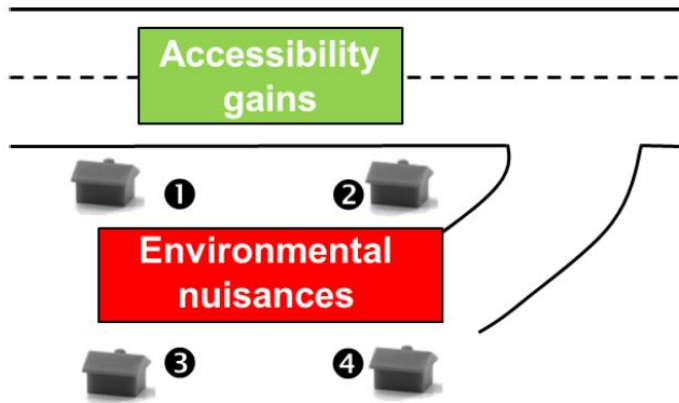
Boon et al. (2002) geven een indeling van de sociale effecten van verkeer (zie figuur 1). De relevante effecten die gebruikt zullen worden in het onderzoek zijn omcirkeld. Naast sociale barrièrewerking heeft de visuele en historisch/culturele kwaliteit van een weg een bepaalde impact op mensen. Daarnaast kan sociale veiligheid een rol spelen. Ook de fysieke fitheid is volgens Boon et al. (2002) van belang. Ouderen, maar ook kinderen ervaren meer hinder van het oversteken van een drukke weg dan jongvolwassenen (Anciaes et al., 2015). Veiligheid is uiteraard ook een punt van belang bij doorgaande wegen die door een stedelijk gebied gaan. Als laatste component uit de tabel van Boon et al. (2002) wordt de geluidsproductie gebruikt.

Thema	Subthema	Impact
Aanwezigheid infrastructuur	Structureel	Visuele kwaliteit
		Historische/culturele kwaliteit
		Barrièrewerking/sociale cohesie
	Tijdelijk (aanleg)	Geluidhinder
		Barrières en uitwijkgedrag
		Onzekerheid van aanleg
		Gedwongen herlocatie
Aanwezigheid geparkeerde voertuigen	Visuele kwaliteit	
	Ruimtegebruik	
Aanwezigheid transportfaciliteiten, vervoersdiensten en ruimtegebonden activiteiten	Transportfaciliteiten	Beschikbaarheid en fysieke bereikbaarheid
		Kwaliteit dienstverlening
		Modaliteitskeuze/optiewaarde
		Culturele diversiteit
	Locaties	Bereikbaarheid van ruimtelijk gespreide activiteiten en voorzieningen
Verkeer (bewegende voertuigen)	Veiligheid	Ongevallen
		Uitwijkgedrag
		Subjectieve veiligheid
		Externe veiligheid
	Milieu	Geluidsproductie, geluidhinder
		Lucht-, bodem-, waterkwaliteit
Verplaatsingen van personen	Intrinsieke waarde, reisbeleving	
	Fysieke fitheid	
	Sociale veiligheid	

Figuur 1 Gebruikte sociale effecten van verkeer (Boon et al., 2002)

### 2.3 Regionale bereikbaarheid

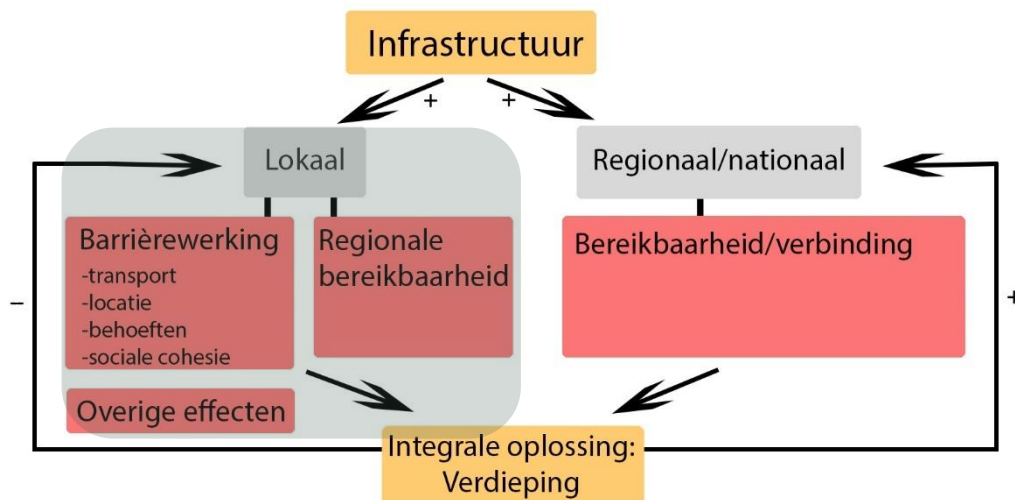
Tillema et al. (2012) stippen ook de voordelen van wonen in de nabijheid van een snelweg aan. Huishoudens worden namelijk enerzijds gehinderd door overlast en dalende huizenprijzen, maar profiteren van de regionale bereikbaarheid door infrastructuur anderzijds. Mensen willen wel van de bereikbaarheidsvoordelen van het leven naast een snelweg profiteren, maar niet de geluidsoverlast ervaren. Hamersma (2017) spreekt over een strijd tussen “accessibility gains” en “environmental nuisances” (zie figuur 2). Oftewel een strijd tussen de positieve effecten van bereikbaarheidswinst en de negatieve effecten van omgevingsoverlast. De voordelen hebben betrekking op het feit dat activiteiten gemakkelijker te bereiken zijn door de nabijheid van toe- en afritten van de snelweg. Bij verdieping van een weg kan het zijn dat aansluitingen op een doorgaande weg binnen een woonplaats te vervallen komen. Hierdoor kan naast de negatieve effecten van de weg ook het positieve effect van de regionale bereikbaarheid wegvallen. Dit kan met name van belang zijn voor winkeliers die afhankelijk zijn van bereikbaarheid tot de regio.



Figuur 2 Hypothetische relatie tussen snelwegbereikbaarheid, overlast en de wooncontext. (Hamersma, 2017).

## 2.4 Conceptueel model

Op basis van de theorie over de lokale effecten van wegen op stedelijke omgeving is er een conceptueel model opgesteld (figuur 3). In het model zijn de effecten verzameld en kunnen deze worden getoetst na een verdieping van de weg.



Figuur 3 Conceptueel model (eigen bron, 2017)

Het conceptueel model gaat uit van effecten van infrastructuur op twee verschillende schaalniveaus. Het gaat om ogenschijnlijk tegenstrijdige belangen. Een doorgaande weg heeft enerzijds op lokaal niveau overwegend negatieve effecten en heeft anderzijds op regionaal of nationaal niveau een positieve werking op de bereikbaarheid van regio's en steden. Omdat het doel van dit onderzoek is te achterhalen hoe integraal een tunneloplossing is en zoals eerder gemeld een verbeterde doorstroming op regionaal niveau vaak evident is, is het interessant om te onderzoeken welke effecten de tunnel op lokaal niveau heeft. Deze studie focust zich dan ook op dit lokale niveau (blauw

vlak). Op dit niveau zijn de relevante effecten onderverdeeld in drie categorieën: barrièrewerking, regionale bereikbaarheid en overige effecten. Barrièrewerking is weer onderverdeeld in vier categorieën. 'Transport', 'locatie' en 'behoeften' slaan terug op de componenten van barrièrewerking zoals Boon et al. (2003b) deze beschreven hebben. De laatste, 'sociale cohesie' is hieraan toegevoegd omdat dit ook een effect is van de barrièrewerking (Boon et al., 2002). Onder 'overige effecten' vallen alle andere effecten die zijn toegelicht in het vorige stuk:

- Geluidsoverlast
- Verkeersveiligheid
- Sociale veiligheid
- Visuele kwaliteit

'Regionale bereikbaarheid' staat voor de bereikbaarheidsvoordelen die de nabijheid van een regionale weg biedt (Hamersma, 2017). Dit kan verminderd worden bij een verdieping.

