

Maatregelen gehele traject N35 Wijthmen – Nijverdal

Maatregel 1:	1a. Overrijdbare rijrichting scheiding 1b. Obstakelvrijruimte verbeteren 1c. Opheffen doorrijdbaarheid van tussenbermen 1d. Verplaatsen oversteek-plaatsen recreatieve routes
Deeltraject / hm	Gehele trace
Toelichting	Initiatiefnemer RWS
Financiering	Meer Veilig 3
Kaart	Gehele tracé Wijthmen – Nijverdal
Synergie / win-win / toetsing no regret	a. Afstemmen met onderhoud asfalt (geen maatregelen, wanneer binnen 5 jaar onderhoudsmaatregelen staan gepland aan het asfalt) b. Afstemmen met landschapvisie N35 en maatregel 17 c. - d. In kaart brengen wandel- en fietsroutes. Waar mogelijk wandel- en fietsroutes in overleg met landelijk netwerk aanpassen, via veilige kruispunten.
Voorstel aanpak	a. Bepalen hoe vaak en waar op de N35 er bovengemiddeld frontale ongevallen zich voordoen (door RWS). Bepalen van eenvoudige maatregelen die bij (onder andere provinciale) wegen de effectiviteit hebben aangetoond. Voorbeelden daarvan zijn toepassen van 'broodjes' (N18 ten zuiden van Groenlo) of geribbelde markering (provincie Overijssel). Bepalen van de kosten (prijs per km), waarna snel de kosteneffectiviteit kan worden bepaald. b. Bepalen hoe vaak en waar op de N35 er bovengemiddeld ongevallen zich voordoen met vaste objecten (door RWS). Vanuit de minimale obstakelvrije zone (4,50 m) bepalen welke objecten in de obstakelvrije zone zijn gelegen. Op de kritische plekken obstakels verwijderen, danwel afschermen (houten geleiderail bij gebiedsontsluitingswegen). Bij afscherming een minimale maatvoering van 2,50 m aanhouden uit de N35 (bergingszone). c. Door middel van inventarisatie wandel- en fietsroutes en veldinventarisatie bekijken waar het probleem het grootst is (door RWS). Smalle tussenbermen kunnen met een effectieve maatregel al eenvoudig worden afgeschermd (bijvoorbeeld paaltjes h.o.h. 5 m, 1,00 m uit parallelweg). d. Door middel van inventarisatie wandel- en fietsroutes en veldinventarisatie bekijken waar het probleem het grootst is (door RWS). Voor de fietsoversteken/olifantenpaadjes zullen aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn, zoals hekwerken om te voorkomen dat op ongewenste plekken wordt overgestoken.
Communicatie	
Risico's	

Effect maatregel

Aspect	Criterium	Knelpunt	Effect maatregel
A. Verkeersveiligheid	Ernstige ongevallen		
	Duurzaam Veilig		
	Score Eurorap*		
	Oversteekbaarheid		
B. Bereikbaarheid	Reistijd*		
	Congestie		
	Voertuigverliesuren		
	Sluipverkeer		
C. Leefbaarheid	Barrièrewerking		
	Geluids*- en trillingshinder		
	Luchtkwaliteit*		
	Landschap en cultuurhistorie		
	Natuur*		

Stakeholdersanalyse:

Stakeholders		mate van belang (minder/Gemiddeld/ middelgroot / groot)	Houding tov N35 (Negatief/ neutraal / pos)	Invloed (Klein/middel-groot /groot)
1	Burgers en direct belanghebbenden			
	<i>aanwonenden</i>			
	Straat 1			
	Straat 2			
	enz			
	<i>Overige belanghebbende burgers</i>			
	Kern 1			
	Kern 2			
	Kern 3			
2	Milieubelangengroepen			
	Landelijk netwerk fiets- en wandelroutes			
	Fietzersbond			
	ANWB			
3	Economische belangengroepen			
4	Bestuurders en politiek			
	Gemeente Zwolle			
	Gemeente Raalte			
	Provincie Overijssel			

Vergunningenscan:

Vergunning	Bevoegd gezag	Procedure tijd	Opmerkingen

Planning / Uitvoering:

Fase :

- Fase 1: snel uitvoerbare maatregelen: 2015 en 2016.
- Fase 2: normaal uitvoerbare maatregelen (voorwaarde draagvlak).
- Fase 3: (procedureel) gecompliceerd uitvoerbare maatregelen: 2016 – 2018

Prioriteit:

Verkeersveiligheid	
Bereikbaarheid	
Leefbaarheid	

Maatregelen deeltraject Wijthmen (6.8) – Heino noord (15.5)

