

N35 Wijthmen-Nijverdal: Waarom dit project?

Aanleiding project: MIRT-onderzoek in 2012

Op verzoek van de Tweede Kamer heeft de Minister in december 2011 toegezegd samen met de Regio een MIRT-onderzoek ([Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport](#)) te doen om de problemen op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal in kaart te brengen en met de Regio over potentiële financiering te spreken. Het MIRT onderzoek is in het voorjaar van 2012 gestart als gezamenlijk project van Rijk (ministerie IenM en Rijkswaterstaat) en Regio (provincie Overijssel, Regio Twente en de gemeenten Raalte, Hellendoorn en Dalfsen).

Het [MIRT-onderzoek](#) had betrekking op de huidige N35 (als gebiedsontsluitingsweg) in relatie tot de autonome ontwikkelingen die naar verwachting plaats zullen vinden. In het onderzoek zijn geen (knelpunt)analyses uitgevoerd naar aanleiding van de regionale ambitie zoals verwoord in de Marsroute (N35 als 2x2 stroomweg met gescheiden rijbanen en ongelijkvloerse kruisingen en een snelheid van 100 km/uur). Het MIRT-onderzoek gaat specifiek in op de knelpunten die bestaan ten aanzien van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid (inclusief barrièrewerking) op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal in de huidige situatie, de middellange termijn (2020) en de lange termijn (2030).

Voor het Rijk ligt de nadruk op het wegnemen van knelpunten op het tracé. Het rijksbeleid is gebaseerd op de streefwaarden en normen die in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn opgenomen voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Conclusies MIRT analyse

In de huidige situatie en in de toekomst is er op basis van het rijksbeleid geen probleem met de **bereikbaarheid**. In de beleving van de weggebruikers kan dat op lokaal niveau anders ervaren worden.

Uit de scenarioberekeningen komt naar voren dat de intensiteit van het verkeer op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal tussen 2012 en 2030 naar verwachting met 30 tot 60 procent zal toenemen. Deze groei is voor een belangrijk deel het gevolg van de verbeterde doorstroming op andere delen van de N35. Daarnaast speelt ook de verwachte regionale groei van economische activiteiten en mobiliteit een rol. De verwachte groei van het verkeer heeft invloed op zowel de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Voor de bereikbaarheid geldt dat ondanks deze groei de reistijden op het tracé slechts beperkt zullen toenemen. Met de verwachte toename van de reistijd in de spits is er op basis van het rijksbeleid geen sprake van een knelpunt.

Voor **verkeersveiligheid** zijn er belangrijke knelpunten. Voor deze knelpunten geldt dat met de verwachte groei van het verkeer de ernst hiervan verder zal toenemen. Op alle deeltracés tussen Heino en Nijverdal is op dit moment de kans op ernstige ongevallen in vergelijking met vergelijkbare rijkswegen hoger dan het gemiddelde in Nederland en het gemiddelde in de regio.

Daarnaast bevinden zich op het tracé vier locaties die op basis van de Eurorap methode een onvoldoende score (2 sterren) hebben gekregen voor het wegontwerp en niet voldoen aan de rijksdoelstelling van 3 sterren in 2020. Het gaat om de volgende locaties:

1. hm 10.9 / 11.3 (Wijthmen – Heino): Drie opeenvolgende erfontsluitingen
2. hm 18.2 (Heino – Raalte): Diverse oversteken Knapenveldseweg
3. hm 25.7 (Mariënheem – Nijverdal) Oversteek Keizerveldseweg
4. hm 31.6 (Mariënheem – Nijverdal) Oversteek Goudzoekerspad/erfontsluiting Rendac

Ook op het traject Raalte – Mariënheem zijn er diverse erfaansluitingen die niet voldoen aan de gestelde veiligheidseisen. Ook deze worden als knelpunt opgenomen.

