



MIRT Onderzoek N35 Wijthmen – Nijverdal

Probleemanalyse

Datum	22 november 2012
Status	Definitief

Colofon

	Bestuurskern DG Bereikbaarheid
	Plesmanweg 1-6 Den Haag
Contactpersoon	M.J.R. Dirkson <i>Projectmanager</i> T 070-4569029 M +31(0)6-15359122 marijke.dirkson@minienm.nl
Auteur	Infram BV Ir. E.A.M. van Os Ir. H. Graaff

	Colofon	2
	Samenvatting	4
1	Voorgeschiedenis en onderzoeksvragen	7
1.1	Voorgeschiedenis	7
1.2	Onderzoeksvraag	8
1.3	Leeswijzer	9
2	Onderzoeksopzet	10
2.1	Onderzoeksopzet en werkproces	10
2.2	Beoordelingskader	10
2.3	Uitgangspunten onderzoek	12
2.4	Gebruikte informatie, methoden en modellen	13
3	Tracé en omgeving	15
4	Knelpuntenanalyse	20
4.1	Bereikbaarheid	20
4.2	Verkeersveiligheid	25
4.3	Leefbaarheid	32
5	Conclusie	38
5.1	Verkeersveiligheid is aandachtspunt	38
5.2	Onderscheid in deeltracés	39
Bijlage A	Overzicht Kruispunten, erfaansluitingen en parallelwegen	41
Bijlage B	Amendement	42
Bijlage C	Verantwoording	43

Samenvatting

Aanleiding

De N35 vormt een belangrijke verbindingsroute tussen Zwolle en Twente.

Om de kwaliteit van de N35 te verbeteren, werken het Rijk en Regio¹ zowel bij de voorbereiding als de financiering nauw samen. De gekozen aanpak is gericht op het stapsgewijs verbeteren van delen van het tracé en bestaat uit zowel korte- als lange termijn maatregelen. Voor het Rijk ligt hierbij de nadruk op het wegnemen van knelpunten op het tracé. Deze fasering past bij de Marsroute uit 2009, waarin de regio haar visie op opwaardering van de N35 tot stroomweg heeft verwoord. De fasering past ook bij de afspraak tussen Rijk en regio om de N35 stapsgewijs per tracédeel te bezien.

De Tweede Kamer heeft in december 2009 bij amendement (zie bijlage) 5 miljoen euro toegekend voor het starten van een MIRT Verkenning voor dit traject, m.n. vanwege de verkeersveiligheid, met als uitgangspunt dat de regio voor tenminste 50 % cofinanciert. De minister heeft in december 2011 toegezegd samen met de regio een MIRT Onderzoek te doen voor Wijthmen – Nijverdal, om het precieze probleem in kaart te brengen en vervolgens met de regio over potentiële financiering te spreken.

Onderzoeksvraag en werkwijze

In het MIRT onderzoek N35 is een analyse uitgevoerd van de huidige N35 (gebiedsontsluitingsweg) en 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 2*2 stroomweg met gescheiden rijbanen en ongelijkvloerse kruisingen en een snelheid van 100 km/uur). In dit MIRT Onderzoek staat de volgende vraag centraal:

Wat zijn op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal de knelpunten op de korte en langere termijn, welke hebben prioriteit, welke mogelijke oplossingsrichtingen zijn daarvoor beschikbaar en wat is de rol van de verschillende betrokken partijen daarbij?

Het onderzoek is onderverdeeld in drie fasen: 1) probleemanalyse, 2) oplossingsrichtingen en 3) agendering op bestuurlijk niveau. Deze rapportage bevat de resultaten van de eerste fase (probleemanalyse) en gaat specifiek in op de knelpunten die bestaan ten aanzien van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal in de huidige situatie, de middellange termijn (2020) en de lange termijn (2030). Het rapport gaat daarmee niet in op de kansen die ontstaan wanneer voor bepaalde oplossingsrichtingen wordt gekozen (zoals het beter verbinden van de economische regio's Twente en Zwolle dat met de Marsroute wordt beoogd).

Resultaten en conclusies

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

¹ Regio bestaat uit Provincie Overijssel, de Regio Twente en de gemeenten Zwolle, Dalfsen, Raalte, Hellendoorn en Wierden.

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. Wel is er in 2030 een aandachtspunt voor het deeltraject Wijthmen-Heino, waar zich in 2030 dusdanig veel verkeer op dit tracé bevindt dat er een grote kans op congestievorming en stilstand bestaat (I/C verhouding > 0,95). Naast deze aspecten geldt ook dat zich in het gebied een aantal alternatieve routes bevinden die te maken hebben met sluipverkeer. Daarvan zijn de routes van Heino naar Zwolle via Laag Zuthem en Liederholthuis en de rechtstreekse route van Lemelerveld naar Heino de meest opvallende.

Legenda	
Kleur	Categorie
	Knelpunt Norm of streefwaarde overschreden
	Aandachtspunt Geen norm of streefwaarde overschreden
	Geen probleem Geen knelpunt of aandachtspunt

Onderwerp	Deelaspect	Knelpunt?			Toelichting
		'12	'20	'30	
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				
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				
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				

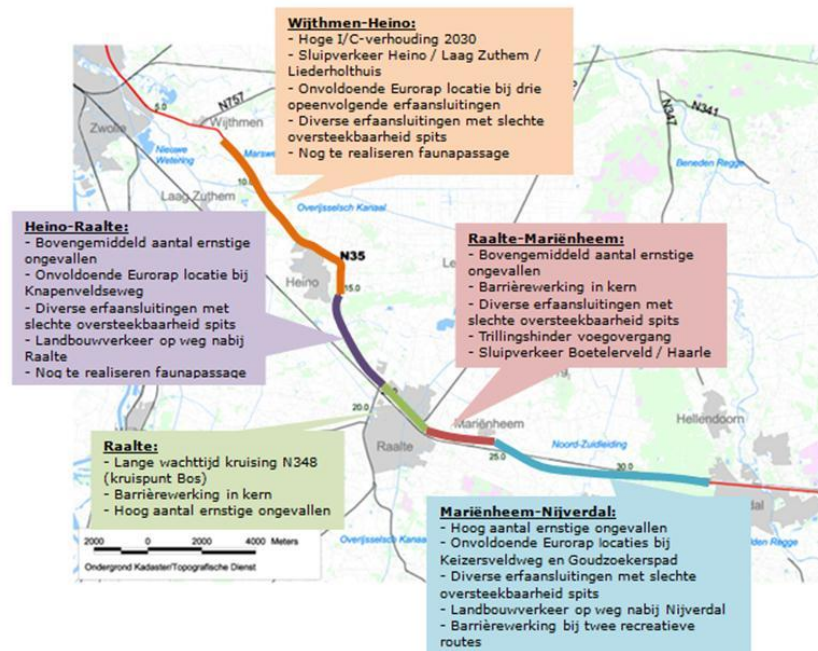
Tabel s1: conclusies knelpuntanalyse N35

Voor verkeersveiligheid zijn er op dit moment al belangrijke aandachtspunten. Voor deze aandachtspunten geldt dat met de verwachte groei van het verkeer de ernst van deze aandachtspunten 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. Meer in brede zin voldoet het wegontwerp niet aan de meest actuele adviezen over een veilig wegontwerp voor een gebiedsontsluitingsweg in Duurzaam Veilig. 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.

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 beperkt. Een aantal woningen heeft op dit moment een te hoog geluidsniveau en maakt onderdeel uit van een saneringsprogramma waarmee 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. Wel is de realisatie van twee faunapassages bij Heino nog onzeker. De doelstelling in het kader van de Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) is om deze uiterlijk in 2018 te hebben gerealiseerd.

Figuur S2 toont de ruimtelijke samenhang tussen de verschillende knel- en aandachtspunten. De aard van de problemen verschilt per deeltraject. Op het gedeelte tussen Wijthmen en Heino bestaat 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.



Figuur s2: ruimtelijke samenhang tussen knel- en aandachtspunten

1 Voorgeschiedenis en onderzoeksvragen

1.1 Voorgeschiedenis

De N35 vormt een belangrijke verbindingroute tussen Zwolle en Twente. De weg is opgenomen in het hoofdwegennet. Van Zwolle tot aan Wierden is de weg een N-weg, vanaf Wierden gaat deze over in de A35 die aansluit op de A1 naar Hengelo en Enschede. De weg doorsnijdt diverse kernen langs het tracé en kent vele gelijkvloerse kruisingen.

In de regio bestaan al lange tijd wensen om de kwaliteit van de N35 te verbeteren. Deze wensen zijn gerelateerd aan de volgende twee doelstellingen:

- Het beperken van de overlast die optreedt als gevolg van de doorsnijding van de verschillende kernen en de toenemende drukte op de weg;
- Het opwaarderen van de weg tot een volwaardige stroomweg die de economische regio's Zwolle en Twente met elkaar verbindt.

In 1995 is een tracévaststellingsbesluit genomen, met daarin een voorkeursligging van de gehele N35 als autoweg. Omdat dit besluit is genomen voorafgaand aan de Tracéwet, is er geen sprake van planologische doorwerking van dit besluit. Op basis van het besluit is indertijd gekozen om een tweetal projecten uit te voeren, de doortrekking van de A35 bij Almelo en het Combiplan Nijverdal. Voor het overgrote deel van het tracé waren geen financiën beschikbaar. Voor de delen van de N35 die toen niet zijn opgepakt, heeft het besluit geen geldigheid meer.

In 2009 heeft de Regio² haar ambities voor de N35 vastgelegd in de Marsroute N35. Bij de presentatie is aangegeven dat de provincie ernaar streeft om een reistijd tussen Zwolle en Almelo te realiseren van maximaal 35 minuten. Om dit te bereiken worden in de Marsroute verschillende voorstellen gedaan voor het opwaarderen van het gehele tracé. De huidige reistijd tussen Zwolle en Almelo (Azelo) bedraagt afhankelijk van het tijdstip op de dag tussen de 50 en 57 minuten (op basis van uitgevoerde reistijdmetingen in juni 2012).

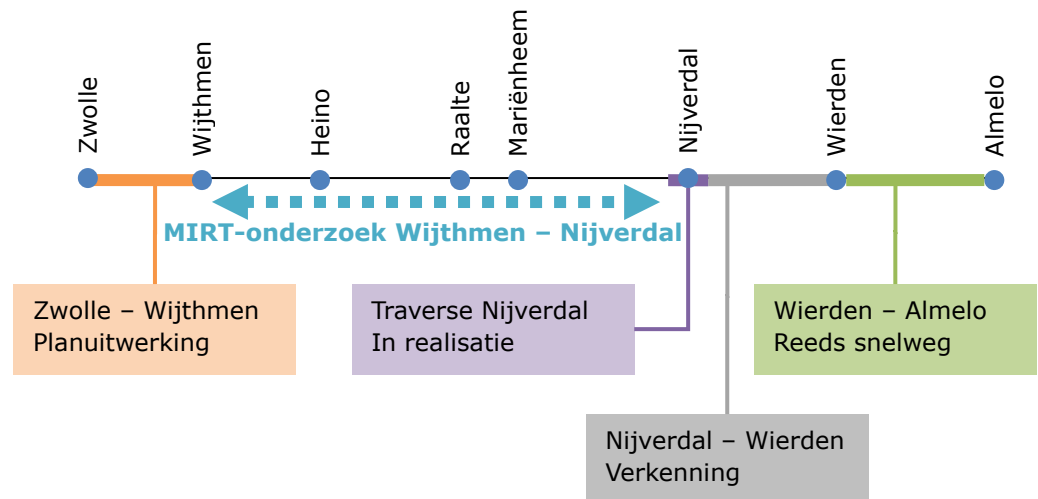
Rijk en regio werken nauw samen bij het verbeteren van de N35

Om de kwaliteit van de N35 te verbeteren, werken het Rijk en Regio zowel bij de voorbereiding als de financiering nauw samen. De gekozen aanpak is gericht op het stapsgewijs verbeteren van delen van het tracé en bestaat uit zowel korte- als lange termijn maatregelen. Deze fasering past bij de Marsroute en de afspraak tussen Rijk en regio om de N35 stapsgewijs per tracédeel te bezien.

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.

² Regio bestaat uit Provincie Overijssel, de Regio Twente en de gemeenten Zwolle, Dalfsen, Raalte, Hellendoorn en Wierden.

Amendement Tweede Kamer aanleiding voor MIRT Onderzoek Wijthmen-Nijverdal
 Voor verschillende deeltrajecten van de N35 zijn inmiddels projecten in studie of in uitvoering. Het MIRT-onderzoek Wijthmen-Nijverdal heeft betrekking op het resterende deel van de N35. In onderstaand figuur is dit weergegeven.



Figuur 1: Overzicht reeds lopende MIRT projecten op N35

Het starten van een MIRT Verkenning voor dit traject van de N35 is diverse malen onderwerp van bestuurlijk overleg geweest in het BO MIRT. De Tweede Kamer heeft bij amendement 5 miljoen euro toegekend voor het starten van een MIRT Verkenning, met name met het oog op de verkeersveiligheid. Hierbij is het uitgangspunt dat de regio voor tenminste 50 % cofinanciert (zie bijlage B).

Omdat met dit amendement nog geen zicht bestaat op de benodigde financiële middelen voor de realisatie van een dergelijk project, heeft de minister in december 2011 besloten voor het gedeelte Wijthmen-Nijverdal nog geen verkenning op te starten, maar eerst samen met de regio een MIRT onderzoek te doen voor het tracé Wijthmen-Nijverdal en daarmee het precieze probleem en de daarbij mogelijke oplossingen in kaart te brengen. Vervolgens kan met de regio over potentiële financiering worden gesproken.

1.2 Onderzoeksvraag

In dit MIRT Onderzoek staat de volgende vraag centraal:

Wat zijn op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal de knelpunten op de korte en langere termijn, welke hebben prioriteit, welke mogelijke oplossingsrichtingen zijn daarvoor beschikbaar en wat is de rol van de verschillende betrokken partijen daarbij?

Met de keuze voor deze onderzoeksvraag wordt de reikwijdte van dit MIRT Onderzoek beperkt tot een analyse van de huidige N35 (met de functie van gebiedsontsluitingsweg) en 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 stroomweg).

In het onderzoek is gekeken naar mogelijke knelpunten op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het onderzoek richt zich daarbij op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal inclusief de samenloop van de N35 met de N348 (bajonet in Raalte). Bij oplossingen voor knelpunten op de N35 kan het 'Beter Benutten' van het bestaande mobiliteitssysteem een rol spelen (mobiliteitsmanagement, OV of de fiets). In de volgende fase van het MIRT-onderzoek zal tevens gebruik maken van de resultaten van de analyse van de spoorlijn Zwolle – Wierden (afronding voorzien in het najaar 2012). In het MIRT Onderzoek wordt niet voorgesorteerd op één specifieke oplossingsrichting.

De uitvoering van het MIRT-onderzoek is onderverdeeld in drie fasen:

1. Probleemanalyse;
2. Oplossingsrichtingen;
3. Agenderende notitie.

Deze rapportage bevat de resultaten van de eerste fase (probleemanalyse). De invulling van fase 2 en 3 is afhankelijk gesteld van de conclusies over de probleemanalyse. Het rapport gaat daarmee niet in op de kansen die ontstaan wanneer voor bepaalde oplossingsrichtingen wordt gekozen (zoals het beter verbinden van de economische regio's Twente en Zwolle dat met de Marsroute wordt beoogd).