## 2.4 Hypothese

Waarschijnlijk zullen bij verdieping de meeste negatieve effecten van infrastructuur op zijn lokale omgeving verminderd worden. Het ligt voor de hand dat barrière-effecten en overlast door bijvoorbeeld geluid afnemen. Zeker aangezien Bangjun et al. (2003) concludeerden dat geluidsoverlast al afneemt door het feit dat infrastructuur niet meer in het zicht is. Dit zorgt voor verminderde barrièrewerking en een verbeterde sociale cohesie tussen beide zijden van de weg. Deze verbeterde sociale cohesie zal op zijn beurt weer voor een toename in interactie tussen beide zijden zorgen. Dit is de toename in behoeften zoals Boon et al. (2003b) deze beschreef. Echter is te verwachten dat de barrièrewerking nog steeds aanwezig is. De inwoners zijn immers grotendeels nog hetzelfde en de buurten zijn ook niet volledig aangepast. De vraag is of er daadwerkelijk meer interactie tussen beide zijden plaatsvindt. Ook kan het zijn dat de vermindering in bereikbaarheid tot de regio een rol speelt voor bepaalde bewoners en winkeliers.

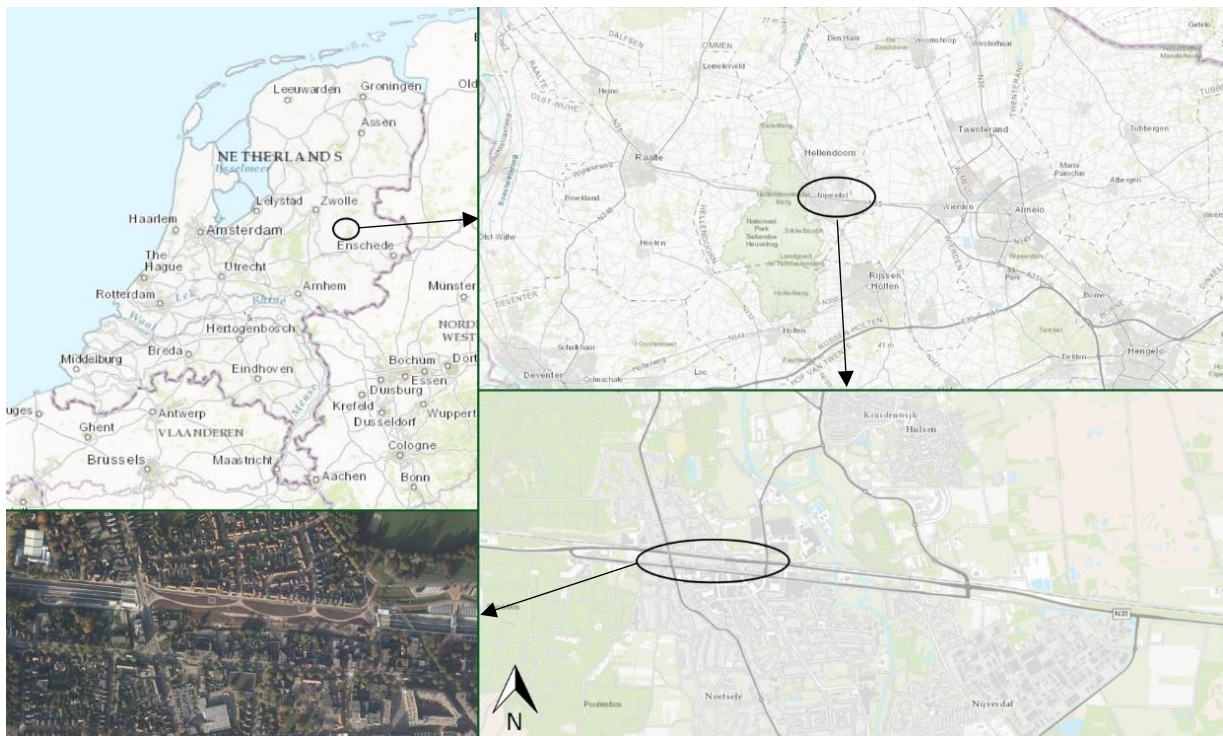
### 3. Methodologie

Het onderzoek vindt plaats op basis van een casestudy door middel van primaire dataverzameling uit interviews en het analyseren van beleidsdocumenten die relevant zijn voor de tunnel in Nijverdal.

#### 3.1 Casus selectie

Als casus is de Salland-Twentetunnel in Nijverdal (zie figuur 4) gebruikt. Ook wel het Combiplan<sup>3</sup> of de Combitunnel<sup>4</sup> genoemd. Deze casus is gekozen vanwege meerdere aspecten:

- De datum van openstelling van de tunnel: De tunnel is dusdanig lang opengesteld dat de effecten ervan inmiddels wel gevoeld zijn, maar dat de voormalige situatie nog niet vergeten is door betrokken actoren;
- Het gaat om een Rijksweg die voorheen een dorpscentrum doorsneed;
- Een unieke tunnel omdat zowel een weg als een spoorlijn verdiept zijn. Er zijn daarom mogelijk meerdere barrière effecten te verwachten;
- Het project heeft een grote lokale impact gehad;
- Terwijl de omvang van het project relatief klein is zodat het behapbaar is in het tijdsbestek waarin deze studie uitgevoerd is.



Figuur 4 Geografische locatie Salland-Twentetunnel Nijverdal (eigen bron, 2017)

<sup>3</sup> Projectnaam; verwijzend naar de dubbele functie van de tunnel

<sup>4</sup> Werknaam van de Salland-Twentetunnel

## 3.2 Instrumenten dataverzameling

In deze studie wordt gebruik gemaakt van twee soorten methoden van dataverzameling; 1) vooronderzoek door secundaire literatuur en 2) semigestructureerde diepte-interviews.

### 3.2.1 vooronderzoek door secundaire literatuur

Verskillende beleidsdocumenten zijn geraadpleegd om te achterhalen wat er precies in Nijverdal is gebeurd met betrekking tot het Combiplan en wat de beoogde effecten en doelen zijn geweest.

### 3.2.2 Semigestructureerde diepte-interviews

Om te onderzoeken wat de effecten drie jaar na de oplevering zijn, is gebruik gemaakt van diepte-interviews. Op deze manier is het mogelijk om inzicht te krijgen in de manier waarop de tunnel in Nijverdal bijgedragen heeft tot een verbeterde leefbaarheid en kunnen ook andere effecten achterhaald worden. De interviewvragen zijn te zien in bijlage 2.

### Respondenten

Er zijn 3 soorten groepen actoren geïnterviewd. Bewoners, winkeliers en betrokkenen vanuit de gemeente zijn bevraagd over hun ervaringen en verwachtingen met betrekking tot het Combiplan in Nijverdal. Omdat de twee zijden (noord en zuid) van de voormalige barrière andere karakteristieken kunnen hebben (Boon et al., 2003b), kunnen de effecten op de bewoners van beiden zijden verschillen. De geïnterviewden zijn daarom op basis van woonlocatie gekozen (zie figuur 5). Winkeliers zijn met name relevant voor het mogelijke effect van verminderde bereikbaarheid tot de regio uit het conceptueel model.

Er zijn 8 interviews afgenomen. Het gaat om twee bewoners aan de noordkant van de tunnel, één bewoner aan de Grotestraat, één dubbelinterview met bewoners ten zuiden van de Grotestraat, één winkelier aan de Grotestraat en 3 betrokkenen van de gemeente (figuur 5). Daarnaast zijn er nog 4 korte gesprekken geweest met winkeliers aan de Grotestraat. Een overzicht van alle ondervraagden is te zien in bijlage 1.