Maatregel 2:	Sluipverkeer op parallelweg bij spits ontmoedigen op deeltraject Wijthmen – Koelmanstraat.
Toelichting Plan van aanpak	Na VRI Wijthmen is er een parallelweg aan noord-oostzijde. Verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen zijn al op dit deeltraject uitgevoerd. Tijdens de spits is er veel sluipverkeer op parallelweg.
Deeltraject/ hm	Wijthmen – Heino Noord / 6.8 – 8.5
Toelichting	Initiatiefnemer RWS
Financiering	Klein en variabel onderhoud
Kaart	
Synergie / win-win / toetsing no regret	Aanpak sluipverkeer is niet afdoende om knelpunt (congestie) op te lossen. Voor de oplossing van de bereikbaarheidsknelpunten op het deeltraject Wijthmen (8.5) / aansluiting Hagenweg (9.7) dient een goede afstemming plaats te vinden tussen maatregel 2 (aanpak sluipverkeer deeltraject Wijthmen – Koelmanstraat 6.8 – 8.5), maatregel 3 (aanpassing Koelmanstraat, 8.5), maatregel 4 (opheffing aansluiting Hagenweg / 9.7), maatregel 7 (sluipverkeer via Laag Zuthem naar Zwolle / 11.9) en de aansluiting op de 2x2 aanpassing van het traject Zwolle – Wijthmen.
Voorstel aanpak	Er is een grote samenhang met de 2x2 aanpassing Zwolle / Wijthmen. De aanpak van deze problematiek (maatregelen 2, 3 en 4) is complex. ABG organiseert een afzonderlijke werksessie met als doel een (variant voor een) integrale oplossing hiervoor te vinden. Mogelijke varianten (tussenstand): - Ongelijkvloers kruispunt Koelmanstraat <i>In plaats van huidige VRI (en de uitbreiding van VRI voor de rondweg Wijthmen) een ongelijkvloerse kruising. Verkeer vanaf Koelmanstraat via de oostelijke parallelweg aansluiten op de Heinoeseweg. Het kruispunt Hagenweg dient hierbij te worden aangepast/verbeterd.</i> - Parallelweg tussen Koelmanstraat en Heinoeseweg <i>Parallelweg aan de westzijde tussen de Koelmanstraat en Heinoeseweg in samenhang met de afsluiting van de rechtstreekse aansluiting van de Koelmanstraat op de N35</i> - Uitbreiden gebodsbepaling gemotoriseerd verkeer <i>Bestaande gebodsbepaling (uitgezonderd bestemmingsverkeer) tussen Wijthmen en Koelmanstraat uitbreiden tussen Hagenweg en Koelmanstraat en handhaven.</i>
Communicatie	Bepalen in de aparte werksessie
Risico's	Bepalen in de aparte werksessie

Knelpuntenanalyse / effect maatregel

Aspect	Criterium	Knelpunt		Effect maatregel
		'20	'30	
A. Verkeersveiligheid	Ernstige ongevallen			
	Duurzaam Veilig			
	Score Eurorap*	nvt	nvt	
	Oversteekbaarheid			
	Ongevallen patroon	pm	pm	
	Kosteneffectiviteit obv ernstige ongevallen (MV3)			
B. Bereikbaarheid	Reistijd			
	Congestie			
	Voertuigverliesuren			
	Sluipverkeer			
	Barrièrewerking			
C. Leefbaarheid	Geluids- en trillingshinder			
	Luchtkwaliteit*			
	Landschap en cultuurhistorie			
	Natuur*			

Stakeholdersanalyse:

Stakeholders		mate van belang (minder/Gemiddeld/ middelgroot / groot)	Houding tov N35 (Negatief/ neutraal / pos)	Invloed (Klein/middel-groot /groot)
1	Burgers en direct belanghebbenden			
	<i>aanwonenden</i>			
	Straat 1			
	Straat 2			
	enz			
	<i>Overige belanghebbende burgers</i>			
	Kern 1			
	Kern 2			
	Kern 3			
2	Milieubelangengroepen			
3	Economische belangengroepen			
4	Bestuurders en politiek			
	Gemeente Zwolle			
	Gemeente Raalte			
	Provincie Overijssel			
	Rijkswaterstaat	Groot belang t.a.v. vaststelling tracé rondweg Zwolle- Wijthmen		

Vergunningenscan:

Vergunning	Bevoegd gezag	Procedure tijd	Opmerkingen

Planning / Uitvoering:

Fase :

