

To: [redacted] - DGMo([redacted]@minienw.nl]
 From: [redacted] - DGMo
 Sent: Mon 8/31/2020 7:43:03 AM
 Subject: FW: RWS-2020/41621 : - Advies Marsroute N35
 Received: Mon 8/31/2020 7:43:04 AM
[2. D2 - D1 brief DG RWS - DGMo - Advies Marsroute N35 - incl. advies CFO.pdf](#)
[akkoord'](#) [redacted] 'Rondzendmap 9320.pdf

Van: [redacted] i-DGMo <[redacted]@minienw.nl>
Datum: maandag 31 aug. 2020 8:26 AM
Aan: [redacted] i-DGMo <[redacted]@minienw.nl>, [redacted] - DGMo <[redacted]@minienw.nl>
Onderwerp: FW: RWS-2020M1621 : - Advies Marsroute N35

Ik wist niet dat RWS aparte brief heeft gestuurd. Is meer samenvatting van het verkeerskundig onderzoek, geen nieuwe zaken toch?

Van: [redacted] i-DGB
Verzonden: zondag 30 augustus 2020 21:26
Aan: [redacted] i-DGMo
Onderwerp: FW: RWS-2020/41621 : - Advies Marsroute N35

Ken je deze?

Niet vriendelijke roet

Van: [redacted] - DGMo <[redacted]@minienw.nl>
Datum: zaterdag 29 aug. 2020 5:22 PM
Aan: [redacted] - DGB <[redacted]@minienw.nl>
Onderwerp: FW: RWS-2020/41621 : - Advies Marsroute N35

Verzonden met BlackBerry Work
www.blackberry.com

Van: [redacted] (BS) <[redacted]@rws.nl>
Datum: vrijdag 28 aug. 2020 11:11 AM
Aan: [redacted] i-DGMo <[redacted]@minienw.nl>
Kopie: [redacted] (BS) <[redacted]@rws.nl>, [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>, [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>, [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>, [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>, [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>, [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>, [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>
Onderwerp: RWS-2020/41621 : - Advies Marsroute N35
 Beste [redacted],

Hierbij stuur ik u de brief niet bovenstaand onderwerp, deze brief is niet getekend i.v.m. corona, maar Michele is wel akkoord via HPERM (zie bijlage).

Cc: afschriften

Met vriendelijke groet





RWS BEDRIJFSVERTROUWELIJK
Directeur-Generaal Mobiliteit
Dhr. [REDACTED]
Postbus zuvui
2500 EX Den Haag

RWS Bestuursstaf

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20906
2500 EX Den Haag
T 088 797 0050
F
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

[REDACTED]

T

minuut

Advies RWSOON structurele verbetering Marsroute N35

GETYPT DOOR / PARAAF [REDACTED] (RWSOON)	VERVOLG OP
VERGELEKEN DOOR / PARAAF [REDACTED] (RWS ON) [REDACTED] (RWS ON)	RAPPELDATUM 7 juli 2020
VERZONDEN DOOR / PARAAF [REDACTED] (RWSOON)	VERZENDDATUM 7 juli 2020
ONDERTEKENING DOOR / PARAAF [REDACTED] (RWSOON)	VERZENDWIJZE digitaal
MEDEWERKING VAN / PARAAF [REDACTED] (RWS ON) [REDACTED] (BS) [REDACTED] BfRWS ON) ~ ~ [REDACTED] (RWS ON)	NA VERZENDING RETOUR AAN
AFSCHRIJFT AAN [REDACTED] (BS) MM i(RWS ON) [REDACTED] ■■1 (RWS ON) [REDACTED] (RWS ON) [REDACTED] (RWS ON) [REDACTED] (RWS ON) [REDACTED] (RWS ON)	ADRES Eusebiusbuitensingel 66 6828 HZ Arnhem

Datum

14 augustus 2020

Ons kenmerk

RWS-2020/41621



Retouradres: Rijkswaterstaat | Postbus 20906 | 2500 EX Den Haag

RWS BEDRIJFSVERTROUWELIJK
Directeur-Generaal Mobiliteit
Dhr. [REDACTED]
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

RWS Bestuursstaf

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20906
2500 EX Den Haag
T 088 29/ 0050

www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon
Nely Kalfs

HID RWSO

Datum 26 augustus 2020
Onderwerp Advies RWS structurele verbetering Marsroute N35

Ons kenmerk
RWS-2020/41621

Geachte [REDACTED]

DGMO heeft samen met de provincie Overijssel een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd naar de N35 voor het traject tussen Wijthmen en Nijverdal, dit n.a.v. de door de provincie geactualiseerde marsroute N35 en de diverse moties in de Tweede Kamer. RWS is beheerder van de N35 en heeft meegewerkt aan het onderzoek. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek worden komende periode naar verwachting afspraken gemaakt tussen Rijk en provincie over de verdere aanpak. De minister heeft hierover eind augustus een overleg met Gedeputeerde Boerman. Ter voorbereiding op dit gesprek geef ik u graag het advies van RWS als wegbeheerder mee in de overwegingen, zodat de beheerdersbelangen ook worden meegenomen in het vervolgproces richting besluitvorming. Ik verneem graag uw reactie op onderstaand advies en hoe u deze belangen meeweegt in uw advies aan de minister.

Advies wegbeheerder

RWS deelt de bevindingen van het verkeerskundig onderzoek. Het belangrijkste aandachtspunt vanuit het beheer is; zoek naar een structurele oplossing om de doorstroming en veiligheid te borgen.

In het Verkeerskundig onderzoek (1 april 2020) is gebruik gemaakt van de meest recente informatie en inzichten en is daarmee een verbreding en verdieping op eerdere onderzoeken. Onderstaand kort de conclusies:

- De huidige en (voor het lage en hoge groeiscenario) verwachte intensiteiten in 2040 (24.000 - 29.000 mtv/etm) zijn hoger dan de wenselijke normen voor een duurzaam veilige weginrichting (maximaal 20.000 mtv/etm) voor een gebiedsontsluitingsweg met gelijkvloerse kruisingen en erfaansluitingen zoals de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal op dit moment is ingericht. Hierdoor zijn er problemen op het gebied van doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid.
- De reistijd op trajectniveau komt niet boven de SVIR-norm van 1,5 uit; deze norm houdt in dat de reistijd in de spits maximaal 1,5x de reistijd buiten de spits is.
- Met een hoog groeiscenario (toename intensiteiten 30 a 50%) wordt in 2030 op het wegvak Wijthmen-Raalte de beschikbare capaciteit bereikt en wordt in 2040 op alle wegvakken de beschikbare capaciteit bereikt of bijna bereikt.

Datum

26 augustus 2020

Ons kenmerk

RWS-2020/41621

- Volgens het lage groeiscenario (toename intensiteiten 25 a 40%) wordt de beschikbare wegcapaciteit niet bereikt in 2030 en 2040. Strikt genomen is er dan geen sprake van een knelpunt maar hier is geen sprake van een robuuste situatie voor de toekomst.
- Voor de gehele N35 geldt dat vanwege de verwachte verkeerstoename in de toekomst een afname van de verkeersveiligheid wordt verwacht.
- Uit de analyse van "Veilig over Rijkswegen" blijkt echter ook dat het relatieve ongevalsrisico voor de N35 lager is dan het landelijke gemiddelde voor niet-autosnelwegen (met name Rijkswegen).
- Op het gebied van de leefbaarheid worden bestaande knelpunten (met name de barrièrewerking in Mariënheem) in de toekomst vergroot.
- Op de middellange en lange termijn lijkt het aanpassen/af aanleg van nieuwe infrastructuur (incl. ongelijkvloerse kruisingen en een omleiding bij Mariënheem) de meest optimale oplossing te bieden voor de geconstateerde aandachtspunten en knelpunten m.b.t. de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Afhankelijk van de toename van de verkeersintensiteit (laag of hoog groeiscenario) kan gekozen worden voor een oplossing met 2x1 of 2x2 rijstroken. Een opvallende conclusie is wel dat het verbreden van het traject naar 2x2 rijstroken 100 km/u (conform Marsroute en wens van de provincie) bijna 45% meer verkeer aantrekt en verkeer van de A1 en het onderliggend wegennet afhaalt. De N35 op 80 km/u houden, maar wel verbreden naar 2x2 rijstroken, zorgt voor 20% meer verkeer.
- De Ladder van Verdaas is afgelopen waarbij er ook naar andere typen maatregelen is gekeken zoals ruimtelijke ordening, spoor/OV, fiets en Smart Mobility. Gebleken is dat andere maatregelen een beperktere of alleen voor de korte termijn probleemoplossend vermogen hebben om de verkeersveiligheid (en de doorstroming) dusdanig te verbeteren op dit traject.

Mocht u naar aanleiding van deze brief een nadere toelichting willen of vragen hebben dan kunt u uiteraard altijd contact met me opnemen.

Met vriendelijke groet,

de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat,



KONZERNMAP - KONZERNMAP-2020/9540

Algemeen RecordActies Opmerkingen Gerelateerde Records Toegangsbeheer Contactpersonen

Actie	Verantwoordelijke locatie	Status	Begindatum
RWS BS INTERN PAPER		Te verwerken op 21-07-2020 om 13:10 (19 dagen, 8 u...	27-07-2020 om 13:10
OS - OPSTELLEN		Voltooid op 15-06-2020 om 08:37	27-07-2020 om 13:10
PD - RAJAUF DIRECTEUR		Voltooid op 21-06-2020 om 14:47	28-07-2020 om 13:25
PDG - RAJAUF DG		Voltooid op 23-06-2020 om 16:16	29-07-2020 om 16:40
IB - TOE. BEHANDELING		Te verwerken op 25-07-2020 om 16:10 (19 dagen, 8 u...	30-07-2020 om 15:55

OK Annuleren Help

11:01 28-8-2020

To: [REDACTED] - DGMo[REDACTED]gminienw.nl]
From: [REDACTED]
Sent: Wed 9/30/2020 9:58:35 AM
Subject: RE: N35
Received: Wed 9/30/2020 9:58:44 AM
[Bestuurlijke notitie N35 DEF.docx](#)

Hallo [REDACTED]

Gezien en akkoord. We hebben een definitieve versie ©.

Met vriendelijke groet,



Van: [REDACTED]-DGMo[REDACTED]gminienw.nl]

Verzonden: woensdag 30 september 2020 10:03

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: RE:N35

Hoi' L

Dank! Akkoord met jouw twee toevoegingen op twee kleine dingen na bij het stuk over de Natura2000.

Kijk jij nog even of jij je in mijn twee suggesties kan vinden?

Groet,

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@overijssel.nl>

Verzonden: woensdag 30 september 2020 09:08

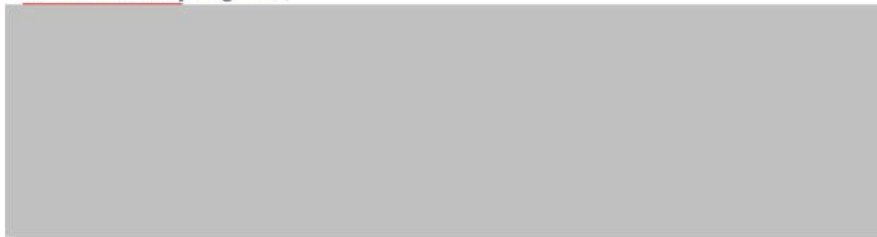
Aan: [REDACTED] j)-DGMo<[REDACTED]j>minienw.nl>

Onderwerp: N35

Hallo [REDACTED],

Hierbij de notitie terug. Ik heb alle opmerkingen geaccepteerd. De twee opmerkingen over de 45% heb ik vervolgens er uitgehaald en geprobeerd iets neutraler te formuleren. Hoop dat je hiermee uit de voeten kunt.

Met vriendelijke groet,



Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Wijzigingenblad:

- V1 [redacted]
V2 [redacted], aanvullingen op opzet V1
V3 [redacted] wijzigingen V2 geaccepteerd, aanvullingen vanuit regio
V4 [redacted] wijzigingen V3 geaccepteerd, verdere aanvullingen tekst
V5 [redacted] wijzigingen V4 geaccepteerd, verdere aanvullingen van de tekst
V6 [redacted] wijzigingen v5 geaccepteerd, kleine wijzigingen en aanvullingen van de tekst.
V7 - [redacted] laatste punten
V8 - [redacted] laatste punten

Bestuurlijke notitie N35

Voor het bestuurlijk overleg Rijk – Regio op maandag 12 oktober 2020

Overwegingen:

- De regio heeft in 2009 een Marsroute opgesteld als toekomstbeeld voor de N35
- De Marsroute is in 2018 geactualiseerd en op verzoek van de Tweede Kamer heeft het Rijk in samenwerking met de provincie een Dwarskijtoets laten uitvoeren door Rijkswaterstaat (2019). Ook hebben Rijk en provincie hebben in 2020 een verdiepend onderzoek uitgevoerd naar de N35.
- De provincie heeft in haar coalitieprogramma “*Samen bouwen aan Overijssel*” de regionale mobiliteitscorridor Zwolle-Enschede benoemd als haar belangrijkste opgave met - naast spoorverdubbeling en de aanleg van de F35 - het opwaarderen van de N35 tot een 2 x 100 km/u weg als prioriteit.
- Rijk en regio hebben samen voor de N35 reeds de trajecten Zwolle – Wijkthmen, Knooppunt Raalte, de Salland – Twente tunnel en Nijverdal-Wierden aangepakt voor in totaal €650 mln.
- De Kamer heeft in een meerdere moties de minister opgeroepen ook het laatst overgebleven stuk op de N35 tussen Wijkthmen en Nijverdal aan te pakken
- Het georganiseerd bedrijfsleven in Oost-Nederland, gemeenten aan de N35 en de plaatselijke belangenverenigingen, steunen de oproep de N35 aan te pakken en vindt het topprioriteit dat de N35 wordt verbreed tot een doorstroomweg.
- Het verkeer op de N35 neemt namelijk toe, waarmee de doorstroming, veiligheid en leefbaarheid verslechtert. Dit is echter ook een landelijke trend aangezien op andere (Rijks)wegen ook de hoeveelheid verkeer toeneemt
- Een randvoorwaarde voor een verdere economische groei van de regio's Zwolle en Twente is een goede bereikbaarheid, in dit geval via de N35 die beide regio's met elkaar verbindt.
- Het Rijk kenbaar heeft gemaakt dat voor de aanpak van de N35 er een goede onderbouwing opgesteld moet zijn, met nut en noodzaak die ook juridisch houdbaar is
- De NMCA-afwegingssystematiek biedt die onderbouwing slechts eenzijdig en alleen voor het aspect doorstroming. Verkeersveiligheid en leefbaarheid ontbreken (vooralsnog) in deze afwegingssystematiek.

Daarom zoeken Rijk, provincie en regio gezamenlijk naar een goede onderbouwing om de N35 aan te pakken en tot een gedeeld eindbeeld te komen.

Deze notitie is de eerste stap in dat proces, dat moet leiden tot een afspraak tijdens het BO MIRT van 26 november 2020 over het eindbeeld en de eerste stap daar naar toe.

Deze notitie gaat in op de volgende onderdelen die nodig zijn voor een onderbouwing en gedeeld eindbeeld:

- Onderbouwing via argumenten
- Zorgen over Natura 2000
- Draagvlak regio
- Vervolg

Onderbouwing voor noodzaak aanpakken N35

Argument 1: Functie N35 en wegbeeld sluiten niet op elkaar aan

Door de ligging van de N35 vervult deze in de huidige situatie drie functies: de N35 heeft een lokale ontsluitingsfunctie, een regionale verbindingsfunctie voor de aanliggende kernen en de N35 heeft een functie als doorgaande verbindingsweg tussen de economische regio's Zwolle en Twente.

De huidige intensiteit op de N35 (15.000 à 20.000 mvt/etmaal) is vergelijkbaar met een aantal andere Rijks N-wegen in Oost-Nederland, zoals de N36, N18 en N48, welke al als stroomweg zijn ingericht. De Rijks N-wegen die nog als gebiedsontsluitingsweg ingericht zijn hebben veelal een lagere intensiteit dan de N35 in de huidige situatie. Daarbij komt dat de N35 is de enige Rijksweg N-weg die dwars door een dorp gaat (Mariënheem). Het gevolg hiervan is dat de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk staan.

Voor de gehele N35 geldt dat naar de toekomst toe de intensiteit (circa 25.000 mvt/etmaal en meer) niet past bij de wenselijke intensiteit voor een verkeersveilige weginrichting conform de voorkeurskenmerken Duurzaam Veilig. Dit wil zeggen dat de hoeveelheid verkeer, de intensiteit overschrijdt die verwacht/gewenst is voor het wegtype. Voor een gebiedsontsluitingsweg met 2x1 rijstrook is de maximaal wenselijke intensiteit 20.000 mvt/etmaal. Deze 'grens' wordt in alle scenario's en op alle wegvakken overschreden. Voornamelijk de voorrangskruispunten en erfaansluitingen zijn niet passend bij de functie die deze weg vervult in het wegennet. Vanwege de verwachte verkeerstoeename wordt in de toekomst een afname van de verkeersveiligheid verwacht. Voor alle voorrangskruispunten op het traject geldt dat met name de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid onder druk komen te staan. Door de verwachte intensiteiten op de N35 in de spits is het niet mogelijk voor verkeer vanaf de zijwegen om goed en veilig de N35 op te draaien. Waar de N35 nu in de rapportage van "Veilig over Rijkswegen" nog als relatief veilig t.o.v. andere Rijks-N wegen naar voren komt, lijken de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid van de weg in de toekomst dus in het gedrang te komen.

Ten slotte, zien gemeenten dat de huidige verkeerssituatie leidt tot mijndend gedrag waardoor er op verschillende wegen op het onderliggende wegennet sprake is van sluipverkeer. Bijvoorbeeld van Nijverdal via Lemelerveld naar Zwolle via de Lemelerveldseweg en door Heino naar de N35. Dit geldt ook voor de Heinoseweg tussen Dalfsen en Heino. Sluipverkeer zorgt voor overlast, hard rijden en dat de kans op ongevallen toeneemt. Een betere verkeersafwikkeling op de N35 zal zorgen dat het sluipverkeer op het onderliggende wegennet afneemt.

Argument 2: De N35 en zijn economische belang

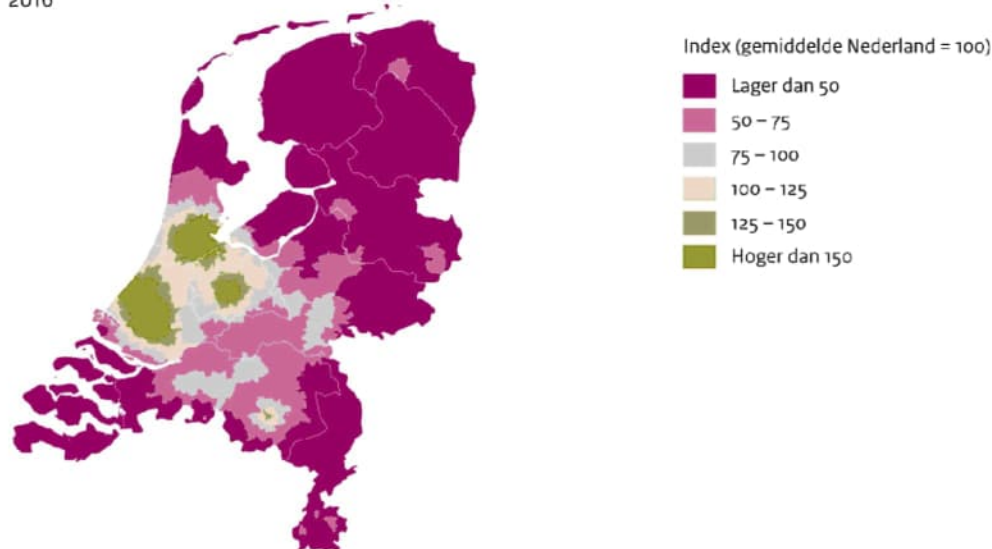
De N35 is de enige verbindingsweg tussen de economische regio's Zwolle en Twente met beiden meer dan 600.000 inwoners. Van oudsher zijn er sterke

economische verbanden tussen de regio Zwolle (5^{de} economische regio van Nederland obv bruto regionaal product) en regio Twente (7^{de} economische regio) . De regio ervaart dat de situatie van de N35 de economische uitwisseling belemmert, het agglomeratie-effect en daarmee de ontwikkeling van de beide regio's. Gezien het belang van deze economische activiteiten voor de regio en om deze te kunnen blijven faciliteren, wordt het daarom van belang geacht om de functie van de N35 (als stroomweg) meer in lijn te brengen met het gebruik.

Vanuit de Omgevingsagenda Oost wordt ingezet op het versterken van de economische topsectoren in de regio (Tech, Med-tech en Energy). Daarbij wordt ingezet op het versterken van het vestigingsklimaat met een aanpak voor duurzame verstedelijking voor wonen, werken en bereikbaarheid, aantrekkelijk voor hoogopgeleide technologische (internationale) kenniswerkers en expats. Het verdubbelen van het spoor tussen Zwolle en Wierden, de link met de Randstad en de N35 zijn daarbij belangrijke onderdelen. De economische aantrekkingskracht van de regio Twente op verhuizende huishoudens is relatief klein en het gevolg van het lage aantal banen dat vanuit Twente binnen acceptabele reistijd te bereiken is. Het aanpakken van de N35 versterkt de positie van Twente en Zwolle, bovendien verbindt de N35 Twente met het Duitse achterland met Gronau en Münster als belangrijkste steden.

Nabijheid van arbeidsplaatsen

2016



Bron: CBS, LISA, PBL

PBL/aug18
www.clo.nl/nl213404

Op werkdagen wikkelt de N35 Wijthmen – Nijverdal tussen de 15.000 en 20.000 mvt per etmaal af. Het vrachtverkeer heeft een aandeel van ongeveer 14%. Bij Raalte zelfs 19%. Bij Raalte, Deventer en bij Zwolle liggen er distributiecentra van respectievelijk Jumbo, Aldi en Albert Heijn, bij Almelo ligt XL Businesspark met o.a. distributiecentrum Timberland en aanliggend zijn transportbedrijven als

Tielbeke gevestigd. Ook verbindt de N35 twee van de grootste binnenhavenregio's van Nederland¹. Ook kennen beide regio's een sterke innovatieve medische sector (TechmedCentre Twente en Health Innovation Park rond Isala) die ervaren dat ze door de mindere bereikbaarheid niet van elkaars nabijheid profiteren.