\*Respondentnummers corresponderen met Respondentoverzicht (Bijlage 1)  
 Figuur 5 Locaties respondenten (eigen bron, 2017)

### 3.3 Ethiek

Doordat het project in Nijverdal een grote lokale impact heeft (gehad) is de kans groot dat het veel los heeft gemaakt bij inwoners en direct betrokken. Dit besef is van belang bij het benaderen van respondenten. Met name de mensen die direct wonen aan het projectgebied. Er kunnen mensen zijn die door negatieve ervaringen een vertekend beeld kunnen geven. Mensen die gedwongen uitgekocht zijn, zijn hier een voorbeeld van. Daarnaast moet er rekening gehouden worden dat verschillende groepen met andere houdingen ten opzichte van het project verder tegen elkaar opgezet kunnen worden. Dit moet zoveel mogelijk worden voorkomen.

## 4. Casusbeschrijving

In het volgend stuk wordt een overzicht gegeven van de geschiedenis en de totstandkoming van de Salland-Twentetunnel in Nijverdal. Deze achtergrondinformatie is van belang om te kunnen reflecteren op de interviewresultaten. Inzicht in de totstandkoming en het proces zijn van waarde. Het proces is immers medebepalend voor het eindresultaat (Albrechts, 2006). Bovendien kunnen inzichten over de doelstellingen van het project worden verkregen.

### 4.1 Geschiedenis van het Combiplan

Nijverdal is een dorp in Overijssel, onderdeel van de gemeente Hellendoorn. Het dorp is ontstaan op de kruising van de huidige N35 en de rivier de Regge vanwege de vestiging van de textielindustrie (BügelHajema, 2011). Een weeffabriek (nu Koninklijk TenCate) had zich gevestigd langs de weg van Zwolle naar Almelo. Zowel de rijksweg tussen Zwolle en Almelo als de weeffabriek zijn in de jaren 30 van de 19<sup>e</sup> eeuw gemaakt. Later deze eeuw is parallel aan de rijksweg ook nog eens de spoorlijn Zwolle-Almelo aangelegd (De Noord, 2011). Een Boveraanzicht van Nijverdal is te zien in Bijlage 5.

Door de toenemende verkeersdruk op de Grotestraat<sup>5</sup> en de groei van Nijverdal is in de loop der jaren de druk op Nijverdal steeds groter geworden (De Noord, 2011). In de jaren 70 van de twintigste eeuw is de gemeente met de eerste plannen voor een rondweg gekomen. Dit was destijds een logische ontwikkeling. Verschillende rondwegen werden in die periode in Nederland aangelegd. Vanwege waardevolle natuur rondom Nijverdal, onder andere de Sallandse Heuvelrug, werd er in die tijd hevig gelobbyd voor een tunnelvariant. Een tunneltracé werd echter destijds door de gemeente onrealistisch geacht (De Noord, 2011).

Zo'n 25 jaar later bleek deze situatie volledig veranderd. Na een lange periode van veel politiek gesteggel en conflicten tussen bestuurslagen en Rijkswaterstaat is uiteindelijk in 2008 begonnen met de bouw een combitunnel voor de Rijksweg 65 én het spoor (De Noord, 2011). Het project wordt vanaf dan het Combiplan genoemd vanwege het feit dat zowel de rijksweg als het spoor in eenzelfde tunnelbak zijn geplaatst. De doelen van het Combiplan zijn: een betere doorstroming op de N35 en een verbetering van de leefbaarheid en veiligheid in Nijverdal (MIRTcms, sm.). Het spoor is in de tunnel meegenomen omdat de tunnel anders aan de noordkant van het spoor zou moeten komen waardoor twee extra kunstwerken nodig zouden zijn om de weg het spoor te laten kruisen. Het was gewoonweg goedkoper en makkelijker om het spoor ook in de tunnel onder te laten brengen (De Noord, 2011). Bovendien werden er daardoor zes spoorwegovergangen ongelijkvloers gemaakt wat de veiligheid ten goede kwam en was een betrouwbaardere treinverbinding mogelijk (COB, 2013). In 2013 is de tunnel volledig in gebruik genomen (Rijkswaterstaat, 2016). Bovenop de unieke tunnelcombinatie is een park aangelegd. Naast het verdwijnen van een doorgaande weg zou publiek groen een extra verhogende waarde moeten geven aan de stedelijke leefomgeving (Tajima, 2003; Daams et al. 2016).

---

<sup>5</sup> De N35 in Nijverdal en tevens een winkelstraat



## 4.2 Methodologisch probleem

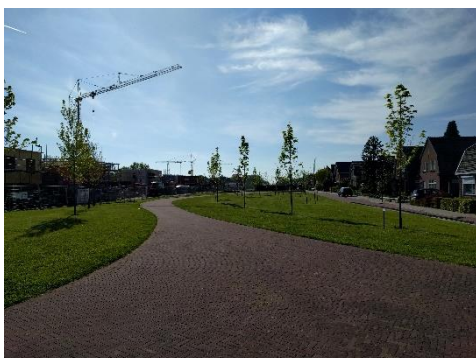
Van belang om te vermelden is dat de N35 van Zwolle tot aan Wierden geen snelweg, maar een autoweg is. De N35 passeert meerdere dorpen, waaronder Heino, Raalte en Nijverdal. In Heino is in de jaren '70 een rondweg aangelegd. In Raalte doorkruist de rijksweg het dorp nog steeds. In Nijverdal is een tunnelbak gekomen. Voordat de tunnelbak was aangelegd liep de rijksweg in Nijverdal dwars door het centrum. Hoewel de wegstructuur hier niet die van een autoweg was - er waren namelijk zebrapaden en andere oversteekplaatsen met verkeerslichten, was er mogelijk wel sprake van een serieuze barrière. Mede daarom wordt wel gebruik gemaakt van theorie dat van toepassing is op snelwegen. Bovendien zijn de meeste theorieën die ingaan op de effecten van wegen op de nabije woonomgeving enkel gericht op snelwegen. Omdat de N35 door Nijverdal een grote verkeersintensiteit heeft (zie bijlage 2) worden deze theorieën toegepast op een autoweg. Een weg met hoge verkeersintensiteit heeft namelijk invloed op de interactie tussen beiden zijden van de weg (Appleyard, 1981).

## 4.3 Beleidsdocumenten: Ambities en doelen

### 4.3.1 Nijverdal noord en zuid

Er is een onderscheid te maken tussen het noorden en het zuiden van Nijverdal. De scheidingslijn tussen deze twee delen van het dorp is gebaseerd op het voormalige spoortracé, waar nu de Combitunnel met daar bovenop het tunneldakpark (figuur 6) is gelegen. Aan de noordkant van de tunnel is een woonwijk gevestigd en heet officieel de Wilhelminawijk. Door de lokale bevolking wordt deze wijk het 'Rooie Dorp' genoemd. Het is van oudsher een arbeiderswijk. De wijk kent een actieve wijkvereniging: Proatpool. De bewoners zijn dan ook wat meer betrokken met elkaar.

Direct ten zuiden van het Combiplan is het centrumwinkelgebied van Nijverdal gevestigd (zie bijlage 5). Nijverdal Centrum wordt onder andere gekenmerkt door de Grotestraat die voor de tunnel in Nijverdal een onderdeel was van de Rijksweg N35 (zie figuur 7). Hoewel het voetgangersgebied van de Grotestraat al voor de openstelling van de tunnel is aangepast is de structuur van de weg nog wel gericht op die van een verkeersfunctie. Door middel van co-creatie is een masterplan voor de Grotestraat en het omliggende centrum opgesteld om de kwaliteit van het centrum te verbeteren (BügelHajema, 2014). Volgens de omgevingsvisie 'Natuurlijk Avontuurlijk' van de gemeente Hellendoorn kan de herontwikkeling van de Grotestraat niet alleen zorgen voor een impuls in het centrum maar zou het ook kunnen lijden tot een verder verminderde barrièrewerking van de Grotestraat (BügelHajema, 2014). De Grotestraat wordt namelijk deels een 30 zone (Gemeente Hellendoorn, 2015). Oversteekbaarheid wordt door het autoluwe karakter van de straat nog verder verhoogd. Een verhoogde oversteekbaarheid heeft immers meer contact tussen beide zijden van een straat en een verminderde barrièrewerking tot gevolg (Appleyard, 1980; Boon et al. 2003b).



