Projectplan verkeersveiligheidsmaatregelen oostzijde Mariënheem.

Maatregelen 6 t/m 13



Bestuurlijk opdrachtgever:	Wethouder Roelof Bisschop
Ambtelijk opdrachtgever:	Toine Penders
Projectleider:	Frank van den Hoek

7 januari 2026

Gemeente Raalte

Gemeente Raalte

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3
   1.1 Verkeersveiligheidsmaatregelen Mariënheem 3
   1.2 Projectgebied 4
   1.3 Samenwerking Rijkswaterstaat 5
   1.4 Doel projectplan 5
2. Projectaanpak 5
   2.1 De aanpak 5
   2.2 Planning en producten 6
   2.3 Vaststellingsmomenten 7
3. Projectsturing 8
   3.1 Geld (financiën) 8
   3.2 Risico's 8
   3.3 Organisatie 8
   3.4 Tijd (planning) 9
   3.5 Informatie 9
   3.6 Communicatie 9
   3.7 Kwaliteit 9

Bijlage: communicatieplan

Gemeente Raalte

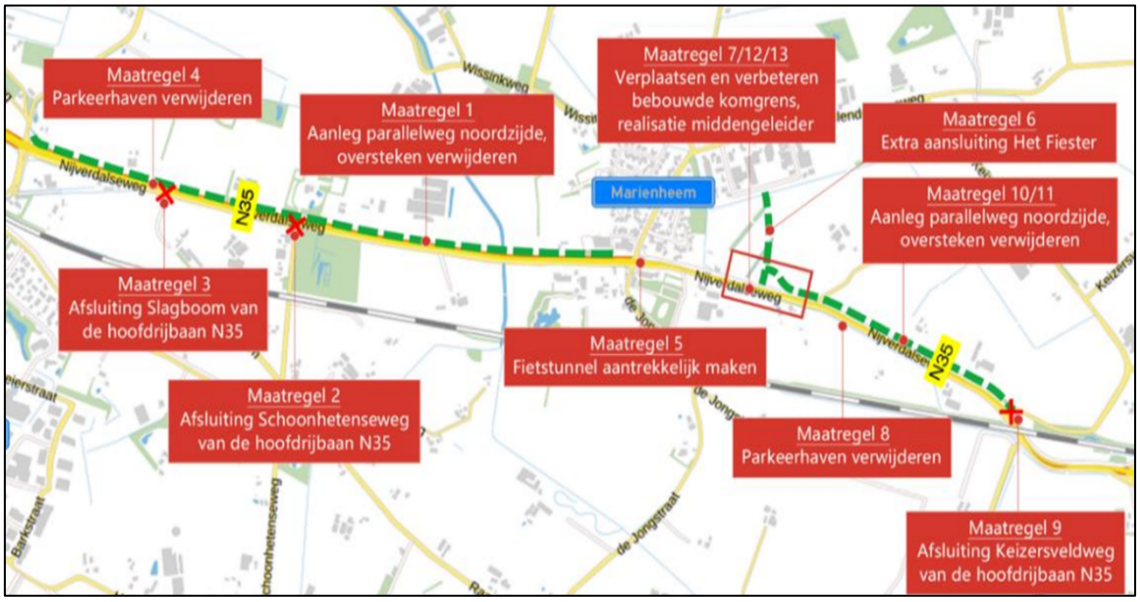
1. Inleiding

De Rijksweg N35 loopt door het dorp Mariënheem en is een belangrijke verbindingsweg tussen de Regio Zwolle en Twente. Er zijn verschillende knelpunten in de verkeersveiligheid ontstaan, waaronder in het dorp Mariënheem. Het verbeteren van de verkeersveiligheid in Mariënheem is een onderwerp wat al lange tijd speelt bij inwoners, gemeente en Rijkswaterstaat. Om die verkeersveiligheid te verbeteren wordt de mogelijkheid van aanleg van een rondweg om het dorp onderzocht (MIRT verkenning Wijthmen-Nijverdal). Een maatregelenpakket van dertien maatregelen zorgt op kortere termijn voor een verkeersveiligere situatie (project Meer Veilig 3). Mede vanwege de lange historie van het project Meer Veilig 3 zit er urgentie op realisatie van de maatregelen.