1.3 Leeswijzer

Dit rapport beschrijft de aanpak en uitgangspunten die zijn gehanteerd bij de uitvoering van dit onderzoek (hoofdstuk 2). Vervolgens is het huidige tracé en de ligging ervan in de omgeving beschreven (hoofdstuk 3). De omvang van knelpunten en aandachtspunten in de autonome ontwikkeling van de N35 is voor verschillende aspecten beoordeeld in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 beschrijft ten slotte de conclusies van het onderzoek.

2 Onderzoeksopzet

2.1 Onderzoeksopzet en werkproces

In dit hoofdstuk wordt toegelicht welke onderzoeksopzet is gebruikt bij de uitvoering van de probleemanalyse. Bij aanvang van het onderzoek hebben de betrokken partijen gezamenlijk een beoordelingskader opgesteld (zie paragraaf 2.2). Dit kader vormt de basis voor de analyse. Hierbij is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van reeds beschikbare onderzoeken en informatie. Aanvullende analyses zijn uitgevoerd voor de volgende onderdelen:

- Bereikbaarheid: Er is een netwerkanalyse uitgevoerd met behulp van een verkeersmodel en reistijdmetingen voor het onderdeel bereikbaarheid.
- Verkeersveiligheid – risicocijfer/oversteekbaarheid: Er zijn analyses uitgevoerd voor de onderdelen verkeersveiligheid (risicocijfers ernstige ongevallen) en oversteekbaarheid.

In een interviewronde zijn de belangen en visies van de betrokken partijen verkend. De interviews met betrokkenen van Rijk en Regio vormden een belangrijke input voor de analyses en gaven richting aan de uitvoering ervan. Daarnaast hebben een tweetal veldbezoeken plaatsgevonden waarin specifieke lokale informatie verzameld is.

2.2 Beoordelingskader

De probleemanalyse voor de N35 Wijthmen-Nijverdal heeft betrekking op de onderwerpen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. In onderstaande tabel is voor deze onderwerpen aangegeven welke deelaspecten zijn onderzocht en welke criteria daarbij zijn gehanteerd. Daarbij zijn de deelaspecten waarvoor een concrete norm of streefwaarde (specifiek) voor de N35 kan worden herleid uit wetgeving of rijksbeleid met een * gemarkeerd. In hoofdstuk 4 zijn deze criteria nader geoperationaliseerd en toegepast in de probleemanalyse N35.

Onderwerp	Deelaspect	Criterium
Bereikbaarheid	Reistijd*	De verhouding tussen de reistijd in de spits en de reistijd in daluren
	I/C-verhouding	De verhouding tussen de optredende verkeersvolumes (intensiteit) en de capaciteit van het tracé tijdens de spits
	Voertuigverliesuren	De omvang van het aantal voertuigverliesuren
	Sluipverkeer	Het gebruik van alternatieve routes als gevolg van optredende congestie op de N35
Verkeersveiligheid	Ernstige ongevallen	De omvang van het aantal ernstige ongevallen in relatie tot vergelijkbare trajecten en de verkeersveiligheidsdoelstellingen van het Rijk
	Duurzaam Veilig	De mate waarin het wegontwerp overeenkomt met de ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig voor een gebiedsontsluitingsweg
	Score Eurorap*	De aanwezigheid van wegvakken op de N35 waarbij voor het wegontwerp met de Eurorap methodiek een score van twee sterren of minder is toegekend

Onderwerp	Deelaspect	Criterium
	Oversteekbaarheid	De gemiddelde benodigde wachttijd bij het oversteken van gelijkvloerse kruisingen voor fietsers en voetgangers tijdens de spits
Leefbaarheid	Barrièrewerking	De mate waarin het tracé van de N35 ongewenste barrièrewerking veroorzaakt
	Geluids*- en trillingshinder	De omvang van geluids- en trillingshinder in relatie tot wettelijke normen
	Luchtkwaliteit*	De invloed van de N35 op de luchtkwaliteit langs het tracé in relatie tot wettelijke normen
	Landschap en cultuurhistorie	Ongewenste effecten van het huidige tracé voor landschap en cultuurhistorie
	Natuur*	De aanwezigheid van knelpunten ten aanzien van het beleid voor Natura 2000 gebieden, Ecologische hoofdstructuur en de Flora en Faunawet

Tabel 1: Gehanteerd beoordelingskader voor de probleemanalyse

Op basis van deze criteria is onderzoek gedaan naar de omvang van de problemen op de N35. Hierbij is dit onderzocht voor de volgende situaties:

- Huidige situatie (2012)
- Middellange termijn (2020)
- Lange termijn (2030)

Beoordelingswijze

Voor elk criterium is een beoordeling opgesteld voor de situatie in 2012, 2020 en 2030. Bij deze beoordeling is gekeken of er een norm of streefwaarde beschikbaar is die concreet voor de N35 kan worden herleid uit wetgeving of rijksbeleid. Indien sprake is van het overschrijden / niet voldoen aan wetgeving of (staand) rijksbeleid, kan in absolute zin worden gesproken van een knelpunt. Voor de criteria waarvoor een dergelijke norm of streefwaarde ontbreekt is het niet mogelijk om in absolute zin van knelpunten te spreken. Indien wel sprake is van omvangrijke problemen of overschrijding van het genoemde criterium, is ervoor gekozen te spreken van een 'aandachtspunt'. De knelpunten en aandachtspunten worden in deze rapportage met een verschillende kleur aangegeven, zoals is weergegeven in onderstaande tabel.

Kleur	Categorie	Toelichting
	Knelpunt	Er is een overschrijding van een norm of streefwaarde die concreet voor de N35 kan worden herleid uit wetgeving of rijksbeleid
	Aandachtspunt	Er is geen overschrijding van een concrete norm of streefwaarde, maar wel duidelijk sprake van een ongewenste situatie als gevolg van de N35
	Geen probleem	Er is geen sprake van een knelpunt of aandachtspunt

Tabel 2: Gebruikte categorieën bij beoordeling criteria

2.3 Uitgangspunten onderzoek

In deze fase van het MIRT Onderzoek is enkel ingegaan op de analyse van de problemen op het tracé en is niet gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen. Dat betekent ook dat de beoordeling van de problemen voor de jaren 2020 en 2030 is gebaseerd op de autonome situatie, waarin het tracé Wijthmen-Nijverdal ongewijzigd is gebleven ten opzichte van nu.

Om de omvang van de problemen voor de verschillende aspecten en criteria goed te kunnen beoordelen, is een eenduidige definitie van deze autonome situatie nodig. In onderstaande tabel is aangegeven welke uitgangspunten bij deze autonome situatie zijn gehanteerd. Telkens is aangegeven in welk jaar de genoemde aanpassing gerealiseerd is en dus meegenomen dient te worden in de analyses (huidig, middellange termijn en lange termijn). Deze beschrijving vormt een belangrijke input voor het verkeersmodel (nodig voor de bereikbaarheidsanalyse).

Aspect	Uitgangspunt autonome situatie
N35 Wijthmen – Nijverdal	Geen aanpassing tracéligging en wegontwerp
N35 Zwolle - Wijthmen	Aanpassing tot 2x2 autoweg gerealiseerd in 2020
N35 Nijverdal	Omliegging N35 Nijverdal (combiplan) gerealiseerd in 2020
N35 Nijverdal - Wierden	Geen aanpassing tracéligging en wegontwerp in 2020 en 2030 ³
Verbreding A1	Verbreding A1 wordt gerealiseerd: <ul style="list-style-type: none"> • Tracé Beekbergen-Deventer Oost per 2030 2x4 rijstroken • Tracé Deventer oost-Azelo per 2030 2x3 rijstroken • Tracé Azelo – Buren per 2020 2x3 rijstroken
Wetgeving algemeen	Er treedt geen verandering op in de huidige wetgeving
Sanering bij geluidsoverlast	De geplande saneringsprogramma's voor omgevingslawaai van het ministerie van Infrastructuur en Milieu worden uiterlijk in 2020 uitgevoerd
Faunapassages	De geplande passages uit het Meerjarenprogramma Ontsnippering worden door het Rijk conform planning gerealiseerd.

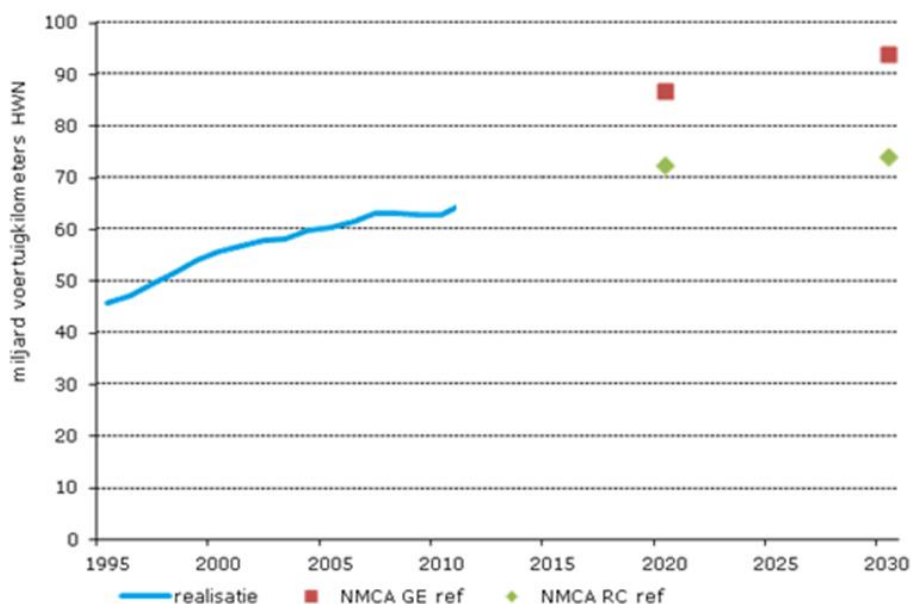
Tabel 3: Uitgangspunten voor de autonome situatie van de N35 Wijthmen-Nijverdal

Er is gerekend met twee scenario's voor de mobiliteitsgroei tussen 2012 en 2030
De ontwikkeling van het aantal autoverplaatsingen in de periode tot aan 2030 is afhankelijk van verschillende factoren en kent daarom een onzekerheid. Om deze reden wordt er bij verkeersstudies gerekend met verschillende economische scenario's. In dit onderzoek is gebruik gemaakt van de twee uiterste scenario's:

- Het scenario Regional Communities (RC), waarbij het aantal voertuigkilometers tot 2030 beperkt toeneemt.
- Het scenario Global Economies (GE), waarbij sprake blijft van een forse groei van het aantal voertuigkilometers.

Figuur 2 toont de huidige en verwachte aantallen voertuigkilometers voor heel Nederland op basis van deze beide scenario's.

³ Voor het tracé Nijverdal-Wierden wordt een verkenning uitgevoerd, maar is nog geen voorkeursbeslissing genomen. Het Rijk hanteert bij verkeersstudies als uitgangspunt dat projecten waarvoor nog geen voorkeursbeslissing is genomen bij dergelijke studies niet worden meegenomen in de autonome situatie.



Figuur 2: Gemeten en voorspelde ontwikkeling van het aantal voertuigkilometers op het Nederlandse Hoofdwegennet

In een gevoeligheidsanalyse zijn ook de effecten van andere wegenprojecten onderzocht

Naast de omvang van de economische groei wordt de hoeveelheid verkeer op de N35 ook beïnvloed door het wel of niet doorgaan van twee andere wegenprojecten:

- Indien de verbreding van de A1 geen doorgang vindt, zal de aantrekkelijkheid van de A1 als alternatieve route voor de N35 afnemen. Dit kan leiden tot meer verkeer op de N35.
- Indien er aanpassingen worden doorgevoerd aan het tracé Nijverdal-Wierden, zal de reistijd op het gehele tracé van de N35 tussen Almelo en Zwolle afnemen. Dit maakt de N35 als lange afstandsroute aantrekkelijker en kan leiden tot meer verkeer op de N35.

Deze beide scenario's zijn in een gevoeligheidsanalyse meegenomen in het onderzoek.

2.4 Gebruikte informatie, methoden en modellen

In deze paragraaf wordt toegelicht welke informatie is gebruikt bij de analyse van de verschillende criteria. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de beleids- en beoordelingskaders waarin de criteria zijn ondergebracht en de gegevens (informatiebronnen, modellen en rekenmethodieken) die zijn gebruikt om de omvang van de problemen te bepalen.

Voor de beoordelingskaders van het Rijk is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte het belangrijkste. Daarnaast zijn de onderdelen lucht, geluid en natuur ondergebracht in specifieke wetgeving. Voor aspecten waarvoor een concrete norm ontbreekt in wetgeving of beleid is gebruik gemaakt van regionale beleidsstukken en technisch inhoudelijke informatie.

Bij de analyse is voor veel deelaspecten gebruik gemaakt van de intensiteiten en reistijden die met behulp van het NRM Oost-Nederland zijn berekend. Het NRM

Oost-Nederland berekent het aantal verplaatsingen tussen verschillende regio's voor heel Nederland over een gemodelleerd wegennet, waarbij met behulp van algoritmes wordt bepaald hoeveel verkeer van bepaalde routes gebruik maakt. Op basis hiervan kan zowel voor de huidige als toekomstige situatie inzichtelijk worden gemaakt welke verkeersintensiteiten en reistijden op een bepaald traject verwacht worden. Het NRM Oost-Nederland heeft als beperking dat het model geen rekening houdt met de aanwezigheid van verkeerslichten en lokale routes slechts zeer beperkt in het model zijn opgenomen. Om dit te ondervangen zijn reistijdmetingen uitgevoerd waarmee het model verder verfijnd is.

Daarnaast is voor het aspect verkeersveiligheid gebruik gemaakt van de ongevallenregistratie BRON. Voor het beschrijven van de leefbaarheid is gebruik gemaakt van het kaartenmateriaal dat via het Rijk (monitoringstools) en de provincie (Atlas van Overijssel) beschikbaar is.