Meer in brede zin voldoet het wegontwerp niet aan de meest actuele adviezen over een veilig wegontwerp voor een gebiedsontsluitingsweg in Duurzaam Veilig1. De aanwezigheid van erfaansluitingen, landbouwverkeer op de rijbaan, bomen op korte afstand van de weg en een makkelijk overrijdbare rijrichtingscheiding zijn hierbij de belangrijkste tekortkomingen. Een laatste aandachtspunt is de oversteekbaarheid. Op plaatsen waar een gelijkvloerse oversteek is zonder aanvullende voorzieningen (zoals een middenberm of verkeerslichten), is het erg moeilijk om tijdens de spits de weg over te steken.

De MIRT knelpuntenanalyse constateert in algemene zin een aantal in het oog springende afwijkingen die in strijd is met de algemene ontwerpprincipes van een gebiedsontsluitingsweg.

Voor de **leefbaarheid** geldt dat met name de barrièrewerking een aandachtspunt is in de kernen Raalte en Mariënheem. De N35 doorsnijdt beide kernen. Dit zorgt voor beperkte mogelijkheden om van de ene naar de andere kant van de N35 te komen. Barrièrewerking is zodoende verbonden met oversteekbaarheid.

De problemen met geluidsoverlast zijn, behoudens die in Mariënheem, beperkt. Een aantal woningen heeft op dit moment een te hoog geluidsniveau en maakt onderdeel uit van een saneringsprogramma waarmee voor uiterlijk in 2020 verbeteringen worden uitgevoerd. Vanaf dat moment zijn er voor geluid geen normoverschrijdingen. De luchtkwaliteit voldoet aan de norm. Voor landschap en cultuurhistorie geldt dat de groei van het verkeer niet tot aantoonbare knelpunten zal leiden en dit geldt ook voor het criterium natuur.

In onderstaande tabel staan de conclusies uit de MIRT knelpuntenanalyse schematisch weergegeven:

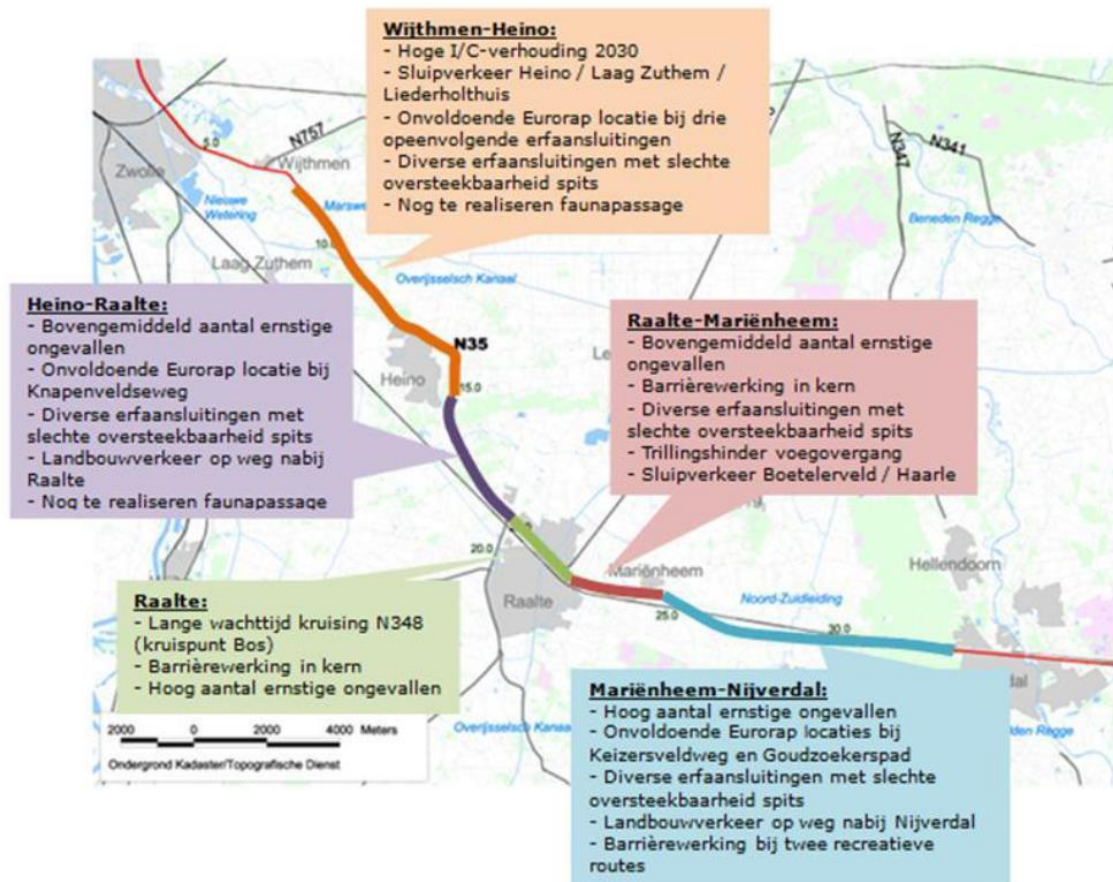
Legenda		Onderwerp	Deelaspect	Knelpunt?			Toelichting
Kleur	Categorie			'12	'20	'30	
Red	Knelpunt Norm of streefwaarde overschreden	Bereikbaarheid	Reistijd				Het autoverkeer op de N35 neemt tot 2030 verder toe, maar er worden geen streefwaarden voor bereikbaarheid overschreden
			I-C/verhouding				
			Voertuig-verliesuren				
			Sluipverkeer				
Yellow	Aandachtspunt Geen norm of streefwaarde overschreden	Verkeers-veiligheid	Ernstige ongevallen				Er zijn belangrijke aandachtspunten voor de verkeersveiligheid op de N35, deze nemen tot 2030 toe in omvang.
			Duurzaam Veilig				
			Eurorap				
			Oversteekbaarheid				
Green	Geen probleem Geen knelpunt of aandachtspunt	Leefbaarheid	Barrièrewerking				De N35 leidt op een aantal plaatsen tot barrièrewerking, voor de knelpunten voor geluid, lucht en natuur volstaat het huidig beleid, mits voor het onderdeel geluid de geplande saneringen worden uitgevoerd.
			Geluid*				
			Lucht				
			Landschap en cultuur				
			Natuur				