1.1 Verkeersveiligheidsmaatregelen Mariënheem

De dertien maatregelen rondom Mariënheem zorgen ervoor dat er minder kruisende/invoegende verkeersstromen ontstaan vanuit percelen en zijwegen van de N35. Belangrijk onderdeel hierbij is de aanleg van nieuwe parallelwegen. Op de parallelwegen worden zijwegen en percelen aangesloten zodat deze niet direct op de N35 uit komen.

Een tweetal maatregelen zijn in 2024 uitgevoerd aan de westzijde van Mariënheem. De aansluitingen van de Schoonhetenseweg en Slagboom zijn van de N35 verwijderd. Deze wegen worden via de reeds bestaande parallelweg ontsloten (zuidzijde N35). Op deze bestaande parallelweg is de schoolzone in Mariënheem aangepast om verkeersonveilige situaties te voorkomen.
Onderdeel van dit projectplan zijn de maatregelen aan de oostzijde van Mariënheem. Op afbeelding 1 zijn alle maatregelen weergegeven.



Afbeelding 1: maatregelen oostzijde Mariënheem.

De complete set aan verkeersveiligheidsmaatregelen is als volgt omschreven:

Maatregelnummer en omschrijving	**Status**
1. Aanleg parallelweg noordzijde. Oversteken verwijderen.	Realisatie nog te organiseren.
2. Afsluiting Schoonhetenseweg van de hoofdrijbaan N35.	Reeds uitgevoerd.
3. Afsluiten Slagboom van de hoofdrijbaan N35.	Reeds uitgevoerd.
4. Parkeerhaven verwijderen.	Realisatie nog te organiseren.
5. Fietstunnel aantrekkelijk maken.	Realisatie nog te organiseren.
6. Extra aansluiting Het Fiester.	Onderdeel van voorliggend projectplan.
7/12/13. Verplaatsen en verbeteren bebouwde komgrens, realisatie middengeleider.	Onderdeel van voorliggend projectplan.

8. Parkeerhaven verwijderen.	Onderdeel van voorliggend projectplan.
9. Afsluiting Keizersveldweg van de hoofdrijbaan N35.	Onderdeel van voorliggend projectplan.
10/11. Aanleg parallelweg noordzijde. Oversteken verwijderen.	Onderdeel van voorliggend projectplan.

1.2 Projectgebied

In dit projectplan wordt de realisatie van de verkeersveiligheidsmaatregelen aan de oostzijde van Mariënheem opgepakt. De maatregelen aan deze zijde van Mariënheem zijn opgedeeld in acht maatregelen (maatregelnummers 6 t/m 13).

Extra aansluiting Het Fiester (maatregel 6).
Op dit moment gaat groot en zwaar verkeer door de kern Mariënheem richting N35 (over de Hellendoornseweg). Dit is o.a. verkeer voor het industrieterrein in Mariënheem en agrariërs in de omgeving. Vanwege geluidsoverlast en verkeersveiligheid in het dorp is het wenselijk om het grote en zware verkeer via een nieuw aan te leggen verbindingsweg te leiden. De afgelopen jaren zijn al enkele verkennende onderzoeken gedaan en verschillende varianten onderzocht. Deze maatregel is een wens vanuit de gemeente. Financieel zal dit ook vanuit de gemeente gedragen moeten worden. De grond is in eigendom van derden.

Verplaatsen en verbeteren bebouwde komgrens, realisatie middengeleider (maatregel 7/12/13).
Het is de wens om de snelheid van het verkeer op de N35 in de bebouwde kom van Mariënheem te verlagen. Met het realiseren van een middengeleider op de N35 en de bebouwde komgrens verplaatsen naar die middengeleider zou de snelheid omlaag worden gebracht.
De laatste jaren is verkend hoe Het Fiester aan kan sluiten op deze middengeleider. Er zijn verschillende kruispuntvormen bedacht. Hier moet nog een keuze in gemaakt worden. Deze maatregel wordt genomen op de N35 en is het grondgebied van Rijkswaterstaat.

Parkeerhaven verwijderen (maatregel 8).
Aan/naast de N35 liggen meerdere parkeerhavens. Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat de parkeerhavens verwijderd kunnen worden. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. De maatregel is relatief eenvoudig te realiseren. Al moet daarbij opgemerkt worden dat hiervoor de N35 afgesloten moet worden. Het ligt voor de hand om de parkeerhavens te verwijderen als er groot onderhoud wordt uitgevoerd aan de weg, of bij uitvoering van dit projectplan. De N35 is dan al afgesloten waardoor het werk uitgevoerd kan worden als meekoppelkans.
Deze maatregel wordt genomen op de N35 en is het grondgebied van Rijkswaterstaat.

