

Deel A: Wat is er sinds december 2017 gebeurd

In december 2017 heeft de bestuurlijke begeleidingsgroep (BBG) van het verkeersveiligheidsproject N35 Wijthmen-Nijverdal besloten om:

- Voor de volgende maatregelen het bestemmingsplantraject op te starten:
 - Heino noord: Aansluitingen van wegen en percelen afkoppelen van de N35 en via een nieuwe parallelweg naar een nieuwe bajonetaansluiting leiden.
 - Heino-Raalte: Aansluitingen van wegen en percelen afkoppelen van de N35 en via een nieuwe parallelweg naar een nieuwe bajonetaansluiting leiden.
 - Mariënheem west: Aansluiting-(en) Schoonhetenseweg en percelen van de N35 en via een nieuwe parallelweg naar een nieuwe bajonetaansluiting leiden.
- Voor de volgende maatregelen de voorstellen van Plaatselijk Belang (PB) Mariënheem en Haarle uit te werken tot voorlopig ontwerp in plaats van de reeds uitgewerkte oplossingen :
 - Mariënheem oost: Aansluitingen van wegen (Keizersveldweg) en percelen afkoppelen van de N35 en via een nieuwe parallelweg naar een nieuwe bajonetkruising leiden.
 - Haarle Stationsweg (verkeerslichten in plaats van bajonet kruising)
 - Haarle Tunnelweg/Molenweg (bajonet kruising in plaats van handhaven bestaande kruising met verkeerslichten).

Tijdens de uitwerking van de maatregelen in Haarle is gebleken:

1. Dat de verkeerscijfers zo hoog zijn dat de door Plaatselijk Belang Haarle voorgestelde kruising met verkeerslichten bij de Stationsweg alleen met twee rechtdoorgaande opstelstroken op de N35 mogelijk is. Dit heeft veel meer (ongewenste) ruimtelijke impact en leidt tot hogere kosten.
2. Dat de kruising met bajonet bij de Tunnelweg/Molenweg t.o.v. de bestaande kruising met verkeerslichten minder veilig is voor met name overstekend fietsverkeer.

In opdracht van de BBG is het volgende uitgebreid onderzocht:

1. De gevolgen van de verkeerscijfers/tellingen voor de bajonet kruisingen op de deeltrajecten Heino noord, Heino-Raalte en Mariënheem west.
2. De mogelijkheden voor het eventueel aansluiten van bedrijventerrein Het Fiester op de bajonetkruising Mariënheem oost.
3. De gevolgen van de verkeerscijfers/tellingen voor de ontwerpen in Haarle.

De beknopte resultaten en adviezen zijn hieronder samengevat. De meer uitgebreide resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen als deel C.

Gevolgen verkeerscijfers voor de bajonetkruisingen Heino noord, Heino-Raalte en Mariënheem west

De verkeersveiligheid, het doel van het project, neemt in hoge mate toe ten opzichte van de bestaande aansluitingen. Dit komt doordat fietsers en lokaal verkeer in twee keer kunnen oversteken en links afslaand verkeer op de N35 een aparte opstelstrook heeft en niet meer op de doorgaande rijstrook stil staat.

De verkeerscijfers op de N35 worden dermate hoog dat er tijdens de spitsuren aanzienlijke wachtrijen op de zijwegen ontstaan. Doordat in twee fasen overgestoken kan worden, is de situatie bij een bajonetkruising beter dan in de bestaande situatie. Het verkeer op de N35 kan ten opzichte van de bestaande situatie beter doorstromen.

Mogelijkheden aansluiting Het Fiester

Het is mogelijk om Het Fiester aan te sluiten op de bajonetkruising Mariënheem oost. Dit kan ook op een later moment, na realisatie van de kruising. Door het aansluiten van het Fiester zullen de wachtrijen op de zijwegen groter worden. Dit betekent wel verlichting en minder wachtrijen in het centrum van Mariënheem. De gemeente Raalte voert nader onderzoek uit en besluit, in overleg met Rijkswaterstaat, of op basis hiervan of Het Fiester aangesloten wordt. Het project N35 WN zet de planvorming door en Het Fiester kan zo nodig later aansluiten in de planvorming.

Gevolgen verkeerscijfers voor de ontwerpen in Haarle

Stationsweg: Een oplossing met verkeerslichten vereist op de N35 per richting twee rechtdoorgaande opstelstroken om ook in 2030 nog te kunnen functioneren. Dit betekent veel extra ruimtebeslag zowel in de breedte als in de lengte (opbouw en afbouw extra rijstroken). Hiervoor moet óf aanwezige bebouwing worden gesloopt óf de kruising verschoven met eveneens veel ruimtelijke impact. Tevens zijn de kosten aanzienlijk hoger

dan de beoogde oplossing met enkele doorgaande rijstroken. Ook is een ongelijkvloerse kruising bekeken, maar de ruimtelijke impact hiervan is ook groot en de kosten zijn heel hoog.

Tunnelweg/Molenweg: De bestaande kruising met verkeerslichten is verkeersveiliger dan een nieuwe oplossing met bajonetkruising, vooral voor lokaal (fiets-)verkeer. Ook hier geldt dat voor de kruising met verkeerslichten extra opstelstroken nodig zijn om de kruising ook in 2030 het verkeer goed te laten afwikkelen.

Er zijn voor Haarle ook gecombineerde oplossingen bekeken, maar deze hebben ook hun nadelen. Door het bureau Goudappel is bij een second opinion ook een versoberde oplossing bekeken waarbij bij beide kruisingen een tak wordt afgesloten om de doorstroming te verbeteren. Daaruit is gebleken dat deze ruimtelijk niet de beoogde grote verbetering bracht en dat de her routing van verkeer (o.a. via de parallelwegen) een nadeel is. Er zijn ook weinig kostenvoordelen.