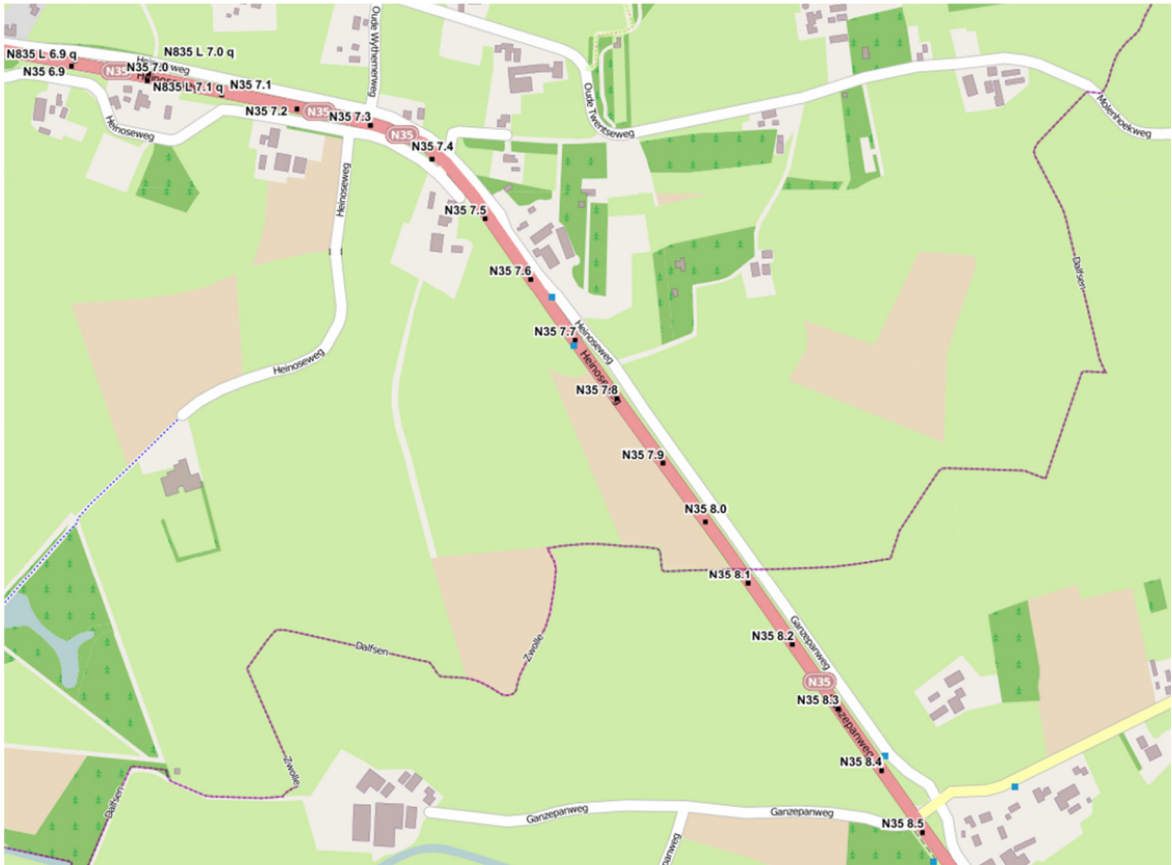
- Fase 1: snel uitvoerbare maatregelen: 2015 en 2016.
- Fase 2: normaal uitvoerbare maatregelen (voorwaarde draagvlak).
- Fase 3: (procedureel) gecompliceerd uitvoerbare maatregelen: 2016 – 2018

Uitvoering maatregel: fase

Prioriteit:

Verkeersveiligheid	
Bereikbaarheid	
Leefbaarheid	

Maatregelen deeltraject Wijthmen (6.8) – Heino noord (15.5)

Maatregel 3:	Onderzoek doen naar de noodzaak van een ongelijkvloerse kruising of een capaciteitsvergroting van de opstelstroken bij de VRI / kruising met de Koelmanstraat (raakvlak met overgang 2x2 traject Zwolle – Wijthmen)
Toelichting Plan van aanpak	In de nabije toekomst zal de kruising N35 / Koelmanstraat de eerste kruising zijn (met VRI) waar het verkeer op de N35 vanaf Zwolle de overgang van de 2x2 stroomweg ervaart. De vraag is of de aanleg van een ongelijkvloerse kruising en/of de vergroting van de capaciteit van de opstelstroken uit een oogpunt van bereikbaarheid en verkeersveiligheid de meest optimale oplossing is.
Deeltraject / hm	Wijthmen – Heino Noord / 8.5 – 10.3
Toelichting	
Financiering	Meer Veilig 3 (deels)
Kaart	 The map shows the N35 road running from the top left towards the bottom right. Key locations and points marked include: N835 L 6.9 q, N35 6.9, N835 L 7.0 q, N35 7.0, N835 L 7.1 q, N35 7.1, N35 7.2, N35 7.3, N35 7.4, N35 7.5, N35 7.6, N35 7.7, N35 7.8, N35 7.9, N35 8.0, N35 8.1, N35 8.2, N35 8.3, N35 8.4, and N35 8.5. Landmarks such as 'Oude Wijkweg', 'Heinoseweg', 'Garstseparweg', 'Dakken', and 'Zuiderboekweg' are also labeled. The map uses green for fields, brown for buildings, and blue for water features.
Synergie / win-win / toetsing no regret	Voor de oplossing van de bereikbaarheidsknelpunten op het deeltraject Wijthmen (8.5) / aansluiting Hagenweg (9.7) dient een goede afstemming plaats te vinden tussen maatregel 2 (aanpak sluipverkeer deeltraject Wijthmen – Koelmanstaat 6.8 – 8.5), maatregel 3 (aanpassing Koelmanstraat, 8.5), maatregel 4 (opheffing aansluiting Hagenweg / 9.7), maatregel 7 (sluipverkeer via Laag Zuthem naar Zwolle / 11.9) en de aansluiting op de 2x2 aanpassing van het traject Zwolle – Wijthmen. Aanpak sluipverkeer is niet afdoende om knelpunt (congestie) op te lossen.
Voorstel aanpak	Er is een grote samenhang met de aansluiting op 2x2 aanpassing Zwolle - Wijthmen. De aanpak van maatregelen 2, 3 en 4 is complex. ABG organiseert een afzonderlijke werksessie met als doel een (variant voor een) integrale oplossing hiervoor te vinden. Mogelijke varianten (tussenstand): - Ongelijkvloers kruispunt Koelmanstraat <i>In plaats van huidige VRI (en de uitbreiding van VRI voor de rondweg Wijthmen) een ongelijkvloerse kruising. Verkeer vanaf Koelmanstraat via de oostelijke parallelweg aansluiten op de Heinoseweg. Het kruispunt Hagenweg dient hierbij te worden aangepast/verbeterd.</i> - Parallelweg tussen Koelmanstraat en Heinoseweg <i>Parallelweg aan de westzijde tussen de Koelmanstraat en Heinoseweg in samenhang met de afsluiting van de rechtstreekse aansluiting van de Koelmanstraat op de N35</i>