Figuur 6  
Tunneldakpark:  
Leo ten  
Brinkepark  
(eigen bron, 2017)



Figuur 7  
Grotestraat in  
Nijverdal, oude  
tracé N35  
(eigen bron, 2017)

#### 4.3.2 Milieueffectrapportage

In 1994 is door Witteveen+Bos een Milieueffectrapportage opgesteld voor de gehele verbinding van Zwolle naar Almelo. Het tracé in Nijverdal is hier een onderdeel van. Een (gecombineerde) tunnelvariant blijkt een zeer positieve werking te hebben op de barrièrewerking ter plaatse van de Grotestraat. Andere varianten, zoals een rondweg: "...zijn qua barrièrewerking vergelijkbaar met het nulalternatief." (Witteveen+Bos et al. 1994, p.9). Dit is allerm minst opvallend te noemen. Een rondweg zorgt immers ook voor een verkeersintensiteitsafname op de Grotestraat.

#### 4.3.3 Structuurvisie De Centrale Strip

De gemeente Hellendoorn heeft in 2008 een structuurvisie laten opstellen door Kuiper Compagnons voor de zogenoemde Centrale Strip. Dit betreft een langwerpig gebied (een strip) met centraal gelegen het combitunneltracé, inclusief de Grotestraat (zie bijlage 4). De visie is opgesteld voorafgaand aan de bouw van de Combitunnel. De structuurvisie van de gemeente Hellendoorn heeft een duidelijke ambitie: "Met deze visie toont de gemeente haar ambitie om de scheiding tussen wijken op te heffen en het met het thema 'verbinden en ontmoeten' vorm te geven." (Kuiper Compagnons 2008, p.2). Verder geeft Kuiper Compagnons (2008) aan dat de barrièrewerking die de tunnel zal veroorzaken met behulp van de structuurvisie kan worden beperkt door de ruimtelijke, stedenbouwkundige en functionele inpassing in het stedelijk weefsel van de kern van Nijverdal. Opvallend is dat deze structuurvisie zich focust op het voorkomen van barrièrewerking die de combitunnel zou kunnen veroorzaken. Er wordt niet ingegaan op al bestaande barrièrewerking door de Grotestraat en/of het spoor. Desalniettemin spreekt de gemeente in deze visie uit dat zij de noord-zuid én oost-west relaties wil verbeteren. Deze ambitie heeft een duidelijke link met deze studie. Namelijk de effecten van het verdiept aanleggen van een doorgaande weg voor stedelijke omgeving. Het resultaat van de fysieke uitwerking van deze structuurvisie is relevant voor deze studie. In hoeverre de sociale noord-zuid verbinding in Nijverdal is verbeterd wordt getoetst door middel van de gehouden interviews.

#### 4.3.4 Herstructurering Grotestraat

De Grotestraat is een belangrijk deel van het centrum van Nijverdal en diende tot voor kort eveneens als doorgaande rijksweg. De Grotestraat oogt dan daarom ook niet als winkelstraat. Er is in samenwerking met omwonenden, ondernemers en andere betrokken een masterplan opgesteld om de Grotestraat aantrekkelijker te maken (Van den Berg & Broekhuis, 2015). Dit plan is onder de noemer co-creatie gestart. Echter is dit project pas gestart na oplevering van de tunnel. Het is dus geen onderdeel van het Combiplan.

#### 4.3.5 Integraliteit

Uit een brief van de Provinciale Staten (2006) blijkt dat naar een toekomstvaste oplossing werd gezocht voor de tunnel. Het Rijk en Provincie Overijssel financieren de meerprijs om de tunnel aan te leggen met 1 x 1 rijkstrook, maar de tunnelbuizen zodanig breed te maken dat uitbreiding naar 2 x 2 rijstroken in de toekomst mogelijk is. Ook de meerprijs om een park bovenop het tunneldak te maken wordt gefinancierd door Rijk en Provincie (Provinciale Staten Overijssel, 2006).

## 5. Analyse interviewresultaten

Er zijn interviews afgenomen onder drie soorten betrokkenen: betrokkenen gemeente, inwoners en ondernemers/winkeliers. De resultaten worden besproken op basis van de effecten uit het conceptueel model.

### 5.1 Algehele tevredenheid in Nijverdal

Wat betreft algehele tevredenheid over het Combiplan is er een verschil te zien tussen de betrokken actoren. Personen die bij het Combiplan betrokken zijn geweest vanuit de gemeente zijn veelal positiever over het algehele resultaat. Daarentegen zijn bewoners direct wonend aan de tunnel terughoudender. Een deel van hen is nog geëmotioneerd over de tunnel. Zij hebben het gevoel de dupe te zijn van het project. Enkele bewoners willen niet deelnemen aan een interview omdat zij niet meer bezig willen zijn met het project. Onder een aantal bewoners wordt het zelfs het “rampenplan” genoemd. Daarentegen omschrijft een respondent bij de gemeente het als een “top plan”. Het lijkt erop dat de bewoners vooral de schade die is ontstaan aan hun huizen door trillingen tijdens de bouw nog steeds betreuren. Bovendien zien de omwonenden in de Wilhelminawijk wel de voordelen in van de Combitunnel voor Nijverdal, maar hechten zij relatief weinig waarde aan het park dat de bewoners gekregen hebben. Dit is opvallend aangezien dit voorheen een spoorlijn was. Dit park is bovendien ontwikkeld in samenwerking met bewoners van de Wilhelminawijk. In de voormalige situatie was er een rij bloesembomen aanwezig waar de bewoners waarde aan hebben gehecht. Deze is nu ingeruild voor een “aardig park”, aldus een respondent (Respondent 4). Blijkbaar wordt de verbetering ten opzichte van de oude situatie niet heel erg gezien. De bewoners geven zelf ook aan dat “het zo snel went” (Respondent 4) en dat “je het (de oude situatie) zo snel vergeet” (Respondent 5).

Inwoners ten zuiden van het Combiplan kaarten vooral de voordelen van de tunnel aan. Deze bewoners hebben ook minder bouwoverlast ondervonden dan de bewoners in de Wilhelminawijk ten noorden van het Combiplan. Zij geven met name aan dat de lagere verkeersintensiteit in de Grotestraat een verbetering is. Het park is voor hen ook minder van belang. Een aantal door bewoners genoemde effecten voor de Grotestraat zijn: minder geluidsoverlast, verbeterde oversteekbaarheid van de Grotestraat, een toegankelijker centrum. Dat de Grotestraat beter oversteekbaar is geworden zou kunnen leiden tot een toename in interactie tussen de noord- en zuidzijde van de Grotestraat en een afname in sociale barrièrewerking (Appleyard, 1980; Boon et al. 2003b). Het lijkt er echter op dat dit niet het geval is. Dit zou wel kunnen toenemen als middels het Masterplan Grotestraat de straat autoluw gemaakt is.

### 5.2 Locatie en Behoeften: Nijverdal noord en zuid

De Wilhelminawijk (noordkant) wordt het ‘Rooie Dorp’ genoemd. Deze wijk wordt door inwoners van Nijverdal omschreven als een wijk met wat hechtere onderlinge banden dan in de rest van Nijverdal. Een citaat van een bewoner in het ‘Rooie Dorp’ die 30 jaar geleden aan de Prins Mauritsstraat in de wijk is komen wonen illustreert hoe het beeld van de wijk destijds was:

*“Wij bemoeiden ons niet met deze kant (Rooie Dorp). We zaten eigenlijk altijd aan die kant van het spoor (zuid). Toen deze huizen gebouwd werden. Wij waren op zoek. Toen zeiden ze van, de Prins Mauritsstraat? In het Rooie Dorp! Oh, zei ik, daar wil ik niet wonen. En dat terwijl we het Rooie Dorp niet eens kenden.”* (Respondent 4)

Hieruit blijkt dat de Wilhelminawijk in ieder geval in het verleden als een duidelijk andere kant van Nijverdal werd gezien. Dit kan volgens de theorie over barrièrewerking van Boon et al. (2003b) het gevolg zijn van de afscheiding door het spoor en de Grotestraat. Een wethouder voegt daar nog aan toe:

*"De noordzijde is een wat klassiekere wijk. Het woord volksbuurt wil ik niet gebruiken, maar het is een wat oudere wijk, waar vaak mensen met een wat hechtere groep. Men zegt ook wel dat als je daar geboren bent, dan blijf je daar ook wonen."* (Respondent 1)

De wijk is volgens een bewoner de laatste jaren wel vergroend. Er zijn veel nieuwe jonge mensen komen wonen. Er lijkt dus wel een verandering te zijn geweest in het karakter van de wijk.