Afsluiting Keizersveldweg van de hoofdrijbaan N35 (maatregel 9).
Om de verkeersveiligheid te vergroten is het wenselijk om het aantal aansluiting rechtstreeks op de N35 te verlagen. De aansluiting van de Keizersveldweg is een relatief onoverzichtelijke situatie doordat de N35 hier vrij bochtig ligt, vlak bij de spoorwegovergang. Er is dus weinig zicht voor verkeer wat de N35 wil oprijden, en ook afslaand verkeer wordt relatief laat opmerkt door de bochtige weg.
Wanneer de Keizersveldweg wordt afgesloten zal het verkeer via een nieuwe parallelweg de N35 op kunnen (zie maatregel 10/11). Hiermee wordt één veilige locatie gerealiseerd waar men de N35 op kan rijden.
Deze maatregel wordt genomen op/naast de N35 en is het grondgebied van Rijkswaterstaat.

Aanleg parallelweg noordzijde en oversteken verwijderen (maatregel 10/11).
Met de aanleg van een nieuwe parallelweg aan de noordzijde van de N35 wordt de Keizersveldweg aangesloten op de N35. Tevens kunnen de percelen aan de noordzijde van de N35 worden aangesloten op de parallelweg. Hiermee wordt overstekend en afslaand verkeer op de N35 geleidt naar één veilige locatie waar men de N35/parallelweg op kan rijden. Ook de verbindingsweg naar Het Fiester zal aansluiten op deze locatie.
Voor realisatie van een parallelweg zal grond van derden aangekocht moeten worden. De parallelweg is ca. 900m. lang.
Deze maatregel wordt genomen op/naast de N35. In de toekomst zal deze grond eigendom worden van Rijkswaterstaat.

1.3 Samenwerking Rijkswaterstaat

In het project Meer Veilig 3 wordt samengewerkt tussen gemeente, Rijkswaterstaat en Provincie. Met name Rijkswaterstaat en gemeente zijn aan zet voor de bovengenoemde maatregelen. Met Rijkswaterstaat is afgesproken om samen op te trekken in de realisatie van bovengenoemde maatregelen. De samenwerking zal nader uitgewerkt worden in een samenwerkingsovereenkomst. De insteek hierbij is dat gemeente Raalte het initiatief neemt en projecttrekker wordt. Er zal een sterke afhankelijkheid van Rijkswaterstaat blijven bestaan omdat ze het bevoegd gezag zijn voor de N35.

1.4 Doel projectplan

In de Raalter manier van projectmatig werken is het projectplan een nadere (inhoudelijke) uitwerking van de projectopdracht. De projectopdracht wordt opgesteld door de ambtelijk opdrachtgever en verstrekt aan de projectleider. De projectleider zorgt voor nadere uitwerking in een projectplan. Het projectplan vormt ook een inhoudelijk startpunt voor het project. In voorliggend projectplan wordt de projectaanpak beschreven die ambtelijk en bestuurlijk overeengekomen is.

2. Projectaanpak

Het verbeteren van de verkeersveiligheid in Mariënheem is een onderwerp wat al lange tijd speelt bij inwoners, gemeente en Rijkswaterstaat. Dit projectplan focust zich op de maatregelen aan de oostzijde van Mariënheem. Hiermee worden deze maatregelen nader uitgewerkt en wordt tot realisatie overgegaan. Voordat de realisatiefase kan starten zijn nog veel noodzakelijke werkzaamheden benodigd in de ontwerp en voorbereidingsfase. Welke werkzaamheden benodigd zijn wordt in dit hoofdstuk nader toegelicht.