	3. Uitbreiden gebodsbepaling gemotoriseerd verkeer <i>Bestaande gebodsbepaling (uitgezonderd bestemmingsverkeer) tussen Wijthmen en Koelmanstraat uitbreiden tussen Hagenweg en Koelmanstraat en handhaven.</i>
Communicatie	Bepalen in de aparte werksessie
Risico's	Bepalen in de aparte werksessie

Effect maatregel

Aspect	Criterium	Knelpunt		Effect maatregel
		'20	'30	
A. Verkeersveiligheid	Ernstige ongevallen			
	Duurzaam Veilig			
	Score Eurorap*	nvt	nvt	
	Oversteekbaarheid			
	Ongevallen patroon	pm	pm	
	Kosteneffectiviteit obv ernstige ongevallen (MV3)			pm
B. Bereikbaarheid	Reistijd			
	Congestie			
	Voertuigverliesuren			
	Sluipverkeer			
C. Leefbaarheid	Barrièrewerking			
	Geluids- en trillingshinder			
	Luchtkwaliteit*			
	Landschap en cultuurhistorie			
	Natuur*			

Stakeholdersanalyse:

Stakeholders		mate van belang (minder/Gemiddeld/ middelgroot / groot)	Houding tov N35 (Negatief/ neutraal / pos)	Invloed (Klein/middel-groot /groot)
1	Burgers en direct belanghebbenden			
	<i>aanwonenden</i>			
	Straat 1			
	Straat 2			
	enz			
	<i>Overige belanghebbende burgers</i>			
	Kern 1			
	Kern 2			
	Kern 3			
2	Milieubelangengroepen			
3	Economische belangengroepen			
4	Bestuurders en politiek			
	Gemeente Zwolle			
	Gemeente Raalte			
	Provincie Overijssel			
	Rijkswaterstaat	Groot! (t.a.v. procedure tracé rondweg Zwolle- Wijthmen)		

Vergunningenscan:

Vergunning	Bevoegd gezag	Procedure tijd	Opmerkingen

Planning / Uitvoering:

Fase :

- Fase 1: snel uitvoerbare maatregelen: 2015 en 2016.
- Fase 2: normaal uitvoerbare maatregelen (voorwaarde draagvlak).
- Fase 3: (procedureel) gecompliceerd uitvoerbare maatregelen: 2016 – 2018

Uitvoering maatregel: fase

Prioriteit:

Verkeersveiligheid	
Bereikbaarheid	
Leefbaarheid	

Maatregelen deeltraject Wijthmen (6.8) – Heino noord (15.5)

Maatregel 4:	Plan van aanpak opstellen mbt de opheffing van de aansluiting Hagenweg (9.7) op de N35; afwikkeling van verkeer kan eventueel verlopen via de parallelweg (zuid west zijde). Tevens dient hierbij nader bezien te worden of de parallelvoorziening bij de Hagenweg aan de zuidwestzijde van de N35 verlengd kan worden met het doel erfontsluitingen op deze parallelvoorziening aan te sluiten
Toelichting Plan van aanpak	De kruising bij de Hagenweg (9.7: grens gemeente Dalfsen) is een gevaarlijke kruising. Ook de oversteekbaarheid bij de kruising met de Hagenweg is een knelpunt. De situatie kan mogelijk worden verbeterd door een driestroomsoplossing. Vanaf de kruising N35 / Hagenweg is er ook een parallelweg aan de zuid-west zijde. Overwogen kan worden of de aansluiting van de Hagenweg op de N35 (9.7) opgeheven kan worden; het verkeer van/naar de Hagenweg kan via de parallelweg aan de zuid-west zijde worden afgewikkeld. Ook zou de parallelweg aan de zuid west zijde vanaf de Hagenweg richting Zwolle verlengd kunnen worden. Hierop kunnen een aantal erfontsluitingen (die aan de zuid-west zijde van de N35 zijn gelegen en direct op de N35 uitkomen) aangesloten worden. De erfaansluitingen aan de noordwestzijde (8.5 – 9.1) zijn reeds via een ontsluiting via het onderliggend wegennet niet meer rechtstreeks ontsloten op de N35.
Deeltraject / hm	Wijthmen – Heino Noord / 9.7
Toelichting	Initiatiefnemer RWS
Financiering	Klein en variabel onderhoud
Kaart	 The map shows the N35 road running north-south. Key junctions are marked with red dots and labels: N35 9.1, N35 9.2, N35 9.3, N35 9.4, N35 9.5, N35 9.6, N35 9.7, N35 9.8, N35 9.9, N35 10.0, N35 10.1, N35 10.2, and N35 10.3. Road names include Grootenweg, Dalfsen, Hagenweg, Laag Zuthem, Zwolleweg, Den Alerdinkweg, Marsweg, and Sluisbroekweg. The map also shows a river (De Alerdink) and various green spaces and buildings.
Synergie / win-win / toetsing no regret	Voor de oplossing van de bereikbaarheidsknelpunten op het deeltraject Wijthmen (8.5) / aansluiting Hagenweg (9.7) dient een goede afstemming plaats te vinden tussen maatregel 2 (aanpak sluijverkeer deeltraject Wijthmen – Koelmanstaat 6.8 – 8.5), maatregel 3 (aanpassing Koelmanstraat, 8.5), maatregel 4 (opheffing aansluiting Hagenweg / 9.7), maatregel 7 (sluijverkeer via Laag Zuthem naar Zwolle / 11.9) en de aansluiting op de 2x2 aanpassing van het traject Zwolle – Wijthmen. Aanpak sluijverkeer is niet afdoende om knelpunt (congestie) op te lossen.
Voorstel aanpak	Er is een grote samenhang met de 2x2 aanpassing Zwolle / Wijthmen. De aanpak van deze problematiek (maatregelen 2, 3 en 4) is complex. ABG organiseert een afzonderlijke werksessie met als doel een (variant voor een) integrale oplossing hiervoor te vinden. Een eventuele afsluiting van de Hagenweg op de N35 moet worden bezien in relatie tot de aansluiting bij de Koelmanstraat (wel of geen aansluiting op de N35. Er is overigens een hoogtebeperking op de zuidwestelijke parallelvoorziening. Het viaduct met de N35 (nabij 10.3) kent een doorrijhoogte van 3,70