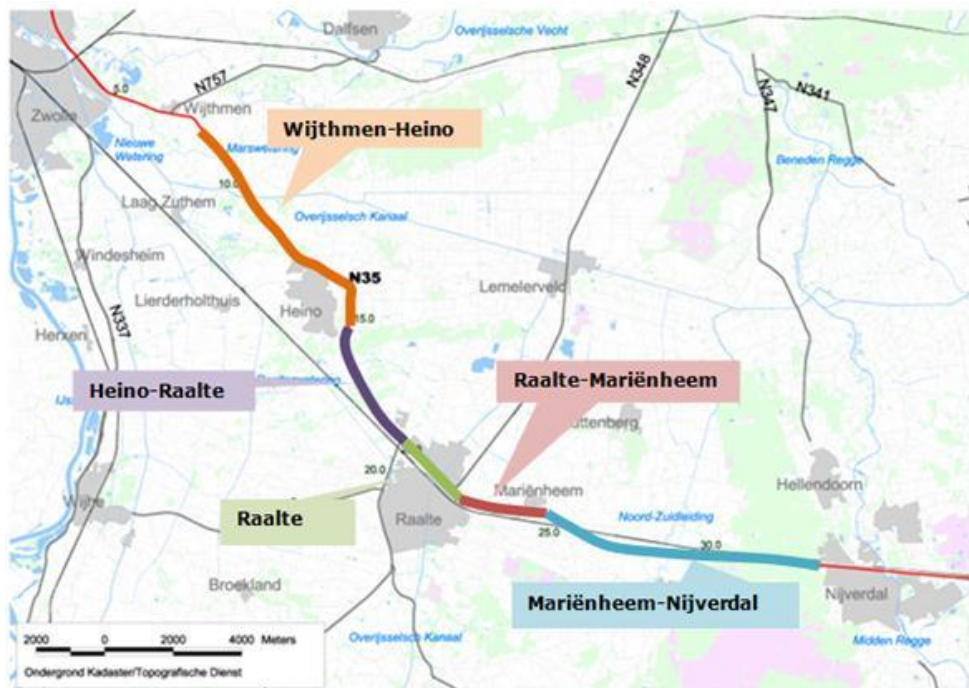
In onderstaande tabel is per deelaspect aangegeven welke informatie is gebruikt.

Deelaspect	Beoordelingskader	Gegevens
Reistijd	- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	- NRM Oost-Nederland 2012 - Reistijdmetingen
I/C-verhouding	- Classificatie conform netwerkanalyse	- NRM Oost-Nederland 2012
Voertuigverliesuren	- Vergelijking lokale situatie met landelijk gemiddelde	- NRM Oost-Nederland 2012 - Landelijke Markt- en capaciteitsanalyse
Sluipverkeer	- Geen, enkel beschrijvend	- NRM Oost-Nederland 2012
Ernstige ongevallen	- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte - Handleiding verkeersveiligheid	- BRON ongevallenregistratie - NRM Oost-Nederland 2012 - Veilig over Rijkswegen
Duurzaam Veilig	-Verkeersveiligheidsonderzoek N35 Wijthmen-Nijverdal	-Verkeersveiligheidsonderzoek N35 Wijthmen-Nijverdal
Score Eurorap	- Actieprogramma Veiligheid (Ministerie van I&M)	- Veilig over Rijkswegen 2008, deel B
Oversteekbaarheid	- ASVV 2004, CROW	- NRM Oost-Nederland 2012
Barrièrewerking	- Omgevingsvisie Overijssel - Bestemmingsplan Raalte	- Atlas van Overijssel
Geluids- en trillingshinder	- Wetgeving SWUNG	- Atlas van Overijssel
Luchtkwaliteit	- Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit	- Monitoringstool NSL
Landschap en cultuurhistorie	- Omgevingsvisie Overijssel	- Atlas van Overijssel
Natuur	- Programmatische aanpak Stikstof Natura2000 gebieden - Meerjarenprogramma Ontsnippering - Flora- en faunawet	- Atlas van Overijssel

Tabel 4: gebruikte informatie voor beoordelingskader en onderzoeksgegevens

3 Tracé en omgeving

In dit hoofdstuk wordt het huidige tracé en de ligging daarvan in de omgeving beschreven. Hierbij is in dit onderzoek gewerkt met een onderverdeling van het tracé in vrij qua omgeving en wegontwerp min of meer uniforme deeltrajecten. Deze zijn op onderstaande kaart weergegeven.



Figuur 3: Deeltrajecten N35 Wijthmen-Nijverdal

De N35 heeft de functie van gebiedsontsluitingsweg en verbindingsweg

De N35 heeft een belangrijke gebiedsontsluitende functie voor het verkeer uit Salland. Voor zowel de dorpen langs de N35 als in de nabije omgeving geldt dat (een gedeelte van) de N35 wordt gebruikt om vanuit het gebied naar Zwolle of Twente te reizen. Daarnaast is de route een belangrijk alternatief voor de route A1/A50 tussen de beide stedelijke netwerken Zwolle en Twente.

De route via de N35 is op dit moment zowel wat betreft reistijd als reiscomfort minder aantrekkelijk dan de route via de autosnelweg. De komende jaren wordt het tracé echter op verschillende plaatsen sterk verbeterd. Zo verbetert de bereikbaarheid en leefbaarheid in Nijverdal aanzienlijk door de uitvoering van het combi-plan. Met de aanpak van het gedeelte Zwolle-Wijthmen wordt het meest filegevoelige deel van het tracé verbreed tot 2x2 rijstroken. En ook tussen Wierden en Almelo is het tracé recent verbeterd. Voor het gedeelte Wierden-Nijverdal vindt nu ook een verkenning plaats, waarbij het verminderen van het aantal gelijkvloerse kruisingen en het realiseren van een tracé van 2x2 rijstroken wordt onderzocht. Wanneer al deze verbeteringen zijn gerealiseerd, zal de N35 meer als alternatief in beeld komen voor het lange afstandsverkeer tussen Zwolle en Twente.

De N35 is gelegen in een gevarieerd landschap

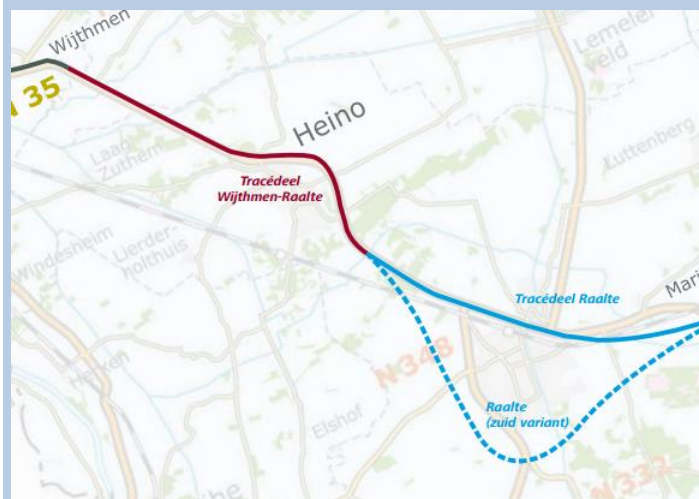
De omgeving van de N35 kenmerkt zich door een gevarieerd landschap, bestaande uit vlak en open gebied, diverse landgoederen en de bossen en heuvels van de Sallandse Heuvelrug. Nabij de N35 ligt bovendien het Natura2000 gebied Boetelerveld.

Parallel aan de N35 is het spoor gelegen tussen Zwolle en Enschede. Dit spoor kruist de weg nabij Mariënheem. Daarnaast kruist de weg bij Raalte tweemaal de N348, de provinciale weg die loopt van Deventer naar Ommen. Tussen beide kruisingen zijn de N35 en de N348 gecombineerd.

De Marsroute bevat een tracéverlegging bij Raalte

Het doel van de Marsroute van de provincie Overijssel is om een 2x2 autoweg te realiseren tussen Zwolle en Almelo. In de Marsroute is voor het gedeelte Wijthmen-Raalte een verbreding van het huidige tracé opgenomen.

Voor de passage bij Raalte en Mariënheem is een verlegging van het tracé voorgesteld. Hiervoor bestaan twee opties: een beperkte verlegging, waarbij ten oosten van Raalte de weg naar het zuiden afbuigt en ten zuiden van het spoor langs Mariënheem loopt of een volledige verlegging waarbij de weg ook ten zuiden van Raalte wordt geleid. Hierbij gaat de bestuurlijke voorkeur uit naar de beperkte verlegging, zonder omleiding langs het zuiden van Raalte. Beide varianten zijn in onderstaand figuur weergegeven. Voor het gedeelte tussen Mariënheem en Nijverdal is een beperkte verlegging voorgesteld, waarbij het tracé zo dicht mogelijk langs het spoor wordt gerealiseerd.



Figuur 4: Ligging voorgestelde tracés Marsroute bij Raalte

Tracédeel 1: Wijthmen (Koelmansstraat) – Heino

Het tracédeel Wijthmen-Heino is op dit moment het drukste deel van het tracé. Op het tracé bevindt zich een verkeerslicht bij de kruising met de Koelmansstraat (verkeer richting Dalfsen) en bij de afslagen Heino-Noord en Heino-Zuid. Daarnaast zijn er diverse kleinere oversteeklocaties. Door het ontbreken van een parallelweg aan beide zijden van het tracé bevinden zich langs de weg diverse oversteeklocaties voor de ontsluiting van aan de weg liggende woningen en weilanden. Landbouwverkeer is op de weg niet toegestaan en wordt via de enkelzijdig aanwezige parallelstructuur geleid.



Figuur 5: Landbouwoversteek N35

De weg passeert de kern van Heino aan de noordzijde en voorkomt daarmee overlast van verkeer in het dorp. Wel zijn twee sluiproutes aanwezig (de route via Laag Zuthem/Lierderholthuis naar Zwolle en de route vanuit Lemelerveld naar Heino) die gedeeltelijk door Heino lopen en daar voor overlast zorgen.

Halverwege het deeltraject bevindt zich de kruising met het Overijssels kanaal. De directe omgeving van de weg bestaat uit open veld en ten westen van Heino bevinden zich enkele landgoederen.

Tracédeel 2: Heino – Raalte

Het tracédeel tussen Heino en Raalte kenmerkt zich eveneens door een open landschap, afgewisseld met enkele landgoederen. Op dit deel bevindt zich al iets minder verkeer dan op het deel ten westen van Heino. De parallelweg bevindt zich alleen aan de zuidkant van de weg, waardoor op verschillende plaatsen oversteken zijn gerealiseerd voor landbouwverkeer en aanwonenden.

Op het weggedeelte nabij Raalte is landbouwverkeer op de rijbaan toegestaan. Op dit deel van de weg bevindt zich aan de zuidzijde een tankstation waar regelmatig gevaarlijke situaties optreden doordat weggebruikers na het gebruik hiervan de N35 oversteken om terug in de richting van Heino te reizen.



Figuur 6: kruispunt Bos bij Raalte

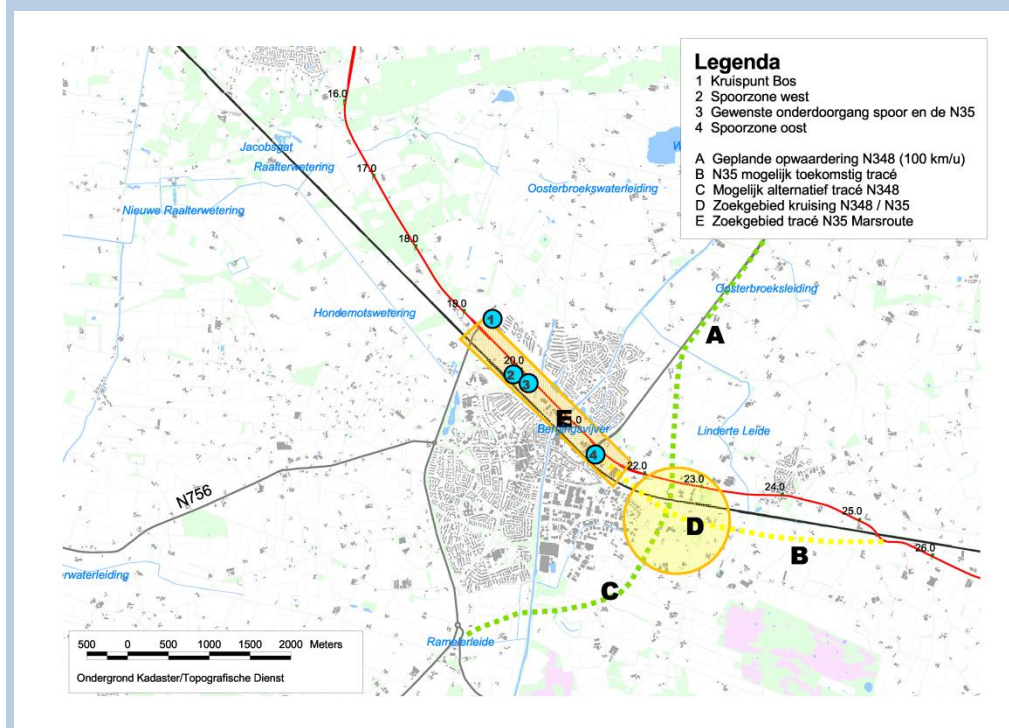
Tracédeel 3: Raalte

In Raalte komt de N35 samen met de N348. Hierdoor zijn twee kruisingen met verkeerslichten aanwezig die het verkeer vanuit verschillende richtingen regelen. Bij het kruispunt aan de westzijde (kruispunt Bos) wordt ook het verkeer uit Raalte-Noord ontsloten. Het kruispunt aan de oostzijde wordt snel opgevolgd door de kruising met de Almelosestraat (tevens voorzien van verkeerslichten), die een belangrijke ontsluitingsweg van het zuiden van Raalte is.

De N35 passeert Raalte aan de noordkant van het centrum en de spoorverbinding tussen Zwolle en Enschede. De afgelopen jaren zijn diverse woningbouwlocaties gerealiseerd aan de noordzijde van de N35, waardoor de N35 een doorsnijding vormt van het dorp. Het aantal oversteeklocaties op dit deel van de weg is beperkt (3 kruisingen en 1 onderdoorgang).

Onzekerheid over ontwikkeling N35 leidt tot stagnatie in ruimtelijke planvorming

Specifiek in de gemeente Raalte leidt de onzekerheid over de toekomstige ontwikkelingen rond de N35 tot stagnatie in de ruimtelijke ontwikkelingen op het vlak van het uitbreiden van het woningareaal, het herstructureren van bedrijventerrein en het realiseren van extra infrastructuur (onderdoorgang spoor; zie onderstaande figuur, locatie 4). Binnen de gemeentegrenzen wijkt het tracé voor de N35 zoals dat aangegeven is in de Marsroute af van het huidige tracé: het tracé van de Marsroute is aan zuidoostelijke zijde van Raalte zuidelijker gelegen, om het mogelijk te maken om Mariënheem ten zuiden van het spoor te passeren. Daarnaast bestaan er 'ideeën' over de wijze waarop de samenloop van de N35 en de N348 in de toekomst vormgegeven zou kunnen worden. In plaats van de huidige samenloop tussen kruispunten van de N348 op de N35 (locatie 1 en 2 in de figuur), kan ook gekozen worden voor een verlegging van de N348 waarbij de weg Raalte langs het zuidoosten passeert en de N35 ongelijkvloers gekruist wordt. Dit alternatieve tracé van de N348 en de kruising met de N35 leggen een ruimteclaim op diverse gebieden binnen de gemeente (wel/niet gronden uitgeven). Daarnaast vergroten de plannen en ambities de onzekerheid voor een aantal omwonenden (bemoeilijkt aan- en verkoop van panden). De figuur geeft de verschillende ontwikkelingen en daarmee samenhangende problemen weer.



Figuur 7: Ruimtelijke ontwikkelingen in Raalte

Tracédeel 4: Raalte-Mariënheem

Tussen Raalte en Mariënheem bevinden zich op korte afstand een groot aantal woningen en boerderijen langs de weg. Door het ontbreken van een parallelstructuur aan de noordzijde van de weg zijn deze genoodzaakt de weg eerst over te steken om daarna via de parallelstructuur aan de zuidzijde hun weg te vervolgen.