De zuidzijde omvat het centrum. Deze wijk wordt gekarakteriseerd door voornamelijk de centrumeconomie en een dynamischere omgeving. Er wonen volgens een wethouder meer mensen die van buiten Nijverdal komen, er is meer uitwisseling met de buitenwereld:

*"Een wat stedelijkere omgeving, andere ruimtelijke kwaliteit, ontstaansgeschiedenis, type leefomgeving en samenstelling"* (Respondent 1)

Toch blijkt uit de interviews met zowel de bewoners als de betrokkenen bij de gemeente dat men niet het idee heeft dat het Combiplan een verandering in de interactie tussen noord en zuid tot gevolg heeft gehad. Dat effect doet zich wel voor op een lager schaalniveau. Op straatniveau is de interactie tussen de noord- en zuidkant van de Grotestraat wel toegenomen. Dit heeft te maken met de toegenomen oversteekbaarheid (Appleyard, 1980; Anciaes, 2015).

### 5.3 Transport: Oversteekbaarheid

De oversteekbaarheid is toegenomen. Het effect is door een respondent als volgt omschreven:

*"...als ik aan het winkelen ben, loop ik dan de winkelstraat zigzaggend af, dat ik de Grotestraat steeds oversteek of loop ik 'm aan de zuidzijde of loop ik 'm aan de noordzijde af."* (Respondent 1)

Dit is een direct gevolg van het feit dat oversteken over de Grotestraat gemakkelijker is geworden (Appleyard, 1980; Anciaes, 2015). Op dorps-, wijk- en regionaal niveau heeft het volgens een respondent alleen een effect op de route die men rijdt om van de ene naar de andere kant van het dorp te komen. Het lijkt erop dat de Grotestraat fysiek maar beperkt als barrière gezien werd. De straat had meerde oversteekplaatsen voor voetgangers met verkeerslichten. De volgende citaten van respondenten geven weer hoe de meeste respondenten over de oversteekbaarheid van de Grotestraat dachten:

*"Meer ervaringen als hinder, een gevaarlijke barrière. Maar het heeft niemand het er volgens mij van weerhouden om dan maar niet te gaan."* (Respondent 8)

*"Het was verkeerskundig niet ideaal, maar je kon overal oversteken. En het is niet zoals verderop N35 bij het dorp Haarle, waar het gewoon een doorgaande rijksweg, waar iedereen gewoon 80 rijdt, met vangrails erbij. Echt een soort onoverbrugbaar iets. Zo is het niet ervaren."* (Respondent 1)

De oversteekbaarheid is sinds de tunnel verder toegenomen:

*"Je moest gebruik maken van de zebrapaden: Maar daar moest je dan ook echt gebruik van maken, anders kwam je er niet over."... "En zoals nu dan kun je gewoon overdag er gewoon overheen lopen. Het maakt niet uit of zebra of niet. Het is gewoon, ja veel meer toegankelijk om erover heen te gaan"* (Respondent 7)

Wat betreft het spoor geven bewoners aan deze altijd eenvoudig over hebben te kunnen steken. Er reden slechts vier treinen in het uur langs en er waren drie oversteekmogelijkheden via spoorwegovergangen. Eén bewoner geeft wel aan het te betreuren dat de autoverbinding over de Meyboomstraat verloren is gegaan. Daarnaast merkt een respondent op dat het spoor wel degelijk een knelpunt in het dorp was, maar dat dit snel vergeten wordt:

*"Die zijn dus nu een jaar of 5/6 weg. Dan vraag je mensen van: Huh? Spoorwegovergang? Oh ja! Dat was vervelend vroeger. Mensen zijn dat zo kwijt"* (Respondent 3)

#### 5.4 Regionale bereikbaarheid.

Doordat de verkeersintensiteit in de Grotestraat is afgenomen is het volgens bewoners en winkeliers rustiger geworden in het centrum. Wat betreft verkeer is dit logisch. De Grotestraat is immers niet meer de doorgaande weg tussen Zwolle en Enschede. De vraag is of er ook minder mensen van het centrum gebruik maken en dit gevolgen heeft voor winkeliers.

Uit de interviews blijkt dat bewoners wel verwachten dat minder verkeer heeft geleid tot minder winkelend publiek, maar dat winkeliers denken dat ze geen omzetverlies lijden. Sommige ondernemers geven zelfs aan dat er een averechts effect heeft plaatsgevonden. Dit is echter waarschijnlijk deels te verklaren door de afschaffing van het betaald parkeren in het centrum van Nijverdal (Gemeente Hellendoorn, 2016). Daarnaast is tijdens de bouw van de Combitunnel Nijverdal slechter bereikbaar geweest door wegafsluitingen. In beperkte mate denkt men dat het positieve effect toegeschreven kan worden aan de tunnel. Van de vijf gesproken ondernemers gevestigd in de Grotestraat geven er vier aan dat de afname van verkeer een voordeel biedt. Vooral de afname in vrachtverkeer wordt zeer gewaardeerd. Daarnaast is "rustiger winkelen" nu mogelijk en dit zal meer klanten kunnen trekken. Voornamelijk ouderen. Zoals een wethouder aangaf zorgt de verminderde verkeersintensiteit ook voor een veranderd looppatroon door de straat. Deze studie gaat niet verder in op winkelgedrag en de psychologie daarachter, maar we kunnen wel zeggen dat er meer contact optreedt tussen beiden zijden van de Grotestraat (Anciaes, 1980; Boon et al, 2003b). Voor een deel van de bewoners is het echter te rustiger geworden in Nijverdal: "het lijkt wel dood", aldus een respondent.

Een aantal ondernemers was wel bang voor omzetverlies. Immers je bent de 'toevallige passant' en het woon-werk verkeer kwijt. Een respondent, de eigenaar van een vlaaienwinkel, heeft het aantal klanten geturfd voor én na de oplevering van de tunnel. Daaruit bleek dat hij veel klanten in de ochtendspits had. Toch is er geen afname in klandizie:

*"Hooguit de vertegenwoordiger die spontaan een vlaai meeneemt voor z'n klant. Ja, die ben je kwijt. Maar daarentegen komen ook de ouderen meer naar het centrum omdat het minder druk"*

*met verkeer. Nee, onder aan de streep heeft het denk ik voor de handel alleen maar voordelen.”*  
(Respondent 8)

Dat de afname van het aantal klanten meevalt is waarschijnlijk te verklaren doordat het verkeer Nijverdal nu wel passeert, maar mensen Nijverdal nog wel weten te liggen. Men kan zeer gemakkelijk de N35 af ten westen of oosten van Nijverdal, om vervolgens de Grotestraat door te kunnen rijden en aan de andere kant van Nijverdal de Rijksweg weer op te kunnen.

Er wordt wel degelijk ook van verslechtering van het centrum gesproken. Redenen die hiervoor worden toegeschreven zijn onder andere landelijke trends zoals internetwinkelen. De economische vitaliteit van het centrum staat onder meer door leegstand en onaantrekkelijke uitstraling onder druk (Van den Berg & Broekhuis, 2015). Een respondent vanuit de gemeente zei over leegstand het volgende:

*“Leegstand is inmiddels op zo’n hoog niveau gekomen dat leegstand niet het effect is van problemen, maar ook een nieuwe oorzaak van problemen.”* (Respondent 1)

Dit vormde dan ook de aanleiding voor het revitalisatieplan van het centrum. De vorming van dit plan is pas gestart na de oplevering van de tunnel.