	m.
Communicatie	Bepalen in de aparte werksessie
Risico's	Bepalen in de aparte werksessie

Knelpuntenanalyse / effect maatregel

Aspect	Criterium	Knelpunt		Effect maatregel
		'20	'30	
A. Verkeersveiligheid	Ernstige ongevallen			
	Duurzaam Veilig			
	Score Eurorap*	nvt	nvt	
	Oversteekbaarheid			
	Ongevallen patroon	pm	pm	pm
	Kosteneffectiviteit obv ernstige ongevallen (MV3)			
B. Bereikbaarheid	Reistijd			
	Congestie			
	Voertuigverliesuren			
	Sluipverkeer			
C. Leefbaarheid	Barrièrewerking			
	Geluids- en trillingshinder			
	Luchtkwaliteit*			
	Landschap en cultuurhistorie			
	Natuur*			

Stakeholdersanalyse:

Stakeholders		mate van belang (minder/Gemiddeld/ middelgroot / groot)	Houding tov N35 (Negatief/ neutraal / pos)	Invloed (Klein/middel-groot /groot)
1	Burgers en direct belanghebbenden			
	<i>aanwonenden</i>			
	Straat 1			
	Straat 2			
	enz			
	<i>Overige belanghebbende burgers</i>			
	Kern 1			
	Kern 2			
	Kern 3			
2	Milieubelangengroepen			
3	Economische belangengroepen			
4	Bestuurders en politiek			
	Gemeente Zwolle			
	Gemeente Raalte			
	Provincie Overijssel			
	Rijkswaterstaat	Groot belang (irt procedure tracé rondweg Zwolle-Wijthmen)		

Vergunningenscan:

Vergunning	Bevoegd gezag	Procedure tijd	Opmerkingen

Planning / Uitvoering:

Fase :

- Fase 1: snel uitvoerbare maatregelen: 2015 en 2016.
- Fase 2: normaal uitvoerbare maatregelen (voorwaarde draagvlak).
- Fase 3: (procedureel) gecompliceerd uitvoerbare maatregelen: 2016 – 2018

Uitvoering maatregel: fase

Prioriteit:

Verkeersveiligheid	
Bereikbaarheid	
Leefbaarheid	

Maatregelen deeltraject Wijthmen (6.8) – Heino noord (15.5)