Figuur 8: Fietserstunnel in Mariënheem

In Mariënheem passeert de N35 aan de zuidzijde van het dorp. Omdat ten zuiden van de weg nog diverse bestemmingen aanwezig zijn (waaronder een kerk en school), vormt de weg een barrière voor veel vervoersbewegingen in het dorp. In het centrum van het dorp is een oversteek aanwezig voor voetgangers en fietsers. Vanwege het ontbreken van verkeerslichten bij deze kruising is ook een fietserstunnel gerealiseerd. Om deze te kunnen gebruiken moeten fietsers enkele meters omrijden en afstappen, mede hierdoor wordt deze tunnel weinig gebruikt.

Tracédeel 5: Mariënheem - Nijverdal

Ten oosten van Mariënheem bevinden zich nog een aantal erfaansluitingen. Wat opvalt is dat op verschillende plaatsen de weg op oneigenlijke wijze wordt overgestoken, wat leidt tot sporen in de berm. Vervolgens kruist de N35 de spoorlijn tussen Zwolle en Enschede via een gelijkvloerse kruising. Vanaf dat moment is aan beide zijden van de weg een parallelstructuur aanwezig voor de directe omwonenden.



Figuur 9: Oneigenlijk gebruik van de weg

De omgeving verandert van een open landschap naar het heuvel- en bosgebied van de Sallandse Heuvelrug. Op het laatste deel van het tracé zijn de parallelwegen vervangen door fietspaden. Aanliggende woningen en bedrijven hebben een directe aansluiting op de weg. Na de passage van de Sallandse Heuvelrug loopt de weg door naar het centrum van Nijverdal.

4 Knelpuntenanalyse

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de beoordeling van de knelpunten op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Voor alle onderdelen is de omvang van de problemen beschreven en is vervolgens aangegeven of dit op basis van het beoordelingskader als een knelpunt of aandachtspunt kan worden beschouwd of dat er geen sprake is van problemen.

4.1 Bereikbaarheid

Het autoverkeer op de N35 neemt tot 2030 verder toe, maar er worden geen streefwaarden van het Rijk overschreden.

In deze paragraaf wordt ingegaan op de verwachte ontwikkelingen van de bereikbaarheid op de N35. Hierbij zijn de subcriteria reistijd, capaciteit, voertuigverliesuren en sluipverkeer onderzocht⁴.

De reistijd op de N35 is tijdens de spits hoger dan de rest van de dag, maar voldoet ruimschoots aan de streefwaarde

Het Rijk heeft streefwaarden gedefinieerd voor de gemiddelde reistijd tijdens de spits⁵. Uitgangspunt van deze streefwaarde is dat de reistijd tijdens de spits maximaal twee keer zo groot is als de reistijd tijdens daluren. Het Rijk kijkt hierbij naar tracédelen van ongeveer 30 kilometer omdat dit goed de kwaliteit van een verbinding als geheel weergeeft. Lokale knelpunten leiden daarom niet altijd tot een knelpunt op netwerkniveau. Daardoor kan de bereikbaarheid op lokaal niveau als minder ervaren worden, ook als wel aan de streefwaarden voldaan wordt.

Ten behoeve van de netwerkanalyse zijn metingen uitgevoerd van de huidige reistijd tijdens spits en in de daluren. In onderstaande tabel zijn de resultaten hiervan weergegeven. Zoals in de tabel is te zien is de reistijd in de daluren soms vergelijkbaar of zelfs hoger dan in de spitsuren. Dit wordt verklaard door de aanwezigheid van vrachtverkeer tijdens de daluren. Dit vrachtverkeer zorgt met name bij de verkeerslichten tot snelheidsverlies. De totale reistijd op het tracé Zwolle-Almelo (Azelo) bedraagt afhankelijk van het tijdstip op de dag tussen de 50 en 57 minuten.

Wegvak	Ochtend	Avond	Daluren
Zwolle-Mariënheem	22:39	26:12	22:36
Mariënheem-Zwolle	26:07	25:58	25:43
Mariënheem-Almelo	27:07	30:22	27:18
Almelo-Mariënheem	24:55	27:22	26:06

Tabel 5: Gemeten reistijden N35 (minuten) tijdens spits- en daluren (juni 2012)

Op basis van deze reistijden is de reistijdfactor (verhouding tussen spits en dalperiode) berekend voor deze trajecten. Daarnaast is met behulp van het verkeersmodel een schatting gemaakt van de reistijden in de spits en dalperioden in

⁴ De in deze paragraaf gepresenteerde gegevens zijn afkomstig uit de Probleemanalyse bereikbaarheid MIRT Onderzoek N35 Wijthmen - Nijverdal door Goudappel Coffeng.

⁵ Deze streefwaarden zijn vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en zijn eerder ook gehanteerd in de Nota Mobiliteit.

2030.

Op basis van deze reistijden is de gemiddelde snelheid op het tracé berekend. Deze snelheden zijn weergegeven in tabel 6. De snelheden voor 2030 zijn zowel getoond voor het RC scenario ('lage groei') als het GE scenario ('hoge groei').

Wegvak	2012			2030 RC			2030 GE		
	os	as	dal	os	as	dal	os	as	dal
Zwolle-Mariënheem	61	52	61	62	50	62	58	46	61
Mariënheem-Zwolle	53	53	53	54	67	70	47	55	51
Mariënheem-Almelo	62	55	61	71	67	69	68	66	68
Almelo-Mariënheem	67	61	64	72	57	52	70	62	67

Tabel 6: Gemiddelde snelheden in km/uur voor de ochtendspits (os), avondspits (as) en daluren (dal)

Onderstaande tabel toont de reistijdfactoren (de verhouding tussen de reistijd tijdens spitsuren en daluren) voor de huidige situatie en de verwachting voor 2030. Voor alle situaties geldt dat de reistijdfactoren ruim onder de streefwaarde van 2,0 blijven: de vertraging in de spits ten opzichte van de daluren is zeer beperkt en neemt ook nauwelijks toe. Hierbij geldt dat de reistijdfactoren in 2030 positief worden beïnvloed door de verbetering van de trajecten Zwolle-Wijthmen en de verbeteringen als gevolg van het Combiplan Nijverdal.

Wegvak	2012		2030 RC		2030 GE	
	ochtend	avond	ochtend	avond	ochtend	avond
Zwolle-Mariënheem	1,0	1,2	1,0	1,3	1,0	1,3
Mariënheem-Zwolle	1,1	1,1	1,0	0,9	1,1	0,9
Mariënheem-Almelo	1,0	1,2	1,0	1,0	1,0	1,0
Almelo-Mariënheem	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0	1,1

Tabel 7: Huidige en verwachte reistijdfactoren N35 tijdens ochtend- en avondspits

De verkeerslichten bij kruispunt Bos zorgen in de spits voor langere wachttijden en lijken niet evenwichtig afgesteld

Van alle verkeerslichten zorgen de verkeerslichten bij kruispunt Bos (Raalte) voor de langste wachttijd op het tracé Wijthmen-Nijverdal. De gemiddelde wachttijd voor het verkeer op de N35 bedraagt hier 20 seconden. In de avondspits is de gemiddelde wachttijd 35 seconden.

De verkeerslichten van deze kruising lijken niet evenwichtig afgesteld. Als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling in het noorden van Raalte is ook de hoeveelheid verkeer vanuit het noorden op deze kruising toegenomen. Dit verkeer wordt met de huidige configuratie van de verkeerslichten slechts zeer beperkt toegelaten op de weg, hetgeen zorgt voor lange wachttijden. De omvang van deze wachttijden zijn niet meegenomen bij de reistijdmetingen. In de interviewronde is dit probleem als een aandachtspunt naar voren gebracht.

Het autoverkeer op de N35 neemt tot 2030 met 30 tot 60 procent toe

De hoeveelheid verkeer op de N35 zal naar verwachting tot 2030 toenemen. Met behulp van metingen zijn de huidige verkeersvolumes in beeld gebracht en met behulp van het gebruikte verkeersmodel zijn de verkeersvolumes voor 2030 voorspeld. Deze zijn in tabel 8 weergegeven. Tussen haakjes is de procentuele groei tot aan 2030 weergegeven.

Wegvak	2011	2030 RC	2030 GE
Wijthmen – Heino Noord	20.000	26.000 (+30%)	32.000 (+60%)
Heino Noord – Heino Zuid	16.500	21.500 (+30%)	27.500 (+67%)
Heino Zuid – Raalte West	19.000	25.000 (+32%)	31.500 (+66%)
Raalte West – Raalte Oost	17.000	20.500 (+21%)	27.500 (+61%)
Raalte Oost – Nijverdal West	14.000	17.500 (+25%)	23.500 (+68%)

Tabel 8: Huidige en verwachte verkeersintensiteiten per etmaal op de N35

De tabel laat zien dat op alle delen van het tracé een forse groei van het verkeer kan worden verwacht van circa 30% in het RC ('lage' groei) scenario en circa 60% in het GE ('hoge' groei) scenario. Deze groei wordt veroorzaakt door de afgenomen reistijd op de N35 (door de aanpak van de overige tracés), de verwachte economische groei en de verwachte toename van de vraag naar mobiliteit in het gebied.

Daarnaast is uit de tabel af te leiden dat de verkeersintensiteit op de trajecten tussen Wijthmen en Nijverdal steeds verder afneemt naarmate het tracé verder van Wijthmen aflight. Dit met uitzondering van het tracé in Raalte tussen de beide aansluitingen met de N348.

In 2030 wordt de capaciteit van de weg tussen Wijthmen en Heino bijna volledig benut

De verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit geeft een belangrijke indicatie voor de kans op congestie en wachttijden op een traject. Hierbij is gebruik gemaakt van de volgende classificering:

- categorie I: $I/C < 0,85$: ruim voldoende restcapaciteit
- categorie II: $I/C 0,85 - 0,95$: druk, voldoende capaciteit, lagere snelheden
- categorie III: $I/C > 0,95$: kans op congestie en wachttijd door stilstand

Omdat op alle trajecten ruimschoots wordt voldaan aan de streefwaarde voor de reistijd, worden de wegvakken die in categorie II vallen niet beschouwd als aandachtspunt. Voor categorie III is dit wel het geval, omdat de benutting van de capaciteit hierbij zo hoog is dat verstoringen gemakkelijk kunnen leiden tot congestie en stilstand.

Tabel 9 toont de categorie van de I/C-verhoudingen tijdens de spits voor de huidige situatie en de verwachte situatie in 2030. Uit de tabel is af te leiden dat in 2030 alleen op het tracé tussen Wijthmen en Heino een I/C-verhouding uit categorie III wordt verwacht (zowel bij het RC als het GE scenario).

Voor de I/C-verhouding zijn geen normen of streefwaarden opgesteld. Er is daarmee sprake van een aandachtspunt voor de benutting van de weg tussen Wijthmen en Heino. Deze zorgt ervoor dat dit deeltracé tijdens de spits zeer gevoelig is voor het ontstaan van congestie en wachttijd als gevolg van verstoringen.

Wegvak	2012		2030 RC		2030 GE	
	ochtend	avond	ochtend	avond	ochtend	avond
Wijthmen – Heino Noord	< 0,85	0,85-0,95	< 0,85	> 0,95	< 0,85	> 0,95
Heino Noord – Wijthmen	0,85-0,95	< 0,85	0,85-0,95	< 0,85	> 0,95	< 0,85
Heino Noord – Heino Zuid	< 0,85	< 0,85	< 0,85	< 0,85	< 0,85	0,85-0,95
Heino Zuid – Heino Noord	< 0,85	< 0,85	< 0,85	< 0,85	0,85-0,95	< 0,85
Raalte West – Raalte Oost	< 0,85	< 0,85	< 0,85	< 0,85	< 0,85	0,85-0,95
Raalte Oost – Raalte West	< 0,85	< 0,85	< 0,85	< 0,85	0,85-0,95	< 0,85
Raalte Oost - Nijverdal West	< 0,85	< 0,85	< 0,85	< 0,85	< 0,85	< 0,85
Nijverdal West – Raalte Oost	< 0,85	< 0,85	< 0,85	< 0,85	< 0,85	< 0,85

Tabel 9: I/C-verhoudingen tijdens de ochtend- en avondspits

In de gevoeligheidsanalyses is de verwachte mobiliteitsgroei nog iets hoger dan in de referentiesituatie

In de gevoeligheidsanalyse is gekeken naar de verkeersintensiteiten voor het scenario waarbij de A1 niet wordt uitgebreid en het scenario waarbij de N35 tussen Wierden en Nijverdal wordt verbeterd. Voor beide scenario's geldt dat deze de aantrekkelijkheid van de N35 ten opzichte van de A1 vergroten, wat leidt tot een verdere toename van het verkeer op de N35. Deze extra toename is tussen Wijthmen en Raalte beperkt tot maximaal 5%. Tussen Raalte en Nijverdal is deze extra toename groter, met name wanneer de N35 Wierden-Nijverdal wordt verbeterd. In dat geval gaat het om iets meer dan 10% bovenop de reeds verwachte groei. Omdat de groei beperkt is bij het tracé tussen Wijthmen en Raalte is er geen sprake van aanvullende aandachtspunten voor de I/C-verhouding.

De verliestijd op de N35 neemt tot 2030 verder toe, maar is in vergelijking met andere trajecten zeer beperkt

De verliestijd is een indicator die gebruikt kan worden om de relatieve omvang van de congestie te bepalen. De verliestijd is uitgedrukt als de gemiddelde verliestijd die bij iedere afgelegde kilometer wordt gemaakt als gevolg van lagere snelheden of stilstand op het tracé.

Onderstaande tabel toont de gemiddelde verliestijd voor zowel het tracé van de N35 Wijthmen-Nijverdal als de gemiddelde verliestijd op het hoofdwegennet en het hoofdwegennet van de Randstad⁶. Beide zijn zowel voor de huidige situatie als de situatie in 2030 weergegeven.

	2012	2030 RC	2030 GE
N35 Wijthmen-Nijverdal	0,11	0,15	0,19
Hoofdwegennet Nederland	0,05	0,04	0,09
Hoofdwegennet Randstad	0,18	0,12	0,31

Tabel 10: Huidige en verwachte gemiddelde verliestijd in minuten per kilometer

Uit de tabel kan worden geconcludeerd dat er een toename is van de verliestijd tot 2030. Zowel de huidige verliestijd als de verwachte verliestijd in 2030 liggen hoger dan het landelijk gemiddelde, maar bijvoorbeeld lager dan het gemiddelde op het hoofdwegennet in de Randstad.