Voor deze bedrijven is de route via de A1/A50 een minder aantrekkelijk alternatief dan gebruik te maken van de N35. Zo is qua kilometers deze route een factor 1,5 langer (114 km tov 74 km) en qua tijd 1,4 langer (1u34 tov 1u06).² Het grote aandeel vrachtverkeer zal in de toekomst naar verwachting worden versterkt door de vrachtwagenheffing die op de aangrenzende snelwegen (A1, A50, A35) zal worden ingevoerd en die straks niet geldt op de N35. De N35 is bovendien de uitwijkroute bij versperringen op de A1.

Met het aanpakken van de N35 ontstaat er een betere oost-west verbinding die in Nederland minder goed uitgebouwd dan in het buitenland. Vooral in Noord en centraal Nederland is hier sprake van. Zo vervolmaken we de opbouw van het wegennet en spelen we in op nieuwe vervoerspatronen en -ontwikkelingen doordat mensen inspelen op nieuwe thuiswerkacceptatie en verder van hun werk gaan wonen en voor minder dagen in de week een verdere reisafstand per auto of openbaar vervoer accepteren. De verbinding N307 / N50 / N35 is vanuit de noordelijke Randstad en de Kop van Noord-Holland richting Twente een goed alternatief voor de A1.

Argument 3: Zwolle als NOVI-Gebied en onderzoeksgebied voor het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid en Verstedelijking Zwolle

In de NOVI-brief van 23 april 2020 aan de Tweede Kamer wordt de positie van de Zwolle in het hele Stedelijk Netwerk Nederland expliciet benoemd. In haar nieuwe richtinggevende keuzes stelt het kabinet dat de opgaven waar Nederland voor staat alleen aangepakt kunnen worden door samen met decentrale overheden het ontwikkelpotentieel van heel Nederland te benutten. Het kabinet stuurt op de ontwikkeling van het Stedelijk Netwerk Nederland, door nieuwe woon- en werklocaties te koppelen aan (met name OV) infrastructuur. De groei in het gebied Randstadstad-Amersfoort-Zwolle-Arnhem-Nijmegen-Brabantse stedenrij is het meest manifest. Deze vraagt om keuzes in een doordachte lange termijn strategie, ook om de groei niet alleen in aantallen, maar ook met passende kwaliteit te realiseren. Dit geldt zowel voor woningen, mobiliteit en leefomgeving. Daarnaast hebben Rijk en regio in Oost-Nederland als eerste de Omgevingsagenda opgesteld. De Omgevingsagenda bevat de gezamenlijke integrale gebiedsgerichte opgaven van Rijk én regio in Oost-Nederland op het gebied van de fysieke leefomgeving voor de middellange tot lange termijn. Ten aanzien van economische groei, versterkte verstedelijking, in relatie met mobiliteit en water is de N35 een belangrijke 'vervoersader' die in dat geheel bekeken moet worden.

¹ Regio Zwolle met Meppel, Zwolle en Kampen en Regio Twente met Delden, Hengelo, Almelo en Enschede

² Op basis van Google Maps waarbij er 100 km/u tussen 06:00 en 19:00 wordt gereden.

Daarnaast is in het kader van het MIRT-Onderzoek A28 Amersfoort-Hoogeveen en de Omgevingsagenda Oost, er afgelopen jaar gestart met zowel het MIRT-Onderzoek Gebiedsgerichte Bereikbaarheid Zwolle als de Verstedelijkingsstrategie Zwolle.

De woningnood groeit in Nederland. In de regio Zwolle wordt tot 2040 een groei verwacht van circa 40.000 woningen. Het klimaat adaptief accommoderen van de forse stedelijke en economische groei van de regio, mét behoud en ontwikkeling van de kwaliteit van de leefomgeving en bereikbaarheid is een belangrijke integrale opgave voor de regio. Zo staat Regio Zwolle voor de toekomstige opgave om de grote regionale- en (inter)nationale verkeersstromen te borgen en de bestaande infrastructuur beter te benutten. Een goede bereikbaarheid is immers van belang om de groei van de stad en omgeving te accommoderen en de economische potentie van de regio verder te ontwikkelen. Daarnaast is het van belang dat de regio in balans is. Dat wil zeggen dat stad en ommeland verweven zijn en evenwichtig door ontwikkelen. De groei van de stad Zwolle draagt bij aan vooruitgang van de hele regio.

Het MIRT-Onderzoek en de Verstedelijkingsstrategie doorlopen gezamenlijk de komende 1,5 jaar een proces waarbij het resultaat enerzijds een verstedelijkingsstrategie is voor de Regio Zwolle, dat inzichtelijk maakt waar de nieuwe woon- en werklocaties komen in de periode 2025-2030-2040 in relatie tot keuzes voor en effecten op de bereikbaarheid en het mobiliteitssysteem, economie, energie, landschap en natuur. Anderzijds zal het MIRT-Onderzoek de bereikbaarheidsopgave die samenhangt met de verstedelijkingsstrategie concretiseren en geeft deze inzicht in de mogelijke maatregelen tussen nu en 2040 en hoe daaraan gezamenlijk vorm te geven.

Resultaten uit beide onderzoeken zijn voor de N35 eveneens van belang. Keuzes over woningbouw, zoals het wel of niet verdichten van de stad of juist kiezen voor woningbouw in dorpen om Zwolle heen, zullen van invloed zijn op het gebruik van de N35.

Zorgen over Natura 2000

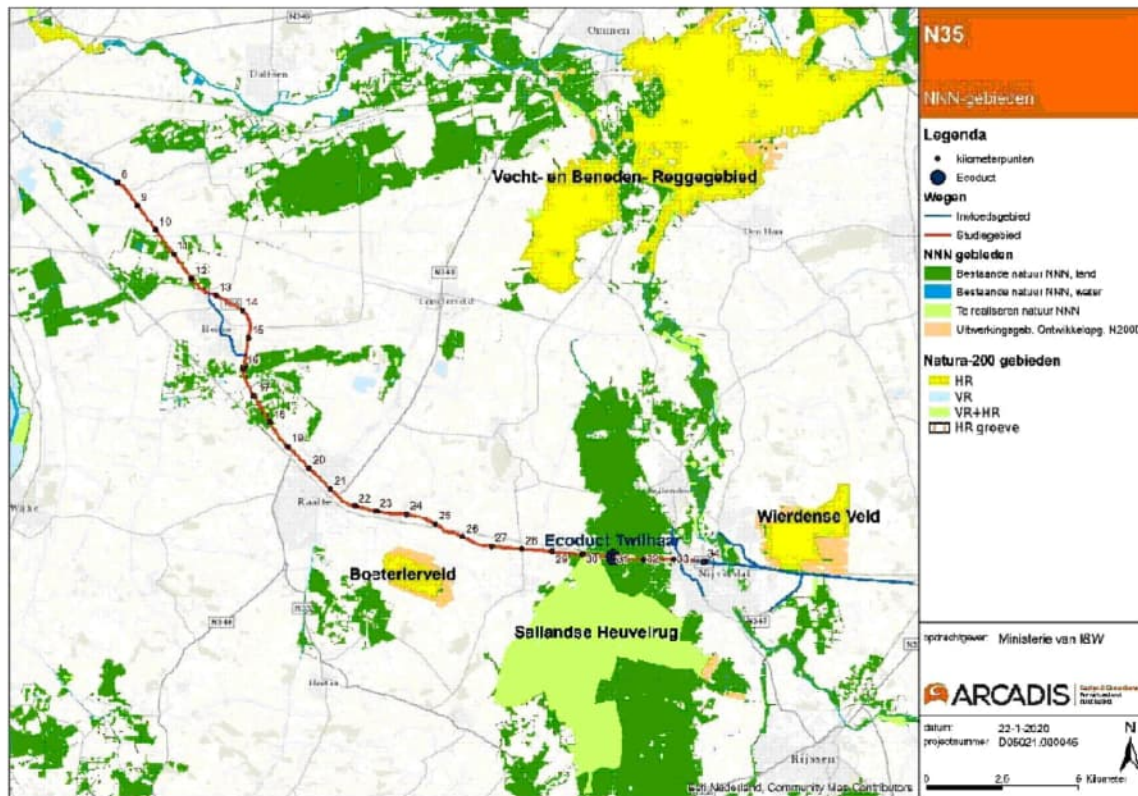
Er zijn drie Natura2000-gebieden dicht bij de N35 Wijthmen-Nijverdal: Boeterlerveld, Sallandse Heuvelrug en Wierdense veld. Conclusie uit het MIRT-onderzoek uit 2012 was dat met name het gebied Boeterlerveld door de hoge concentraties stikstof in het gebied (door o.a. landbouw en verkeer) onder druk staat. Ook het recent afgeronde verkeersonderzoek laat zien dat stikstofdepositie zeker een aandachtspunt gaat zijn in de uitwerking van de vervolgaanpak. Het project Nijverdal-Wierden, wat direct aangrenzende wegvakken heeft aan de N35 Wijthmen-Nijverdal, is al een geruime tijd bezig om maatregelen te vinden om het effect wat dit project heeft op bovenstaande N2000 gebieden te kunnen compenseren en/of mitigeren.

Naar verwachting zal men bij een eventuele aanpak van de N35 Wijthmen-Nijverdal dezelfde typen compenserende en/of mitigerende maatregelen moeten nemen. De grootste uitdaging zal echter ook zijn om de nut en noodzaak van een eventuele verdere aanpak van de N35 aan te tonen wanneer in vervolgprocedures bekeken zal moeten worden of het doorlopen van de ADC toets haalbaar is.

De aanpassing van de N35 naar een stroomweg kan in twee varianten. Een weg met 2x1 rijstroken en een weg met 2x2 rijstroken. Het verkeersonderzoek maakt inzichtelijk dat bij die laatste keuze er ook een grote verkeersaantrekkende beweging ontstaat, er kan tot 45% extra verkeersbewegingen bijkomen in het WLO hoog scenario. Die groei is een aandachtspunt bij de uitwerking en het bekijken van de totaalaanpak.

In overleg met stikstofdeskundigen van de provincie is besloten dat het dit moment nog geen zin heeft te rekenen met Aeries aan de impact van een mogelijke verbreding van de N35 op de Natura 2000 gebieden. De hoeveelheid verkeer, het soort verkeer en aandrijving maakt een eventuele berekening, een momentopname die pas waarde krijgt bij de planvorming en –voorbereiding. Voor eventuele nieuwe afspraken rond de N35 Wijthmen – Nijverdal zullen het Rijk en de provincie in de toekomst gezamenlijk moeten kijken naar een oplossing voor eventuele problemen rond Natura 2000.

Afbeelding 1: Natura 2000-gebieden langs het traject N35 Wijthmen-Nijverdal.



Draagvlak regio

Betrokken gemeenten en de provincie hebben samen gekeken naar eventuele omgevingsproblemen langs de N35 Wijthmen – Nijverdal. Het beeld is dat lokaal er draagvlak is voor het aanpakken van de N35. Lokale belangenverenigingen zien een meerwaarde in de aanpak van de weg vanwege veiligheid (oversteken van de weg), leefbaarheid (weg door kern Raalte en Mariënberg) en doorstroming (minder geluid, stank en reistijd). Per kern verschilt het argument.

De aanpassing van de weg heeft niettemin een grote impact op de omgeving die niet onderschat moet worden. Dit vraagt om een zorgvuldig proces waarbij het van groot belang is alle effecten van de gekozen aanpassingen inzichtelijk te maken voor de omgeving. Hierin zullen Rijk en regio gezamenlijk optreden.

Afgelopen jaren heeft één partij, Landgoed de Gunne, zowel aan de provincie als aan het Ministerie, haar zorgen over een mogelijke verbreding geuit. Verwacht wordt dat, mochten er maatregelen in de toekomst in de buurt van dit landgoed worden gerealiseerd, men bezwaar zal maken tegen deze plannen. Naast de zorgen van Landgoed De Gunne zijn er vooralsnog geen klachten of zorgen van andere partijen bekend die nadelen zien bij het aanpakken van de N35.

Gemeenten, regio's, bedrijfsleven en plaatselijke belangen hebben hun steun voor de aanpak van de N35 in diverse brieven aan het Ministerie kenbaar gemaakt.

Vervolg

Op basis van de bovenstaande argumenten besluiten provincie, regio en Rijk om een tijdens het BO MIRT van 26 november de volgende afspraak te maken:

- 1) Opdracht tot gezamenlijk uitwerken van een toekomstbeeld van de N35 met als centrale vraag hoe het eindbeeld van de N35 er uit komt te zien en welke stappen we daar voor zetten.
- 2) Het definiëren van een eerste project waarmee uitvoering gegeven wordt aan deze aanpak.

De informatie vanuit het verkeerskundig onderzoek van Arcadis vormt de basis voor deze afspraken.

Voor het eerste project kan op een aantal manieren tot een keuze gekomen worden:

1. Vanuit het oogpunt van een gefaseerde aanpak het wegvak Wijthmen-Raalte te verbreden naar 2x2. Dit om met name de doorstroming te verbeteren (en daarmee ook de bereikbaarheid van de regio). Op basis van de toekomstige verkeersprognoses die in het verkeerskundig onderzoek zijn gedaan, is de voorspelling dat dit wegvak het snelste aan zijn capaciteit zal zitten. Dit deeltraject betreft dan de N35 van Wijthmen tot aan de kruising in Raalte met de N348-Almelosestraat.
2. Vanuit het oogpunt van een gefaseerde aanpak één of meerdere kruispunten ongelijkvloers te maken. Dit met name om de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. Op basis van het verkeerskundige onderzoek is de volgende top 5 aan kruispunten met de langste wachttijden opgesteld:
 1. N35 – Tunnelweg;
 2. N35 – N348 Ommerweg/Almelosestraat;
 3. N35 – Raalterdwarsweg;
 4. N35 – Dalfserweg;
 5. N35 – Koelmansstraat.

De lange wachtrijen zorgen voor een verslechterde oversteekbaarheid van de weg en creëren verkeersonveilige situaties gezien de vergrote kans op kopstaart ongevallen. De aanpak van één of meerdere kruispunten verbetert zowel de oversteekbaarheid als de verkeersveiligheid en uiteindelijk ook de doorstroming (en bereikbaarheid van de regio) als er minder ongevallen zijn en het verkeer beter doorstroomt.

3. Op basis van het verdiepend onderzoek van Arcadis de genoemde bouwstenen (tracés en kruispunten) analyseren en een keuze maken voor het project dat het beste scoort op:
- veiligheid
 - leefbaarheid
 - haalbaarheid kortere termijn (bestemmingsplanissues, stikstof etc., grondverwerving)
 - kosteneffectief

To: [redacted] DBO [redacted] @minienw.nl]
 Cc: [redacted] - DGMo [redacted] gminienw.nl]; [redacted] - DGMo [redacted] gminienw.nl]
 From: [redacted] - DGMo [redacted]
 Sent: Thur 10/8/2020 12:25:34 PM
 Subject: FW: Aanvulling gespreksnotitie N35 12 oktober a.s. // mail voor mevrouw C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga
 Received: Thur 10/8/2020 12:25:00 PM
[Aanvulling gespreksnotitie N35 12 oktober a.s..docx](#)

Hoi [redacted],
 A.s. maandag heeft de Minister een afspraak staan over de N35 met de gedeputeerde en twee burgemeesters.
 Ondertussen heeft zij ook onderstaande mail ontvangen van landgoed de Gunne. Verzoek was om vooraanstaande maandag een kort stukje op te stellen wat zij tijdens het gesprek zou kunnen gebruiken. Ik heb daarom bijgevoegde tekst opgesteld. Ik heb deze met [redacted] en [redacted] afgestemd.
 Zou jij, als jij akkoord bent met de notitie, deze bij de stukken voor de afspraak in lbabs kunnen toevoegen voor de Minister? De gespreksnotitie, die eerder deze week was aangeleverd, staat daar volgens HPRMal in.
 Groet,

Van: [redacted] -DGMo

Verzonden: donderdag 8 oktober 2020 08:39

Aan: [redacted] - DGMo ; [redacted] - DGMo

Onderwerp: FW: rijksweg N35 // mail voor mevrouw C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga

Met vriendelijke groet.

Van: [redacted] -DBO [redacted] @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 8 oktober 2020 08:01

Aan: [redacted] - DGMo <[redacted]@minienw.nl>

CC: [redacted] -DBO <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DCO <[redacted]@minienw.nl>

Onderwerp: FW: rijksweg N35 // mail voor mevrouw C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga

Ha [redacted],

De minister zou op onderstaande en bijgaande graag een reactie van jullie ontvangen. Wil jij hier zorg voor dragen?
 Vriendelijke groet, buiten reikwijdte

[Large redacted block]

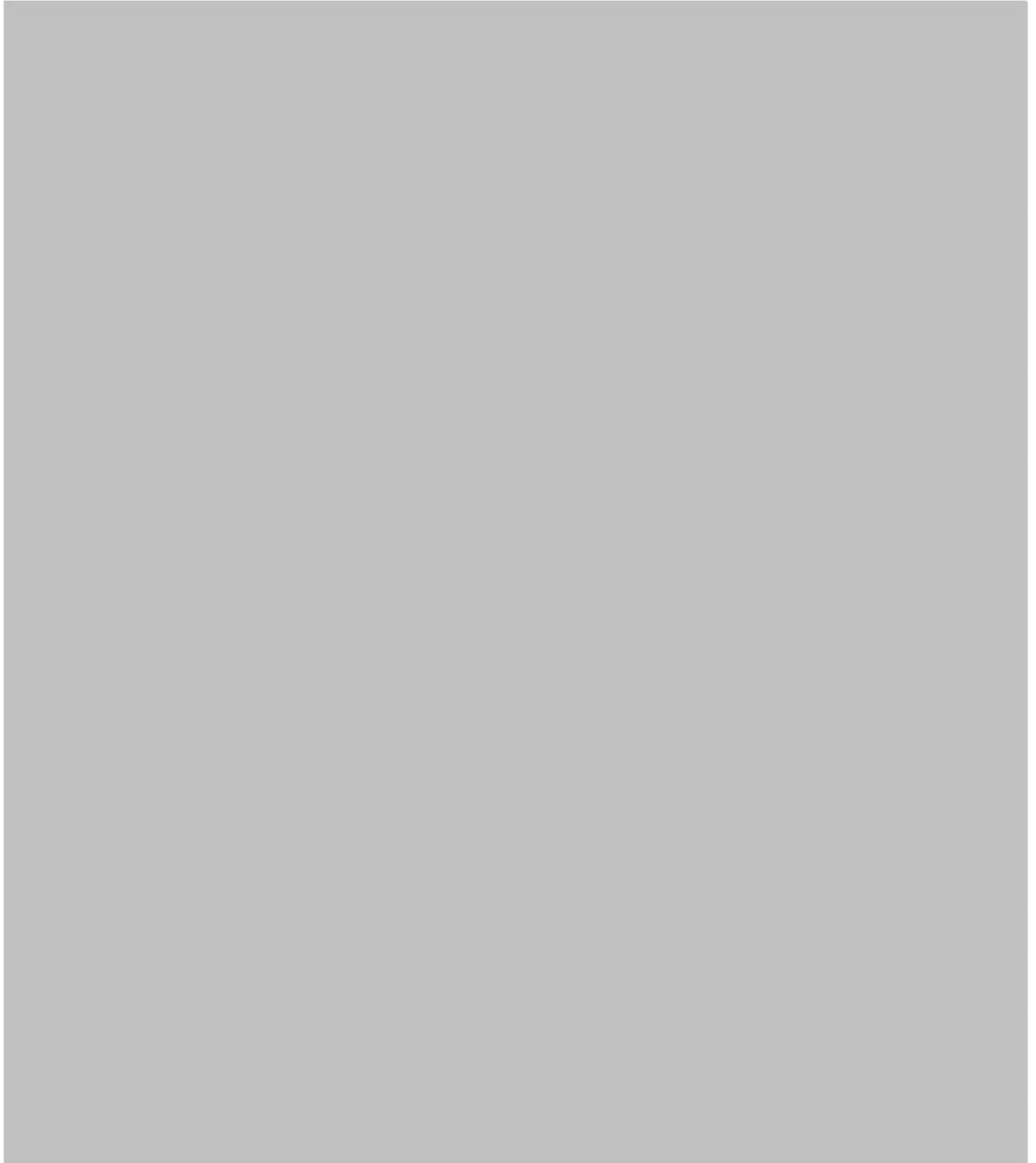


Aanvulling op de gespreksnotitie voor 12 oktober a.s. over de N35.