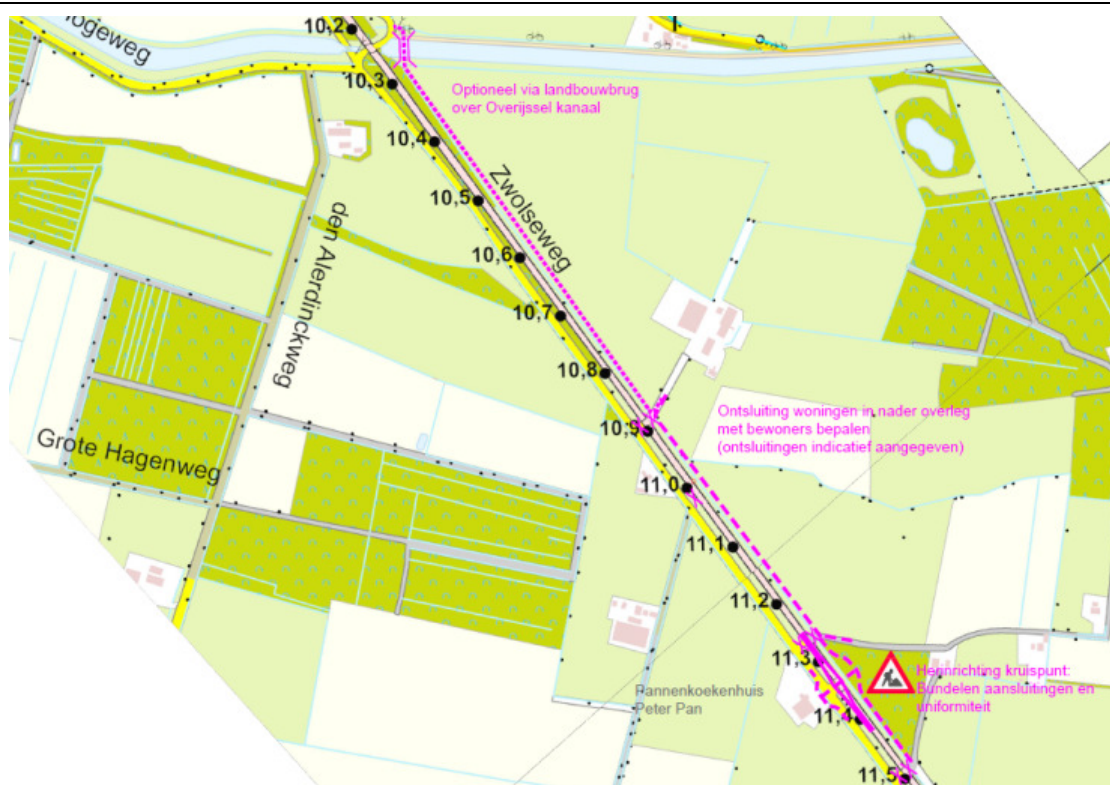
Maatregel 5:	Aanleg parallelweg tussen 10.9 en 11.3 (NO zijde), waarop diverse gevaarlijke erfaansluitingen (bedrijf/woningen) NO zijde uitkomen met ** Eurorap score. Daarbij moet een veilige oversteekplaats komen bij 11.3 (aansluiting Pannenkoekenhuis).
Toelichting Plan van aanpak	Er zijn diverse oversteken / erfaansluitingen tbv woningen / agrarische bedrijven aan ZW- en NO zijde van de N35 (10.9: Eurorap score **, 11.3: Eurorap score **, 11.5, 11.8, 12.1 en 12.2). Dit betreft oa aansluiting van het Pannenkoekenhuis (11.3, ZW zijde). Bij de aansluiting Pannenkoekenhuis is wel een "links af vak" vanaf Heino. Het bestemmingsverkeer voor agrarische bedrijven en woningen aan NO-zijde moeten de N35 oversteken naar parallelweg (ZW zijde).
Deeltraject / hm	10.9 - 11.3
Toelichting	Initiatiefnemer RWS
Financiering	Meer Veilig 3
Kaart	
Synergie / win-win / toetsing no regret	
Voorstel aanpak	Voorkeur heeft het de ontsluiting van woningen / agrarische bedrijven aan de NO zijde van de N35 via het lokale wegnnet (Moerweg en via de verkeerslichten Dalfserweg naar de N35) af te wikkelen. Tegen die achtergrond op korte termijn gesprekken voeren met bewoners / agrarische bedrijven aan de NO zijde van de N35 om haalbaarheid hiervan te verkennen. Wanneer dit positief uitvalt is ook de wens de rechtstreekse aansluiting op de N35 van het Pannenkoekenhuis op te heffen (dan verloopt de ontsluiting van het Pannenkoekenhuis via parallelweg). Variant: aanleg parallelvoorziening noord-oostzijde 10.9 – 11.5 met aansluiting bij Pannenkoekenhuis (11.3) met reconstructie van het kruispunt tot een gebundeld veilig kruispunt (herkenbare inrichting en vergroten oversteekbaarheid)
Communicatie	
Risico's	

**Voorkeur
(ontsluiting woningen
/bedrijven via
onderliggend
wegennet in overleg
met eigenaren te
bepalen)**

*Op de afbeeldingen zijn
mogelijke opties
weergegeven.
Combinaties zijn daarin
mogelijk.*



**Variant
(bundelen ontsluiting
woningen/
Pannenkoekenhuis
via veilig kruispunt)**



Effect maatregel

Aspect	Criterium	Knelpunt		Effect maatregel
		'20	'30	
A. Verkeersveiligheid	Ernstige ongevallen			
	Duurzaam Veilig			
	Score Eurorap			
	Oversteekbaarheid			
	Ongevallen patroon	pm	pm	
	Kosteneffectiviteit obv ernstige ongevallen (MV3)			
B. Bereikbaarheid	Reistijd			
	Congestie			
	Voertuigverliesuren			
	Sluipverkeer			
	Barrièrewerking			
C. Leefbaarheid	Geluids- en trillingshinder			
	Luchtkwaliteit*			
	Landschap en cultuurhistorie			
	Natuur			

Stakeholdersanalyse:

Stakeholders		mate van belang (minder/Gemiddeld/ middelgroot / groot)	Houding tov N35 (Negatief/ neutraal / pos)	Invloed (Klein/middel-groot /groot)
1	Burgers en direct belanghebbenden			
	aanwonenden			
	Straat 1			
	Straat 2			
	enz			
	Overige belanghebbende burgers			
	Kern 2			
	Kern 3			
2	Milieubelangengroepen			
3	Economische belangengroepen			
	Restaurant Peter Pan (pannenkoekenrestaurant)	Groot (mbt directe aansluiting op N35)		
4	Bestuurders en politiek			
	Gemeente Zwolle			
	Gemeente Raalte			
	Provincie Overijssel			

Vergunningenscan:

Vergunning	Bevoegd gezag	Procedure tijd	Opmerkingen

Planning / Uitvoering:

Fase :

- Fase 1: snel uitvoerbare maatregelen: 2015 en 2016.
- Fase 2: normaal uitvoerbare maatregelen (voorwaarde draagvlak).
- Fase 3: (procedureel) gecompliceerd uitvoerbare maatregelen: 2016 – 2018

Uitvoering maatregel: fase

Prioriteit:

Verkeersveiligheid	
Bereikbaarheid	
Leefbaarheid	

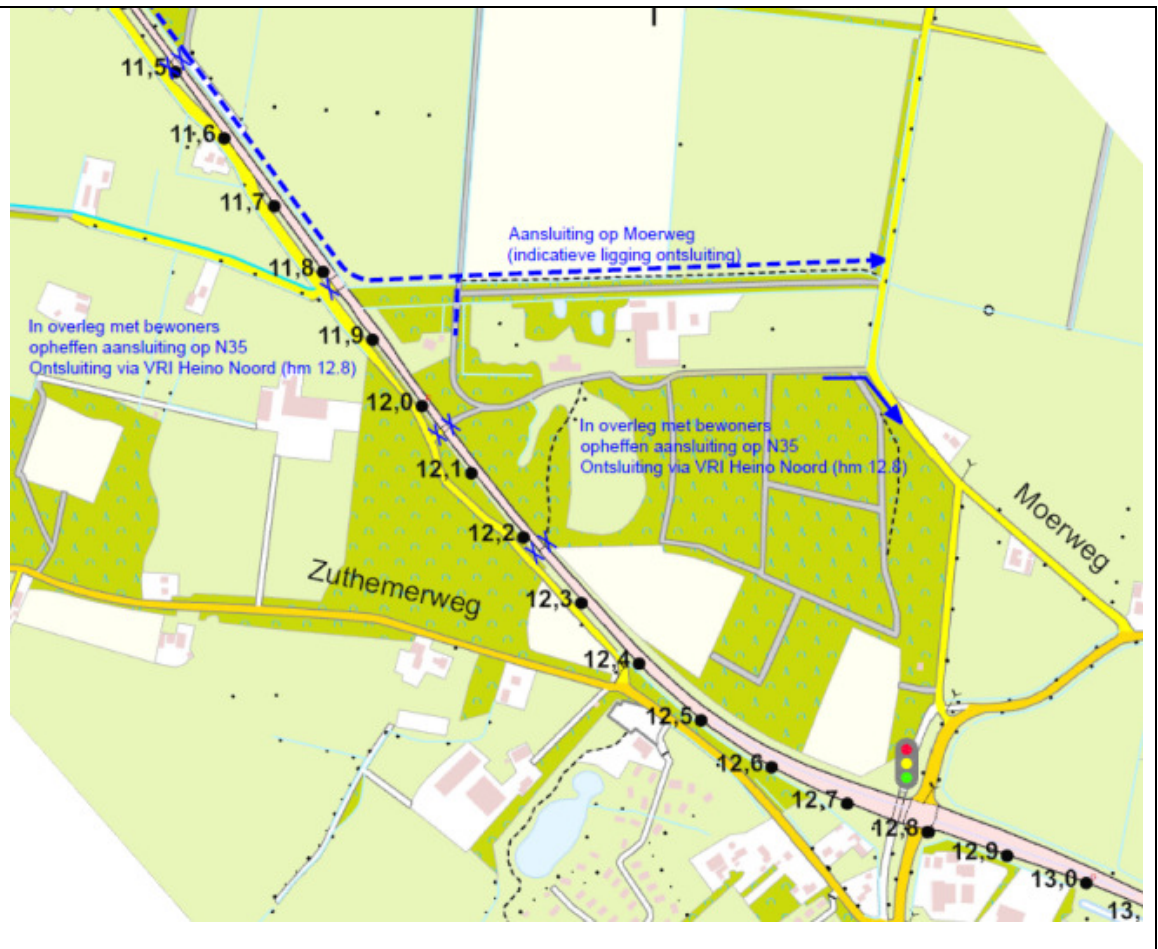
Maatregelen deeltraject Wijthmen (6.8) – Heino noord (15.5)