Tabel s1: conclusies knelpuntenanalyse N35

Naast de algemene conclusies per deelaspect is het ook relevant om de ruimtelijke samenhang tussen de verschillende problemen weer te geven. Op de figuur op de volgende pagina wordt inzichtelijk gemaakt welke problemen zich voordoen op de vijf verschillende tracés tussen Wijthmen en Nijverdal.

Algemeen kan worden geconcludeerd dat de aard van de problemen voor de deeltrajecten verschilt. Op het gedeelte tussen Wijthmen en Heino bestaat vooral een toekomstig aandachtspunt voor bereikbaarheid. Op het resterende tracé zijn juist aandachtspunten rondom verkeersveiligheid en barrièrewerking.

Aandachtspunten zoals oversteekbaarheid en de inrichting van de weg conform Eurorap en Duurzaam Veilig spelen op verschillende delen van het tracé. Onderstaande afbeelding vat de belangrijkste constatering samen.



Afbeelding 1: Ruimtelijke samenhang tussen knel- en aandachtspunten

Van MIRT onderzoek naar Bestuursovereenkomst (2013-2014)

Op basis van het MIRT-onderzoek hebben Rijk en regio besloten om een project op te starten om de belangrijkste knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid aan te pakken. Het Rijk heeft hiervoor 5 miljoen euro ter beschikking gesteld (motie Elias/Kuiken aangenomen in 2013). Daarnaast heeft de Provincie Overijssel 10 miljoen euro beschikbaar gemaakt, mede om de bereikbaarheid en leefbaarheid te bevorderen.

Reikwijdte project

De reikwijdte van het project richt zich op de huidige N35 met de functie van gebiedsontsluitingsweg en de autonome ontwikkelingen die naar verwachting plaats zullen vinden. In het MIRT-onderzoek zijn geen (knelpunt)analyses uitgevoerd naar aanleiding van de regionale ambitie zoals verwoord in de Marsroute (N35 als stroomweg). Wel is getoetst of de voorgestelde verkeersveiligheidsmaatregelen, de mogelijk toekomstige uitbouw van de N35 tot 2x2 stroomweg niet in de weg staan. Hierbij wordt ook gelet op de levensduur van de maatregel. Daarnaast wordt rekening gehouden met de resultaten van de studie landschappelijke inpassing N35, met eventuele faunapassages en de vervanging van verkeersregelinstanties.