- Op 8 oktober jl. heeft u onderstaande mail ontvangen van [redacted] eigenaar van landgoed de Gunne. Het landgoed bevindt zich vlak langs de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal. [redacted] heeft u de afgelopen jaren meerdere malen geschreven om zijn zorgen te uiten over de mogelijke verbreding van de N35 en de gevolgen die dit zou hebben voor zijn landgoed.
- In uw laatste brief van 11 augustus jl. heeft u de volgende lijn voor beantwoording aangehouden:
 - o U wacht de uitkomsten van de gesprekken met de regio af voordat u een besluit kan nemen of er vervolgstappen gezet worden in dit dossier.
 - o U heeft begrip voor de zorgen van [redacted] U heeft daarbij uitgelegd dat voor er wordt overgegaan tot de uitvoering van het aanpassen aan de weg, er eerst jarenlang uitvoerig onderzoek gedaan wordt waarin belangen van omwonenden uitgebreid zullen worden meegenomen. Vanuit het Rijk is en blijft het standpunt dat er veel belang wordt gehecht aan Rijksmonumenten en de status daarvan en daar valt ook uw landgoed onder. Bij belangrijke monumenten en gebieden wordt een bestuurlijke afweging gemaakt over hoe om te gaan met de betreffende locatie. Mocht het tot een vervolg komen waarin een mogelijke aanpassing van de N35 nader zal worden onderzocht dan zult u alle gelegenheid krijgen om uw zienswijze in te brengen.
 - o U heeft aangegeven dat de vragen die door [redacted] waren gesteld om aan de provincie te stellen (o.a. met betrekking tot Natura2000) belangrijke aandachtspunten zijn die, mocht het tot een vervolgproces komen, zeer goed geborgd zullen moeten worden.
- Naar aanleiding van uw gesprek op 26 augustus jl. is er door de provincie geïnterviewd hoe het met het draagvlak in de regio is gesteld vooreen mogelijke verbreding van de N35. In de gespreksnotitie die voor u is voorbereid voor het gesprek met gedeputeerde Boerman, burgemeester Snijders (Zwolle) en burgemeester van Veldhuizen (Enschede) op 12 oktober a.s. is er ook aandacht aan dit draaovlak besteed.
- [redacted] H 10.2.g.
- Tijdens uw gesprek op 12 oktober wordt u geadviseerd om:
 - o Richting de provincie aan te geven dat u wederom een mail hebt ontvangen van landgoed de Gunne, waarin deze keer ook een ander "[redacted]" wordt genoemd als tegenstander van een mogelijke verbreding. [redacted] 10.2.g.
 - o Daarnaast kunt u in het gesprek ook benadrukken dat u de zorgen van het landgoed begrijpt aangezien ook u denkt dat de aangedragen argumenten rondom leefbaarheid (o.a. toename geluidsoverlast) en Natura2000/stikstof een zeer groot probleem zullen vormen vooreen mogelijke aanpak van de weg.
- Naar afloop van het gesprek op 12 oktober zal er nog een formele reactie richting [redacted] worden opgesteld en bij u langs komen ter ondertekening.

Bijlage 1 Ontvangen mail 8 oktober jl.

buiten reikwijdte



To: [REDACTED] - DGMo[REDACTED]@minienw.nl
 Cc: [REDACTED] (BS) [REDACTED] (grws.nl); [REDACTED] (ON) [REDACTED] @rws.nl;
 (ON) [REDACTED] @rws.nl; [REDACTED] (ON) [REDACTED] grws.mj.; [REDACTED] (ON) [REDACTED] @rws.nl;
 (ON) [REDACTED] @rws.inj; [REDACTED] (ON) [REDACTED] @rws.nl; [REDACTED] (GPO) [REDACTED] @n[REDACTED]
 (ZD) [REDACTED] 5irws.nl

From: [REDACTED] (BS)

Sent: Thur 1/14/2021 12:03:29 PM

Subject: maatregelpakketten Marsroute N35

Received: Thur 1/14/2021 12:03:38 PM

[Bijlage 2 - Verkeerskundige uitwerking maatregelpakketten N35 Marsroute DEFINITIEF \(1.0\) PDF](#)

[Bijlage 1 - N35 Marsroute RWS advies maatregelenpakketten DEFINITIEF.pdf](#)

[Bijlage 1 - N35 Marsroute RWS advies maatregelenpakketten DEFINITIEF.tr5](#)

[1. Aanbiedingsbrief Advies maatregelpakketten Marsroute N35 - \[REDACTED\] aan DGMo.pdf](#)

Beste [REDACTED]

Hierbij stuur ik u de dooi [REDACTED] [getekende brief met bovenstaand onderwerp, dit i.p.v. een hardcopy.

Cc: afschriften van de brief

Met vriendelijke groet



-----< HPE Records Manager recordgegevens >-----

Recordnummer:RWS-2020/58015

TitekBijlage 2 - Verkeerskundige uitwerking maatregelpakketten N35 Marsroute DEFINITIEF (1.0)

-----< HPE Records Manager recordgegevens >-----

Recordnummer:RWS-2020/58014

TitekBijlage 1 - N35 Marsroute RWS advies maatregelenpakketten DEFINITIEF

-----< HPE Records Manager recordgegevens >-----

Recordnummer:RWS-2020/5 8013

Titel: 1. Aanbiedingsbrief Advies maatregelpakketten Marsroute N35 [REDACTED] aan DGMo

Uitwerking maatregelpakketten

N35 Marsroute

Voorstellen voor maatregelen ter verbetering van de doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal.

Datum: 19 november 2020

Status: Definitief

Versie: 1.0

Rijkswaterstaat Oost-Nederland

(NOVP), (NOVP), (NOVP), (GPO),
(GPO)

Inhoud

1.	Grootste knelpunten.....	3
1.1	Knelpunten doorstroming.....	3
1.2	Knelpunten verkeersveiligheid	4
1.3	Knelpunten leefbaarheid	4
2.	Uitgangspunten voor de maatregelpakketten	6
3.	Pakketten.....	7
3.1.	Pakket 1a: Wijthmen-Raalte 2x2 + aanpassen 2 kruispunten Raalte - Nijverdal.....	8
3.2	Pakket 1b: Wijthmen-Raalte 2x1 + aanpassen 2 kruispunten Raalte - Nijverdal	11
3.3	Pakket 2a: Wythmen-Raalte 2x2 incl. N35 bajonet Raalte	15
3.4	Pakket 2b: Traject Wijthmen-Raalte 2x1 incl. N35 bajonet Raalte	17
3.5	Pakket 3: Bajonet N348 bij Raalte	22
3.6	Pakket 4: Omleiding Mariënheem + aanpassen 2 kruispunten Raalte - Nijverdal	25
3.7	Pakket 5: Duurzaam Veilig N35 Wijthmen – Nijverdal 2x1.....	28
3.8	Pakket 6: Ombouwen 5 VRI-geregelde kruispunten tot ongelijkvloerse kruisingen.....	31

Documentlog:

0.1	Eerste opzet memo	(03 november 2020)
0.2	Verdere uitwerking memo	(04 november 2020)
0.5	Aanpassingen na bespreking 9 november RWS-ON, DGMO & Overijssel	(11 november 2020)
0.9	Eindconceptversie met opmerkingen DGMO, NOVP en GPO verwerkt	(13 november 2020)
0.91	Kostenraming aangepast	(13 november 2020)
0.92	Tekstuele aanpassingen	(17 november 2020)
1.0	Aanpassingen DGMO verwerkt, definitief gemaakt	(19 november 2020)

1. Grootste knelpunten

In het rapport van Arcadis¹ worden verschillende knelpunten benoemd voor de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal. Deze knelpunten vallen in drie categorieën:

1. Knelpunten in de doorstroming;
2. Knelpunten in de verkeersveiligheid;
3. Knelpunten in de leefbaarheid.

1.1 Knelpunten doorstroming

Uit het rapport van Arcadis blijken de volgende grootste knelpunten op het gebied van doorstroming:

- Knooppunt Raalte (N35-N348) – wachtrijen tot 3km in huidige situatie. Loopt al een planstudie naar, maar effecten op naastgelegen kruispunten blijven. Overbelasting van het kruispunt leidt tot een reistijd in de spits van 1,47 keer langer op het hele traject Zwolle – Nijverdal, dan de spitsperiodes.

Op het gebied van intensiteiten in principe de hele N35. Verhouding intensiteiten met wat door duurzaam veilig acceptabel geacht wordt, wordt op het hele tracé in alle scenario's overschreden. Indeling 1x2 zou op hele tracé niet voldoende meer zijn, maar op basis van werkelijke i/c-verhoudingen komen de volgende tracés naar voren.

- Wegvak Heino – Raalte (in scenario WLO 2030-hoog een i/c van 0,9; in scenario WLO 2040-hoog een i/c van 0,92). Bij de scenario's 2030-laag en 2040-laag is dit respectievelijk een i/c van 0,84 en 0,87.
- Wegvak Haarle – Nijverdal (in scenario WLO 2030-hoog een i/c van 0,9; in scenario WLO 2040-hoog een i/c van 0,92). Bij de scenario's 2030-laag en 2040-laag is dit respectievelijk een i/c van 0,83 en 0,85.
- Kruispunt Tunnelweg en kruispunt Ommerweg/Almelosestraat. In modelstudies wachtrijen van 1.5 tot 2 km. Komt door enkele doorgaande rijstrook.

In totaal zijn er vijf kruispunten waar de capaciteit niet meer voldoende is en doorstromings-/afwikkelingsknelpunten (met extra verkeersveiligheidsknelpunten als gevolg) ontstaan:

1. N35 – Tunnelweg (wegvak Mariënhem – Nijverdal);
2. N35 – N348 Ommerweg/Almelosestraat (Raalte);
3. N35 – Raalterdwarsweg (Heino-Zuid);
4. N35 – Dalfserweg (Heino-Noord);
5. N35 – Koelmanstraat (wegvak Wijthmen – Raalte).

Samengevat ontstaan een drietal wegvakken waarin de afzonderlijke doorstromingsknelpunten samenkomen:

1. Deeltraject Wijthmen – Raalte. In de scenario's WLO 2030 en 2040 hoog zijn hier i/c-verhoudingen boven de 0,9 op de wegvakken Heino – Raalte (2030) en Wijthmen – Raalte (2040). In de lage scenario's zijn er i/c-verhoudingen tussen de 0,8 en 0,9;

¹ Bergveld, H.J., Vreeker, R., Van Meulen, A.T. & Olivier, N. (2020). *Verkeerskundig Onderzoek N35 Wijthmen en Nijverdal (kenmerk 31152530)*. Amersfoort: Arcadis Nederland bv.

2. Deeltraject Raalte – Mariënheem. Doorstromingsproblemen door kruispunten N35 – N348/Ommerveg en N35 – Almlosestraat en barrièrewerking bij Mariënheem. I/c-verhoudingen in WLO 2030 en 2040-hoog tussen de 0,8 en 0,9, maar in WLO 2030 en 2040-laag onder de 0,8;
3. Deeltraject Mariënheem – Nijverdal (incl. Sallandtunnel). Verkeersafwikkeling kruispunt N35-Tunnelweg. De i/c-verhouding komt hier alleen in de scenario's WLO 2030 en 2040-hoog boven de 0,9. Het (dan afgeronde) project Nijverdal-Wierden zorgt voor een verkeer aantrekkende werking.

1.2 Knelpunten verkeersveiligheid

Op het gebied van verkeersveiligheid zijn er een aantal algemene knelpunten die voor het gehele tracé gelden:

- De N35 is een zogenaamde "grijze weg". De N35 is gecategoriseerd als stroomweg (SW), maar vormgegeven als een gebiedsontsluitingsweg (GOW);
- Op een SW horen geen gelijkvloerse kruispunten voor te komen, op GOW komen juist wel gelijkvloerse kruispunten voor. Op beide wegen horen geen erfaansluitingen direct aan te sluiten;
- Van de 13 kruispunten zijn er 7 uitgerust met een VRI, de overige 6 zijn voorrangregelingen. Dit is niet conform de functie van een SW, daar zijn alle kruispunten in principe ongelijkvloers;
- Er zijn erfaansluitingen en haakse oversteeklocaties, dit is niet conform functie GOW en helemaal niet conform SW;
- Bij GOW type II (1x2 rijstroken) wordt vanuit Duurzaam Veilig (DV) een maximale toelaatbare intensiteit aangehouden van 20.000mvt/etmaal. Modelberekeningen voor de N35 met het NRM (scenario's WLO-Hoog) laten in 2030 intensiteiten zien van 23.000 – 27.000 en in 2040 tussen de 25.000 en 30.000 mvt/etmaal. Zowel bij GOW als SW 1x2 is de capaciteit vanuit DV daarom onvoldoende;
- Hele tracé kent geen fysieke rijbaanscheiding, dit hoort wel bij een SW;
- Hele tracé heeft bermen die niet aan de richtlijnen voldoen (obstakels op <5m).

1.3 Knelpunten leefbaarheid

Op het gebied van leefbaarheid worden de volgende knelpunten verwacht:

- Oversteekbaarheid voorrangskruispunten en erfaansluitingen gehele tracé;
- Barrièrewerking bij Mariënheem wordt vergroot door toename in intensiteiten.

1.4 Deze rapportage

Deze rapportage beschrijft de verkeerskundige effecten per maatregelpakket. Per pakket wordt beschreven welke aanpassingen er binnen de scope vallen en worden de voor- en nadelen van deze maatregelen beschreven. Alle pakketten worden (verkeerskundig) getoetst in hoeverre ze voldoen aan de doelstellingen om de verkeersveiligheid, de doorstroming en de leefbaarheid te verbeteren. Tot slot worden de aandachtspunten en een globale kostenraming gegeven. Deze kostenramingen hebben een bandbreedte van -20% tot +30%.

In verband met het korte tijdsbestek waarin deze rapportage is samengesteld, is veel puntsgewijs opgeschreven.

Deze rapportage vormt een verkeerskundige uitwerking van de maatregelpakketten. Andere items zoals procedures, draagvalk, Natura2000, grondverwerving, juridische procedures en andere risico's staan in het hoofddocument beschreven en in de bijbehorende tabel/samenvatting.

2. Uitgangspunten voor de maatregelpakketten

De nieuwe inrichting en de maatregelen van de N35 moeten voldoen aan de principes van duurzaam veilig. Dat houdt o.a. in dat de inrichting past bij de functie van de weg met ontwerpelementen die bij elkaar horen. In een gebiedsontsluitingsweg horen als voorbeeld geen ongelijkvloerse kruispunten. Bij een stroomweg horen in principe geen gelijkvloerse kruispunten en worden deze ongelijkvloers afgewikkeld.

In de rapportage van Arcadis wordt een top vijf weergegeven van kruispunten waarop zich de meeste problemen voordoen. De oplossing van deze doorstromingsknelpunten moet in lijn zijn met de wegvakken voor en na de kruisingsvlakken. Belangrijkste uitgangspunt is dat een oplossing verkeersveilig wordt ingericht en ook op een logische en veilige manier aansluit op het overige tracé. Het ongelijkvloers maken van een geïsoleerd kruispunt in een gebiedsontsluitingsweg is daarom geen duurzaam veilige oplossing.

Om eventuele kapitaalvernietiging in de toekomst te voorkomen, is het zinvol dat robuuste oplossingen passen in een visie voor de lange termijn. Daarbij is voor nu de Marsroute aangehouden.

Oplossingen moeten dus aan de volgende uitgangspunten voldoen:

- Maatregelen moeten passen in een traject, dus geen losse alleenstaande maatregelen;
- Maatregelen moeten zorgen voor een verbetering van de doorstroming, en/of een verbetering zorgen in de verkeersveiligheid en/of een verbetering zorgen op het gebied van leefbaarheid;
- Maatregelen moeten zoveel mogelijk toekomstvast worden aangelegd. Ze mogen een eventuele verbreding in de toekomst naar 2x2 (conform de Marsroute) niet onmogelijk maken;
- Maatregelen moeten voldoen aan de principes van Duurzaam Veilig en aansluiten bij een weginrichting conform de wegcategorie SW;
- Voor alle oplossingen is een Tracéwetprocedure vereist;
- De kostenramingen zijn schattingen (stand 13 november 2020) op basis van het rapport van Arcadis en de bijbehorende kostennota, verder uitgewerkt en aangepast door GPO en bevatten daarom een bandbreedte van -20% tot +30%.

3. Pakketten

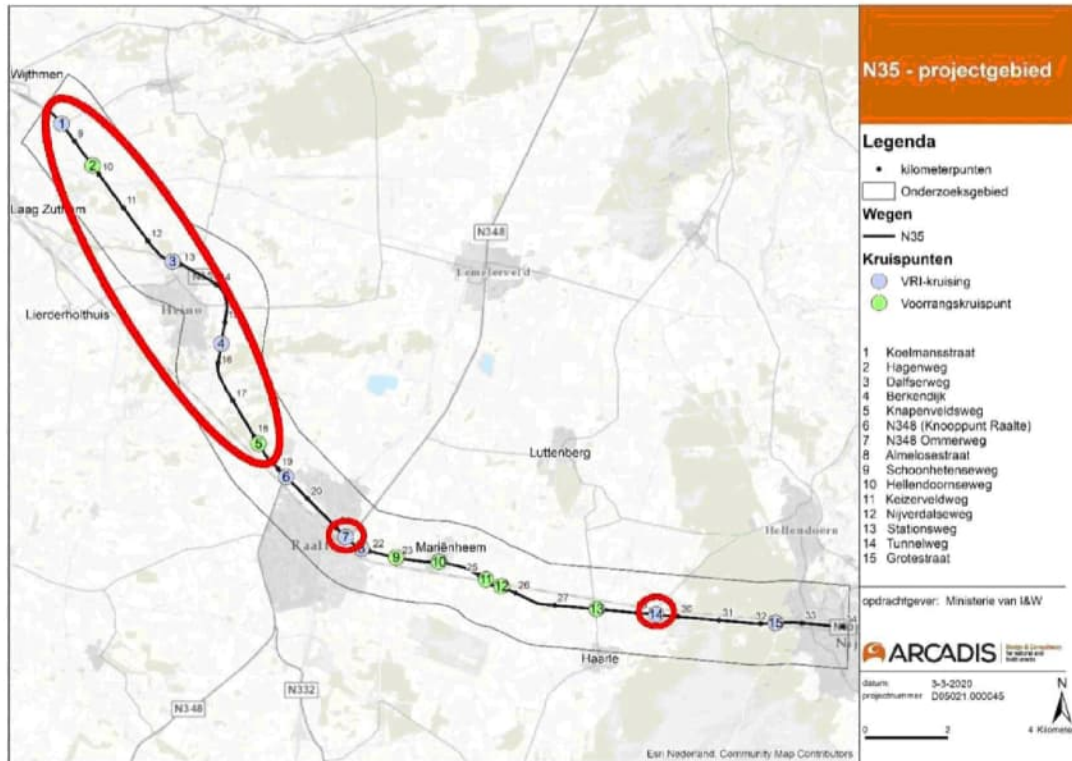
In dit hoofdstuk worden de zes verschillende maatregelpakketten uiteengezet. Per pakket is aangegeven wat er binnen de scope valt, wat de voor- en nadelen zijn en in hoeverre het pakket aan de doelstellingen voldoet. Het gaat om de volgende zes pakketten:

- Pakket 1a: Wijkthmen – Raalte 2x2 SW + aanpassingen bij VRI's N348/Ommenweg en Tunnelweg
- Pakket 1b: Wijkthmen – Raalte 2x1 SW + aanpassingen bij VRI's N348/Ommenweg en Tunnelweg
- Pakket 2a: Wijkthmen – Raalte 2x2 SW + bajonet Raalte (N348/Ommenweg en N35-Almelosestraat)
- Pakket 2b: Wijkthmen – Raalte 2x1 SW + bajonet Raalte (N348/Ommenweg en N35-Almelosestraat)
- Pakket 3: Bajonet Raalte 2x2 SW met N35 – N348 Ommenweg en N35 – Almelosestraat ongelijkvloers
- Pakket 4: Omlegging Mariënheem met N35 – Almelosestraat ongelijkvloers, + aanpassing bij VRI Tunnelweg;
- Pakket 5: N35 Wijkthmen – Nijverdall 2x1 SW conform DV met ongelijkvloerse kruisingen en omlegging Mariënheem
- Pakket 6: Alleen top vijf ongelijkvloerse kruisingen op N35 Wijkthmen – Nijverdall.

Deze worden in de volgende paragrafen verder op hun verkeerskundige aspecten uitgewerkt en getoetst op de bijdrage aan de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming.

3.1. Pakket 1a: Wijthmen-Raalte 2x2 + aanpassen 2 kruispunten Raalte - Nijverdal

Dit pakket bevat de verbreding van het tracé Wijthmen-Raalte naar een 2x2 SW inclusief ongelijkvloerse kruisingen op dit tracé conform de Marsroute in combinatie met verbeteringen aan twee VRI-geregelde kruispunten op het tracé Raalte – Nijverdal. In de scope staat een gedetailleerde omschrijving.



Figuur 3.1: overzicht locaties maatregelpakket.

3.1.1 Scope

Dit maatregelpakket betreft de volgende aanpassingen:

- Het volgens de Marsroute verbreden van de N35 vanaf de ongelijkvloerse aansluiting Heinoeseweg/N757 bij Wijthmen tot aan het toekomstige knooppunt Raalte (N348/Nieuwe Deventerweg) tot 2x2 stroomweg (autoweg);
- Opheffen van VRI-geregeld kruispunt Koelmanstraat en de realisatie van een onderdoorgang voor de Koelmanstraat. Koelmanstraat wordt aangesloten op de parallelweg;
- Opheffen van voorrangskruispunt Hagenweg en realisatie onderdoorgang Hagenweg. De Hagenweg wordt aangesloten op de parallelweg(en);
- Het slopen van viaduct Overijsselkanaal en aanleg van een nieuwe brug;
- Het ongelijkvloers maken van de huidige kruispunten N35-Dalfserweg en N35-Raalterdwarsweg en omvormen tot aansluiting Heino-West (Dalfserweg) en Heino-Oost (Raalterdwarsweg);

- Uitbreiden viaduct Lemelerveldseweg;
- Opheffen van alle erfaansluitingen en andere oversteken, deze worden aangesloten op parallelwegen en afwikkeling op de N35 vindt plaats via de drie aansluitingen (Wijthmen, Heino-West en Heino-Oost).

Daarnaast vallen binnen dit pakket aanvullende maatregelen op het traject Raalte – Nijverdal.

- Uitbreiden opstelcapaciteit VRI-geregeld kruispunt N35 – N348/Ommerweg en aanpassen VRI naar slimme VRI;
- Uitbreiden opstelcapaciteit VRI-geregeld kruispunt N35 – Tunnelweg en aanpassen VRI naar slimme VRI.

Wat valt niet in binnen het pakket?

- Kruispunt N35-N348/Nieuwe Deventerweg (knooppunt Raalte). Hier loopt momenteel een planstudie naar voor de realisatie van een ongelijkvloerse kruising;
- Het verbreden van het wegvak N35 tussen de Nieuwe Deventerweg en de N348/Ommerweg bij Raalte.

3.1.2 Voor- en nadelen

Zie ook 3.1.3 en 3.1.4.