### *5.5 Sociale cohesie en lokale interactie*

Lokale interactie is gelinkt aan sociale cohesie (Boon et al. 2002). Uit de interviews is gebleken dat er geen duidelijke verandering is opgetreden in de interactie tussen noord en zuid Nijverdal. Men heeft ook niet het gevoel dat de Wilhelminawijk meer betrokken is geraakt bij de rest van Nijverdal. Wel kan het zijn dat het project zelf mensen in bepaalde buurten meer bij elkaar heeft gebracht en zij zich meer met elkaar verbonden voelen (Steyaert, 1999). Dat kan zijn doordat mensen zich hebben verenigd om te strijden tegen of voor de tunnel. Het kan ook zijn doordat bij de procesvorming van het Leo ten Brinkepark bovenop de tunnel én de herinrichting van de Grotestraat betrokken burgers meer met elkaar betrokken zijn geraakt door de co-creatie (Movares Nederland, 2013; Gemeente Hellendoorn, 2015).

### *5.6 Overige effecten*

Geluidsoverlast heeft vooral een rol gespeeld bij bewoners aan de Grotestraat. Zij hebben sinds de opening van de tunnel aanzienlijk minder geluidsoverlast van het verkeer door de Grotestraat. Maar ook de vermindering in uitlaatgassen wordt erg gewaardeerd. Appartementen aan de Grotestraat hoeven minder vaak hun ramen te wassen. Dit verhoogt het besef dat de situatie voorafgaand slecht was.

*“Je kunt het ook merken aan de stoffen. Stank, maar ook de fijnstof. Ik merk het aan de ramen, ze worden minder sneller vies.”* (Respondent 8)

Geluidsoverlast van het spoor blijkt geen grote rol te spelen. De treinen zijn namelijk nog steeds te horen. Het veroorzaakt echter geen hinder. Dit was ook niet het geval toen de trein nog bovengronds langs kwam. Te verwachten is wel dat de geluidsproductie verder afneemt omdat er vanaf december

2017 met elektrische treinen in plaats van dieseltreinen gereden gaat worden op het spoortraject (Koerhuis, 2016).

Er zijn ook een aantal bewoners dat erop achteruit gegaan is. Zo zijn er huizen die nu de nieuwe rijksweg achter het huis hebben liggen en de Grotestraat nog voor hun huis. Ook is er aan de westelijke opening van de tunnel last van trillingen.

De visuele kwaliteit van het centrum is nog niet verbeterd. Dit zal het revitalisatieplan voor de Grotestraat moeten bewerkstelligen. Sociale veiligheid blijkt geen rol te spelen in Nijverdal. Wat betreft verkeersveiligheid zijn tegenstrijdige inzichten verkregen. Over het algemeen denkt men dat het de Grotestraat veiliger is geworden door afname van het verkeer. Een winkelier aan de Grotestraat denkt hier anders over. Doordat het rustiger is geworden is geworden wordt er (vooral 's avonds) sneller gereden wat tot gevaarlijke situaties leidt. Het revitalisatieplan voor de Grotestraat zou de wegstructuur moeten veranderen en hier verandering in moeten brengen.

### 5.7 Integraliteit

Bij de zoektocht naar integraliteit blijkt zoals verwacht dat twee belangen in strijd met elkaar zijn geweest. De gemeente Hellendoorn had als voornaamste doel de leefbaarheid in de Nijverdal te verbeteren. Rijkswaterstaat had vooral een belang bij de doorstroming op de N35 en was tevens verantwoordelijk voor de financiering. Het kan daarom zijn dat het belang van de gemeente niet ver genoeg meegenomen zijn. Samenwerking tussen de twee partijen en belangen is de sleutel tot een integrale oplossing. Uit de interviews blijkt dat de belangenstrijd wel aanwezig is geweest, maar dat beide partijen wel elkaars perspectieven begrepen en eropin hebben ingespeeld.

Een integraal aspect dat naar voren is gekomen is dat er gekozen is om de tunnel zodanig in te richten dat een verbreding van 1x1 naar 2x2 rijstroken in de toekomst mogelijk is. Daarentegen kaarten verschillende respondenten aan dat door kortzichtige projectscope van het rijk niet gekozen is om ook een ongelijkvloerse kruising ten oosten van de Salland-Twentetunnel te realiseren. De ongelijkvloerse kruising wordt nu als een apart project toch gerealiseerd (Rijkswaterstaat, 2015). Een respondent vertelde het volgende daarover:

*"Een stuk verkwisting van overheids gelden. Het is een kortzichtigheid van het rijk, vind ik dat. Door niet ff een stap verder door te denken en mee te willen werken."* (Respondent 2)

De inpassing van het project met de gehele ruimtelijke omgeving wordt zowel door de bewoners als de respondenten betrokken bij de gemeente als positief gezien. Ruimtelijke kwaliteit heeft een belangrijke rol gespeeld. Invulling van hele gebied was meegenomen. Qua groenvoorziening rondom het project is rekening gehouden met de uitstraling van de omgeving. Zo is er richting de Sallandse heuvelrug rekening gehouden met heidebeplanting en zijn bij het inrichten van het park bloesembomen in het ontwerp gekomen omdat deze in de oude situatie het straatbeeld bepaalden.

## 6. Conclusie

Nijverdal is doorsneden geweest door zowel een rijksweg als een spoorweg. De doorstroming was vanuit het perspectief van de infrastructuur een probleem. Vanuit het perspectief van de leefomgeving stond de leefbaarheid van Nijverdal onder druk. Als oplossing voor beide schaalniveaus gekomen is er de Salland-Twentetunnel gekomen. Om erachter te komen hoe integraal deze oplossing is, is onderzocht wat de effecten op het lokale niveau in Nijverdal van de tunnel zijn.

Allereerst blijkt dat het spoor verdiepen aanvankelijk geen doel van het project was, maar dat dit meer werd gezien als een bijkomend voordeel. Barrièrewerking of andere leefbaarheidsproblemen wat betreft het spoor hebben dan ook geen grote rol gespeeld. Dat het spoor samen met de weg in de tunnel is gekomen, kan wel gezien worden als een integraal aspect.

Er speelt meer wat betreft barrièrewerking op de Grotestraat. Hoewel het erop lijkt dat ook hier geen sprake is geweest van sterke barrièrewerking door de N35, heeft deze weg wel degelijk het centrum van Nijverdal doorkruist. Als het gaat om 'behoefte' (uit Boon et al. 2003b) zijn deze in Nijverdal op plaats niveau niet veranderd. Nijverdallers hebben hun verplaatsingsgedrag niet aangepast omdat de Grotestraat makkelijker over te steken is. Bovendien is oversteekbaarheid van de Grotestraat wel degelijk toegenomen, maar werd in de oude situatie de Grotestraat niet als een fysieke barrière gezien. De straat was redelijk oversteekbaar. De afname in verkeersintensiteit op de Grotestraat door het realiseren van de tunnel heeft er wel voor gezorgd dat het looppatroon op de Grotestraat is veranderd. Wat betreft 'locatie' (uit Boon et al. 2003b) geldt eenzelfde logica. Hierin is ook op plaats niveau niet veel veranderd. Echter is door afname van verkeer over de Grotestraat samen met herontwikkeling van het centrum er wel een kwaliteitsimpuls in het centrum. Samen met een betere oversteekbaarheid is de Grotestraat daarom op straat- en centrumniveau wel verminderd wat betreft barrièrewerking. Meer interactie tussen beide zijden van de weg Grotestraat is daarvan het gevolg. Echter treden deze effecten op in beperkte mate.

De barrièrewerking speelt in Nijverdal dus niet zozeer op plaats niveau, maar op straatniveau binnen het centrum van Nijverdal. Ten noorden van het spoor en de Grotestraat ligt wel de Wilhelminawijk, een woonwijk die is afgescheiden door het spoortracé. Meer interactie door de tunnel met de rest van Nijverdal is niet aan de orde. Wel zou het kunnen zijn dat bewoners in deze wijk wat meer betrokken zijn geraakt met elkaar door de impact van de bouwperiode op hun leefklimaat. Ondanks dat het spoor verdwenen is en er een park is gekomen beïnvloed de komst van de tunnel het woonklimaat van de bewoners van de Wilhelminawijk niet. Voor het centrum van Nijverdal wordt de komst van de tunnel wel als voordelig ingezien. Het is vooral prettiger verblijven en wonen.