Op verschillende routes nabij de N35 treedt sluipverkeer op, dit neemt in omvang tot 2030 verder toe

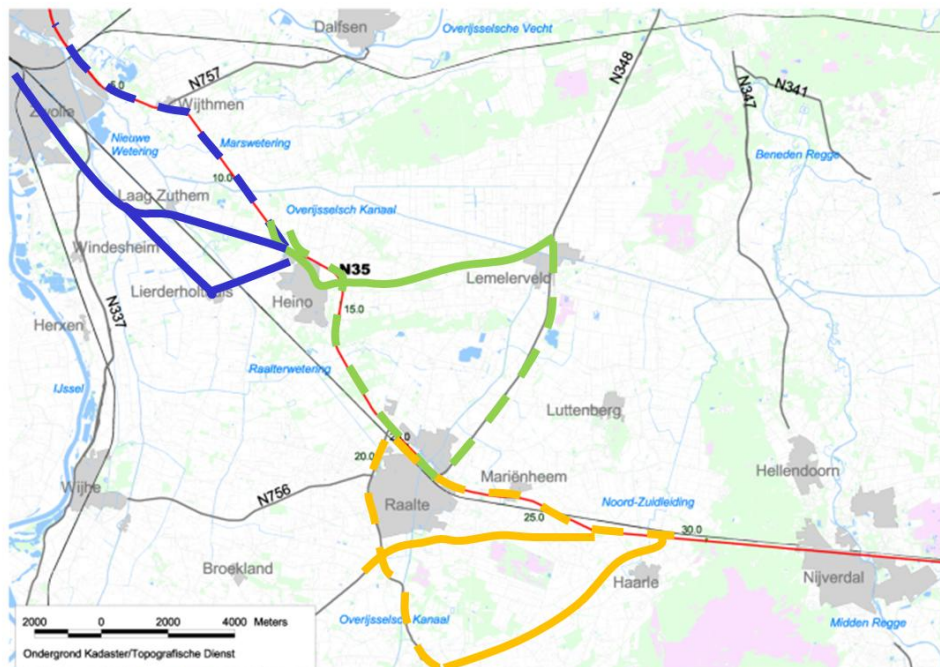
Op verschillende wegen in het gebied nabij de N35 worden op dit moment

⁶ Voor de cijfers van het gehele hoofdwegennet is gebruik gemaakt van de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse. Voor de cijfers van de Randstad is gebruik gemaakt van de onderzoeken van de Planstudie Ring Utrecht.

problemen geïdentificeerd van sluiptverkeer. Hoewel er geen duidelijke definitie is van sluiptverkeer, is er sprake van een ongewenste situatie wanneer verkeer als gevolg van lange reistijden op hoofdroutes kiest voor alternatieve routes die niet als verbindingsroutes zijn bedoeld en waarvan het wegontwerp niet toereikend is voor de afwikkeling van het aantal voertuigen.

Het gebruikte verkeersmodel is onvoldoende nauwkeurig om de verkeersbewegingen over het onderliggend wegennet te voorspellen. Om deze reden kunnen slechts beperkt uitspraken worden gedaan over de verwachte toename van sluiptverkeer tot 2030 en de ernst hiervan.

Op onderstaande kaart zijn met verschillende kleuren de "sluiproutes" aangegeven die in het gebied worden onderscheiden als alternatief voor de N35. Voor al deze routes geldt dat deze kwetsbaar zijn voor sluiptverkeer, omdat de reistijd door de vaak kortere afstand over deze alternatieve routes ook zonder congestie nagenoeg gelijk of zelfs korter is in vergelijking met de N35.



Figuur 10: Overzicht van huidige alternatieve routes voor de N35 waarop sluiptverkeer wordt waargenomen (de stippellijn is het tracé van de N35 waarvoor het een sluiptroute betreft)

Wanneer de doorstroming op de N35 wordt beperkt door congestievorming en lange wachttijden bij de verkeerslichten, zal dit leiden tot meer verplaatsingen via deze sluiptroutes. Met name voor het gedeelte Wijthmen-Heino geldt dat er als gevolg van de hoge I/C-verhouding in 2030 een grote kans is op congestievorming. Dit verhoogt de aantrekkelijkheid van de routes tussen Zwolle en Heino via Laag Zuthem en Lierderholthuis (de blauwe routes in het figuur) en zal naar verwachting leiden tot meer sluiptverkeer.

Dit geldt ook voor de route van Lemelerveld naar Zwolle (de groene routes in het figuur). Omdat de route via de N35 een langere afstand kent dan de route binnendoor, zal bij een toename van het verkeer bij Raalte en de als gevolg daarvan

toenemende wachttijd bij de kruisingen in Raalte de aantrekkelijkheid van de sluiproute binnendoor toenemen en tot overlast leiden in Heino.

De derde route met sluihverkeer wordt veroorzaakt door het verkeer ten zuiden van Raalte dat een bestemming heeft in de richting van Nijverdal (de oranje routes in de figuur). Ook hier geldt dat de route via de N35 een langere afstand kent dan de routes binnendoor. Bij een toenemende wachttijd in Raalte zal dit leiden tot een toename van de aantrekkelijkheid van de sluiproutes en daarmee tot overlast in het gebied bij Haarle en het Boetelerveld.

Bereikbaarheid: aandachtspunten voor de I/C-verhoudingen en het sluihverkeer

In onderstaande tabel zijn de conclusies voor bereikbaarheid per subcriterium weergegeven. Algemeen geldt dat de problemen ten aanzien van bereikbaarheid op de N35 beperkt zijn, gekoppeld aan de criteria uit het rijksbeleid. De toename van verkeer bedraagt tot 2030 30 tot circa 60 procent, maar dit leidt alleen op het gedeelte Wijthmen-Heino tot een dusdanig hoge I/C-verhouding dat in de toekomst een grote kans op congestie ontstaat. Lokaal is in Raalte een aandachtspunt voor de verkeerslichten bij kruispunt Bos, die leiden tot lange wachttijden voor zowel het doorgaande verkeer op de N35 als het verkeer vanuit Raalte-Noord. Daarnaast spelen bij Heino, Laag Zuthem, Liederholthuis, Haarle en het Boetelerveld problemen met sluihverkeer. Als gevolg van een verwachte toenemende vertraging op de N35 en relatief aantrekkelijke lokale routes zal de omvang van dit sluihverkeer naar verwachting tot 2030 verder toenemen.

Onderwerp	Deelaspect	Knelpunt?			Toelichting
		2012	2020	2030	
Bereikbaarheid	Reistijd				Reistijden voldoen aan reistijdnorm SVIR.
	I-C/verhouding				Vanaf 2030 zijn hoge I/C-verhoudingen waarneembaar.
	Voertuigverliesuren				De voertuigverliesuren zijn beperkt. Wel treedt in 2030 een forse toename van de voertuigverliesuren op.
	Sluipverkeer				Sluipverkeer treedt op en neemt tot 2030 verder toe.

Tabel 11: Beoordelingstabel voor subcriteria bereikbaarheid

4.2 Verkeersveiligheid

Er zijn belangrijke aandachtspunten voor de verkeersveiligheid op de N35, deze nemen tot 2030 toe in omvang.

In deze paragraaf wordt ingegaan op de verwachte ontwikkelingen van de verkeersveiligheid op de N35. Hierbij zijn de subcriteria ernstige ongevallen, wegontwerp (Duurzaam Veilig en EURORAP) en oversteekbaarheid onderzocht.

Het aantal ernstige ongevallen op de N35 ligt boven het landelijke gemiddelde en zal door de verwachte verkeersgroei verder toenemen

Het aantal ernstige ongevallen is een belangrijke indicator voor de verkeersveiligheid op de N35. Onder ernstige ongevallen worden die ongevallen gerekend waarbij één of meerdere personen om het leven komen of zodanig ernstig gewond raken dat zij in het ziekenhuis moeten worden opgenomen. De registratie van deze ongevallen vindt door politie en ziekenhuizen plaats in de BRON-database. Sinds 2009 is gestopt met de registratie van ongevallen waarbij politie of

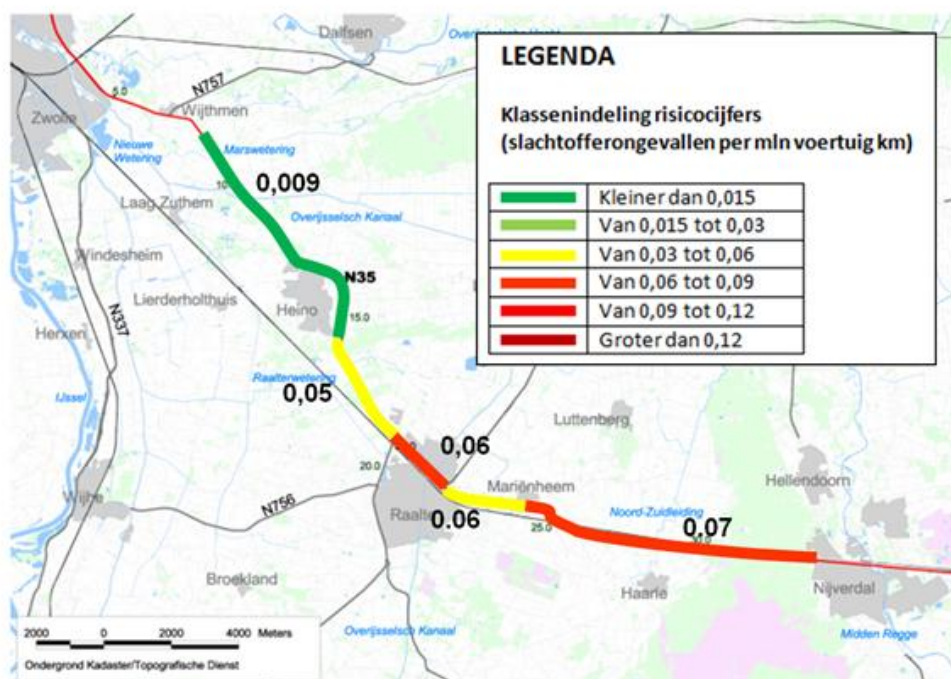
ziekenhuizen zijn betrokken. Dit heeft met name gevolgen voor de registratie van ongevallen met beperkte schade. Voor ernstige ongevallen is de registratiegraad zeer beperkt afgenomen.

Om het aantal ernstige ongevallen op een goede wijze te kunnen vergelijken met soortgelijke trajecten in Nederland, is gebruik gemaakt van risicocijfers. Deze relateren het aantal ernstige ongevallen aan de hoeveelheid verkeer die van de weg gebruik maakt. Het risicocijfer is uitgedrukt in het aantal ernstige ongevallen per miljoen voertuigkilometers⁷. Onderstaande tabel toont de gemiddelde risicocijfers voor vergelijkbare wegen in Oost-Nederland en de rest van Nederland en daarnaast het gemiddelde risicocijfer voor het gehele rijkswegennet⁸. Zoals uit de tabel is af te lezen geldt voor 80 kilometer wegen zoals de N35 dat het gemiddelde risicocijfer al fors hoger is dan op een vergelijkbare gemiddelde rijksweg.

	Risicocijfer
80 km weg Oost-Nederland	0,037
80 km weg rijkswegennet Nederland	0,028
Alle rijkswegen Nederland	0,012

Tabel 12: Gemiddelde risicocijfers

In onderstaande kaart is aangegeven wat het risicocijfer is voor de diverse deeltrajecten. Voor de deeltrajecten tussen Heino en Nijverdal geldt dat het risicocijfer van deze trajecten fors hoger is dan het gemiddelde. Dit is het gevolg van de enerzijds lagere verkeersaantallen op dit deel van de N35 en anderzijds de relatief hoge verkeersslachtoffers.



Figuur 11: Actuele risicocijfers voor verschillende delen van het tracé N35 Wijthmen-Nijverdal

⁷ De risicocijfers zijn berekend aan de hand de methodiek die is beschreven in de Handleiding Verkeersveiligheid (2008) van de Dienst Verkeer en Scheepvaart van Rijkswaterstaat. Hierbij is gebruik gemaakt van de aantallen ernstige ongevallen tussen 2007-2009 zoals opgenomen in de BRON-database.

⁸ Bron: Deel B van de rapportage Veilig over Rijkswegen 2008 van Rijkswaterstaat

Wanneer wordt gekeken naar de specifieke locaties van deze ernstige ongevallen, zijn geen uitschieters bij specifieke kruispunten waar te nemen. Als ook wordt gekeken naar de overige ongevallen (lichte verwondingen en schade) dan zijn er drie concrete kruisingen met een opvallend hoog aantal ongevallen, die gezamenlijk 16% bedragen van het totaal:

- De kruising met de Dalfserweg (Heino-Noord)
- Kruispunt Bos (de kruising met de N348 ten westen van Raalte)
- De kruising met de N348 ten oosten van Raalte en de nabijgelegen kruising met de Almelosestraat.

Daarnaast zijn er twee andere locaties op het tracé die niet bij een kruising zijn gelegen, maar waar wel opvallend veel ongevallen plaatsvinden. Mogelijk heeft dit te maken met het optreden van kop-staart botsingen als gevolg van wachttijden bij nabijgelegen kruisingen. Deze ongevallen bedragen 19% van het totaal en bevinden zich op de volgende locaties:

- Ten zuiden van de kruising met de Raalterdwarsweg (Heino-Zuid)
- Ten oosten van de kruising met de spoorweg bij Mariënheem

Naast de relatieve verkeersveiligheid is ook de ontwikkeling van het aantal ongevallen van belang. Het Rijk heeft de doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen⁹. Wanneer echter naar de N35 wordt gekeken zal in de autonome situatie tot 2030 naar verwachting een toename optreden van de omvang van het verkeer. Uitgaande van een gelijkblijvend risicocijfer zal dit betekenen dat ook het aantal ernstige ongevallen verder zal toenemen. In onderstaande tabel is dit weergegeven.

	Huidige situatie	2030 RC	2030 GE
Verkeersdoden	0,7	0,8	1,0
Ziekenhuisgewonden	2,3	2,6	3,3
Totaal	3,0	3,4	4,3

Tabel 13: Huidig en verwacht aantal ernstige ongevallen N35 Wijthmen-Nijverdal per jaar

Algemeen kunnen de volgende twee conclusies worden getrokken:

- Het aantal ernstige ongevallen ligt hoger dan op vergelijkbare rijkswegen
- Het aantal ernstige ongevallen op de N35 neemt tot 2030 naar verwachting toe, terwijl het Rijk zich juist als doel heeft gesteld om het aantal ongevallen te laten afnemen.

De rijksdoelstelling is niet specifiek op de N35 van toepassing. Daarmee is geen sprake van een knelpunt maar een aandachtspunt voor de ernstige ongevallen.

Het wegontwerp van de N35 komt op een aantal punten niet overeen met de principes van Duurzaam Veilig voor een gebiedsontsluitingsweg

Het Programma Duurzaam Veilig is opgezet om meer uniformiteit aan te brengen in het wegontwerp van zowel de wegen in beheer bij het Rijk als bij de diverse andere wegbeheerders. In het kader van dit programma zijn ontwerpprincipes uitgewerkt voor zowel stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen als erftoegangswegen. Deze ontwerpprincipes zijn uitgangspunt bij het ontwerp van nieuwe wegen. Voor het bestaande wegennet zijn op dit moment geen expliciete normen of beleidsdoelstellingen geformuleerd. Wel kunnen de kaders worden gebruikt om te beoordelen in hoeverre het wegontwerp van de N35 aansluit op de functie die de

⁹ Verwijzing naar NoMo en SVIR

weg heeft.

In onderstaande tabel is aangegeven welke uitgangspunten uit Duurzaam Veilig passen bij een gebiedsontsluitingsweg en wat de huidige situatie is op de N35. De meest in het oog springende afwijkingen zijn oranje gemarkeerd¹⁰.