2.1 De aanpak

Vanwege de urgentie van dit project wordt parallel aan het opstellen van dit projectplan al gestart met de werkzaamheden. Een deel van onderstaande aanpak is daardoor al in gang gezet bij vaststelling van dit projectplan door de opdrachtgever. Lopende het project zal aandacht er zijn om waar mogelijk te versnellen of om aspecten parallel aan elkaar te laten lopen. Op die manier kan tijdswinst behaald worden. Op hoofdlijnen worden de volgende gebruikelijke stappen voorzien in dit project:

<u>Definitiefase</u>:

- Afweging verkeerskundig principe aansluiting Het Fiester op N35.
  Er zijn enkele varianten verkend die variëren in vorm, omvang en verkeersafwikkeling. Er zal een afweging gemaakt worden om een keuze te maken in een ontwerp principe. Met een keuze voor een ontwerpprincipe ontstaat duidelijkheid in het ruimtebeslag van de aansluiting en eventueel benodigde grond van derden. Het ontwerpprincipe zal ter vaststelling geagendeerd worden in de BBG voor Meer Veilig 3 in februari.
- Er zal een communicatie en participatieplan worden opgesteld om te bepalen welke stakeholders worden betrokken, en op welke wijze ze worden betrokken, en hoe de communicatie wordt vormgegeven.
- Er zullen oriënterende gesprekken met stakeholders plaats vinden. De grondeigenaren zijn een belangrijke stakeholder hierin.

<u>Ontwerpfase</u>

- De samenwerkingsovereenkomst met Rijkswaterstaat zal opgesteld en ondertekend worden. Onderdeel hiervan is het definiëren van werkpakketten en het bepalen van rollen en taken van gemeente en Rijkswaterstaat in deze werkpakketten.
- In het eerste deel van de ontwerpfase wordt de voorkeursvariant bepaald voor de ligging van de verbindingsweg van Het Fiester naar de N35. In verkennende studies zijn al enkele varianten verkend. Om een keuze te maken in de varianten wordt:
    - Een ingenieursbureau ingeschakeld om een deel van de werkpakketten uit te voeren.
    - Bureauonderzoek gedaan. Dit houdt in dat bestaande bronnen en onderzoeken worden geraadpleegd om een beeld te krijgen van het gebied. Dit zorgt voor onderbouwing van de varianten en helpt in het bepalen van de voorkeursvariant. Het onderzoek is relatief snel uit te voeren.

  - Participatie opgestart. Gesprekken met stakeholders als de verkeerscommissie Mariënheem, ondernemers op Het Fiesters en grondeigenaren geven een beeld van het draagvlak voor de verschillende varianten.
  - Afwegingsmatrix opgesteld. Met de opgehaalde informatie worden de varianten gewogen en kan een voorkeursvariant bepaald worden.
- De nadere uitwerking van de voorkeursvariant tot een schetsontwerp wordt in deze fase uitgevoerd. Het schetsontwerp wordt opgesteld voor alle maatregelen die in de scope van dit project vallen.
- Wanneer de voorkeursvariant bekend is worden verdiepende/conditionerende onderzoeken uitgevoerd voor specifiek de voorkeursvariant, en voor de overige maatregelen binnen de scope van het project. De onderzoeken worden uitgevoerd voor het wijzigen van het omgevingsplan, en om een beter beeld te krijgen van het gebied en eventuele maatregelen/voorzieningen die genomen moeten worden. Denk aan bodemonderzoek, flora & fauna, geluid, water etc..
- Op basis van het schetsontwerp wordt een eerste kostenraming opgesteld.

- In het tweede deel van de ontwerpfase zal het schetsontwerp nader uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Met input vanuit stakeholders en de nadere onderzoeken wordt het ontwerp verder uitgewerkt. In deze fase worden ook beheertoetsen uitgevoerd door het bevoegd gezag (RWS en gemeente).
- Het wijzigen van het omgevingsplan kan worden uitgevoerd als het ontwerp gereed is en onderzoeken zijn uitgevoerd en getoetst.
- Parallel aan bovengenoemd proces worden de gesprekken met grondeigenaren gevoerd over verwerving van de gronden. Naar verwachting zal grond definitief verworven worden na vaststellen omgevingsplan.
- Het definitief ontwerp wordt financieel doorgerekend.

<u>Voorbereidingsfase</u>
- Met afronding van de ontwerpfase kan de werkvoorbereiding worden opgestart. Het ontwerp wordt vertaald in bestek en tekeningen t.b.v. aanbesteding van het werk.
- Indien nodig worden benodigde vergunningen/ontheffingen aangevraagd voor zover dit niet al vanuit de uitgevoerde onderzoeken is opgestart.
- De aanbestedingsprocedure wordt opgestart zodra bestek en tekeningen afgerond zijn.
- Na opdrachtverleningen aan de aannemer zal de aannemer zijn werkvoorbereiding opstarten richting realisatie.