Voordelen van dit pakket:

- Tracé Wijthmen – Raalte wordt in één keer goed aangepakt;
- Tracé volledig conform Marsroute;
- Tracé volledig conform inrichtingseisen van Duurzaam Veilig categorie Stroomweg en daarmee verkeersveilig ingericht;
- Lost alle verkeerskundige knelpunten op tussen Wijthmen en Raalte;
- Sluit aan op bestaande ongelijkvloerse aansluiting bij Wijthmen en bij de planstudie knooppunt Raalte;
- Aaneengesloten traject toekomstbestendig gemaakt;
- Grootste doorstromingsknelpunten op oostelijk traject opgelost, door de extra opstelcapaciteit verbeterd ook de verkeersveiligheid op deze twee kruispunten.

Nadelen van het pakket:

- Door kleine maatregelen (alleen aanpassen twee VRI's) beperkte verkeerskundige winst op traject Raalte – Nijverdal;
- Geen verbeteringen t.h.v. bajonet Raalte (wegvak tussen N348 Nieuwe Deventerweg en N348 Ommerweg);
- Mogelijke verkeer aantrekkende werking op andere trajecten door toegevoegde capaciteit op wegvak Wijthmen – Raalte.

3.1.3 Beoordeling doelbereik

Het pakket wordt beoordeeld op de categorieën doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Doorstroming

De doorstroming tussen Wijthmen en Raalte wordt verbeterd/opgelost door:

- De verbreding naar 2x2 SW conform DV. Hiermee ontstaat extra capaciteit dat de verwachte verkeersgroei voor 2030 en 2040 kan opvangen;
- Het vervangen van twee VRI-geregelde kruispunten door ongelijkvloerse kruisingen én door het opheffen van de overige kruispunten (incl. Koelmanstraat) zorgen voor een vrije doorstroom van het verkeer op de N35;
- Verkeer vanaf het OWN wordt via in/uitvoegstroken van/naar de N35 geleid. Dit verbetert de doorstroming op de N35 als op het OWN;
- Verkeer op het OWN kan de N35 op een aantal punten vrij (ongelijkvloers) kruisen, de barrièrewerking wordt daarmee verminderd en de doorstroming op het kruisende OWN verbeterd.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid tussen Wijthmen en Raalte wordt verbeterd/opgelost door:

- De N35 conform de richtlijnen van DV wordt aangelegd, daarmee wordt de weg verkeersveilig aangelegd;
- De gescheiden rijbanen ervoor zorgen dat frontale ongevallen niet meer mogelijk zijn;
- De ongelijkvloerse kruisingen ervoor zorgen dat veel kruispuntongevallen ook niet meer mogelijk zijn;
- Alle andere oversteken/erfaansluitingen opgeheven worden en afgewikkeld worden op parallelwegen, hiermee worden flank gevallen als gevolg van overstekend of op/afdraaiend verkeer voorkomen.

Leefbaarheid

De leefbaarheid tussen Wijthmen en Raalte wordt verbeterd/opgelost door:

- Barrièrewerking door de N35 wordt verminderd door de ongelijkvloerse kruisingen. Geen wachttijden/wachtrijen op OWN meer om de N35 te kruisen.

3.1.4 Aandachtspunten

- Keuze voor de maximum snelheid 80kmh of 100kmh, waarbij 100kmh aansluit op de functie van SW;
- Verkeers aantrekkend effect: door het verbeteren van de doorstroming kan dit meer verkeer aantrekken op de N35, waardoor de intensiteiten in de toekomst mogelijk hoger komen te liggen;
- Leefbaarheid Mariënheem wordt niet opgelost;
- Toename van geluid/fijnstof door vergrote capaciteit;
- Zeer beperkte maatregelen op wegvak Raalte – Nijverdal.

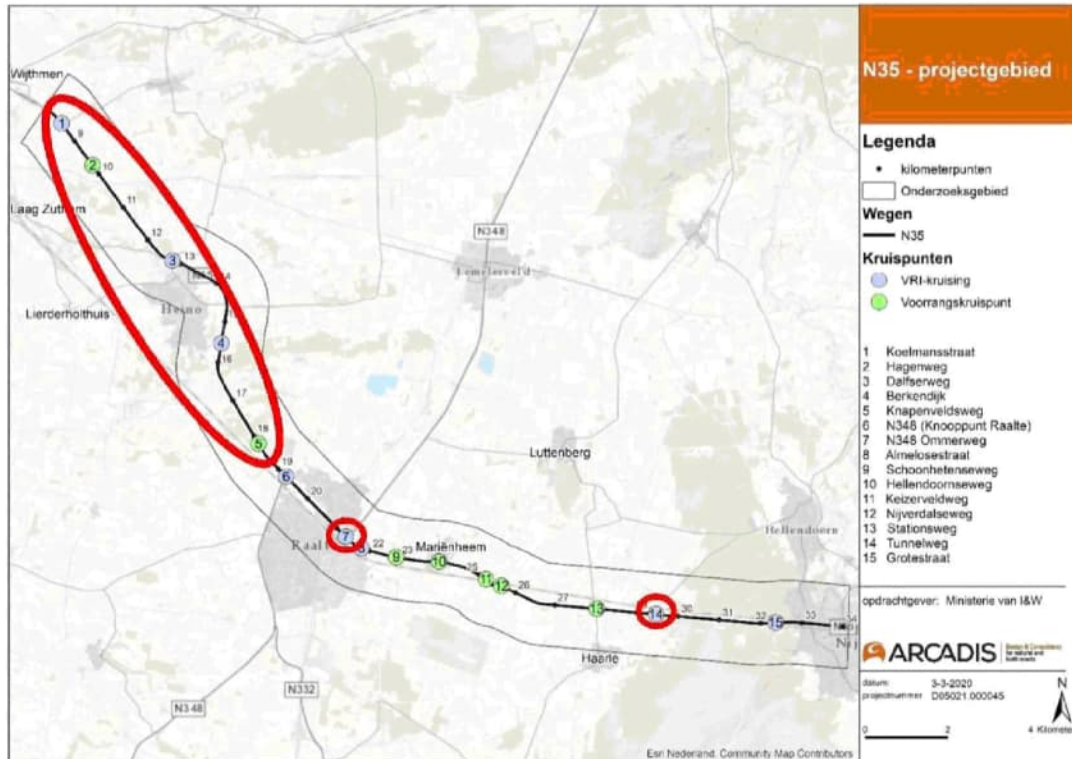
3.1.5 Kosten



10.2.b.

3.2 Pakket 1b: Wijthmen-Raalte 2x1 + aanpassen 2 kruispunten Raalte - Nijverdal

Dit pakket is gelijkwaardig aan pakket 1a, maar is een versoberde versie van pakket 1a. Het pakket bestaat uit het ombouwen van de N35 tussen Wijthmen en Raalte van 1x2 naar 2x1 rijstroken. Het grondlichaam/ruimtebeslag wordt wel voorbereid op 2x2, net als bij de N50. Er wordt dus een middenberm (of geleiderail/barrier) toegevoegd. Dit in combinatie met verbeteringen aan twee VRI-geregelde kruispunten op het tracé Raalte – Nijverdal. In de scope staat een gedetailleerde omschrijving.



Figuur 3.2: overzicht locaties maatregelpakket.

3.2.1 Scope

Dit maatregelpakket betreft de volgende aanpassingen:

- Het volgens de Marsroute verbreden van de N35 vanaf de ongelijkvloerse aansluiting Heinoseweg/N757 bij Wijthmen tot aan het toekomstige knooppunt Raalte (N348/Nieuwe Deventerweg) tot 2x1 stroomweg met fysieke rijbaanscheiding;
- Ruimtebeslag/grondlichaam voorbereiden voor eventuele uitbreiding naar 2x2 rijstroken;
- Alle kunstwerken worden in eerste instantie voor één rijbaan aangelegd;
- Opheffen van VRI-geregeld kruispunt Koelmanstraat en de realisatie van een onderdoorgang voor de Koelmanstraat. Koelmanstraat wordt aangesloten op de parallelweg;

- Opheffen van voorrangskruispunt Hagenweg en realisatie onderdoorgang Hagenweg. De Hagenweg wordt aangesloten op de parallelweg(en);
- Het slopen/aanpassen van viaduct Overijsselkanaal en aanleg van een nieuwe brug;
- Het ongelijkvloers maken van de huidige kruispunten N35-Dalfserweg en N35-Raalterdwarsweg en omvormen tot aansluiting Heino-West (Dalfserweg) en Heino-Oost (Raalterdwarsweg);
- Uitbreiden/aanpassen viaduct Lemelerveldseweg;
- Opheffen van alle erfaansluitingen en andere oversteken, deze worden aangesloten op parallelwegen en afwikkeling op de N35 vindt plaats via de drie aansluitingen (Wijthmen, Heino-West en Heino-Oost).

Daarnaast vallen binnen dit pakket aanvullende maatregelen op het traject Raalte – Nijverdal.

- Uitbreiden opstelcapaciteit VRI-geregeld kruispunt N35 – N348/Ommenweg en aanpassen VRI naar slimme VRI;
- Uitbreiden opstelcapaciteit VRI-geregeld kruispunt N35 – Tunnelweg en aanpassen VRI naar slimme VRI.

Wat valt niet in binnen het pakket?

- Kruispunt N35-N348/Nieuwe Deventerweg (knooppunt Raalte). Hier loopt momenteel een planstudie naar voor de realisatie van een ongelijkvloerse kruising;
- Het verbreden van het wegvak N35 tussen de Nieuwe Deventerweg en de N348/Ommenweg bij Raalte.

3.2.2 Voor- en nadelen

Zie ook 3.2.3 en 3.2.4.

Voordelen van dit pakket:

- Goedkopere maatregel dan 2x2, ruimtebeslag wel nodig, maar kunstwerken kunnen nog enkelvoudig worden uitgevoerd (beide rijstroken op één viaduct), bij 2x2 zijn dit twee aparte viaducten;
- Tracé Wijthmen – Raalte wordt in één keer aangepakt;
- Tracé volledig conform Marsroute;
- Tracé volledig conform inrichtingseisen van Duurzaam Veilig categorie GW of SW;
- Lost verkeerskundige knelpunten op tussen Wijthmen en Raalte;
- Sluit aan op bestaande ongelijkvloerse aansluiting bij Wijthmen en bij de planstudie knooppunt Raalte (N348/Nieuwe Deventerweg);
- Aaneengesloten traject toekomstbestendig gemaakt, uitbreiding naar 2x2 is dan reeds gereserveerd (voordelen 2x2, zie par. 3.1.2) en sluit dan aan op de bestaande SW bij Wijthmen.

Nadelen van het pakket:

- Doorstromingsproblemen (capaciteitsgebrek N35) beperkt opgelost. In de hoge scenario's van WLO-2030 en 2040 nog steeds een l/c-verhouding van 0,9 of hoger, bij de lage scenario's zit dit tussen de 0,8 en 0,9. In beide gevallen levert het ongelijkvloers maken van de kruisingen winst in de doorstroming en verkeersveiligheid op. Door de hoge intensiteiten blijft bij een 2x1 congestievorming (als gevolg van langzamer verkeer zoals vrachtverkeer, en de algehele verkeerdruk) nog steeds mogelijk. Er is namelijk geen mogelijkheid tot inhalen;
- Door kleine maatregelen (alleen aanpassen twee VRI's) beperkte winst op traject Raalte – Nijverdal;
- Geen verbeteringen t.h.v. Raalte (wegvak tussen N348 Nieuwe Deventerweg en N348 Ommenweg);

- Mogelijke verkeer aantrekkende werking door verbeteringen in de doorstroming (ongelijkvloerse kruisingen) op wegvak Wijthmen – Raalte.

3.2.3 Beoordeling doelbereik

Het pakket wordt beoordeeld op de categorieën doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Doorstroming

De doorstroming tussen Wijthmen en Raalte wordt verbeterd/opgelost door:

- Het vervangen van twee VRI-geregelde kruispunten door ongelijkvloerse kruisingen én door het opheffen van de overige kruispunten zorgen voor een vrije doorstroom van het verkeer op de N35;
- Verkeer vanaf het OWN wordt via in/uitvoegstroken van/naar de N35 geleid. Dit verbetert de doorstroming op de N35 als op het OWN;
- Verkeer op het OWN kan de N35 op een aantal punten vrij (ongelijkvloers) kruisen, de barrièrewerking wordt daarmee verminderd en de doorstroming op het kruisende OWN verbeterd.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid tussen Wijthmen en Raalte wordt verbeterd/opgelost door:

- De N35 conform de richtlijnen van DV wordt aangelegd, daarmee wordt de weg verkeersveilig aangelegd;
- De gescheiden rijbanen ervoor zorgen dat frontale ongevallen niet meer mogelijk zijn (alleen in het geval van een fysieke rijbaanscheiding, uitgangspunt van deze maatregel. Mocht voor een groene streep gekozen worden, dan vervalt dit argument);
- De ongelijkvloerse kruisingen ervoor zorgen dat veel kruispuntongevallen ook niet meer mogelijk zijn;
- Alle andere oversteken/erfaansluitingen opgeheven worden en afgewikkeld worden op parallelwegen, hiermee worden flank gevallen als gevolg van overstekend of op/afdraaiend verkeer voorkomen.

Leefbaarheid

De leefbaarheid tussen Wijthmen en Raalte wordt verbeterd/opgelost door:

- Barrièrewerking door de N35 wordt verminderd door de ongelijkvloerse kruisingen. Geen wachttijden/wachtrijen op OWN meer om de N35 te kruisen.

3.2.4 Aandachtspunten

- Keuze in maximumsnelheid op N35. Uitgangspunt is 100kmh, dit is conform inrichting SW. Als voor 80kmh gekozen wordt is dit niet conform de richtlijnen Duurzaam Veilig bij een SW, maar wordt het snelheidsverschil met vrachtverkeer wel opgeheven;
- Verkeer aantrekkend effect: door het verbeteren van de doorstroming kan dit meer verkeer aantrekken op de N35, waardoor de intensiteiten in de toekomst mogelijk hoger komen te liggen;
- Keuze tussen 2x1 met groene markering of 2x1 met fysieke rijbaanscheiding. Uitgangspunt van dit pakket is een fysieke scheiding, een groene streep heeft een nadelig effect op de verkeersveiligheid (frontale ongevallen zijn weer mogelijk, bij een fysieke scheiding niet), maar heeft iets minder ruimte nodig.
- Leefbaarheid Mariënheem wordt niet opgelost;

- Toename van geluid/fijnstof door vergrote capaciteit;
- Zeer beperkte maatregelen op wegvak Raalte – Nijverdal.

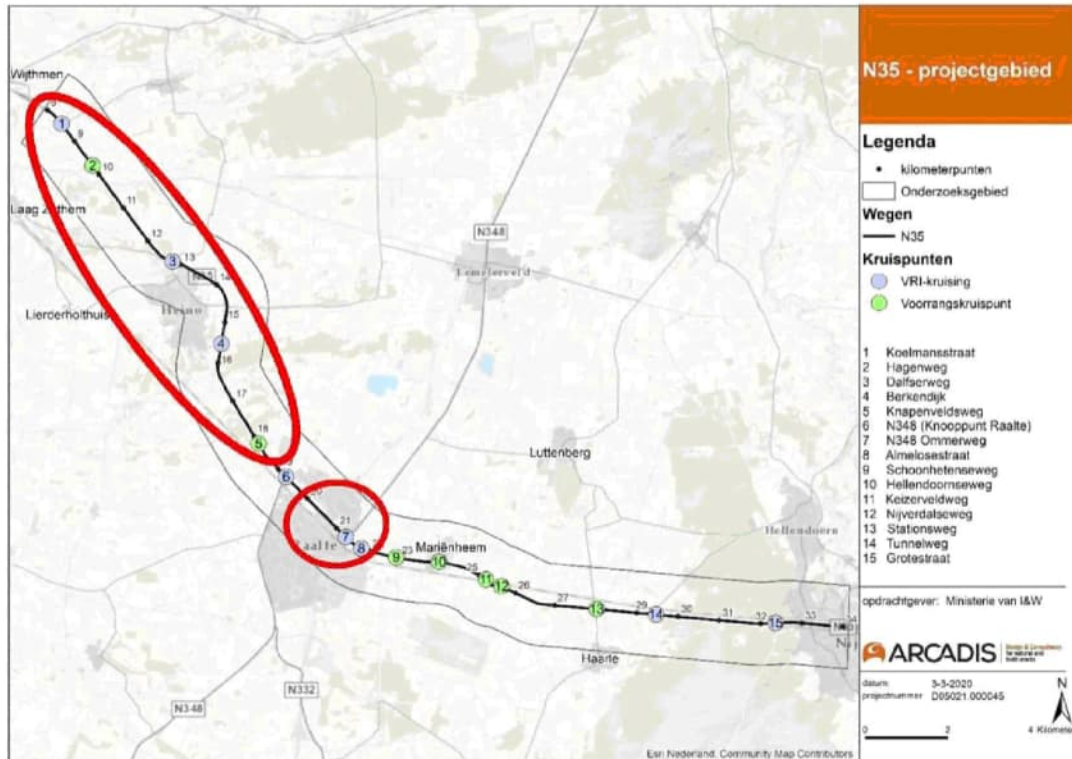
3.2.5 Kosten



10.2.b

3.3 Pakket 2a: Wijthmen-Raalte 2x2 incl. N35 bajonet Raalte

Dit pakket bevat de verbreding van het tracé Wijthmen-Raalte naar een 2x2 SW inclusief ongelijkvloerse kruisingen op dit tracé conform de Marsroute in combinatie met afmaken van het traject N35 bij Raalte (tot en met kruispunt Almelsestraat) In de scope staat een gedetailleerde omschrijving.



Figuur 3.3: overzicht locaties maatregelpakket

3.3.1 Scope

Dit maatregelpakket betreft de volgende aanpassingen:

- Het volgens de Marsroute verbreden van de N35 vanaf de ongelijkvloerse aansluiting Heinoeseweg/N757 bij Wijthmen tot aan het toekomstige knooppunt Raalte (N348/Nieuwe Deventerweg) tot 2x2 stroomweg (autoweg);
- Opheffen van VRI-geregeld kruispunt Koelmanstraat en de realisatie van een onderdoorgang voor de Koelmanstraat. Koelmanstraat wordt aangesloten op de parallelweg;
- Opheffen van voorrangskruispunt Hagenweg en realisatie onderdoorgang Hagenweg. De Hagenweg wordt aangesloten op de parallelweg(en);
- Het slopen van viaduct Overijsselkanaal en aanleg van een nieuwe brug;
- Het ongelijkvloers maken van de huidige kruispunten N35-Dalfserweg en N35-Raalterdwarsweg en omvormen tot aansluiting Heino-West (Dalfserweg) en Heino-Oost (Raalterdwarsweg);
- Uitbreiden viaduct Lemelerveldseweg;

- Opheffen van alle erfaansluitingen en andere oversteken, deze worden aangesloten op parallelwegen en afwikkeling op de N35 vindt plaats via de drie aansluitingen (Wijthmen, Heino-West en Heino-Oost).

Daarnaast vallen binnen dit pakket aanvullende maatregelen op het traject N35 Raalte:

- Verbreden van de N35 aansluitend op bestaand project N348-Nieuwe Deventerweg tot en met kruising N35 - Almelosestraat;
- Ombouwen VRI-geregeld kruispunt N35-N348/Ommerweg tot ongelijkvloerse kruising, hiermee wordt de bajonet N348 Nieuwe Deventerweg tot en met N348/Ommerweg afgemaakt;
- Ombouwen VRI-geregeld kruispunt N35 – Almelosestraat tot ongelijkvloerse kruising;
- Verbreden/vervangen viaduct Overijsselkanaal bij Raalte voor 2x2.

Wat valt niet in binnen het pakket?

- Alle kruispunten en wegvakken ten oosten van het kruispunt N35 – Almelosestraat.

3.3.2 Voor- en nadelen

Zie ook 3.3.3 en 3.3.4.

Voordelen van dit pakket:

- Tracé Wijthmen – Raalte (inclusief bajonet Raalte) wordt in één keer goed aangepakt;
- Tracé volledig conform Marsroute;
- Tracé volledig conform inrichtingseisen van Duurzaam Veilig categorie Stroomweg;
- Lost alle verkeerskundige knelpunten op tussen Wijthmen en bij Raalte;
- Sluit aan op bestaande ongelijkvloerse aansluiting bij Wijthmen en bij de planstudie knooppunt Raalte (N348-Nieuwe Deventerweg);
- Aaneengesloten traject toekomstbestendig gemaakt;
- Overgang van 2x2 SW naar 1x2 GOW op een logischere locatie, namelijk ten oosten van nieuwe ongelijkvloerse kruising N35 – Almelosestraat. Er ontstaat één uniform wegbeeld vanaf Wijthmen tot en met Raalte met één overgang naar het huidige dwarsprofiel van de N35.

Nadelen van het pakket:

- Geen maatregelen op het traject vanaf Raalte – Nijverdal;
- Mogelijke verkeer aantrekkende werking door toegevoegde capaciteit op wegvak Wijthmen – Raalte;
- Geen oplossing voor leefbaarheidsknelpunt Mariënheem.