De afname van verkeer in de Grotestraat zou ook nadelig kunnen zijn voor het centrum van Nijverdal. Minder passanten door het centrum zou minder klandizie kunnen betekenen. Het lijkt erop dat het effect van afname in regionale bereikbaarheid in Nijverdal niet erg speelt. Nijverdal is nog steeds goed bereikbaar vanaf de N35. Op basis van het model van Hamersma (2017) heeft Nijverdal nog wel de voordelen van vestiging nabij een doorgaande weg, maar zijn de nadelen (voornamelijk overlast) verdwenen doordat het verkeer in een tunnel is geplaatst. Voor bewoners geldt eenzelfde logica. Deze hebben geen last meer van het verkeer maar wonen nog wel nabij een regionale ontsluitingsweg.



De tunnel in Nijverdal heeft een grote impact op het dorp. De effecten zijn echter niet zo omvangrijk dat de sociale dynamiek van het dorp is veranderd. Er is maar in beperkte mate sprake geweest van sociale barrièrewerking door de N35 en het spoor in Nijverdal. Daarom zijn er ook maar zeer beperkt verandering in de sociale dynamiek van het dorp te zien. De effecten in Nijverdal zijn voornamelijk te vinden in termen van een rustiger centrum en een fijner leefklimaat. Meer ingezoomd op het centrum heeft de komst van de tunnel wel gezorgd voor een toegankelijker centrum en zijn de barrière effecten wel zichtbaar afgenomen.

Hoewel barrièrewerking in Nijverdal maar in beperkte mate aanwezig is geweest heeft de N35 door Nijverdal wel degelijk de leefbaarheid aangetast. Met name in het centrum. Samen met de toegenomen doorstroming op de N35 waardoor de bereikbaarheid tussen Zwolle en de regio Twente verbeterd is én een betrouwbaardere treinverbinding kunnen we spreken van een integrale oplossing in Nijverdal. Temeer omdat andere oplossingen niet wenselijk waren en de ruimtelijke inpassing van de tunnel positief is gewaardeerd.

### 6.1 Discussie

Vanwege de unieke aard van de Salland-Twentetunnel is het lastig om de resultaten van dit onderzoek te vergelijken met effecten bij een andere verdieping. Het nut en de noodzaak van een verdieping zijn per casus zeer verschillend. In Nijverdal was het nodig om het verkeer uit het centrum te halen. De beste oplossing hiervoor is een tunnel gebleken. De effecten hiervan zijn zeer context-specifiek.

In Nijverdal is een tunnel als integrale oplossing gekomen. Het tunneldak fungeert als park voor de Wilhelminawijk. De vraag hierbij is of er wel genoeg gebruik gemaakt is van de kans om door middel van de tunnel het noordelijke deel van Nijverdal meer bij de rest van Nijverdal te betrekken. Temeer omdat in een structuurvisie en de omgevingsvisie van de gemeente Hellendoorn (KuiperCompagnons, 2008; Bügelhajema, 2014) wordt aangekaart dat barrièrewerking door de tunnel moet worden bestreden en de noord-zuidverbinding in Nijverdal moet worden verbeterd.

### 6.2 Reflectie en aanbevelingen

Hoewel de tunnel al enige tijd is opengesteld is het oude tracé van de N35 in Nijverdal nog niet aangepakt. De herstructurering van de Grotestraat kan ervoor zorgen dat de barrière effecten zoals deze zijn onderzocht in deze studie veranderen. De vermindering in barrièrewerking kan mogelijk nog toenemen. Dit onderzoek dekt daarom niet het gehele effect van de tunnel met bijbehorende spin-off projecten. Aan de andere kant valt te beargumenteren dat dit wel het geval is omdat de herstructurering van de Grotestraat geen onderdeel is van het tunnelplan.

Om zinnige uitspraken te kunnen doen over generieke effecten van verdiepingen op de stedelijke omgeving zouden er meer casussen met elkaar vergeleken kunnen worden. Dit onderzoek kan daarvoor een startpunt zijn.

## Literatuur

- A2Maastricht (ms.). *De Groene Loper*. Geraadpleegd op 21-02-2017 via <http://www.a2maastricht.nl/nl/plan/groeneloper.aspx>.
- Aanpak Ring Zuid (ms.). *Wat is het plan Aanpak Ring Zuid?* Geraadpleegd op 29-03-2017 via <https://www.aanpakringzuid.nl/plan>.
- Albrechts, L. (2006). Bridge the Gap: From Spatial Planning to Strategic Projects. *European Planning Studies*, 14 (10), 1487-1500.
- Anciaes, P. R., Jones, P., Mindell, J. S. (2015). Community Severance: Where Is It Found and at What Cost? *Transport Reviews*, 36 (3), 293-317.
- Appleyard D. (1980). Livable Streets: Protected Neighborhoods? *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*. 451 (1), 106-117.
- Bangjun Z., Lili S., Guoqing D. (2003). The influence of the visibility of the source on the subjective annoyance due to its noise. *Applied Acoustics*, 64, 1205–1215.
- Boon, W., Geurs, K., van Wee, B.V. (2002) Deel 4: Sociale effecten van verkeer. In B. van Wee & J. A. Annema (Red.), *Verkeer en Vervoer in hoofdlijnen*. Bussum: Coutinho.
- Boon, W., van Wee B., Geurs K. (2003b). *Barrièrewerking van infrastructuur: A2 en Amsterdam-Rijnkanaal barrière voor inwoners van Utrecht-Leidsche Rijn?* Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.
- Bügelhajema (2014). *Natuurlijk Avontuurlijk, Omgevingsvisie Hellendoorn*. Assen: s.n.
- COB (2013). *Samen een tunnel bouwen*. Geraadpleegd op 01-05-2017 via [https://www.cob.nl/fileadmin/user\\_upload/Documenten/PDF/COB-congres2013/COB-congres2013\\_CombiplanNijverdalen.pdf](https://www.cob.nl/fileadmin/user_upload/Documenten/PDF/COB-congres2013/COB-congres2013_CombiplanNijverdalen.pdf).
- Daams, M. Sijtsma, F. & van der Vlist, A. J. (2016). The Effect of Natural Space on Nearby Property Prices: Accounting for Perceived Attractiveness. *Land Economics*, 92 (3), 389-410.
- De Noord, P. (2011). *Erom of eronder*. Nijverdalen: Uitgeverij 'n Boaken.
- Fellman, G. (1986). Neighborhood protest of an urban highway. *Transport Sociology*, De Boer, ed. Oxford: Pergamon Press, 29-38.
- Gemeente Hellendoorn (2015). *Toekomst van de Grotestraat / Master plan Centrum*. Geraadpleegd op 29-05-2017 via <https://www.hellendoorn.nl/politiek-gemeente/beleidsbibliotheek/masterplan/>.
- Gemeente Hellendoorn (2016). *Betaald parkeren afgeschaft, blauwe zones uitgebreid*. Geraadpleegd op 08-06-2017 via <https://www.hellendoorn.nl/actueel/nieuws/05962/>.
- Hamersma, M., Heinen, E., Tillema, T., & Arts, J. (2016). Residents' responses to highway projects: Exploring the role of governmental information provision. *Transport Policy*, 49, 56-67.