Criterium	Operationeel uitgangspunt	Huidige situatie
<i>Essentiële kenmerken</i>		
Maximumsnelheid	80 km/h	80 km/h
Markering in lengterichting	Gedeeltelijk (onderbroken kantstreep)	Gedeeltelijk (onderbroken kantmarkering). Niet overal is markering op basis van de Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken (EHK) aanwezig.
Rijrichtingscheiding	Moelijk overrijdbaar	Makkelijk overrijdbaar
Kruispunten	Gelijkvloers met voorrang en snelheidsbeperkende maatregelen	Voorrangregelingen d.m.v. voorrangsweg N35; verkeerslichten
<i>Overige kenmerken</i>		
Rijbaanindeling	2x1 of meer	2x1 rijstroken
Erfaansluitingen	Geen	Aanwezig
Oversteken	Ongelijkvloers of bij kruispunten	Erfoversteken en oversteken recreatieve routes aanwezig
Openbaar vervoerhalten	Niet op rijbaan	Niet op rijbaan
Parkeren	Niet aanliggend	In meeste gevallen aanliggend
Pechvoorziening	In buitenberm en pechhavens	In buitenberm en pechhavens
Obstakelafstand	Middel (4,5 tot 6 meter)	Op diverse locaties zijn obstakels aanwezig op korte afstand van de weg
Fietsers en bromfietzers	Altijd gescheiden	Gescheiden
Langzaam gemotoriseerd verkeer	Gescheiden	Op sommige locaties nog aanwezig
Snelheidsbeperkende maatregelen	Gepaste maatregelen (op kruispunten)	Op enkele locaties zijn snelheidsbeperkende maatregelen getroffen

Tabel 14: Vergelijking ontwerpprincipes gebiedsontsluitingsweg met huidige weginrichting N35

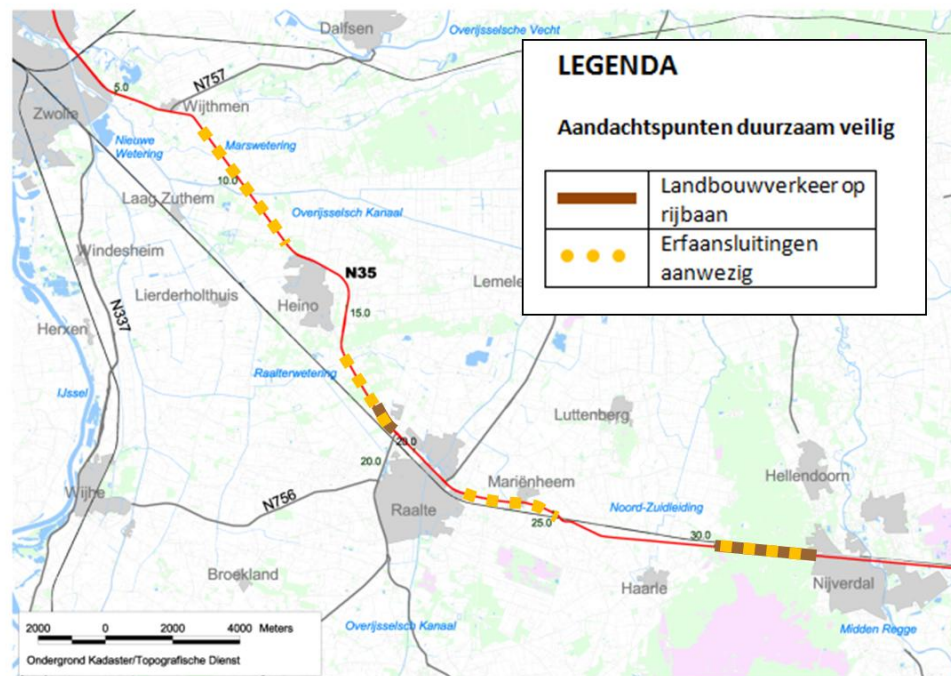
Uit de tabel kan worden geconcludeerd dat de N35 in de huidige situatie niet volledig is toegerust als gebiedsontsluitingsweg¹¹. Om hier wel bij aan te sluiten, zijn de volgende aandachtspunten van belang:

- De ongewenste aanwezigheid van een groot aantal erfaansluitingen, erfoversteken en recreatieve oversteeklocaties;
- De rijrichtingscheiding die op dit moment nog makkelijk overrijdbaar is;
- De aanwezigheid van obstakels (bomen) op korte afstand van de weg;
- De aanwezigheid van langzaam gemotoriseerd verkeer op de weg.

¹⁰ Bron: Verkeersveiligheidsonderzoek N35 Wijthmen-Nijverdal, RWS Oost-Nederland (2012)

¹¹ Indien dezelfde analyse zou worden gemaakt voor een stroomweg, zouden er meer aandachtspunten optreden, waarbij het ontbreken van ongelijkvloerse kruisingen en gescheiden rijbanen het meest in het oog zullen springen.

In figuur 12 is weergegeven waar op het tracé sprake is van de aanwezigheid van landbouwverkeer en erfaansluitingen. Voor de andere twee aandachtspunten geldt dat deze zich langs het gehele tracé bevinden. Voor de trajecten waar landbouwverkeer en erfaansluitingen zijn geldt dat zich op deze trajecten geen uitschieters voordoen in het aantal ongevallen ten opzichte van de rest van het tracé.



Figuur 12: Locaties aandachtspunten duurzaam veilig

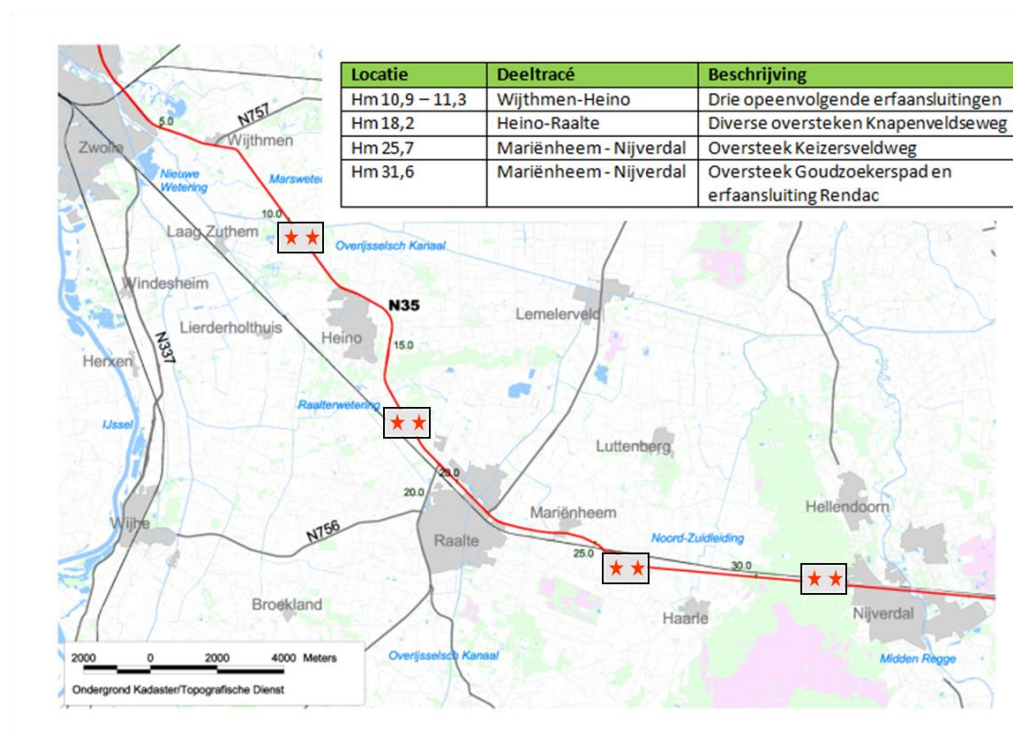
Het wegontwerp van de N35 dient op vier plaatsen te worden aangepast om de EURORAP doelstellingen te behalen

De methodiek van EURORAP is ontwikkeld om de mate van verkeersveiligheid van het wegontwerp te classificeren. Daarbij worden scores gehanteerd tussen 1 en 4 sterren, waarbij 4 sterren het hoogste niveau van verkeersveiligheid is. Het Rijk heeft de doelstelling geformuleerd voor het gehele rijkswegennet om in 2020 geen locaties meer te hebben met twee sterren of minder¹².

De N35 tussen Wijthmen en Zwolle bevat vier locaties met een score van twee sterren (zie figuur 13). In al deze gevallen betreft het een kruispunt of oversteeklocatie die qua overzichtelijkheid en inrichting tekortschiet. Drie procent van de ongevallen die zich tussen 2007 en 2011 op de N35 Wijthmen-Nijverdal hebben voorgedaan vonden plaats op deze vier locaties. Daarmee scoren deze locaties iets boven het gemiddelde per kilometer, maar is er geen sprake van extreme uitschieters.

In de autonome situatie is geen aanpassing van deze locaties voorzien en wordt de rijksdoelstelling daarom niet gehaald. Daarmee is sprake van een knelpunt.

¹² Deze doelstelling is opgenomen in het Actieprogramma Verkeersveiligheid van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu uit 2011. De doelstelling is geformuleerd op basis van de resultaten van de beoordeling met de RPS methodiek voor EURORAP1.



Figuur 13: Locaties met onvoldoende score EURORAP

Voor fietsers en voetgangers wordt het steeds moeilijker om tijdens spitsperioden de N35 over te kunnen steken

De N35 kent diverse oversteeklocaties voor fietsers en voetgangers waar een middenberm, VRI of zebrapad ontbreekt. Het gaat hierbij om oversteeklocaties bij erfaansluitingen en een aantal recreatieve routes. Met name tijdens de spitsperioden wordt het veilig oversteken van de weg bij deze oversteeklocaties als een probleem ervaren. In deze periode is sprake van een (tweezijdige) bijna continue stroom van auto's, waardoor het lastig is om een geschikt moment te vinden om de weg over te steken. De oversteekbaarheid zal verder verslechteren wanneer de intensiteit op de N35 tot 2030 toeneemt.

In tabel 15 is de gemiddelde oversteektijd tijdens de spits is weergegeven. Hierbij is deze oversteektijd als een bandbreedte gepresenteerd tussen het rustigste traject (Mariënheem-Nijverdal) en het drukste traject (Wijthmen – Heino) ¹³.

¹³ In de Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen (ASVV) van het CROW uit 2004 is een beoordelingskader opgenomen voor de kwaliteit van de oversteekbaarheid van een weg. Hierbij is een rekenmethodiek opgenomen om de gemiddelde wachttijd bij een oversteeklocatie te bepalen op basis van de verwachte intensiteit en de breedte van de weg die dient te worden overgestoken. Deze methodiek gaat uit van een statistische spreiding (poisson) voor de afstand tussen twee voertuigen, waardoor er tussen de passerende voertuigen gaten ontstaan van verschillende omvang. Berekend wordt hoeveel tijd er gemiddeld voorbijgaat voordat een gat groot genoeg is om veilig over te steken.

Jaartal en scenario	Huidige situatie	2020	2030 RC	2030 GE
Fietsers vanuit stilstand	6 - 23 sec	16 - 41 sec	10 - 29 sec	17 - 47 sec
Voetgangers (gemiddeld)	1 - 4 min	2 - 10 min	1 - 6 min	2 - 13 min
Voetgangers (beperkte snelheid)	1 - 5 min	3 - 17 min	1 - 9 min	3 - 22 min

Tabel 15: Gemiddelde oversteeftijd bij een ongelijkvloerse oversteeek zonder aanvullende voorzieningen

Voor de oversteeekbaarheid zijn geen normen of beleidsdoelstellingen geformuleerd. Wel wordt in algemene zin een gemiddelde wachttijd van meer dan 30 seconden als zeer slecht beschouwd¹⁴.

Uit de tabel kan daarmee worden afgeleid dat de oversteeekbaarheid op de N35 een belangrijk aandachtspunt is. Een veilige oversteeek voor omwonenden en recreanten tijdens de spits kan voor een voetganger vele minuten op zich laten wachten. Zeker wanneer kinderen de weg over moeten steken levert dit grote risico's op.

Verkeersveiligheid: aandachtspunten voor ongevallen, wegontwerp en oversteeekbaarheid

In onderstaande tabel zijn de conclusies voor verkeersveiligheid per subcriterium weergegeven. Geconcludeerd kan worden dat voor alle aspecten aandachtspunten gelden. Uit de analyse van ernstige ongevallen komt naar voren dat het tracé tussen Heino en Nijverdal een bovengemiddeld aantal ernstige ongevallen kent. Voor Duurzaam Veilig gelden een aantal aandachtspunten voor de inrichting van de N35. Vanuit EURORAP zijn een viertal knelpunten benoemd op basis van de bestaande doelstelling om voor iedere rijksweg per 2020 een minimale score van drie sterren te hebben. Deze aandachtspunten voor het wegontwerp hebben geen sterke relatie met het aantal ernstige ongevallen op het tracé. Op de wegvakken met aandachtspunten is het aantal ongevallen vergelijkbaar met het gemiddelde van het tracé of iets hoger.

Onderwerp	Deelaspect	Knelpunt?			Toelichting
		'12	'20	'30	
Verkeersveiligheid	Ernstige ongevallen				Aantal ernstige ongevallen is hoger dan gemiddeld. In autonome situatie wordt een verdere toename van ongevallen verwacht.
	Duurzaam Veilig				Inrichting van de weg is strijdig met principes Duurzaam Veilig voor gebiedsontsluitingsweg. Het gaat daarbij om erfaansluitingen, landbouwverkeer op de rijbaan, rijbaanscheiding en bomen langs de weg.
	Eurorap				Op dit moment vier locaties met score van 2 sterren. Beleid: vanaf 2020 geen locaties meer met 2 sterren.
	Oversteeekbaarheid				Oversteektijden hebben ongewenste omvang en nemen verder toe.

Tabel 16: Beoordelingstabel voor subcriteria verkeersveiligheid

¹⁴ Deze kwalificatie is eveneens opgenomen in de ASVV 2004 van het CROW (zie vorige voetnoot).

4.3 Leefbaarheid

De N35 leidt op een aantal plaatsen tot barrièrewerking, voor de aspecten geluid, lucht en natuur volstaat het huidig beleid.

In deze paragraaf wordt ingegaan op de verwachte ontwikkelingen van de leefbaarheid op de N35. Hierbij zijn de subcriteria barrièrewerking, geluid- en trillingshinder, luchtkwaliteit en natuur onderzocht.