3.3.3 Beoordeling doelbereik

Het pakket wordt beoordeeld op de categorieën doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Doorstroming

De doorstroming tussen Wijthmen en (bij) Raalte wordt verbeterd/opgelost door:

- De verbreding naar 2x2 SW conform DV. Hiermee ontstaat extra capaciteit dat de verwachte verkeersgroei voor 2030 en 2040 kan opvangen;
- Het vervangen van twee VRI-geregelde kruispunten door ongelijkvloerse kruisingen én door het opheffen van de overige kruispunten zorgen voor een vrije doorstroom van het verkeer op de N35;
- Het verbeteren van de doorstroming aansluitend op het wegvak Wijthmen – Raalte door de 2x2 op de N35 ter hoogte van Raalte en door het omvormen van de gelijkvloerse VRI-kruispunten met de N348/Ommervweg en Almelsestraat naar een ongelijkvloerse aansluiting;
- Verkeer vanaf het OVN wordt via in/uitvoegstroken van/naar de N35 geleid. Dit verbetert de doorstroming op de N35 als op het OVN;
- Verkeer op het OVN kan de N35 op een aantal punten vrij (ongelijkvloers) kruisen, de barrièrewerking wordt daarmee verminderd en de doorstroming op het kruisende OVN verbeterd.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid tussen Wijthmen en (bij) Raalte wordt verbeterd/opgelost door:

- De N35 conform de richtlijnen van DV wordt aangelegd, daarmee wordt de weg verkeersveilig aangelegd;
- De gescheiden rijbanen ervoor zorgen dat frontale ongevallen niet meer mogelijk zijn;
- De ongelijkvloerse kruisingen ervoor zorgen dat veel kruispuntongevallen ook niet meer mogelijk zijn;
- De uniforme weginrichting vanaf Wijthmen (aansluitend op de bestaande 2x2) tot en met Raalte is zorgt voor een rust en voorspelbaar wegbeeld bij de weggebruiker. Ook het wegvak Mariënheem – Nijverdal houdt over het hele traject een eigen inrichting conform GOW. Een voorspelbaar en uniform wegbeeld bevordert de verkeersveiligheid (weggebruiker weet wat verwacht wordt) en past binnen het principe van DV (voorspelbaarheid, self explaining road).
- Alle andere oversteken/erfaansluitingen opgeheven worden en afgewikkeld worden op parallelwegen, hiermee worden flank gevallen als gevolg van overstekend of op/afdraaiend verkeer voorkomen.

Leefbaarheid

De leefbaarheid tussen Wijthmen en (bij) Raalte wordt verbeterd/opgelost door:

- Barrièrewerking door de N35 wordt verminderd door de ongelijkvloerse kruisingen. Geen wachttijden/wachtrijen op OVN meer om de N35 te kruisen.

3.3.4 Aandachtspunten

- Verkeersaantrekkelijk effect: door het verbeteren van de doorstroming kan dit meer verkeer aantrekken op de N35, waardoor de intensiteiten in de toekomst mogelijk hoger komen te liggen;
- Ombouwen (ongelijkvloers maken) van de kruispunten N35 – N348/Ommervweg en N35 – Almelsestraat is afhankelijk van de omlegging Mariënheem;
- Leefbaarheid Mariënheem wordt niet opgelost;
- Toename van geluid/fijnstof door vergrote capaciteit.

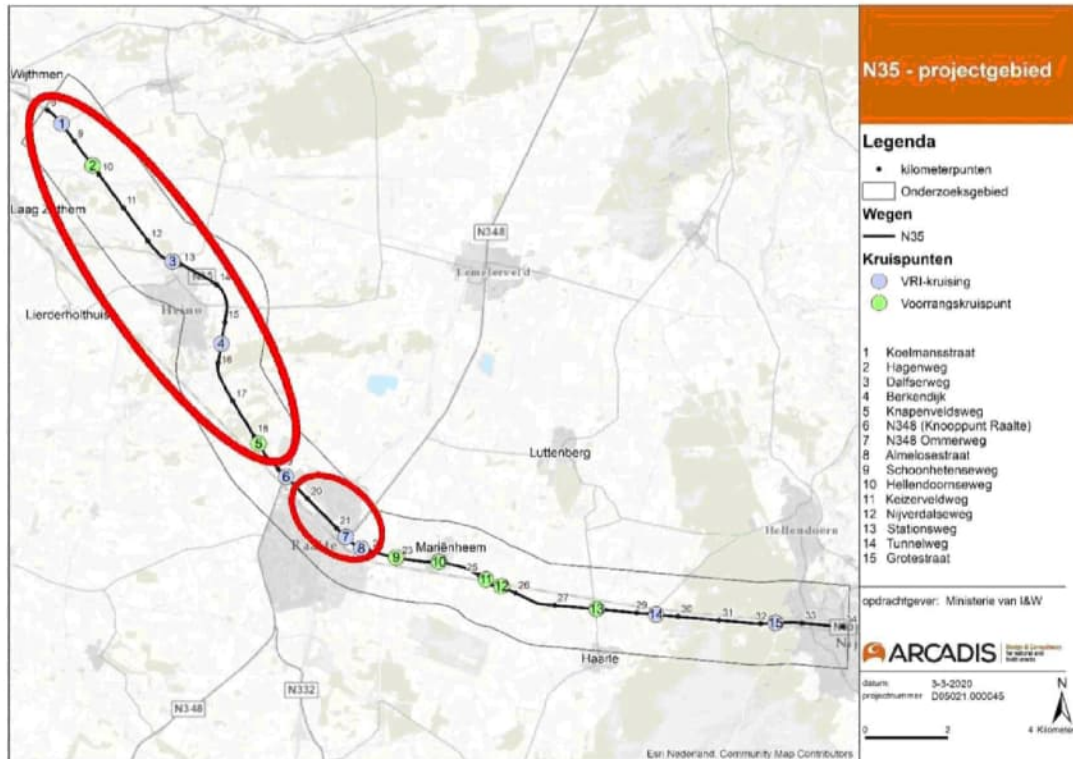
3.3.5 Kosten



10.2. b.

3.4 Pakket 2b: Traject Wijthmen-Raalte 2x1 incl. N35 bajonet Raalte

Dit pakket bevat de verbreding van het tracé Wijthmen-Raalte naar een 2x1 SW inclusief ongelijkvloerse kruisingen op dit tracé conform de Marsroute in combinatie met afmaken van het traject N35 bij Raalte (tot en met kruispunt Almelsestraat) In de scope staat een gedetailleerde omschrijving.



Figuur 3.4: overzicht locaties maatregelpakket

3.4.1 Scope

Dit maatregelpakket betreft de volgende aanpassingen:

- Het volgens de Marsroute verbreden van de N35 vanaf de ongelijkvloerse aansluiting Heinoeseweg/N757 bij Wijthmen tot aan het toekomstige knooppunt Raalte (N348/Nieuwe Deventerweg) tot 2x1 SW;
- Ruimtebeslag/grondlichaam voorbereiden voor eventuele uitbreiding naar 2x2 rijstroken;
- Opheffen van VRI-geregeld kruispunt Koelmanstraat en de realisatie van een onderdoorgang voor de Koelmanstraat. Koelmanstraat wordt aangesloten op de parallelweg;
- Opheffen van voorrangskruispunt Hagenweg en realisatie onderdoorgang Hagenweg. De Hagenweg wordt aangesloten op de parallelweg(en);
- Het slopen/aanpassen van viaduct Overijsselkanaal (afhankelijk van benodigde en beschikbare ruimte);
- Het ongelijkvloers maken van de huidige kruispunten N35-Dalfserweg en N35-Raalterdwarsweg en omvormen tot aansluiting Heino-West (Dalfserweg) en Heino-Oost (Raalterdwarsweg);
- Uitbreiden/aanpassen viaduct Lemelerveldseweg (afhankelijk van benodigde en beschikbare ruimte);

- Opheffen van alle erfaansluitingen en andere oversteken, deze worden aangesloten op parallelwegen en afwikkeling op de N35 vindt plaats via de drie aansluitingen (Wijthmen, Heino-West en Heino-Oost).

Daarnaast vallen binnen dit pakket aanvullende maatregelen op het traject N35 Raalte:

- Verbreden van de N35 aansluitend op bestaand project N348-Nieuwe Deventerweg tot en met kruising N35 - Almelosestraat tot 2x1 SW;
- Ombouwen VRI-geregeld kruispunt N35 - N348/Ommerweg tot ongelijkvloerse kruising, hiermee wordt de bajonet N348 Nieuwe Deventerweg tot en met N348/Ommerweg afgemaakt;
- Ombouwen VRI-geregeld kruispunt N35 – Almelosestraat tot ongelijkvloerse kruising;
- Verbreden/vervangen viaduct Overijsselkanaal bij Raalte voor 2x1 (voorbereid op 2x2).

Wat valt niet in binnen het pakket?

- Alle kruispunten en wegvakken ten oosten van het kruispunt N35 – Almelosestraat.

3.4.2 Voor- en nadelen

Zie ook 3.4.3 en 3.4.4.

Voordelen van dit pakket:

- Tracé Wijthmen – Raalte (inclusief bajonet Raalte) wordt in één keer goed aangepakt;
- Tracé volledig conform Marsroute;
- Tracé volledig conform inrichtingseisen van Duurzaam Veilig categorie Stroomweg;
- Lost alle verkeerskundige knelpunten op vanaf Wijthmen tot en met de bajonet met de N348 en Almelosestraat bij Raalte;
- Sluit aan op bestaande ongelijkvloerse aansluiting bij Wijthmen en bij de planstudie knooppunt Raalte (N348-Nieuwe Deventerweg);
- Aaneengesloten traject toekomstbestendig gemaakt;
- Overgang van 2x1 SW naar 1x2 GOW op een logischere locatie, namelijk ten oosten van nieuwe ongelijkvloerse kruising N35 – Almelosestraat. Er ontstaat één uniform wegbeeld vanaf Wijthmen tot en met Raalte met één overgang naar het huidige dwarsprofiel van de N35.
- Aaneengesloten traject toekomstbestendig gemaakt, uitbreiding naar 2x2 is dan reeds gereserveerd.

Nadelen van het pakket:

- Doorstromingsproblemen (capaciteitsgebrek N35) worden niet opgelost. In de hoge scenario's voor 2030 en 2040 nog steeds een i/c-verhouding van 0,9 of hoger;
- Geen maatregelen op traject Raalte – Nijverdal;
- Mogelijke verkeer aantrekkende werking door toegevoegde capaciteit op wegvak Wijthmen – Raalte;
- Geen oplossing voor leefbaarheidsknelpunt Mariënheem.

3.4.3 Beoordeling doelbereik

Het pakket wordt beoordeeld op de categorieën doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Doorstroming

De doorstroming tussen Wijthmen en Raalte wordt verbeterd/opgelost door:

- Doorstromingsproblemen (capaciteitsgebrek N35) beperkt opgelost. In de hoge scenario's van WLO-2030 en 2040 nog steeds een i/c-verhouding van 0,9 of hoger, bij de lage scenario's zit dit tussen de 0,8 en 0,9. In beide gevallen levert het ongelijkvloers maken van de kruisingen winst in de doorstroming en verkeersveiligheid op. Door de hoge intensiteiten blijft bij een 2x1 congestievorming (als gevolg van langzamer verkeer zoals vrachtverkeer, en de algehele verkeerdruk) nog steeds mogelijk. Er is namelijk geen mogelijkheid tot inhalen;
- Het verbeteren van de doorstroming aansluitend op het wegvak Wijthmen – Raalte door de 2x1 op de N35 ter hoogte van Raalte en door het omvormen van de gelijkvloerse VRI-kruispunten met de N348/Ommervweg en N35-Almelosestraat naar een ongelijkvloerse aansluiting;
- Verkeer vanaf het OWN wordt via in/uitvoegstroken van/naar de N35 geleid. Dit verbetert de doorstroming op de N35 als op het OWN;
- Verkeer op het OWN kan de N35 op een aantal punten vrij (ongelijkvloers) kruisen, de barrièrewerking wordt daarmee verminderd en de doorstroming op het kruisende OWN verbeterd.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid tussen Wijthmen en Raalte wordt verbeterd/opgelost door:

- De N35 conform de richtlijnen van DV wordt aangelegd, daarmee wordt de weg verkeersveilig aangelegd;
- De gescheiden rijbanen (uitgangspunt van dit pakket, bij een groene streep vervalt dit argument) ervoor zorgen dat frontale ongevallen niet meer mogelijk zijn;
- De uniforme weginrichting vanaf Wijthmen (aansluitend op de bestaande 2x2) tot en met Raalte is zorgt voor een rust en voorspelbaar wegbeeld bij de weggebruiker. Ook het wegvak Mariënheem – Nijverdal houdt over het hele traject een eigen inrichting conform GOW. Een voorspelbaar en uniform wegbeeld bevordert de verkeersveiligheid (weggebruiker weet wat verwacht wordt) en past binnen het principe van DV (voorspelbaarheid, self explaining road).
- De ongelijkvloerse kruisingen ervoor zorgen dat veel kruispuntongevallen ook niet meer mogelijk zijn;
- Alle andere oversteken/erfaansluitingen opgeheven worden en afgewikkeld worden op parallelwegen, hiermee worden flank gevallen als gevolg van overstekend of op/afdraaiend verkeer voorkomen.

Leefbaarheid

De leefbaarheid tussen Wijthmen en Raalte wordt verbeterd/opgelost door:

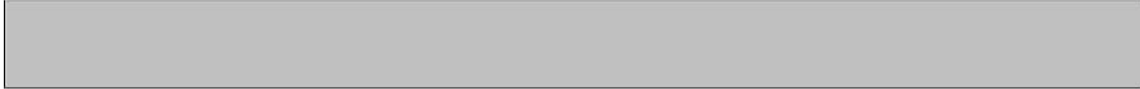
- Barrièrewerking door de N35 wordt verminderd door de ongelijkvloerse kruisingen. Geen wachttijden/wachtrijen op OWN meer om de N35 te kruisen.

3.4.4 Aandachtspunten

- Keuze in maximumsnelheid op N35. Uitgangspunt is 100kmh, dit is conform inrichting SW. Als voor 80kmh gekozen wordt is dit niet conform de richtlijnen Duurzaam Veilig bij een SW, maar wordt het snelheidsverschil met vrachtverkeer wel opgeheven;

- Verkeersaantrekkelijk effect: door het verbeteren van de doorstroming kan dit meer verkeer aantrekken op de N35, waardoor de intensiteiten in de toekomst mogelijk hoger komen te liggen;
- Ombouwen (ongelijkvloers maken) van de kruispunten N35 – N348/Ommerweg en N35 – Almelosestraat is afhankelijk van de omlegging Mariënheem;
- Leefbaarheid Mariënheem wordt niet opgelost;
- Toename van geluid/fijnstof door vergrote capaciteit.

3.4.5 Kosten



10.2. b.

3.5 Pakket 3: Bajonet N348 bij Raalte

Dit pakket richt zich op het volledig maken van de bajonet N35 - N348/Ommerweg en kruispunt N35 - Almlosestraat bij Raalte en sluit aan op de bestaande planstudie naar het kruispunt N35 - Nieuwe Deventerweg (knooppunt Raalte)..

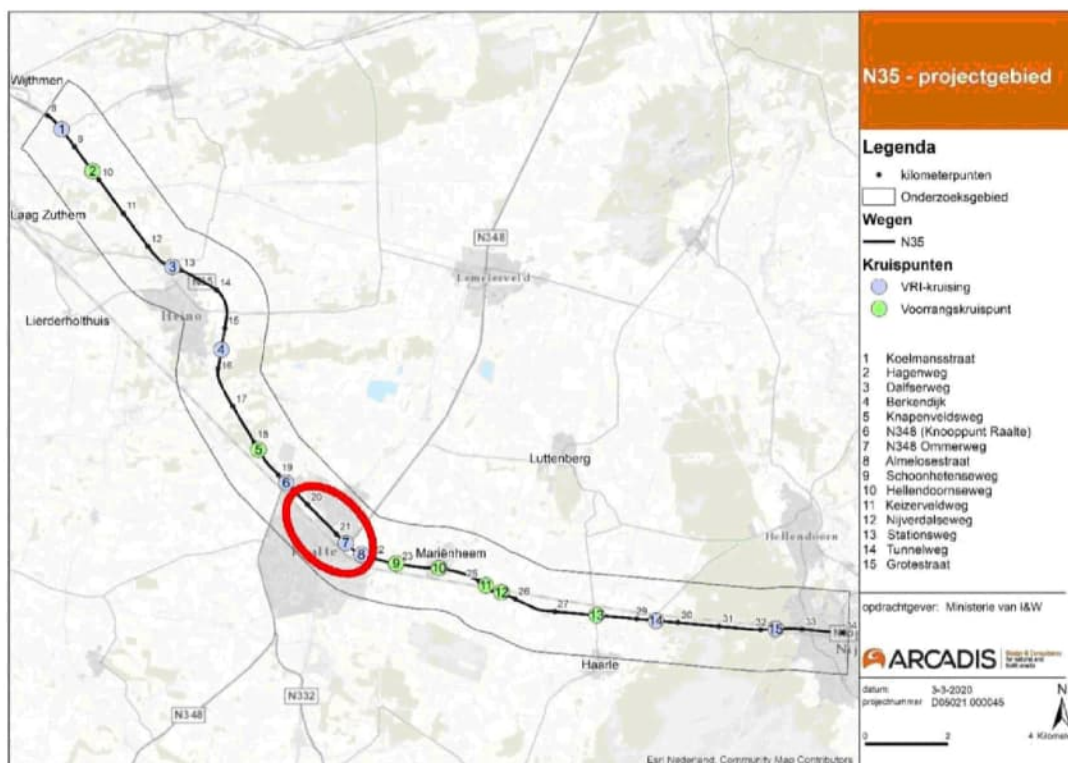
3.5.1 Scope

Dit maatregelpakket betreft de volgende aanpassingen:

- Het verbreden van de N35 tussen kruispunt (toekomstige kruising) N35 – N348 Nieuwe Deventerweg (knooppunt Raalte) en N35 – Almlosestraat conform DV tot 2x2 SW;
- Het vervangen van het viaduct over het Overijsselkanaal voor een 2x2 SW;
- Het ongelijkvloers maken van het kruispunt N35 - N348/Ommerweg;
- Het ongelijkvloers maken van het kruispunt N35 – Almlosestraat.

Wat valt niet in binnen het pakket?

- Het ongelijkvloers maken van het kruispunt N35 – N348/Nieuwe Deventerweg, hier loopt momenteel een planstudie naar, namelijk Knooppunt Raalte.



Figuur 3.5: locatie maatregel N35 Raalte

3.5.2 Voor- en nadelen

Zie ook 3.5.3 en 3.5.4.

Voordelen van dit pakket:

- De verkeersafwikkeling op de N35 wordt ter hoogte van de bajonet Raalte sterk verbeterd door de ongelijkvloerse kruisingen, verkeer op de N35 hoeft niet meer te wachten op kruisend verkeer of verkeer dat de N35 op of af wil;
- De oversteekbaarheid van de N35 vanaf het OWN bij Raalte wordt sterk verbeterd (voor de helft door het knooppunt Raalte) door de ongelijkvloerse kruisingen, daarmee worden flankongevallen en andere kruispuntongevallen voorkomen;
- Het sluit aan op de bestaande planstudie naar de N35 – N348/Nieuwe Deventerweg, daardoor wordt de N35 bij Raalte één geheel.

Nadelen van het pakket:

- Verbetering en verbreding van de N35 bij Raalte zorgt voor nieuwe/extra knelpunten op de N35 ten noorden en zuiden van Raalte, daar worden namelijk geen maatregelen genomen;
- De leefbaarheid in Mariënheem kan verder verslechteren;
- Geen effecten op de N35 tussen Wijthmen en Raalte en tussen Raalte en Nijverdal, de winst van de maatregel blijft beperkt tot Raalte.

3.5.3 Beoordeling doelbereik

Het pakket wordt beoordeeld op de categorieën doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Doorstroming

De doorstroming bij Raalte wordt verbeterd/opgelost door:

- Het verbreden van de N35 tot 2x2 SW tussen N348/Nieuwe Deventerweg en N348/Ommernweg;
- Het ongelijkvloers maken van het kruispunt N348/Ommernweg en de N35 – Almlosestraat en aansluiten op het ongelijkvloers (bestaande planstudie) maken van de kruising N348/Nieuwe Deventerweg;
- De doorstroming op de N348 wordt sterk verbeterd.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid bij Raalte wordt verbeterd/opgelost door:

- De N35 in te richten als 2x2 SW conform de richtlijnen van DV;
- De twee ongelijkvloerse aansluitingen bij Raalte vermindert het aantal conflictpunten bij deze kruisingen/kruispunten. Ook langzaam verkeer en zwakkere verkeersdeelnemers op het OWN van Raalte kunnen de N35 ongelijkvloers kruisen, waardoor de verkeersveiligheid voor deze doelgroepen aanzienlijk verbeterd.
- Verkeer kan veiliger van/naar de N35 door de ongelijkvloerse kruisingen.

Leefbaarheid

De leefbaarheid bij Raalte wordt verbeterd/opgelost door:

- De verbeterde doorstroming op de N35 en het OWN van Raalte/de N348 door de ongelijkvloerse kruisingen;

- De barrièrewerking van de N35 wordt aanzienlijk minder door het verdwijnen van de VRI's, verkeer van het OWN kan door de ongelijkvloerse kruisingen, vrij de N35 kruisen.