Samenhang met andere projecten op de N35

Het is van belang dat de uit te voeren maatregelen goed aansluiten bij de in uitvoering zijnde of gerealiseerde plannen, zoals de verbreding van de N35 tussen Zwolle en Wijthmen en het Salland-Twente tunnel in Nijverdal. De voorstellen uit het uitvoeringsprogramma worden hierop getoetst.

Tot slot is het van belang dat de te nemen maatregelen, mede gelet op de levensduur hiervan, niet de verdere ontwikkeling in het kader van de Marsroute in de weg staan (uitbouw van de N35 naar een 2x2-baans stroomweg met ongelijkvloerse kruisingen en een snelheid van 100 km/u).

Prioritering knelpunten

Per knelpunt zijn oplossingsrichtingen uitgewerkt in zogenaamde praatplaatjes. De oplossingsrichtingen zijn op meerdere criteria (waaronder kosten en effecten op verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid) beoordeeld. Deze beoordeling heeft geleid tot een prioriteitenlijst van de maatregelen.

Op basis van deze prioriteitenlijst hebben bestuurders op 27 oktober 2014 de [Bestuursovereenkomst N35 Wijthmen-Nijverdal](#) met een programma van maatregelen inclusief financiering vastgesteld.

Van praatplaat naar schetstekening (2016)

Na ondertekening van de bestuursovereenkomst heeft het project een aanloopperiode nodig gehad om op te starten. In mei 2016 zijn twee informatiemarkten georganiseerd voor mensen uit de omgeving met informatie over het project, een toelichting op de maatregelen uit de bestuursovereenkomst en de aankondiging van de meepraatbijeenkomsten. Mensen konden zich op deze avond aanmelden voor deze meepraatbijeenkomsten en de nieuwsbrief.

In juni/juli/september 2016 zijn 5 meepraatbijeenkomsten georganiseerd met een toelichting op de praatplaten van de maatregelen uit de bestuursovereenkomst. De doelen van de bijeenkomsten waren het inventariseren van de reacties van de maatregelen op de praatplaatjes, het in beeld brengen van de beleving en de ervaringen met de verkeersveiligheid op de N35 en inventariseren van de ideeën voor alternatieve maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Belanghebbenden hebben hier veel input gegeven. Deze input is verder uitgewerkt en vervolgens beoordeeld op de criteria: draagvlak, kosten en effectiviteit van de oplossing. Op basis daarvan zijn de maatregelen aangepast, of zelfs helemaal vervangen voor nieuwe maatregelen. In december 2016 hebben bestuurders besloten om voor elk knelpunt één maatregel verder uit te werken. Een overzicht van de maatregelen, inclusief de prioritering, vindt u [hier](#).

Er zijn vervolgens schetstekeningen van de maatregelen gemaakt en deze zijn in het voorjaar (maart) van 2017 met het bestuurlijk besluit van 2016 toegelicht in bijeenkomsten voor belanghebbenden per deeltraject.

Van schetstekening naar voorlopig ontwerp (2017)

De schetstekeningen van de maatregelen zijn in het najaar van 2017 door een ingenieursbureau uitgewerkt tot voorlopige ontwerpen. Dit is een verdere uitwerking van de maatregelen met een hoger detailniveau op basis waarvan de kosten nauwkeuriger bepaald kunnen worden. De eerste versie van deze voorlopige ontwerpen is weer met belanghebbenden per deeltraject in september en oktober 2017 besproken, waarna ze –zo mogelijk- verder zijn verfijnd. De aangepaste voorlopige ontwerpen worden in november toegelicht aan de omgeving voordat ze in december 2017 ter besluitvorming aan de bestuurders worden voorgelegd. Een toelichting op de voorlopige ontwerpen staat op de deeltrajectpagina's van deze [website](#).