<u>Realisatiefase</u>
- Het uitvoeren van de werkzaamheden.

<u>Evaluatie- en nazorgfase</u>
- Nazorg en onderhoud door de aannemer.
- Evaluatie project.
- Overdracht naar RWS/Gemeente

<u>Onderhoudsperiode groen</u>
- Voor nieuw aangeplante bomen geldt een onderhoudsperiode van 3 jaar.

2.2 Planning en producten

In paragraaf 2.1 zijn al enkele gebruikelijke producten benoemd die worden opgeleverd in dit proces. Onderstaand is een planning aangegeven in combinatie met producten die in die fase worden opgeleverd.

Fase	Product
Initiatief 2025	Projectopdracht.
Definitie	Projectplan. Keuze verkeerskundig principe aansluiting verbindingsweg op N35. Communicatie- participatieplan. Grondverwervingstrategie.
Ontwerp	Samenwerkingsovereenkomst gemeente-RWS.

	Bureauonderzoeken. Beoordeling varianten en voorkeursvariant. Schetsontwerp, definitief ontwerp en kostenraming. Conditionerende onderzoeken. Omgevingsplan.
Voorbereiding	Koopakte/overeenkomst grondeigenaren. Bestek en tekeningen. Inkoopstrategie.
Realisatie 2029	Realisatie project.

Lopende het project zal aandacht er zijn om waar mogelijk te versnellen of om aspecten parallel aan elkaar te laten lopen. Op die manier kan tijdswinst behaald worden. Doordat er nog veel onzekerheden zijn in het project is een exacte planning op dit moment nog moeilijk te geven.

2.3 Vaststellingsmomenten

In de voorgenoemde aanpak zijn enkele vaststellingsmomenten voorzien. Deze momenten zijn bedoeld om het plan en de voortgang te bewaken en te voorzien van besluitvorming (go/no go). Afhankelijk van de zwaarte van het vaststellingsmoment wordt bepaald wie het besluit neemt. Onderstaand zijn gebruikelijke en noodzakelijke vaststellingsmomenten opgenomen die op dit moment voorzien zijn.
Voor alle stukken geldt dat het gebruikelijk is dat het eerst in de projectgroep wordt besproken. Stukken die ter vaststelling naar het bestuur (college of gemeenteraad) gaan worden altijd eerst besproken met de ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever.

De volgende vaststellingsmomenten zijn nu voorzien:

Vaststellingsmoment	Besluit door	Informeren van
Vaststellen projectplan	College	Gemeenteraad
Besluitvorming begroting 2026 en meerjarenbegroting 2026-2029	College en gemeenteraad	
Bepalen voorkeursvariant verbindingsweg Het Fiester naar N35	College	Gemeenteraad
Grondverwervingsstrategie	Ambtelijk opdrachtgever	
Samenwerkingsovereenkomst gemeente - RWS	College	Gemeenteraad
Definitief ontwerp en kostenraming	Ambtelijk opdrachtgever	
Vaststellen omgevingsplan	College en gemeenteraad	
Koopakte/overeenkomst grondeigenaren	College	
Inkoopstrategie	inkoopadviseur en ambtelijk opdrachtgever	

Vanuit Rijkswaterstaat zullen ook de noodzakelijke vaststellingsmomenten plaats vinden. Deze worden nog verder uitgewerkt en zijn afhankelijk van de rol- taakverdeling. Dit zal worden vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst. Ook worden koppelingen met besluitvorming in de BBG van Meer Veilig 3 nog in beeld gebracht.

Gemeente Raalte

3. Projectsturing

De projectsturing vindt plaats aan de hand van de zogenaamde GROTICK aspecten. Periodiek wordt over de voortgang gerapporteerd aan de ambtelijk opdrachtgever. Het gaat daarbij om de volgende aspecten:

- Geld (financiën)
- Risico's
- Organisatie
- Tijd/Planning
- Informatie
- Communicatie
- Kwaliteit

3.1 Geld (financiën)

De verbindingsweg naar Het Fiester wordt volledig vanuit de gemeente gefinancierd. Hiervoor wordt de komende jaren een bedrag opgenomen te voorbereidingen. Zodra meer bekend is over de exacte realisatiekosten worden deze opgenomen in de begroting. Op dit moment is de volgende inschatting gemaakt.