- Hamersma, M. (2017). *Living near highways. The impact of existing and planned highway infrastructure on residential satisfaction*. PhD Thesis. Groningen: University of Groningen.
- Hamersma, M., Heinen E., Tillema., & Arts, J. (2017). The development of highway nuisance perception Experiences of residents along the Southern Ring Road in Groningen, The Netherlands. *Land Use Policy*, 61, 553-563.
- Heeres, N., Tillema t., Arts, J. (2012). Integration in Dutch planning of motorways: from "line" towards "area-oriented" approaches. *Transport Policy*, 24, 148-158.
- Hull, A. (2011). Transport matters: Integrated approaches to planning city-regions. *Journal of Transport Geography*. 13, 318-328.
- Koerhuis, B. (2016). Bovenleiding spoor Zwolle-Raalte-Wierden klaar. *De Stentor*, 27-10-2016.
- KuiperCompagnons (2011). *Structuurvisie De Centrale Strip*. Rotterdam: s.n.
- Ministerie van Infrastructuur & Milieu (2014). *Verkenningenrapport N35 Nijverdal – Wierden*. Arnhem: Ministerie van Infrastructuur en Milieu Rijkswaterstaat Oost-Nederland
- MIRTcms (sm.). *Combiplan N35 Nijverdal*. Geraadpleegd op 22-03-2017 via <http://www.mirtcms.nl/projecten/view/30>.
- Movares Nederland (2013). *VO Tuinen van Nijverdal*. Arnhem: Movares Nederland.
- Provinciale Staten Overijssel (2006). *Toekomstvaste tunnel N 35 Nijverdal*. Zwolle: Provincie Overijssel.
- Rijkswaterstaat (2016). *Jaarbericht Rijkswaterstaat 2015*. Den Haag: Rijkswaterstaat.
- Spoorzone Delft (2016). *Over het project: Nut en noodzaak*. Geraadpleegd op 29-03-2017 via [http://www.spoorzonedelft.nl/over\\_het\\_project/nut\\_en\\_noodzaak](http://www.spoorzonedelft.nl/over_het_project/nut_en_noodzaak).
- Steyaert, J. (1999). 'Civic centre' bouwen? Bouwen aan sociale netwerken. Eindhoven: Causa, Fontys i.o.v. de gemeente Eindhoven.
- Tajima, K. (2003). New estimates of the demand for urban green space: Implications for valuing the environmental benefits of Boston's Big Dig Project. *Journal of Urban Affairs*, 25 (5), 641-655.
- Tillema, M., Hamersma M., Sussman J. M., Arts J. (2012). Extending the Scope of Highway Planning: Accessibility, Negative Externalities and the Residential Context. *Transport Reviews*, 32 (6),745-759.
- Van den Berg, A. & Broekhuis, B. (2015). *Cocreatie. Grotestraat & Centrum voorjaar 2015*. Hellendoorn: s.n.
- Witteveen+Bos, Bureau Goudappel Coffeng, Buro Maas (1994). *Projectnota/MER voor de verbinding Zwolle Almelo, Samenvatting*. Deventer: s.n.

## Bijlage 1. Overzicht respondenten

RESPONDENT- NUMMER	ACTORENGROEP	DETAILS
1	Gemeente	Wethouder Ruimtelijke Ordening – Gemeente Hellendoorn
2	Gemeente	Projectleider – Gemeente Hellendoorn
3	Gemeente	Oud-wethouder/auteur boek over het Combiplan – gemeente Hellendoorn
4	Bewoners 'noord'	Bewoner Wilhelminawijk
5	Bewoners 'noord'	Bewoner Wilhelminawijk
6	Bewoners 'zuid'	Twee bewoners Centrum zuid
7	Bewoners 'Grotestraat'	Bewoner Grotestraat (centrum)
8	Winkelier	Eigenaar MultiVlaai Nijverdal én bewoner Centrum
9*	<i>Winkelier</i>	<i>Eigenaar Weideman Bloem &amp; Groen Nijverdal</i>
10*	<i>Winkelier</i>	<i>Eigenaar Dimmendaal Nijverdal</i>
11*	<i>Winkelier</i>	<i>Eigenaar Zuivelhoeve Nijverdal</i>
12*	<i>Winkelier</i>	<i>Personeel Lunchroom De Harlekijn</i>

\*korte vragenronde

## Bijlage 2. Interviewvragen

### *Interviewvragen*

#### **Introductievragen**

Kunt u wat vertellen over uzelf? *Woonsituatie/kinderen/woonduur in Nijverdal*

Kunt u vertellen hoe u betrokken bent geweest bij het Combiplan project?

*Hoe heeft het project invloed op u?*

Kunt u kort iets vertellen over het Combiplan project?

Wat was uw houding t.o.v. het project voorafgaand aan de definitieve besluitvorming? Heeft u kennis van het proces voor de realisatie?

#### **Hoofdvragen**

##### *Woontevredenheid*

Is uw woontevredenheid veranderd voor, tijdens of na het project?

In hoeverre beïnvloedde de N35/de Grotestraat uw woontevredenheid voordat de Salland-Twentetunnel was aangelegd? En het spoor?

##### *Locatie*

Had u het idee dat er verschillen tussen leefklimaat of kwaliteit van beiden waren? Is dit afgenomen?

*In hoeverre zijn noord en zuid Nijverdal verschillend qua woonkarakter?*

##### *Transport*

Vormde de N35 en het spoor voor u een hindernis om over te steken? (Eventueel voor uw kinderen?)

##### *Behoeften*

Heeft u meer contacten aan uw zijde van de Grotestraat?

Heeft u activiteiten aan de andere zijde van de Grotestraat? *Is dit veranderd?*

Hoe is dit veranderd sinds de tunnel?

##### *"Sociale" effecten*

Sociale cohesie voor en na?

Kan het zo zijn dat je meer betrokken bent geraakt met de buurt ten zuiden/noorden?

Met je eigen buurt?

Wat is de rol van *Leo ten Brinkepark* en *herinrichting Grotestraat*? *Bijdrage aan de cohesie? (Als niet, wat is dan het integrale aspect?)*

##### *Bereikbaarheid tot regio*

Bereikbaarheid tot regio afgenomen na realisatie van tunnel? (Vooraf van belang voor winkeliers)

Heb je het idee dat je bereikbaarheidsvoordelen ondervindt van de rijksweg door Nijverdal?

Heeft dit een rol gespeeld bij woningkeuze?

woog dit op tegen de nadelen van de Rijksweg?

*Visuele kwaliteit*

Hoe was de visuele kwaliteit in Nijverdal voorheen? Hoe is dit veranderd? Het Leo ten Brinkepark en de Grotestraat?

*Sociale veiligheid*

Heeft u een gevoel van onveiligheid gehad in het centrum van Nijverdal? (bewoners)

Heeft sociale veiligheid een rol gespeeld in het project? (gemeente)

*Geluidsoverlast*

Is geluidsoverlast afgenomen?

*Burgerparticipatie/informatievoorziening*

Wat is er gedaan om de burgers bij het project te betrekken? En het park en de Grotestraat?

Voelde u zich genoeg betrokken erbij? Genoeg informatie?

*Eindresultaat*

Bent u tevreden met het resultaat van tunnel, park, Grotestraat? Waarom?

Wat had beter gekund?

En wat betreft communicatie/burgerparticipatie?

Is het goed geweest voor de gemeenschap in Nijverdal?

Waren de doelen helder?

Het uiteindelijk realiseren van de tunnel, is dat een opluchting voor de bewoners en anderen geweest na lange onzekerheid over de toekomst van hun woonomgeving of echt een opluchting voor leefklimaat in Nijverdal?

**Afsluiting**

Zou u nog iets willen toevoegen aan dit gesprek of zijn er dingen die nog niet aan bod zijn gekomen maar u nog wel graag wil toevoegen?

Wat vond u zelf van het interview?

*Vragen korte vragenronde*

Heeft de opening van de Salland-Twentetunnel effecten voor uw onderneming en wat zijn deze effecten?

## Bijlage 3. Interviewtranscripten

Transcripten van de gehouden interviews zijn op te vragen bij auteur.

Contact: [t.w.van.de.wiel@student.rug.nl](mailto:t.w.van.de.wiel@student.rug.nl)





## Bijlage 5. Bovenaanzicht Nijverdal, oude situatie



*Figuur 9 Bovenaanzicht Nijverdal, oude situatie (Eigen bron, 2017)*