3.5.4 Aandachtspunten

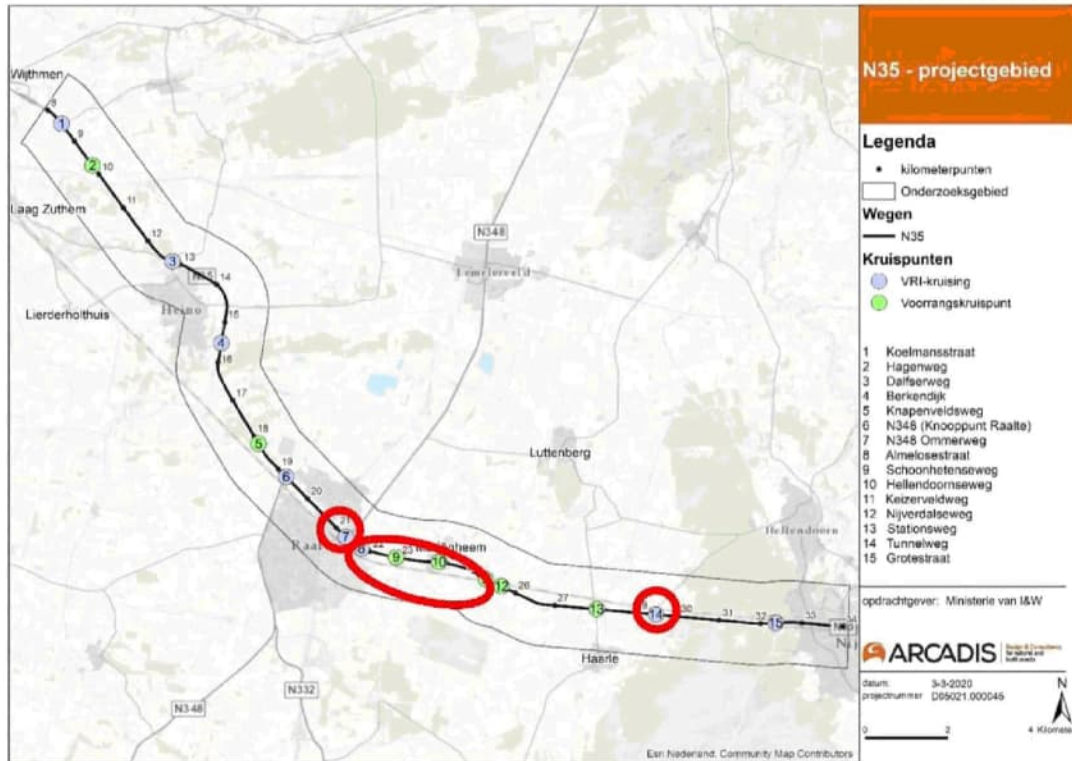
- Maatregel is heel beperkt tot de directe omgeving van Raalte, grootste doorstromingsknelpunten op traject Wijthmen – Raalte worden niet opgelost;
- Uitgangspunt is 2x2 SW, definitieve keuze moet nog gemaakt worden tussen 2x2 SW en 2x1 SW, heeft een sterke relatie met de planstudie Knooppunt Raalte;
- Overgang tussen N35 bij Raalte en N35 ten zuiden Raalte is lastig te ontwerpen. Voor het noorden wordt dit meegenomen in de planstudie Knooppunt Raalte;
- Mogelijk nadelige effecten op de leefbaarheid Mariënheem;
- Ombouwen kruispunten N35 – N348/Ommerweg en N35 - Almelsestraat is afhankelijk van Mariënheem, deze kunnen niet los van elkaar gezien worden;
- Noodzaak kruispunt N35 – Almelsestraat nader onderzoeken, mogelijk kan deze vervallen bij ongelijkvloers maken kruispunt N35 – N348/Ommerweg;
- Mogelijke nadelige effecten zoals een toename in de intensiteiten op de N35 voor en na Raalte waar geen maatregelen genomen worden;
- Project moet aansluiten op de planstudie naar N348/Nieuwe Deventerweg (knooppunt Raalte).

3.5.5 Kosten

10.2. b.

3.6 Pakket 4: Omleiding Mariënheem + aanpassen 2 kruispunten Raalte - Nijverdal

Dit pakket richt zich op het leefbaarheidsknelpunt bij Mariënheem door de N35 om Mariënheem heen te leggen. Dit in combinatie met verbeteringen op het oostelijk deel van de N35, namelijk aan het kruispunt N35 – N348/Ommerweg en N35 – Tunnelweg.



Figuur 3.6: Overzicht locatie maatregelen.

3.6.1 Scope

Dit maatregelpakket betreft de volgende aanpassingen:

- Een (plan)studie uitvoeren naar de verlegging van de N35 bij Mariënheem (uitgangspunt ten zuiden van het spoor) in het gebied tussen het kruispunt N35 – Almelsestraat (westzijde Mariënheem) en de spoorwegovergang (oostzijde Mariënheem), waarbij het nieuwe tracé uitgevoerd wordt als 2x2 SW conform DV;
- Een nieuwe ongelijkvloerse kruising van de N35 met het spoor tussen Raalte en Mariënheem;
- Het aanpassen van het kruispunt N35 – Almelsestraat aansluitend op de omlegging Mariënheem.

Daarnaast vallen binnen dit pakket aanvullende maatregelen op het traject N35 Raalte:

- Het creëren van extra opstelcapaciteit en het vervangen van de VRI naar een iVRI op het kruispunt N35 – N348/Ommerweg;

- Het creëren van extra opstelcapaciteit en het vervangen van de VRI naar een iVRI op het kruispunt N35 – Tunnelweg;

Wat valt niet in binnen het pakket?

- Het verbreden/aanpassen van de N35 tussen de N348/Ommerweg en N348/Nieuwe Deventerweg;
- Maatregelen op het traject N35 Wijthmen – Raalte, waar de grootste doorstromingsknelpunten zijn;
- Het traject Mariënheem – Nijverdal, uitgezonderd kruispunt Tunnelweg.

3.6.2 Voor- en nadelen

Zie ook 3.6.3 en 3.6.4.

Voordelen van dit pakket:

- Grootste leefbaarheidsknelpunt (doorkruising Mariënheem) wordt opgelost;
- Barrièrewerking door N35 in Mariënheem wordt sterk verminderd, weg wordt alleen voor lokaal verkeer;
- Nieuwe N35 wordt conform richtlijnen DV aangelegd, dus verkeersveilig.
- Aansluitend kruispunt N35 – Almloseweg (ongelijkvloers) en N35 – N348 Ommerweg (VRI-aanpassingen) worden meteen meegenomen, waardoor de omlegging Mariënheem een logische aansluiting krijgt op de N35 bij Raalte;
- Verkeersafwikkeling kruispunt Tunnelweg wordt verbeterd.

Nadelen van het pakket:

- Geen maatregelen op het traject met de grootste doorstromingsknelpunten, namelijk Wijthmen – Raalte;
- Kruispunt N35 – N348/Ommerweg wordt niet gelijkvloers uitgevoerd, dus niet volwaardig meegenomen;
- Aansluiting en overgang op oostelijk deel N35 mogelijk lastig vorm te geven.

3.6.3 Beoordeling doelbereik

Het pakket wordt beoordeeld op de categorieën doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Doorstroming

De doorstroming bij Raalte/Mariënheem wordt verbeterd/opgelost door:

- De uiteindelijke realisatie van een omlegging Mariënheem. Het voorrangskruispunt in Mariënheem verdwijnt uit de doorgaande route N35, waardoor de oversteekbaarheid sterk verbeterd, maar ook de doorstroming op de N35 zelf;
- Verkeer op het OWN van Mariënheem kan beter en sneller afgewikkeld worden, omdat op het huidige voorrangskruispunt alleen lokaal verkeer overblijft;
- Een nieuwe ongelijkvloerse kruising met het spoor;
- Bij Raalte wordt de doorstroming (beperkt) verbeterd door aanpassingen aan de kruispunten N348/Ommerweg en N35 – Almloseweg;
- Op het traject Wijthmen – Raalte treden geen verbeteringen op;
- Doorstroming Mariënheem – Nijverdal wordt niet verbeterd, met uitzondering van kruispunt Tunnelweg.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid bij Raalte/Mariënheem wordt verbeterd/opgelost door:

- Het conform de richtlijnen van DV (uiteindelijk) aanleggen van een omlegging Mariënheem in een 2x2 SW;
- Het opheffen van de bestaande voorrangskruispunt uit de doorgaande route van de N35;
- Verbeteringen aan de kruispunten N35 – N3418/Ommerweg, N35 – Almelosestraat en N35 – Tunnelweg.

Leefbaarheid

De leefbaarheid bij Raalte/Mariënheem wordt verbeterd/opgelost door:

- Het opheffen van de doorgaande route van de N35 door Mariënheem. Daarmee wordt de barrièrewerking door de N35 opgeheven. Dit verbetert tevens de oversteekbaarheid van de (huidige) N35;
- Door de omlegging Mariënheem zal het geluid en de fijnstofuitstoot in Mariënheem verminderen. De studie moet aantonen hoeveel.

3.6.4 Aandachtspunten

- Overgang met het oostelijk deel van de N35 moet goed worden vormgegeven;
- Nieuwe aansluiting Mariënheem moet ontworpen worden;
- Effecten op kruispunt N348/Ommerweg, en viaduct Overijsselkanaal niet duidelijk en afhankelijk van uitvoering/ligging.

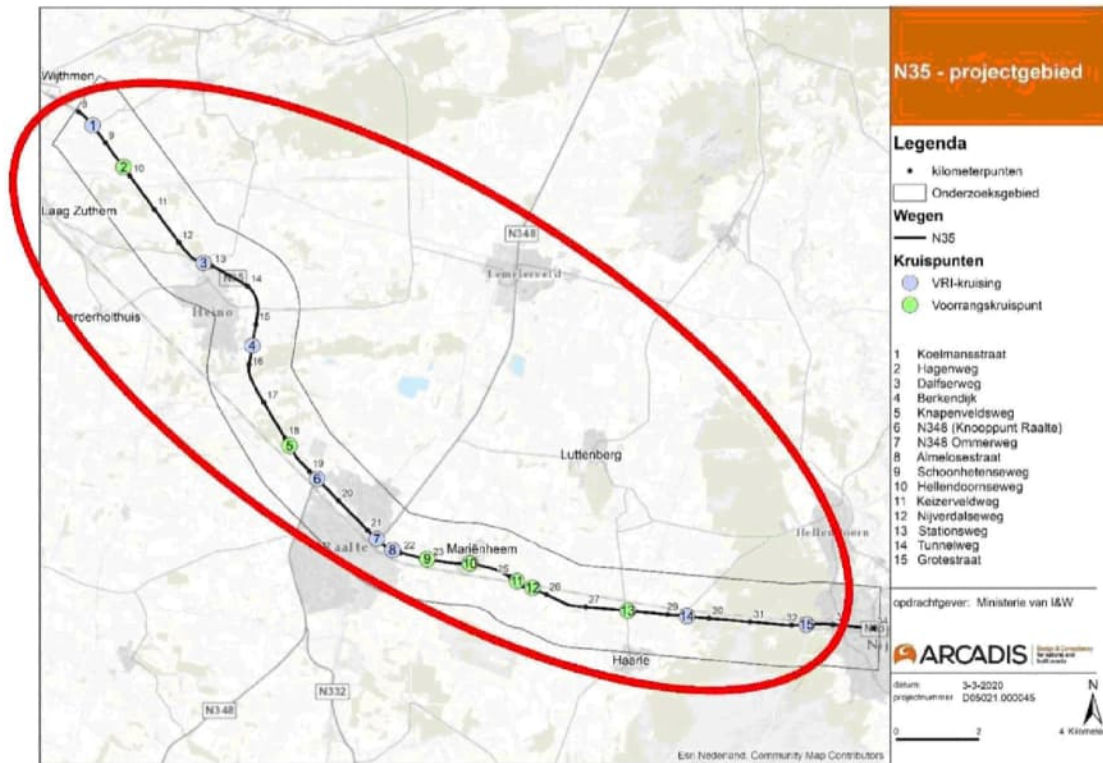
3.6.5 Kosten



10.2. b.

3.7 Pakket 5: Duurzaam Veilig N35 Wijthmen – Nijverdal 2x1

Dit pakket bevat de verbreding van het tracé Wijthmen – Nijverdal naar een 2x1 SW inclusief ongelijkvloerse kruisingen op dit tracé conform de Marsroute, inclusief Mariënheem. Aanpassen van kruispunten naar ongelijke kruisingen.



Figuur 3.7: overzicht locaties maatregelen.

3.7.1 Scope

Dit maatregelpakket betreft de volgende aanpassingen:

- Gehele traject N35 Wijthmen – Nijverdal conform routeontwerp Marsroute, maar dan uitgevoerd als 2x1 SW en ingericht conform de richtlijnen van DV (met fysieke rijbaanschelding);
- Over het gehele traject de kunstwerken e.d. zo veel mogelijk aanpassen aan één rijbaan, waarbij het ruimtebeslag voor de tweede rijbaan al gereserveerd is (zoals bij de N50) om later uit te breiden met een extra rijbaan naar 2x2 SW;
- Ongelijkvloers maken van de kruispunten N35 – Dalfserweg, N35 – Berkendijk; N35 – Ommerweg en N35 – Almlosestraat; N35 – Stationsweg; N35 – Tunnelweg en N35 – Grotestraat;
- Opheffen van kruispunt N35 – Koelmanstraat en deze afwikkelen via parallelwegen en bestaande ongelijkvloerse aansluiting bij Wijthmen;
- Verwijderen/opheffen van alle overige gelijkvloerse (voorrangs)kruispunten en eraansluitingen en deze afwikkelen via een parallelweg.

Wat valt niet in binnen het pakket?

- Ongelijkvloers maken van kruispunt N35 – N348/Nieuwe Deventerweg (knooppunt Raalte), hier loopt al een planstudie naar.

3.7.2 Voor- en nadelen

Zie ook 3.7.3 en 3.7.4.

Voordelen van dit pakket:

- Verbetering/oplossing voor alle verkeersveiligheidsproblemen op het traject Wijthmen – Nijverdal door het realiseren van een 2x1 SW conform de richtlijnen van DV;
- Verbetering/oplossing van de leefbaarheidsknelpunten verkeersveiligheidsproblemen op het traject Wijthmen – Nijverdal door het realiseren van een 2x1 SW;
- Algemene verbetering van de doorstroming op de N35 en OWN door het opheffen van geregelde en ongeregelde kruispunten. Verkeer kan door de ongelijkvloerse aansluitingen op de N35 vrij doorstromen;
- De ruimte voor het uiteindelijk verbreden naar een 2x2 SW is hiermee aanwezig.

Nadelen van het pakket:

- Een indeling van 2x1 SW is voor het traject Wijthmen – Raalte niet voldoende om de groei in intensiteiten op langere termijn op te vangen. De winst in doorstroming is dus beperkt (de vertraging door VRI's verdwijnt), door de hoge verwachte intensiteiten zullen de doorstromingsproblemen op het westelijke traject snel terug komen/blijven bestaan (congestievorming);
- Door aanleg 2x1 is deze iets minder veilig dan 2x2 aangezien snelheidsverschillen tussen vrachtverkeer (80) en auto verkeer (100, is uitgangspunt bij 2x1 SW)) blijven bestaan en er geen mogelijkheden zijn om in te halen.

3.7.3 Beoordeling doelbereik

Het pakket wordt beoordeeld op de categorieën doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Doorstroming

De doorstroming wordt verbeterd/opgelost door:

- Aanleg 2x1 SW conform DV over het gehele traject Wijthmen – Nijverdal. Door deze eerste (beperkte) verbreding ontstaat wel een ruimer wegbeeld en kan verkeer rustiger rijden;
- Aanleg ongelijkvloerse kruisingen. Hierdoor hoeft doorgaand verkeer op de N35 niet meer te wachten op kruisend verkeer bij VRI's en gaat ook het op/afrijden van de N35 makkelijker. Verkeer op OWN heeft ook geen last meer van de VRI's en kan via toe/afritten de N35 op/af;
- Beperkte winst in doorstroming als gevolg van hoge intensiteiten op westelijk traject N35 (Wijthmen – Raalte).

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid wordt verbeterd/opgelost door:

- Aanleg 2x1 SW conform DV over het gehele traject Wijthmen – Nijverdal met fysieke rijbaanscheiding. Door deze eerste (beperkte) verbreding met rijbaanscheiding verdwijnt de kans op frontale ongevallen;
- Aanleg ongelijkvloerse kruisingen. Hierdoor vermindert het aantal conflictpunten op de kruispunten sterk, waardoor de kans op o.a. flankongevallen een stuk kleiner wordt;
- De aanleg conform DV zorgt ervoor dat de weg vergevingsgezinder wordt, waardoor de afloop van ongevallen minder ernstig kan zijn;
- Oversteken (kruisen) van de N35 via het OWN wordt veiliger omdat dit ongelijkvloers gaat. Conflict tussen doorgaand verkeer op de N35 en bijvoorbeeld overstekend langzaam verkeer bestaat niet meer.

Leefbaarheid

De leefbaarheid wordt verbeterd/opgelost door:

- De realisatie van ongelijkvloerse kruisingen, hiermee wordt de barrièrewerking verminderd.

3.7.4 Aandachtspunten

- Berekeningen of capaciteit 2x1 voldoende is voor afwikkeling verkeer op westelijk deel;
- Keuze in maximumsnelheid op N35. Uitgangspunt is 100kmh, dit is conform inrichting SW. Als voor 80kmh gekozen wordt is dit niet conform de richtlijnen Duurzaam Veilig bij een SW, maar wordt het snelheidsverschil met vrachtverkeer wel opgeheven;
- Uitgangspunt is de omlegging van Mariënheem;
- Keuze rijbaanscheiding. Conform DV is met middengeleider, goedkopere variant (maar minder veilig) is met groene streep.

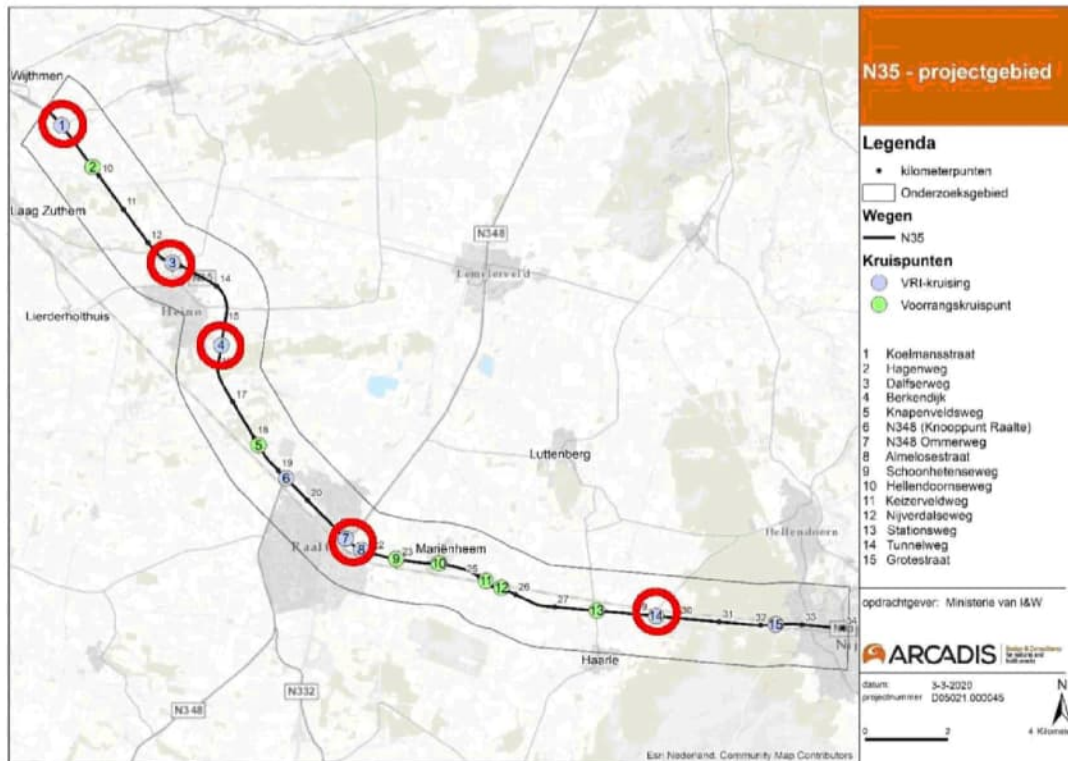
3.7.5 Kosten



10.2. b.

3.8 Pakket 6: Ombouwen 5 VRI-geregelde kruispunten tot ongelijkvloerse kruisingen

In dit pakket worden maatregelen voorgesteld voor het ombouwen van de vijf VRI-geregelde kruispunten naar ongelijkvloerse kruisingen. Het gaat om de vijf kruispunten die uit het rapport van Arcadis als grootste doorstromingsknelpunt naar voren komen.



Figuur 3.8: overzicht locaties maatregelen.

3.8.1 Scope

Dit maatregelpakket betreft de volgende aanpassingen:

- Het ongelijkvloers maken van het kruispunt N35 – Tunnelweg (wegvak Mariënheem – Nijverdalen);
- Het ongelijkvloers maken van het kruispunt N35 – N348 Ommerweg/Almelosestraat (Raalte);
- Het ongelijkvloers maken van het kruispunt N35 – Raalterdwarsweg (Heino-Zuid);
- Het ongelijkvloers maken van het kruispunt N35 – Dalfserweg (Heino-Noord);
- Het ongelijkvloers maken van het kruispunt N35 – Koelmanstraat (wegvak Wijthmen – Raalte);
- De aansluitingen van de ongelijkvloerse kruisingen op de bestaande rijbanen N35.

Wat valt niet in binnen het pakket?

- Het aanpassen van de wegvakken tussen de kruisingen;
- Het aanpassen van alle overige voorrangskruispunten, erfaansluitingen en andere oversteekvoorzieningen.

3.8.2 Voor- en nadelen

Zie ook 3.8.3 en 3.8.4.

Voordelen van dit pakket:

- Door het ongelijkvloersmaken van deze kruispunten wordt de doorstroming op deze vijf punten lokaal sterk bevorderd. Er is geen hinder meer van de VRI, waardoor het verkeer beter doorstroomt;
- Verkeer vanaf het OWN kan de N35 makkelijker op/afrijden door de toe/afritten;
- Verkeer op het OWN kan de N35 makkelijker kruisen door de ongelijke kruising. Er is geen hinder meer en ook de barrièrewerking wordt opgeheven;
- De verkeersveiligheid verbeterd doordat veel kruispunt gerelateerde ongevallen niet meer kunnen voorkomen.

Nadelen van het pakket:

- De maatregelen zijn lokaal, de winst wordt beperkt tot de vijf kruispunten. Omdat de tussenliggende wegvakken niet aangepakt worden, kunnen bottlenecks ontstaan. Deze maatregelen kunnen daarom eigenlijk niet los uitgevoerd worden zonder ook op de wegvakken maatregelen te nemen.
- Er moeten overgangen komen tussen de ongelijkvloerse kruisingen en de 1x2 rijbaan van de N35; dit levert geen ideale overgangen op die voor hinder en mogelijk onveilige situaties kunnen ontstaan;
- Leefbaarheidsknelpunt Mariënheem wordt niet opgelost;
- Alle overige voorrangskruispunten en erfaansluitingen blijven bestaan, dus oversteekbaarheid op deze locaties verbeterd niet.