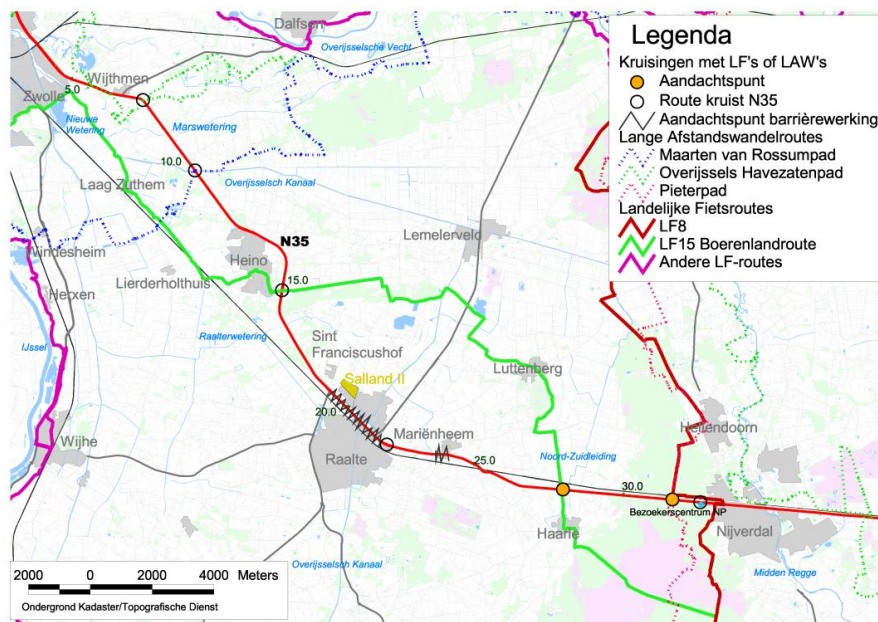
De N35 zorgt voor een ongewenste barrière in Raalte en Mariënheem en vormt daarnaast een barrière voor een aantal recreatieve routes

Barrièrewerking is verbonden met oversteekbaarheid, die bij verkeersveiligheid beschreven is. De doorsnijding van de N35 door Mariënheem wordt als een maatschappelijk knelpunt ervaren. De voorzieningen in het zuidelijke deel (o.a. school en kerk) zijn niet optimaal bereikbaar vanuit het noordelijke deel. Om de oversteekbaarheid van de weg in het dorp te verbeteren is naast de gelijkvloerse kruising een fietstunnel gerealiseerd. Het gebruik hiervan is echter beperkt.

De N35 doorkruist ook Raalte. Het grootste deel van het dorp (inclusief het centrum) ligt aan de zuidkant van de weg. Aan de noordkant ligt een woongebied. In de structuurvisie Raalte zijn direct ten noorden van de N35 in Raalte een tweetal aanvullende woongebieden voorzien (Franciscushof en Salland II) van een kleine 500 woningen. Hiermee zal het belang van een goede koppeling tussen Raalte-Noord en het 'oude dorp' toenemen. Bestemmingsverkeer dat op dit moment de N35 wil oversteken kan dit doen bij kruispunt Bos en ter hoogte van het kanaal. In het tussenliggende gebied (met een lengte van 1,5 kilometer) zijn op dit moment geen oversteeklocaties voorzien.

De N35 doorkruist diverse nationale- en provinciale wandel- en fietsroutes. Bij enkele van deze routes is nog sprake van een gelijkvloerse oversteek zonder aanvullende voorzieningen (zoals een middenberm). Het gaat om de landelijke fietsroute (LF 15) ter hoogte van Haarle en het Pieterpad ter hoogte van de Sallandse Heuvelrug. Bij de andere oversteeklocaties van recreatieve routes geldt dat er wel voldoende maatregelen zijn getroffen voor een goede oversteek.

Voor barrièrewerking zijn geen normen of streefwaarden in het rijksbeleid opgenomen. Dat betekent dat de gesignaleerde aspecten als aandachtspunten worden aangemerkt. In figuur 14 zijn deze aandachtspunten weergegeven.



Figuur 14: Overzicht aandachtspunten barrièrewerking N35

De geluidshinder langs de N35 leidt tot 2030 niet tot normoverschrijdingen, mits de geplande saneringen worden uitgevoerd

Langs het tracé van de N35 zijn diverse woningen en andere bestemmingen aanwezig die een bepaalde geluidbelasting kennen. Met de inwerkingtreding van de nieuwe geluidwetgeving SWUNG zijn er geluidproductieplafonds geïntroduceerd. Deze plafonds zijn gedefinieerd als 1,5 dB boven het vastgestelde niveau van 2008. Met de introductie van deze plafonds dienen woningen niet alleen beschermd te worden tegen de actuele geluidproductie, maar ook tegen de maximale geluidproductie die binnen dit plafond mogelijk is. Op het moment dat dit plafond vervolgens dreigt te worden overschreden, dienen opnieuw doelmatige maatregelen te worden getroffen om het geluidsniveau alsnog binnen het bestaande plafond te houden.

Indien bestemmingen bij de maximale benutting van deze geluidproductieplafonds een te hoge geluidbelasting kennen, komen deze voor saneringsmaatregelen in aanmerking. Maar ook op basis van oude wetgeving zijn bestemmingen voor sanering aangewezen die nog niet heeft plaatsgevonden. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft daarom een saneringsprogramma ingesteld voor woningen die aan één van de volgende criteria voldoen:

- Geluidgevoelige bestemmingen die op 1 maart 1986 een geluidsniveau van 65 dB of hoger hadden
- Geluidgevoelige bestemmingen die voor 1 januari 2009 zijn gemeld en een geluidsniveau kennen van 60 dB of hoger bij volledige benutting van het geluidproductieplafond
- Geluidgevoelige bestemmingen die niet zijn gemeld, maar wel een geluidsniveau kennen van 65 dB of hoger bij volledige benutting van het geluidproductieplafond (de nieuwe wettelijke norm).
- De zogeheten grote groeigevalen, woningen die langs een weg liggen met een zeer forse toename van het geluidsniveau en die een geluidsniveau kennen van 55 dB of hoger bij volledige benutting van het geluidproductieplafond.

In totaal zijn op basis van deze criteria circa 50 bestemmingen langs het tracé in een saneringsprogramma opgenomen. De uitvoering van dit saneringsprogramma dient uiterlijk in 2020 afgerond te zijn. Zolang de financiering van dit saneringsprogramma in stand wordt gehouden, zullen vanaf 2020 deze normoverschrijdingen zijn opgelost.

Aanvullende saneringen komen pas in beeld op het moment dat het huidige geluidproductieplafond wordt overschreden. Dit komt overeen met een toename van het verkeer van 50% of hoger ten opzichte van 2008. De verwachte verkeersgroei tot 2030 bedraagt afhankelijk van het gehanteerde groeiscenario tussen de 30% en 60%. Indien het scenario met hoge groei (GE-scenario) werkelijkheid zou worden, en er een lineaire toename van de geluidsproductie wordt verondersteld, kan mogelijk een aanpassing van het geluidproductieplafond moeten plaatsvinden en bijpassende maatregelen getroffen moeten worden. Indien hier sprake van is wordt hier binnen de nieuwe wetgeving in voorzien.

Daarnaast hanteert de geluidswetgeving voor geluidgevoelige bestemmingen een voorkeurswaarde van 50 dB. De voorkeurswaarde heeft gevolgen voor de planologische mogelijkheden van een locatie. Op het moment dat een (toekomstige) bestemming een geluidsniveau kent van 50 dB of hoger is een ontheffing nodig voor planologische activiteiten. Deze voorkeurswaarde wordt op dit moment bereikt of overschreden binnen een strook van ca. 250 meter aan weerszijden van het tracé¹⁵.

In Mariënheem wordt ten slotte overlast ervaren van trillingshinder. Deze hinder treedt op ter hoogte van een voegovergang in het wegdek van de N35. Van de trillingen zijn geen metingen bekend.

De luchtkwaliteit langs de N35 voldoet nu en in 2030 aan de gestelde normen

De uitstoot van onder andere NO₂ en PM₁₀ heeft gevolgen voor de luchtkwaliteit langs de N35. De luchtkwaliteit dient vanaf 2011 te voldoen aan de Europese normen voor fijnstof (PM₁₀) en in 2015 aan de normen voor stikstofdioxide (NO₂). Aan de wettelijke normen wordt voldaan indien de jaargemiddelden van de uitstoot van NO₂ en PM₁₀ onder de vastgestelde grenswaarde blijven. Deze grenswaarde bedraagt 40 µg/m³ voor beide stoffen.

De concentraties van beide stoffen is langs het tracé constant. Alleen ter hoogte van Raalte bevindt zich een kleine piek, mede als gevolg met de samenloop met de N348. Onderstaande tabel toont deze concentraties¹⁶. Uit de tabel kan worden geconcludeerd dat de huidige concentraties geen overschrijding opleveren van de gestelde normen.

Stof	Grenswaarde	Huidige waarde (gemiddeld)	Huidige waarde (Raalte)	Buffer Raalte t.o.v. grenswaarde
NO ₂	40 µg/m ³	25 µg/m ³	27 µg/m ³	48%
PM ₁₀	40 µg/m ³	19 µg/m ³	24 µg/m ³	67%

Tabel 17: Huidige concentraties NO₂ en PM₁₀ langs N35 en mogelijke groei binnen wettelijke normen

In de laatste kolom is aangegeven met welk percentage de concentratie nog verder kan toenemen voordat de grenswaarde wordt bereikt. Er is met de huidige concentraties NO₂ en PM₁₀ nog een buffer van resp. 48% en 67% ten opzichte van de huidige piek in Raalte. Hoewel de verwachte mobiliteitsgroei tot 2030 in een aantal scenario's hoger ligt dan 48%, is de verwachting dat deze grenswaarden tot

¹⁵ Bron: Atlas van Overijssel

¹⁶ Bron: Atlas van Overijssel

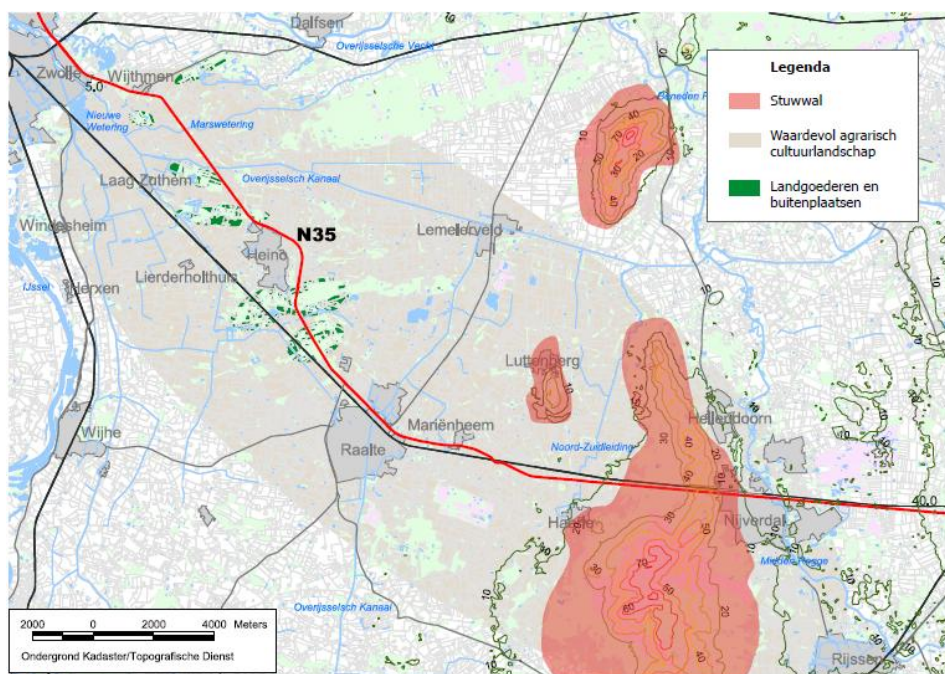
2030 niet zullen worden overschreden. Dat heeft te maken met de verwachting dat het Nederlandse wagenpark tot 2030 schoner zal worden en daarnaast dat de concentraties van beide stoffen niet volledig door de N35 worden veroorzaakt, maar ook door aanwezige andere routes (o.a. de N348), industrie en landbouw.

De autonome ontwikkeling van de N35 heeft geen toenemende negatieve invloed op de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van het omliggende gebied
De N35 doorkruist een waardevol landschap. De kwaliteiten van dit landschap betreffen de volgende zaken:

- Stuwwallen
- Agrarische cultuurlandschappen
- Cultuurhistorische waarden (landgoederen)

Voor alle drie aspecten heeft de Provincie Overijssel kwaliteitsambities geformuleerd¹⁷. De kwaliteitsambities hebben allen betrekking op het borgen van deze waarden bij ruimtelijke ontwikkelingen. Daarmee is er geen sprake van knelpunten of aandachtspunten bij de autonome ontwikkeling van de N35.

In onderstaande kaart is aangegeven welke landschapselementen in het gebied aanwezig zijn.



Figuur 15: Aanwezige landschapskwaliteiten langs tracé N35

De autonome ontwikkeling van de N35 leidt niet tot knelpunten voor natuur

Het tracé van de N35 is gelegen nabij twee Natura 2000 gebieden, de Sallandse Heuvelrug en het Boetelerveld. Daarnaast wordt het tracé op een aantal plaatsen doorkruist door de Ecologische Hoofdstructuur (EHS):

- De robuuste verbindingzone tussen de Regge en de IJssel ten noorden van Heino
- De beboste landgoederenzone ten zuiden van Heino
- De Sallandse Heuvelrug (tevens Natura 2000 gebied)

¹⁷ In de Omgevingsvisie van Overijssel is tot uitdrukking gebracht welke ruimtelijke kwaliteit de provincie nastreeft. Deze kwaliteitsambities zijn vastgelegd in de catalogus gebiedskenmerken van de Omgevingsvisie.

De Sallandse heuvelrug is daarnaast aangewezen als Nationaal Park. Op de Sallandse heuvelrug leven de enige korhoenders van Nederland, evenals een aantal andere zeldzame plant- en diersoorten, zoals de nachtzwaluw.

Van de beide Natura 2000 gebieden kent alleen het Boetelerveld een stikstofgevoelige habitat. Door de hoge concentraties stikstof in het gebied (door o.a. landbouw en verkeer) staat deze habitat onder druk. Voor het terugdringen van de stikstofconcentraties in dit gebied zijn geen normen voor de verschillende gebruikers vastgesteld, maar is een depositieregeling opgezet. Uitgangspunt daarvan is dat bij uitbreiding van de infrastructuur aanvullende depositierechten dienen te worden verworven. Bij autonome groei is dit niet het geval. Daarmee is voor stikstofgevoeligheid geen sprake van een knelpunt.

De Flora- en Faunawet bevat bepalingen om de aanwezigheid van beschermde soorten zoveel mogelijk in stand te houden. In de wet wordt onderscheid gemaakt naar drie categorieën, die zijn opgenomen in tabel 1, 2 en 3 van de wet. Voor de soorten uit tabel 3 geldt dat in het kader van bestendig beheer en onderhoud dient te worden gewerkt volgens een door de minister van EL&I goedgekeurde gedragscode.