Jaar	Begroot budget	Dekking
2026	€100.000	Programma mobiliteit
2027	€100.000	Programma mobiliteit
2028	€100.000	Reserve mobiliteit N35
2029	€1.400.000 (stelpost)	N.t.b. bij definitieve kredietaanvraag

Met Rijkswaterstaat moeten afspraken gemaakt worden over verdeling van de projectkosten, externe adviseurs en realisatie. Dit wordt vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst.

De andere maatregelen vanuit Meer Veilig 3 komen ten laste van het projectbudget dat in beheer is bij Rijkswaterstaat. Hiermee zal de totale (financiële) projectomvang verdubbelen tot verdriedubbelen.

3.2 Risico's

Elk project heeft gebruikelijke technische, financiële en juridische risico's en risico's met betrekking tot draagvlak in de omgeving. Voor dit project worden de volgende risico's als grootst gezien:

Grondverwerving: voor de aanleg van de infrastructuur is grondverwerving noodzakelijk. De insteek is deze gronden minnelijk te verwerven. Voortgang is afhankelijk van het draagvlak onder grondeigenaren en het aantal grondeigenaren dat betrokken is (afhankelijk van de te kiezen variant).

Samenwerking met Rijkswaterstaat: sprake is van het uitvoeren van een samenhangend geheel van maatregelen. Voor diverse maatregelen is Rijkswaterstaat in beginsel verantwoordelijk, zowel inhoudelijk als financieel. Samenwerken vraagt veel afstemming en tijd, en op onderdelen zijn we afhankelijk van de capaciteit en besluitvormingsprocessen bij Rijkswaterstaat en binnen het project Meer Veilig 3. We kunnen daardoor niet volledig zelf sturen op de voortgang van het project.

Financiële dekking vanuit Meer Veilig 3: Diverse onderdelen van de verkeersveiligheidsmaatregelen worden gefinancierd vanuit het project Meer Veilig 3. Voortgang is onder andere afhankelijk van de uiteindelijke kosten en de mate waarin dit gedekt kan worden vanuit het budget Meer Veilig 3.

3.3 Organisatie

De organisatie van het project zal met Rijkswaterstaat worden afgesproken in een samenwerkingsovereenkomst. Als gemeente wordt het initiatief genomen in dit project zal hiervoor een projectteam samengesteld worden. Wanneer meer duidelijkheid is over de samenwerking zal een aanvraag gedaan worden bij capaciteitsmanagement voor de benodigde disciplines.

3.4 Tijd (planning)

De planning is in paragraaf 2.2 toegelicht. Er is een realistische/haalbare planning opgezet waarbij opgemerkt wordt dat er nog veel onzekerheden in het project bestaan. In de planning zijn mogelijkheden om te versnellen, maar het is ook mogelijk dat er vertraging ontstaat en realisatie uitgesteld wordt.
Er is geen harde deadline voor het project. Gezien de urgentie van het project is vertraging ongewenst en is de ambitie om zo snel mogelijk te starten met de realisatie.

3.5 Informatie

Voor het project zal een sharepointsite ingericht worden waar alle interne collega's toegang toe hebben. Besluitvormingsdocumenten en externe communicatie worden vastgelegd in E-Suite.
Gezien de lange historie van het project is er blijvende aandacht nodig om verlies van informatie bij overdracht van het project en bij wisseling van betrokken personen (zowel bij Rijkswaterstaat als gemeente) te voorkomen.

3.6 Communicatie

De communicatie vanuit het project is een verantwoordelijkheid van de gemeente en Rijkswaterstaat.
Er wordt een communicatie- en participatieplan opgesteld waarin wordt opgenomen welke partijen worden betrokken, op welk moment en hoe er gecommuniceerd gaat worden.

3.7 Kwaliteit

In periodieke afstemmingsmomenten met de ambtelijke opdrachtgever zal de kwaliteit besproken worden. Voor de technische kwaliteit van het werk zal een gemeentelijke beheertoets plaatsvinden van het ontwerp. Ook Rijkswaterstaat zal het ontwerp voor hun toekomstig eigendom toetsen. Toetsingsmomenten worden in de samenwerkingsovereenkomst opgenomen.