3.8.3 Beoordeling doelbereik

Het pakket wordt beoordeeld op de categorieën doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Doorstroming

De doorstroming wordt verbeterd/opgelost door:

- Het ongelijkvloers maken van de top vijf van kruispunten waar de grootste afwikkelingsproblemen verwacht worden;
- Verkeer van het OWN op deze punten de N35 vrij kan kruisen en dus geen last meer heeft van de barrièrewerking;
- Winst in doorstroming is heel lokaal, bij er moet een overgang komen naar het huidige dwarsprofiel.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid wordt verbeterd/opgelost door:

- De ongelijkvloerse kruisingen aan te leggen. Daarmee verdwijnen de conflictpunten die bij een gelijkvloerse kruising wel bestaan (zoals flankongevallen, roodlichtnegatie, etc);
- Door de toe/afritten kan verkeer veilig de N35 op/afrijden;

- Het (langzaam) verkeer op het OWN kan de N35 veilig kruisen, aangezien dit ongelijkvloers gaat.

Leefbaarheid

De leefbaarheid wordt verbeterd/opgelost door:

- Een betere doorstroming bij de vijf kruispunten.

3.8.4 Aandachtspunten

- De vormgeving overgang tussen de wegvakken en de kruispunten is een belangrijk aandachtspunt;
- Effecten op de tussenliggende wegvakken is niet goed in te schatten;
- Uitvoering 2x2 of 2x1 nog nader te bepalen;
- Er moet een keuze gemaakt worden over het tracé bij Mariënheem (omlegging) en bij Nijverdal (huidige locatie/parallel aan het spoor);

3.8.5 Kosten



10.2. b.



RWS BEDRIJFSVERTROUWELIJK - PERSOONSVERTROUWELIJK

Directeur-Generaal Mobiliteit

Dhr. [REDACTED]

Postbus 2U9U1

2500 EX Den Haag

RWS Oost-Nederland

Euseblusbultensingel 66

6828 HZ Arnhem

Postbus 2232

3500 GE Utrecht

T 088 797 49 00

F

www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

memo

N35 Marsroute. RWS-advies over maatregelenpakketten
tbv BO MIRT 2020

Datum

20 november 2020

Inleiding

De Minister van I&W heeft op 27 oktober 2020 een gesprek gevoerd over de N35 met gedeputeerde Boerman van Overijssel. In dit gesprek is afgesproken om op het BO MIRT van 26 november 2020 tot besluitvorming te komen over de aanpak van de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal. DGMO heeft naar aanleiding hiervan RWS benaderd met de vraag hierbij te ondersteunen.

De opdracht van DGMO aan RWS luidt (Email [REDACTED] 29 oktober 2020): *Om besluitvorming (over N35 Marsroute) mogelijk te maken, is het de komende weken noodzakelijk om nader onderzoek te doen (met name gebaseerd op expert judgement) naar haalbare opties om de meest urgente (verkeersveiligheids) knelpunten op de N35 te kunnen aanpakken. Hierbij zal er met name gekeken moeten worden naar oplossend vermogen, haalbaarheid/risico's en de kosten. Op basis van deze expert judgement, zullen er naar verwachting concrete vervolgspraken op het BO MIRT over de N35 kunnen worden gemaakt.*

RWS heeft zes maatregelenpakketten opgesteld en beoordeeld. Het vertrekpunt was bestaande informatie. Gegeven het korte tijdsbestek (2 weken) was alleen een onderzoek op hoofdlijnen en op basis van 'expert judgement' mogelijk. De kosten zijn daardoor indicatief en hebben een bandbreedte van -20% tot +30%. Daarnaast is een advies gegeven voor het vervolgproces, gezien de onzekerheden rondom de scope.

Uitgangspunten

De samenstelling en de beoordeling van de maatregelenpakketten en het advies is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- Zoek naar een structurele oplossing om de doorstroming, veiligheid en leefbaarheid te borgen (RWS, 2019; RWS, 2020b).
- Resultaten verkeerskundig onderzoek N35 tussen Wijthmen-Nijverdal (Arcadis, 2020) waarin knelpunten op het vlak van doorstroming, veiligheid en leefbaarheid zijn beschreven en geprioriteerd en waarin oplossingen voor de knelpunten zijn verkend en geprioriteerd.
- De samenhang van mogelijke maatregelenpakketten met rest van het tracé is beschouwd.
- De volgende specifieke verkeerskundige uitgangspunten zijn gehanteerd:
 - o Sluit aan bij de bestaande stroomweg bij Wijthmen of bij Nijverdal. De voorkeur gaat hierbij uit naar Wijthmen omdat het aanpalende wegvak tussen Wijthmen en Raalte het grootste knelpunt is qua doorstroming en veiligheid. Kies geen losse alleenstaande maatregelen.

- o Maatregelen moeten zorgen voor een verbetering van de doorstroming, en/of een verbetering zorgen in de verkeersveiligheid en/of een verbetering zorgen op het gebied van leefbaarheid;
- o Maatregelen moeten voldoen aan de principes van Duurzaam Veilig en aansluiten bij een weginrichting conform de wegcategorie Stroomweg (SW);
- Investeer efficiënt en toekomstvast. Dit houdt in dat rekening wordt gehouden met de kosten voor doorgroeien naar een eindsituatie. Met andere woorden: het is kostbaarder als om eerst 2x1 aan te leggen en later uit te breiden naar 2x2 dan direct 2x2 aan te leggen.
- De kosten zijn vanwege de grote onzekerheden indicatief en hebben een bandbreedte van -20% tot +30%. De kostenindicaties zijn gebaseerd op de toets van RWS (RWS, 2020a) op de kostenindicaties uit het Verkeerskundig Onderzoek (Arcadis, 2020).
- Er is een potentieel spanningsveld tussen scope en beschikbaar budget. Het uitgangspunt in dit advies is een afgebakende scope met zicht op voldoende budget. Een andere optie is een taakstellend budget vaststellen waarbij een minimum scope aan wordt gegeven, met de opdracht om te onderzoeken of deze binnen het taakstellend budget uitgebreid kan worden.

Maatregelpakketten

De volgende maatregelpakketten zijn samengesteld voor de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal:

Pakket	Variant	Beschrijving
i. Wijthmen-Raalte (excl. Bajonet N348) stroomweg + verbeteren 2 kruispunten (N348/Ommervweg en Tunnelweg)	A 2x2	2 kruispunten: gelijkvloers; 2x1
	B 2x1	2 kruispunten: gelijkvloers; 2x1 Grondverwerving voor 2x2
2. Wijthmen-Raalte-Oost (inclusief bajonet N348) stroomweg	A 2x2	
	B 2x1	Grondverwerving voor 2x2
3. Bajonet N348 bij Raalte stroomweg	2x2	Kruispunten Raalte oost: ongelijkvloers
4. Omleiding Mariënheem stroomweg + 2 verbeteren kruispunten	2x2	2 kruispunten: N348/Ommervweg en Tunnelweg; gelijkvloers, 2x1
5. Wijthmen-Nijverdal Stroomweg/Duurzaam Veilig	2x1	Duurzaam veilig, ongelijkvloers, omleiding Mariënheem; grondverwerving voor 2x2
6. Vijf kruispunten tussen Wijthmen en Nijverdal		Top 5 geprioriteerde kruispunten; ongelijkvloers

Deze pakketten zijn beoordeeld op doelbereik (verkeerskundig), toekomstvastheid, kosten en risico's. De risico's die zijn beschouwd zijn: planologie (keuze tracé), techniek, juridisch, vastgoed, draagvlak, bezwaar en beroep. De uitgebreide beoordeling van de pakketten is te vinden in de samenvattende tabel in de bijlage. Op basis van de beoordeling van de pakketten komt RWS tot de volgende conclusies:

1. Alle pakketten met uitzondering van pakket 6 hebben een positieve bijdrage aan de doelstellingen.
2. pakket 2A (stroomweg 2x2 van Wijthmen tot en met Raalte-Oost) voldoet het beste aan de geformuleerde uitgangspunten. Het scoort het hoogste qua doelbereik, is toekomstvast en heeft een beperkt risicoprofiel.
3. pakket 1A (stroomweg 2x2 van Wijthmen tot Raalte) omvat een minder lang traject maar scoort ook relatief hoog qua doelbereik, is toekomstvast en heeft een beperkt risicoprofiel.

4. Pakketten 1B en 2B (stroomweg 2x1 van Wijthmen naar respectievelijk Raalte en Raalte-Oost) zijn onvoordeliger in verhouding kosten/doelbereik en minder toekomstvast dan pakketten 1A en 2A. Het grote nadeel van de uitvoering van een stroomweg in 2x1 is dat gegeven de verkeersintensiteiten de doorstroming en de verkeersveiligheid minder sterk verbetert dan bij een uitvoering in 2x2. Een ander nadeel is dat de oplossing minder toekomstvast is en de kans reëel is dat de omgeving tweemaal hinder van het project ervaart en dat de totale kosten hoger uitpakken.
5. Pakket 5 (stroomweg 2x1 van Wijthmen naar Nijverdal) verbetert de doorstroming en leefbaarheid en lost het leefbaarheidsknelpunt in Mariënheem op. Het pakket is onvoordelig in verhouding kosten/doelbereik op het gebied van doorstroming en heeft een hoog risicoprofiel (planologie, techniek en Natura 2000). Een ander nadeel is dat de oplossing minder toekomstvast is en de kans reëel is dat de omgeving tweemaal hinder van het project ervaart en dat de totale kosten hoger uitpakken.
6. Pakket 3 en 4 (stroomweg tussen Raalte-West en Raalte-Oost respectievelijk Omleiding Mariënheem) dragen bij aan een verbetering van de lokale doorstroming en verkeersveiligheid en in het geval van pakket wordt het leefbaarheidsprobleem rondom Mariënheem opgelost. Ook zijn de pakketten lokaal toekomstvast. De verbetering van de verkeersveiligheid van deze pakketten is echter relatief laag vergeleken met pakketten 1a en 2a. Pakketten 3 en 4 zijn bovendien solitaire maatregelen die niet aansluiten op een bestaande stroomweg en voldoen daarmee niet aan het geformuleerde uitgangspunten. Pakketten 3 en 4 hebben bovendien een hoog risicoprofiel qua planologie en techniek. Pakket 3 en 4 kunnen eventueel wel gecombineerd worden maar blijven dan nog steeds een solitaire maatregel. De bovenstaande overwegingen blijven gelden dan nog altijd.
7. Pakket 6 voldoet niet aan de uitgangspunten (solitaire maatregel) en scoort slecht op doelbereik (onveiligheid, leefbaarheid, doorstroming). De top 5 van kruispunten met doorstromingsproblemen wordt wel aangepakt, maar alle tussenliggende wegvakken en voorrangskruispunten/-erfaansluitingen niet. RWS adviseert daarom om dit pakket niet te kiezen.

Vervolgproces

In het verleden is onderzoek gedaan naar de problematiek op de N35 en de maatregelen om die op te lossen (Overijssel, 2009, 2018; RWS, 2019; Arcadis, 2020). Het onderzoek geeft een goed beeld van de problematiek. Ten aanzien van de scope zijn er nog veel onzekerheden, zoals inpassing in de omgeving, technische uitvoering, vergunningenstrategie, kosten en planning (zie paragraaf onzekerheden voor een globaal overzicht). Bovendien is in het proces tot nu toe zeer beperkt aan participatie gedaan en is de besluitvorming niet expliciet geweest.

MIRT-verkenning

Gebruikelijk is dat in een MIRT-onderzoek wordt uitgezocht of er een probleem is, wat voor type probleem (verkeersveiligheid, doorstroming, leefbaarheid) er is en waar op het tracé dit speelt. De uitgevoerde onderzoeken kunnen gebruikt worden als basis voor de start van een verkenning. In de verkenning kan worden uitgezocht op welke wijze (voorkeursalternatief) binnen het beschikbare budget het beste de problemen aangepakt kunnen worden. Op basis van de huidige informatie is geen voorkeursalternatief met taakstellend budget te bepalen die voldoet aan de MIRT-spelregels en daarmee is er geen stabiele scope voor de

planuitwerking. Bovendien is er geen startbeslissing genomen en volwaardig participatietraject doorlopen.

Als de MIRT-spelregels worden gehanteerd, wordt breed verkend vanuit de opgave (meekoppelkansen; alle modaliteiten). Nut en noodzaak en de genoemde maatregelpakketten worden in de verkenning verder uitgewerkt. Alle mogelijke alternatieven en varianten worden verzameld waarna in twee stappen getrechterd wordt en tenslotte een voorkeursalternatief gekozen wordt. De op te leveren besluitstukken zijn in de spelregels duidelijk gedefinieerd. Om een verkenning te starten moet minimaal 75% van het verwachte benodigde budget voor de kernopgave (te bepalen uit de genoemde kostenindicaties in dit advies) in de begrotingen van I&W en partners gereserveerd zijn. Bij het vaststellen van het voorkeursalternatief wordt ook het taakstellend budget voor de planuitwerking bepaald.

Een verkenningsfase start met het opstellen van een startbeslissing door DGMO in afstemming met partners en RWS (regio en PVP). In de Startbeslissing worden o.a. de doelen van het project, scope, de afwegingscriteria en beschikbare budget opgenomen. Het traject Wijthmen-Nijverdal is nu niet in het MIRT opgenomen. Het project zal dus eventueel hier nog in opgenomen moeten worden.

RWS adviseert om te starten met een MIRT-verkenning en daarna de planuitwerking op te pakken. Door te starten met een MIRT-verkenning wordt een zorgvuldig proces doorlopen waarin de scope duidelijker wordt gedefinieerd, de besluitvorming expliciet op vooraf afgesproken go-no go momenten plaatsvindt en is participatie transparant. Hierbij wordt van grof naar fijn gewerkt. Indien het project niet in het MIRT wordt opgenomen zal gestart moeten worden met een verkenningsfase waarin de scope nader gedefinieerd wordt en kan de planuitwerking pas starten na expliciete besluitvorming aan de hand van vooraf afgesproken besluitstukken.

Omgevingswet/MER

Gezien omvang van de scope en de aard van de maatregelen is te verwachten dat voor de vergunningverlening de Omgevingswet (die naar verwachting per 1-1-2022 van kracht is) toegepast zal moeten worden. Er is geen structuurvisie nodig en dus geen plan-MER. Het zou dus een vormvrije verkenning zijn. Wel is een m.e.r. beoordeling en/of project-MER nodig die gekoppeld is aan het Projectbesluit. Deze procedures sluiten qua zorgvuldigheid, expliciete besluitvorming en participatie aan bij een MIRT-verkenning. Deze procedures zullen doorlopen moeten worden tijdens de planuitwerkingsfase.

Onzekerheden

De huidige onderzoeken kennen nog vele onzekerheden die verder uitgezocht moeten worden in het vervolg voordat de scope voldoende stabiel is om een planuitwerking te starten. Dit zijn o.a. (o.a. RWS, 2019):

- De grote lijn van het tracé van de N35 tussen Wijthmen en Raalte-Oost is bekend. Zijn hier optimalisaties wenselijk of noodzakelijk?
- Een integraal onderzoek uit te voeren met verschillende alternatieven voor het tracé en objecten voor een goede onderbouwing van expliciete keuzen.
- Het tracé tussen Raalte-Oost en Nijverdal zal nog bepaald moet worden op basis van een integraal onderzoek met verschillende alternatieven voor het tracé en objecten zodat er goede onderbouwing is voor expliciete keuzen.

- De kruispunten bij Raalte-Oost hangt samen met het toekomstige tracé rondom Mariënheem. De inrichting van de maatregelen aan de oostkant van Raalte dienen hier op voor te sorteren. Dit raakvlak moet goed gedefinieerd worden in de scope of scopes.
- Inpassen kunstwerken in omgeving, risico van 1 kunstwerk aanleggen en later verlengen of 2e kunstwerk ernaast (bij aanleg 2x1 en latere verbreding naar 2x2)?
- Ongelijkvloerse kruisingen kunnen op 2 manieren uitgevoerd worden: de N35 over of onder de kruisende weg.
- Indien 2x1 wordt gekozen, kan dan er later een 2e kunstwerk naast gelegd worden?
- Kunnen de bestaande bruggen over het Overijssels Kanaal (twee keer) en in de rondweg Heino gebruikt worden?
- Wat is het optimale ruimtebeslag voor een (toekomstige) 2x2 stroomweg?
- Welke planhorizon moet worden gehanteerd?
- Het uitgangspunt is 100 km/uur. Kan dit ook overal veilig (met name als niet aangesloten wordt bij bestaande stroomweg)?
- Hoe wordt aangesloten op Knooppunt Raalte?
- Wat zijn de effecten op andere wegen?
- Zijn er meekoppel kansen vanuit de partners?
- Kosten. De huidige kosten zijn indicatief. Wat is een beter onderbouwde raming?
- Planning. Wat is een reële planning voor het gehele project?
- Participatie. Hoe wordt de omgeving betrokken?
- Vergunningenstrategie. Bijvoorbeeld: kunnen de aanpassingen aan de losse kruispunten in traject Raalte-Oost tot Nijverdal meegenomen worden in dezelfde besluiten als het samenhangend tracé Wijthmen-Raalte?

Overige aandachtspunten voor vervolg

- Wat is het toekomstperspectief voor de N35-traject die niet worden opgewaardeerd? Een mogelijk antwoord op deze vraag is het uitvoeren van een studie naar dit traject. De procedure hiervoor is nader te bepalen.
- MeerVeilig3-project N35 Wijthmen-Nijverdal. De Marsroute N35 heeft raakvlakken met dit verkeersveiligheidsproject dat RWS op dit moment voorbereidt. Afhankelijk van wat over de Marsroute zal worden besloten zullen de bestuurders bepalen welke gevolgen dat heeft voor het MV3-project. Leidend daarbij is de bestuursovereenkomst met een geprioriteerde maatregelenlijst.
- Grondverwerving (incl. opkopen van bedrijven).

Bronnen

- Arcadis, 2020. Verkeerskundig onderzoek N35 Wijthmen-Nijverdal. Eindrapportage 31152530.
- RWS, 2019. Dwarskijltoets geactualiseerde Marsroute N35. Toets van de problematiek, kosten en maakbaarheid inclusief kansen en risico's. Memo 20 mei 2019.
- Provincie Overijssel, 2009. Marsroute N35. Verkeerskundige préverkenning, ontwerp en kostenraming 2x2 stroomweg Zwolle-Almelo, DHV, juni 2009.
- Provincie Overijssel, 2018. Actualisatie Marsroute N35. Quick scan. Arcadis, 26 September 2018.
- RWS, 2020a. Toets N35 Marsroute (raming Arcadis). Memo 20 maart 2020
- RWS, 2020b. Advies RWS structurele verbetering Marsroute N35. Brief RWS BS aan DGMO Brief kenmerk RWS-2020/41621, 26 augustus 2020,
- RWS, 2020c. Uitwerking maatregelenpakketten. N35 Marsroute. Rapport, 13 november 2020

Bijlage. Tabel Beoordeling maatregelpakketten Marsroute N35

Pakket	Variant	Beschrijving		Doelbereik			Toekomstvast	Kostenindicatie (MC)	Samenvatting belangrijkste argumenten en risicoprofiel
				Doorstroming	Veiligheid	Leefbaarheid			
1 Wijthmen-Raalte + verbeteren 2 kruispunten	A 2x2	<ul style="list-style-type: none"> ■ Exclusief bajonet N348 bij Raalte • Te verbeteren kruispunten: N348/Ommervweg en Tunnelweg (niet ongelijkvloers, 2x1) • Lengte tracé: 10 van 26 km 	Doel-traject	+++	+++	4-	4++		10. 2. b. -Grote verbetering doorstroming en veiligheid op traject Wijthmen-Raalte (excl. bajonet N348) -Geen omleiding Mariënheem -Laag risicoprofiel tracé, techniek en juridisch -Toekomstvast -Veel draagvlak -Grote kans op bezwaar en beroep en onteigening bij 2 landgoederen
			Gehele traject	++	+	+	4-		
	B 2x1	<ul style="list-style-type: none"> • Idem als A. » Grondaankoop voor 2x2 • Kunstwerken 2x1, in de toekomst ex;ra kunstwerk naast kunstwerk aanleggen, c.q kunstwerk verlengen • Lengte tracé: 10 van 26 km 	Doel-traject	+	+4-	4-	4-		
			Gehele traject	4-	4-	0/+	0/ +		
2 Wijthmen-Raalte (incl. bajonet Raalte naar ongelijkvloers)	A 2x2	<ul style="list-style-type: none"> • Idem als pakket 1A • Nu inclusief bajonet Raalte (tracé tussen knooppunt Raalte tot en met kruispunt N348/Ommervweg) en Almelose straat (2 x 2) • Lengte tracé: 13 van 26 km 	Doel-traject	4-4-4-	4-4-4-	4-	+++		-Grote verbetering doorstroming en veiligheid traject Wijthmen-Raalte (incl bajonet N348) -Geen omleiding Mariënheem -Hoog risicoprofiel techniek en tracé (ivm kp N348/Ommervweg/Almelosestraat); laag risicoprofiel juridisch -Voorwaarde: onderzoek naar tracé omleiding Mariënheem en kruising spoor -Toekomstvast -Veel draagvlak -Grote kans op bezwaar en beroep en onteigening bij 2 landgoederen
			Gehele traject	++	++	4-	++		
	B 2x1	<ul style="list-style-type: none"> • Idem als pakket 2A • Grondaankoop voor 2 x 2 • Kunstwerken 2 x 1, in de toekomst extra kunstwerk naast kunstwerk aanleggen, c.q kunstwerk verlengen • Lengte tracé: 13 van 26 km 	Doel-traject	4-	++	4-	+		
			Gehele traject	+	+	0/+	0/+		

Pakket	Variant	Beschrijving		Doelbereik			Toekomstvast	Kostenindicatie (MC)	Samenvatting belangrijkste argumenten en risicoprofiel
				Doorstroming	Veiligheid	Leefbaarheid			
3 Bajonet N348 Raalte	2x2	<ul style="list-style-type: none"> • tracé tussen knooppunt Raalte tot en met kruispunt N348/Ommersweg en kruispunt Almeloze straat (ongelijkvloers) 2 x 2 • Lengte tracé: 2 van 26 km 	doeltraject	+++	++	+	++		10.2.b. -Grote verbetering doorstroming en veiligheid traject bajonet N348 bij Raalte -Geen omleiding Mariënheem -Geïsoleerd traject -Geen verbetering traject Wijkmen-Raalte waar grootste doorstromingsproblemen zijn. -Hoog risicoprofiel tracé en techniek (ivm kruispunten N348/Ommersweg/Almeloestraat) -Voorwaarde: studie tracé omleiding Mariënheem/kruising spoor -Toekomstvast -Beperkt draagvlak
			Gehele traject	0/+	0/+	0/+	0/+		
4. Omleiding Mariënheem + verbeteren 2 kruispunten	2x2	<ul style="list-style-type: none"> • tracé tussen kruispunt Almeloze straat en kruising spoor ten oosten van Mariënheem 2 x 2 • te verbeteren kruispunten zijn: Ommerswegen Tunnelweg (niet-ongelijkvloers) • Lengte tracé: 4 van 26 km 	Doeltraject	+	++/-+	+++	+++		
			Gehele traject	0/+	+	+	+		
5. Wijkmen- Nijverdal Duurzaam veilig	2x1	<ul style="list-style-type: none"> • alles 2x1 • inclusief omleiding Mariënheem • alles ongelijkvloers • Lengte tracé: 26 km 	Gehele traject	4-	+	++	++		-Beperkte verbetering doorstroming en veiligheid traject Wijkmen-Nijverdal. -Grote verbetering leefbaarheid en veiligheid Mariënheem -Hoog risicoprofiel tracé (nieuwe tracé ten oosten van Raalte) en techniek (i.v.m. kruisingen kanaal/spoor en kruispunten N348/Ommersweg/Almeloestraat) en juridisch (N2000-gebied) -Niet toekomstvast -Beperkt draagvlak -Grote kans op bezwaar en beroep en onteigening bij landgoederen

Pakket	Variant	Beschrijving		Doelbereik			Toekomstvast	Kostenindicatie (MC)	Samenvatting belangrijkste argumenten en risicoprofiel
				Doorstroming	Veiligheid	Leefbaarheid			
6. Geprioriteer de kruispunten		betreft de volgende kruisingen ongelijkvloers: <ul style="list-style-type: none"> Koelmanstraat Dalfserweg Raalte dwarsweg N348 Ommerweg/Almelos e straat Tunnelweg Lengte tracé: n.v.t.	Gehele traject	0/+	—	0/+	0/+		10.2.b. <ul style="list-style-type: none"> -Marginale verbetering doorstroming Wijthmen-Nijverdal -Verslechtering veiligheid traject Wijthmen-Nijverdal. -Geen verbetering leefbaarheid Mariënheem -Hoog risicoprofiel tracé (omleiding Mariënheem), techniek (ivm kp N348/Ommerweg) en juridisch (Bestemmingsplannen) -Voorwaarde: onderzoek tracé kruising kanaal/kruising spoor/omleiding Mariënheem/Mariënheem-Nijverdal -Extra kosten voor aansluiting kp N348/Ommerweg op bestaande weg -Zeer beperkt toekomstvast -Laag draagvlak
7. Marsroute (referentie)	2x2	<ul style="list-style-type: none"> alles 2x2 Inclusief omleiding Mariënheem alles ongelijkvloers Lengte tracé: 26 km 	Gehele traject						Dit alternatief is geen onderdeel van het voorliggende onderzoek en daarom niet beoordeeld.