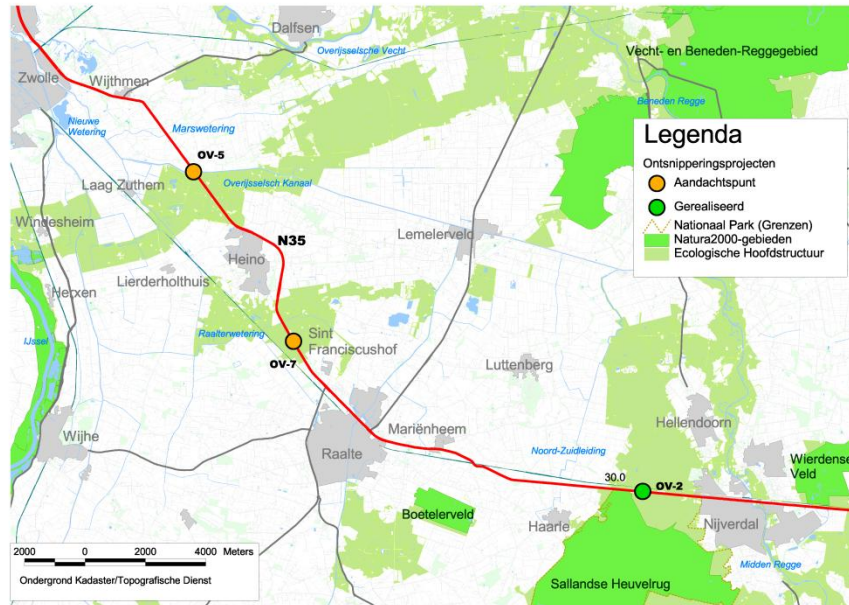
Voor het verbeteren van de oversteekbaarheid voor fauna in de EHS gebieden bestaat voor de bestaande rijksinfrastructuur in heel Nederland het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). In dit programma staan drie passages vermeld voor het tracé van de N35 waarvoor de doelstelling is geformuleerd om deze passages uiterlijk in 2018 te hebben gerealiseerd¹⁸. Van deze passages is op dit moment alleen het ecoduct bij Nijverdal gerealiseerd, zoals weergegeven in onderstaande tabel. De overige twee locaties zijn een aandachtspunt.

Passage	Geplande passage	Huidige status
OV-02 Nijverdal	Ecoduct Sallandse Heuvelrug	Gerealiseerd
OV-05 Windesheim – Laag Zuthem	Passage Ganzepan	Nog geen vastgesteld plan
OV-07 Heino	Passage voor o.a. marterachtigen bij dekzandrug ten oosten van Heino	Nog geen vastgesteld plan

Tabel 18: Overzicht geplande passages EHS

¹⁸ Bron: website Meerjarenprogramma Ontsnippering

In figuur 16 is weergegeven waar de Natura2000 gebieden en de EHS-passages zijn gelegen.



Figuur 16: Locaties Natura2000 gebieden en EHS passages

Op basis van deze inzichten kan worden geconcludeerd dat er geen knelpunten voor natuur aanwezig zijn. Wel vormt de daadwerkelijke realisatie van de EHS-passages een aandachtspunt.

Leefbaarheid: vooral de barrièrewerking is een aandachtspunt

In onderstaande tabel zijn de conclusies voor bereikbaarheid per subcriterium weergegeven. Geconcludeerd kan worden dat met name het aspect barrièrewerking een aandachtspunt is. Voor de onderdelen geluid en natuur geldt dat de doelstellingen worden bereikt wanneer bestaande programma's hiervoor worden uitgevoerd. Voor de luchtkwaliteit zijn geen knelpunten en voor het aspect landschap en cultuurhistorie zal de autonome ontwikkeling geen aanvullende negatieve invloed veroorzaken.

Onderwerp	Deelaspect	Knelpunt?			Toelichting
		'12	'20	'30	
Leefbaarheid	Barrièrewerking				Barrièrewerking in Raalte en Mariënheem, ongunstige oversteek recreatieve routes
	Geluid				Knelpunt wordt opgelost, mits sanering plaatsvindt
	Lucht				Voldoet aan norm
	Landschap en cultuur				Geen knelpunten of aandachtspunten bij autonome ontwikkeling
	Natuur				Op dit moment nog geen vastgestelde plannen voor twee passages

Tabel 19: Beoordelingstabel criteria leefbaarheid

5 Conclusie

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste resultaten van de probleemanalyse samengevat. In de eerste paragraaf wordt ingegaan op de knel- en aandachtspunten per onderwerp. In de tweede paragraaf zijn de knel- en aandachtspunten gebundeld per deeltraject.

5.1 Verkeersveiligheid is aandachtspunt

In deze rapportage is een probleemanalyse uitgevoerd voor de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal in de huidige situatie, de middellange termijn (2020) en de lange termijn (2030). 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. In de beleving van de weggebruikers kan dat op lokaal niveau anders ervaren worden. Wel is er in 2030 een aandachtspunt voor het deeltraject Wijthmen-Heino, waar zich in 2030 dusdanig veel verkeer op dit tracé bevindt dat er een grote kans op congestievorming en stilstand bestaat (I/C verhouding $> 0,95$). Naast deze aspecten geldt ook dat zich in het gebied een aantal alternatieve routes bevinden die te maken hebben met sluipverkeer. Daarvan zijn de routes van Heino naar Zwolle via Laag Zuthem en de rechtstreekse route van Lemelerveld naar Heino de meest opvallende.

Voor verkeersveiligheid zijn er op dit moment al belangrijke aandachtspunten. Voor deze aandachtspunten geldt dat met de verwachte groei van het verkeer de ernst van deze aandachtspunten verder zal toenemen. Op alle deeltracés tussen Heino en Nijverdal is op dit moment de kans op ernstige ongevallen 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 minimaal 3 sterren in 2020. Meer in brede zin voldoet het wegontwerp niet aan de meest actuele adviezen over een veilig wegontwerp voor een gebiedsontsluitingsweg in Duurzaam Veilig. 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.

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.

De problemen met geluidsoverlast zijn beperkt. Een aantal woningen heeft op dit moment een te hoog geluidsniveau en maakt onderdeel uit van een saneringsprogramma waarmee 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. Wel is de realisatie van twee faunapassages bij Heino nog onzeker. De doelstelling in het kader van de Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) is om deze uiterlijk in 2018 te hebben gerealiseerd.

Onderstaande tabel toont per deelaspect de beoordeling voor de huidige situatie en die in 2020 en 2030.

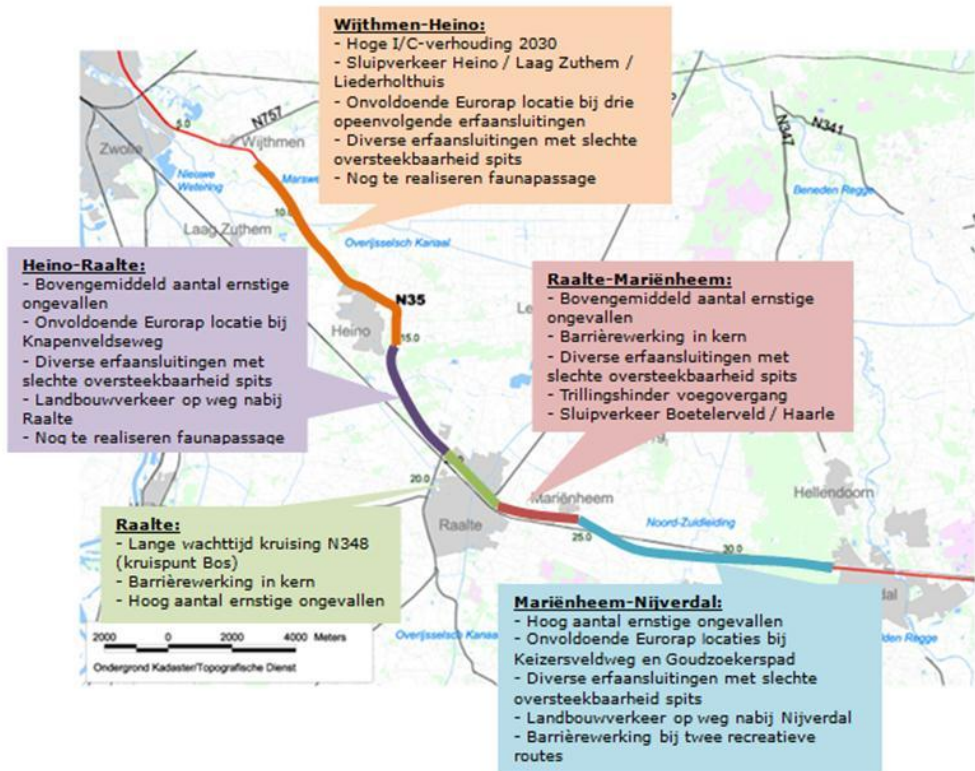
Onderwerp	Deelaspect	Knelpunt?			Toelichting
		'12	'20	'30	
Bereikbaarheid	Reistijd	■	■	■	Het autoverkeer op de N35 neemt tot 2030 verder toe, maar er worden geen normen voor bereikbaarheid overschreden
	I-C/verhouding	■	■	■	
	Voertuig-verliesuren	■	■	■	
	Sluipverkeer	■	■	■	
Verkeers-veiligheid	Ernstige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

Tabel 20: Concluderende tabel voor de subcriteria uit het beoordelingskader

5.2 Onderscheid in deeltracés

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 deeltrajecten tussen Wijthmen en Nijverdal.

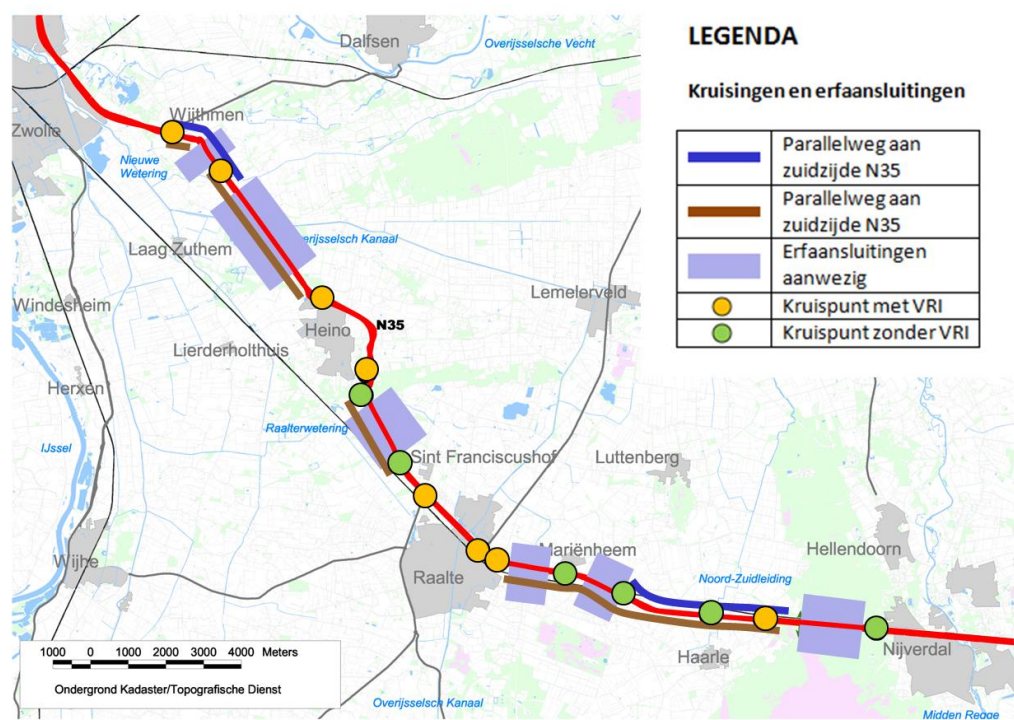
Algemeen kan worden geconcludeerd dat de aard van de problemen voor de deeltrajecten verschilt. Op het gedeelte tussen Wijthmen en Heino bestaan vooral een toekomstig aandachtspunt voor bereikbaarheid. Op het resterende tracé zijn juist aandachtspunten rondom verkeersveiligheid en barrièrewerking. Aandachtspunten zoals oversteekbaarheid en de inrichting van de weg conform Eurorap en Duurzaam Veilig spelen op verschillende delen van het tracé. Figuur 17 vat de belangrijkste constatering samen.



Figuur 17: Ruimtelijke samenhang tussen knel- en aandachtspunten

Bijlage A Overzicht Kruispunten, erfaansluitingen en parallelwegen

Onderstaande kaart toont de kruisingen, erfaansluitingen en parallelwegen langs de N35. De blauw gemarkeerde delen van het tracé bevatten één of meerdere erfaansluitingen of landbouwoversteeklocaties. De aanwezigheid van deze oversteeklocaties is het gevolg van het ontbreken van een parallelroute aan één van beide zijden van de N35. Daarnaast toont de kaart de locaties van kruispunten met en zonder VRI's.



Figuur 18: Kruisingen en erfaansluitingen langs de N35

Bijlage B Amendement

Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2009–2010

32 123 A

**Vaststelling van de begrotingsstaat van het
Infrastructuurfonds voor het jaar 2010**

Nr. 31

AMENDEMENT VAN DE LEDEN KOOPMANS EN ROEFS

Ontvangen 11 december 2009

De ondergetekenden stellen het volgende amendement voor:

De begrotingsstaat wordt als volgt gewijzigd:

I

In **artikel 12 Hoofdwegennet** worden het verplichtingenbedrag en het uitgavenbedrag **verlaagd** met € 27 000 (x € 1 000).

II

In **artikel 12 Hoofdwegennet** worden het verplichtingenbedrag en het uitgavenbedrag **verhoogd** met € 27 000 (x € 1 000).

Toelichting

Met dit amendement worden binnen het wegenbudget gelden vrijgemaakt om een aantal regionale projecten een impuls te geven. Uitgangspunt is dat de regio bij deze projecten voor minstens 50% cofinanciert.

Het betreft de volgende projecten waarbij met name de verkeersveiligheid een belangrijke doelstelling is:

- N35 Wythmen-Nijverdal, ten behoeve van het starten van een verkenning (€ 5 miljoen)
- N23, bijdrage voor de Westfrisiaweg (€ 22 miljoen) Dekking wordt gevonden binnen het bestaande wegenprogramma door herprioritering van de volgende posten:
 - € 10 miljoen wordt gedekt uit het infrastructuurpakket Verkeersveiligheid Hoofdwegennet.
 - Gezien de impulswerking wordt voor de benodigde € 17 miljoen dekking gevonden in de nog resterende middelen uit het stimuleringspakket «Versnelling bruggen en renovatie wegen» uit hoofde van het Aanvullend Beleidskkoord.

Koopmans
Roefs

Bijlage C Verantwoording

Deze probleemanalyse is tot stand gekomen in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (DG Bereikbaarheid) en de provincie Overijssel. Het MIRT Onderzoek is uitgevoerd door Dufec, Goudappel Coffeng en Infram. De reistijdmetingen zijn uitgevoerd door DUFEC. Goudappel Coffeng heeft de analyse over bereikbaarheid gedaan. Infram heeft de informatie over bereikbaarheid verwerkt in dit rapport, de onderdelen verkeersveiligheid en leefbaarheid onderzocht en de eindredactie gedaan van dit rapport.

Onderzoek en rapportages zijn begeleid door een projectteam van medewerkers van DG bereikbaarheid, RWS Dienst Oost-Nederland en de provincie Overijssel. Regio Twente en de gemeenten Zwolle, Dalfsen, Raalte, Hellendoorn en Olst-Wijhe hebben deelgenomen aan een ambtelijke begeleidingsgroep waarin ook RWS, de provincie en het ministerie deelgenomen hebben. De stuurgroep met deelnemers van alle bovengenoemde partijen heeft deze rapportage vastgesteld.