^a Toelichting tabel

- Kosten zijn indicatief en niet getoetst en hebben een bandbreedte van -20% tot + 30%.
- Toekomstvast: de mate waarin een duurzame oplossing voor alle knelpunten is gekozen en waarin in een eventuele toekomstige verbreding naar 2x2 mogelijk is
- In het risicoprofiel zijn de volgende aspecten (inclusief toelichting) meegenomen:
 - o planologie (keuze tracé): de mate waarin een tracé vastligt
 - o techniek: de mate van complexiteit van de (met elkaar in verband staande) kunstwerken
 - o juridisch: de mate van complexiteit van de juridische procedures (bijv, wel of geen bestemmingsplanprocedure; wel of geen doorsnijding N2000-gebied)
 - o vastgoed: de omvang van de vastgoedopgave
 - o draagvlak: het draagvlak bij bewoners en gemeenten
 - o bezwaar en beroep: de mate waarin te verwachten is dat 2 landgoederen bezwaar en beroep gaan aan aantekenen

[TRIM Context Reference]

Client=317c636d-844c-4b88-834f-a093a2c18d02

ClientName=Ministerie van Infrastructuur en Milieu

DB=01

DBName=01 Productie

Type=6

TypeName=Record

Items=1

URL=https://RM-Web.frd.shsdir.nl/HPRMWebClient?q=uri:15214379&s=&f=&t=record&lang=ln_dutch&mbd=false

[Item]

URI=15214379

Details=RWS-2020/58014

Extra-Bijlage 1 - N35 Marsroute RWS advies maatregelenpakketten DEFINITIEF

URL=https://RM-Web.frd.shsdir.nl/HPRMWebClient?uri=15214379&t=record&lang=ln_dutch&mbd=false

Security=-, lenM, DMS

0022



Rijkswaterstaat
Ministerie van *infrastructuur en Waterstaat*

Retouradres: Rijkswaterstaat | Postbus 20906 | 2500 EX Den Haag

RWS BEDRIJFSVERTROUWELIJK - PERSOONSVERTROUWELIJK

Directeur-Generaal Mobiliteit

Dhr. [REDACTED]

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20906
2500 EX Den Haag
T
F
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

Datum 13 januari 2021
Onderwerp N35 Marsroute, RWS-advies over maatregelenpakketten
t.b.v. BO MIRT 2021

Ons kenmerk
RWS-2020/58013

Bijlage(n)
Memo N35 Marsroute, RWS-
advies over
maatregelenpakketten t.b.v.
BO MIRT 2021

Geachte [REDACTED]

De minister heeft op 27 oktober 2020 gesproken met gedeputeerde Boerman van de provincie Overijssel. Naar aanleiding van dit gesprek heeft RWS-ON op 29 oktober van DGMO [REDACTED] de vraag gekregen om nader onderzoek te doen (met name gebaseerd op expert judgement) naar haalbare opties om de meest urgente (verkeersveiligheids-) knelpunten op de N35 te kunnen aanpakken. Dit om besluitvorming over de N35 Marsroute mogelijk te maken op het BO MIRT van 26 november.

Rapportage Uitwerking
maatregelenpakketten. N35
Marsroute

Op basis van dit nadere onderzoek en de onderzoeken die in het verleden zijn gedaan, concludeert RWS dat de knelpunten op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal divers zijn (veiligheid, leefbaarheid en doorstroming) en verspreid over het hele tracé. Er zijn zes mogelijke opties, waarvan de voor- en nadelen in beeld zijn gebracht en een grove inschatting van de kosten is gemaakt. Deze kosteninschatting ind. bandbreedte kennen nog een grote onzekerheid. Het is aan u om op basis van deze mogelijke opties een beleidsafweging te maken.

Het onderzoek is voor het BO MIRT al ambtelijk gedeeld en afgestemd met uw medewerker [REDACTED] en de provincie Overijssel. Besluitvorming heeft inmiddels in het BO MIRT plaatsgevonden. De stukken waren echter nog niet formeel aangeboden (zie bijlage 1 en 2). Dat gebeurt nu middels deze brief.

Met vriendelijke groet,

de plv. directeur-generaal Rijkswaterstaat,



To: [redacted] - DGMo[redacted]@minienw.nl]

From: [redacted] - DGMo

Sent: Wed 5/19/2021 12:49:04 PM

Subject: FW: Brief PS inz. Toezeggingen Statenvoorstel cofinanciering N35 MIRT afspraak Wijthmen - Raalte. Mariënheem en kruispunten

Received: Wed 5/19/2021 12:49:13 PM

[PS brief.pdf](#)

[Bijlage 1.pdf](#)

[Bijlage2.pdf](#)

Kan je hier naar kijken?

Van: [redacted] (1)

Verzonden: woensdag 19 mei 2021 11:49

Aan: [redacted] nDGMo

CC: [redacted]

Onderwerp: Brief PSinz. Toezeggingen Statenvoorstel cofinanciering N35 MIRT afspraak Wijthmen - Raalte, Mariënheem en kruispunten

Geachte [redacted] L

Op verzoek van [redacted] sturen wij u de brief aan PS over de N35 toe.

Met vriendelijke groet.



Provincie Overijssel

Luttenbergstraat 2
 Postbus 10078
 8000 GB Zwolle
 Telefoon 038 499 88 99
 Fax 088 118 86 71
 overijssel.nl
 postbus@overijssel.nl

Provinciale Staten van Overijssel

KvK 51048329
 IBAN NL45 RABO0397 3411 21

Inlichtingen bij

Dhr. B. Edelenbos
 Telefoon 038 499 82 34
 B.Edelenbos@overijssel.nl

Datum

18.05.2021

Kenmerk

2021/0113279

Onderwerp: Toezeggingen Statenvoorstel cofinanciering N35 MIRT afspraak Wijthmen - Raalte, Mariënheem en kruispunten

Toezenning aan Provinciale Staten met oogmerk:

☒ ter informatie

☐ anders, en wel:

Bijlagen

- I. Figuren proces en globaal tijdspad
- II. Kaartmateriaal N35 (bijgevoegd)

Geachte leden van Provinciale Staten,

Bij de behandeling van het Statenvoorstel cofinanciering N35 MIRT afspraak Wijthmen - Raalte, Mariënheem en kruispunten (2020/1105572) hebben wij u een aantal toezeggingen gedaan. In deze brief informeren wij u over deze punten. De toezeggingen gingen over:

- informeren over de planning, het proces in relatie tot de omgevingswet en kaartmateriaal met daarop de maatregelen naar PS te sturen;
- de MIRT-verkenning toe te sturen zodra deze is afgerond;
- het opnemen het bedrag van €120 miljoen in de bestuursovereenkomst als maximale grens en nooit meer dan 50% cofinanciering.

Vanwege de relatie met Meer Veilig 3 en het overleg met partijen daarover is het niet gelukt u in april te informeren. Verder op in deze brief komen wij daar op terug.

Planning en proces

Om tot uitvoering van de Marsroute N35 te komen, werken rijk, provincie en gemeenten de afspraken uit die gemaakt zijn in het afgelopen MIRT van 26 november. Dit gebeurt volgens de MIRT-systematiek. Stap één daarin is een Verkenning met daaraan voorafgaand een Startbeslissing. In de Startbeslissing formuleren we de opgave(n) en het doel van de Verkenning, de aanpak die we volgen. Verder een beschrijving van de wijze waarop rekening wordt gehouden met onzekerheden en hoe wordt ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen en inzichten.

Datum verzending

De Startbeslissing wordt ondertekend door de Minister. Na de startbeslissing volgt de Verkenningfase die leidt tot een voorkeursbeslissing met een voorkeursalternatief. Dan werken we dat uit in tot een Projectbesluit (in het kader van de Omgevingswet) via een planstudie. Daarna volgt de realisatie. In figuur 1 in bijlage I bij deze brief is deze aanpak weergegeven. De verschillende onderdelen, de startbeslissing, voorkeursbeslissing en projectbesluit zullen we aan u toesturen.

Omgevingswet

U heeft gevraagd nader in te gaan op het planologisch kader. De verwachting is nog steeds dat de Omgevingswet per 1 januari 2022 ingevoerd wordt. Dit project zal daarom onder het regime van deze wet vallen in plaats van de Tracéwet. Dit leidt overigens niet tot grote veranderingen. Het rijk neemt ook onder de Omgevingswet de besluiten over de weg, omdat de N35 een rijksweg is. Provincie, gemeenten, en partijen als waterschappen en ProRail doen mee in dit proces, waarbij het rijk als wegbeheerder het voortouw heeft. Belangrijk is dat de wet nog meer nadruk legt op participatie met de omgeving (inwoners, bedrijven en andere partijen). Dat wordt door de gezamenlijke projectgroep opgepakt en meegenomen in de aanpak verwoord in de Startbeslissing.

Kaartmateriaal

In bijlage II hebben wij kaartmateriaal over het project bijgevoegd. Ook zullen wij fysiek bij de griffie een kaart op A1 formaat beschikbaar maken. Op de kaart zijn de maatregelen weergegeven zoals die passen bij de afspraken vanuit het MIRT. Tegelijkertijd is niet met zekerheid te zeggen dat deze maatregelen één op één uitgevoerd worden. Rijk, provincie en gemeenten onderzoeken in de verkenning wat de beste maatregelen zijn en ook inwoners en andere betrokken partijen kunnen hun input leveren voor de uitwerking.

MIRT verkenning

Concreet verwachten wij tot een startbeslissing te komen net na de zomer van 2021. De verkenning start dan najaar 2021 en loopt naar verwachting tot de zomer van 2023. U heeft gevraagd de verkenning toe te sturen. Deze is in 2023 klaar. We zullen u daarom regelmatig tussentijds informeren en onder meer de startbeslissing toesturen. In figuur 2 (bijlage I) is het totale tijdspad weergegeven. Van startbeslissing tot openstelling van de nieuwe weg gaan we uit van 10 jaar. De realisatie van het N35-traject Zwolle - Wijthmen was een project met een relatief snelle doorlooptijd en was in 8 jaar gerealiseerd.

Bestuursovereenkomst

Bij de oplevering van de Startbeslissing leggen wij ook de afspraken met het rijk definitief vast in een bestuursovereenkomst. Daarin nemen we de toezegging aan u op dat het bedrag van €120 miljoen de maximale grens is en dat we als provincie nooit meer dan 50% cofinanciering bijdragen. We zullen u de startbeslissing en deze afspraken doen toekomen als deze na de zomer gereed zijn.

Meer Veilig 3 en de motie Van Moorsel c.s.

U heeft in uw vergadering van 7 december 2020 de motie van Moorsel aangenomen. Daarin roept u ons op om:

- "Bij de behandeling van de perspectiefnota in 2021 met een voorstel te komen voor de realisatie van een ongelijkvloerse fietspassage onder of over de N35 ter hoogte van Haarle;
- De dekking hiervan waar mogelijk te zoeken binnen de Rijks en provinciale middelen die beschikbaar zijn voor de N35, zoals de middelen die nu nog beschikbaar zijn voor het verbeteren van de verkeersveiligheid voor het traject Wijthmen - Nijverdal".

We hebben u niet eerder kunnen informeren over de voortgang omdat het overleg met partijen meer tijd vroeg. Er is ambtelijk en bestuurlijk in meerdere overleggen geprobeerd op een lijn te komen met alle partijen, in gesprek te blijven over een oplossing waar alle betrokken partijen zich in kunnen vinden, te luisteren naar lokale partijen en uit te leggen wat mogelijk is en wat niet.

Zoals bij de motie Van Moorsel c.s. ook aangegeven is de provincie geen wegbeheerder en vormen wij samen met Rijkswaterstaat en gemeenten de Bestuurlijke Begeleidingsgroep (BBG) van het verkeersveiligheidsproject 'Meer Veilig 3'. Vanwege de MIRT afspraken doet de BBG een hernieuwd

voorstel aan het ministerie omtrent de geprioriteerde verkeersveiligheidsmaatregelen. Het ministerie besluit uiteindelijk.

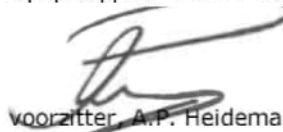
Op 8 april heeft de BBG het volgende besluit genomen dat wordt voorgelegd aan het ministerie:

- Doorgaan met de realisatie van de twee bajonetkruispunten bij Heino (Heino-Raalte en Heino-Noord) en het in het kader van Meer Veilig 3 (MV3) achterwege laten van de aanleg van twee bajonetkruispunten bij Mariënheem;
- In aanvulling hierop wordt geadviseerd samen met Plaatselijk Belang Mariënheem een nader onderzoek te doen naar de mogelijkheden om de verkeersveiligheid bij Mariënheem op de korte termijn wel te verbeteren met kleinschalige, tijdelijke maatregelen. Hierbij moet gedacht worden aan maatregelen zoals de aanleg van een fietspad aan de noordzijde van de N35, het aanpakken van de aansluiting Schoonhetenseweg in Mariënheem-West, een tijdelijke VRI in het centrum van Mariënheem of het veiliger maken van de aansluiting Keizerveldsweg in Mariënheem-Oost. De vrijkomende middelen door het niet realiseren van de kruispunten bij Mariënheem worden voor een deel Ingezet voor de bekostiging van deze kleinschalige maatregelen.
- Het door het niet uitvoeren van maatregelen uit het veiligheidspakket vrijvallende budget blijft beschikbaar voor het project. Daarnaast zijn er nog budgetten uit MV4 en N35 Zwolle-Wijthmen die mogelijk ook beschikbaar zijn voor het project. De BBG blijft haar advies aan DGMo van 25 november 2020 om als uitgangspunt voor de besteding van het vrijvallende en nog beschikbare budget de afgefallen maatregelen uit de lijst met geprioriteerde maatregelen uit de BOK N35WN te hanteren.

Concreet adviseert de BBG om in ieder geval de uitvoering van maatregel 22 (Stationsweg Haarle) te onderzoeken op uitvoerbaarheid, kosteneffectiviteit en financiering. Bij dit onderzoek wordt het plan van de provincie Overijssel en de gemeente Hellendoorn en andere nog te inventariseren maatregelen in beschouwing genomen. De BBG neemt uiterlijk vóór de zomervakantie 2021 een volgend besluit over de verdere aanpak op basis van het uitgevoerde onderzoek en voor Mariënheem en Haarle.

Dat wordt nu verder opgepakt. Daarmee is er een basis binnen de middelen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid voor het traject Wijthmen - Nijverdal, conform de wens van de motie. Nu de definitieve oplossing er aan komt, zijn een deel van de tijdelijke maatregelen overbodig blijkt uit het onderzoek van Rijkswaterstaat. Wij steunen die conclusie. Wij zullen u nader informeren over de voortgang en de uitvoering van maatregelen bij Mariënheem en de Stationsweg.

Gepriitpprie Staten van Overijssel,



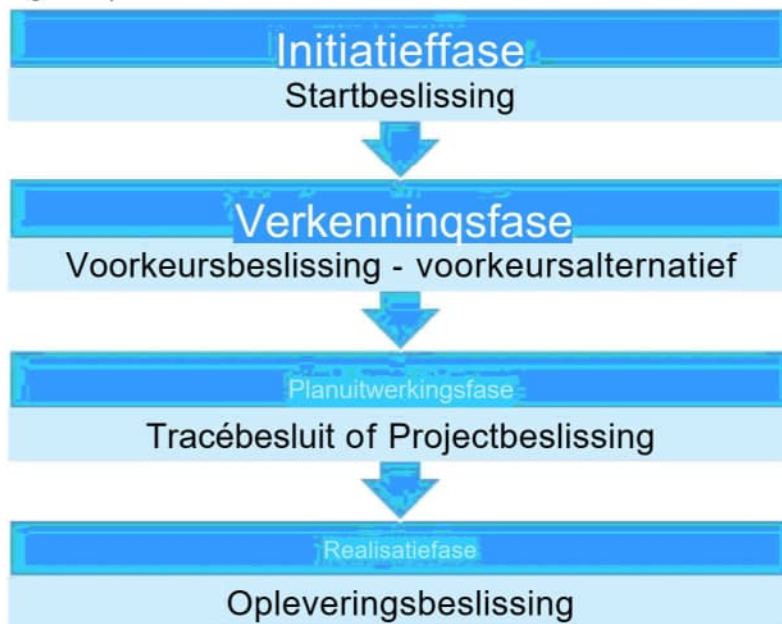
voorzitter, A.P. Heidema



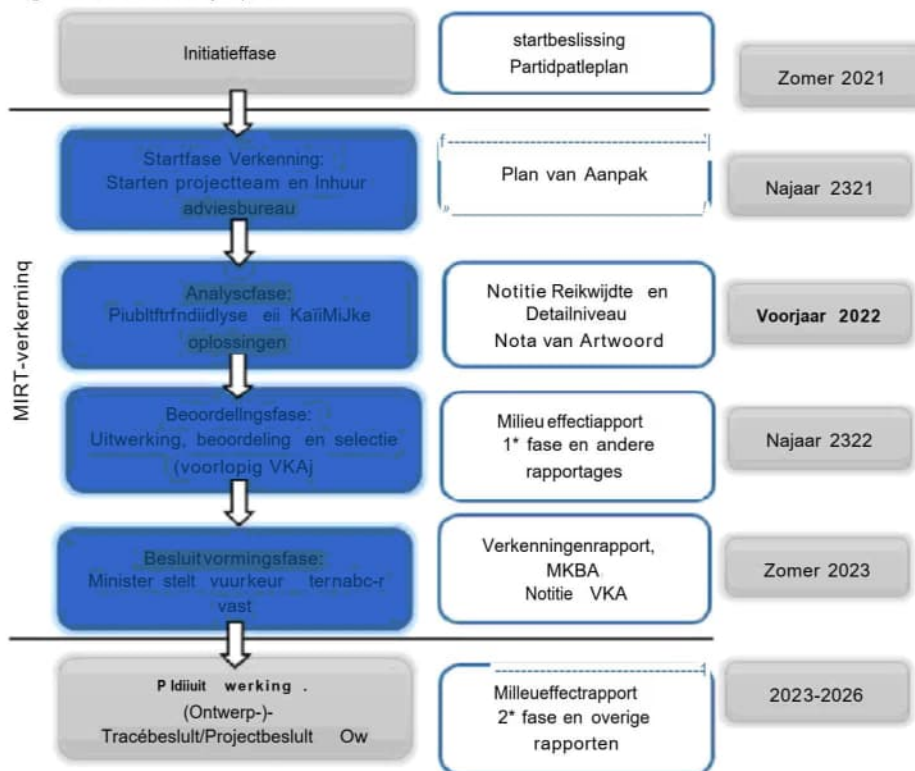
secretaris, N. Versteeg

**PS Brief N35 Bijlage 1 PS Toezeggingen Statenvoorstel cofinanciering N35 MIRT afspraak
Wijthmen - Raalte, Mariënheem en kruispunten**

Figuur 1 proces



Figuur 2 Globaal tijdsplan



Datum verzending