Maatregel 6:	Erfaansluitingen op traject 11.5 / 12.2 NO zijde (oa landgoed De Gunne) opheffen en laten verlopen via lokale wegen (Moerweg) naar/aansluiting op VRI Heino Noord
Toelichting Plan van aanpak	Er zijn diverse oversteken / erfaansluitingen tbv woningen / agrarische bedrijven aan ZW- en NO zijde van de N35 oa aansluiting van landgoed De Gunne (12.2 NO zijde). Het bestemmingsverkeer voor NO-zijde moet de N35 oversteken naar parallelweg (ZW zijde).
Deeltraject / hm	11.5 / 12.2
Toelichting	Initiatiefnemer RWS
Kaart	
Financiering	Meer Veilig 3
Synergie / win-win / toetsing no regret	Combinatie mogelijk met ontsluiting/parallelvoorziening voor maatregel 5.
Voorstel aanpak QUICK WIN !	Ontsluiting van woningen / agrarische bedrijven en landgoed De Gunne via het lokale wegennet. Onsluiting via kruispunt VRI Heino Noord. Diverse aansluitingen kunnen daardoor worden afgesloten. Tegen die achtergrond op korte termijn gesprekken voeren met landgoedeigenaar De Gunne / bewoners / agrarische bedrijven NO zijde N35 om haalbaarheid hiervan te verkennen. Realisatie op korte termijn is mogelijk!
Communicatie	Overleg met communicatieadviseurs van RWS en gemeente Raalte over de communicatiestrategie. Mogelijk alle bewoners / agrarische bedrijven tegelijk uitnodigen voor een gezamenlijk belang en creëren van draagvlak. Landgoedeigenaar (fam. Sonsbeeck) separaat benaderen. In het overleg met bewoners moet duidelijk blijken dat het een inventariserend gesprek is (er is nog niets vastgesteld) en de boodschap van veiligheid i.r.t. de toename van verkeer op de N35.
Risico's	

Oplossingsrichting:

**Voorkeur
(ontsluiting
woningen/landgoed
via onderliggend
wegennet in
overleg met
bewoners te
bepalen)**

*Op de afbeelding is
een mogelijke optie
weergegeven.*



Effect maatregel

Aspect	Criterium	Knelpunt		Effect maatregel
		'20	'30	
A. Verkeersveiligheid	Ernstige ongevallen			
	Duurzaam Veilig			
	Score Eurorap*	nvt	nvt	
	Oversteekbaarheid			
	Ongevallen patroon	pm	pm	
	Kosteneffectiviteit obv ernstige onomgevallen (MV3)			pm
B. Bereikbaarheid	Reistijd			
	Congestie			
	Voertuigverliesuren			
	Sluipverkeer			
C. Leefbaarheid	Barrièrewerking			
	Geluids- en trillingshinder			
	Luchtkwaliteit*			
	Landschap en cultuurhistorie			
	Natuur*			

Stakeholdersanalyse:

Stakeholders		mate van belang (minder/Gemiddeld/ middelgroot / groot)	Houding tov N35 (Negatief/ neutraal / pos)	Invloed (Klein/middel-groot /groot)
1	Burgers en direct belanghebbenden			
	<i>aanwonenden</i>			
	Fam van Sonsbeeck (eigenaar landgoed De Gunne)	Groot		
	Straat 1			
	Straat 2			
	enz			
	<i>Overige belanghebbende burgers</i>			
	Kern 1			
	Kern 2			
	Kern 3			
2	Milieubelangengroepen			
3	Economische belangengroepen			
4	Bestuurders en politiek			
	Gemeente Zwolle			
	Gemeente Raalte			
	Provincie Overijssel			

Vergunningenscan:

Vergunning	Bevoegd gezag	Procedure tijd	Opmerkingen

Planning / Uitvoering:

Fase :

- Fase 1: snel uitvoerbare maatregelen: 2015 en 2016.
- Fase 2: normaal uitvoerbare maatregelen (voorwaarde draagvlak).
- Fase 3: (procedureel) gecompliceerd uitvoerbare maatregelen: 2016 – 2018

Uitvoering maatregel: fase

Prioriteit:

Verkeersveiligheid	
Bereikbaarheid	
Leefbaarheid	

Maatregelen deeltraject Wijthmen (6.8) – Heino noord (15.5)

Maatregel 7:	Ontmoedigen sluipverkeer bij spits op parallelweg richting Zwolle (na VRI Heino Noord, 12.8) en sluipverkeer via Laag Zuthem naar Zwolle (eventueel blokkeren aansluiting 11.8)
Toelichting Plan van aanpak	Vooraf bij spits is er nog veel sluipverkeer vanuit richting Heino dat de sluiproute via Laag-Zuthem naar Zwolle kiest. Aansluiting 11.8 geeft hiervoor via de parallelweg de verbinding met de Zuthemerweg (sluiproute via Laag Zuthem naar Zwolle). In de spits is dit deeltraject erg druk. Daardoor is er ook veel sluipverkeer op parallelweg (richting Zwolle). Aanpak van het sluipverkeer op de parallelweg zal sluipverkeer via Laag Zuthem bevorderen.
Deeltraject / hm	11.8
Toelichting	Initiatiefnemer RWS
Financiering	Klein en variabel onderhoud
Kaart	
Synergie / win-win / toetsing no regret	Er is een grote samenhang met de 2x2 aanpakssing Zwolle - Wijthmen. Indien deze gerealiseerd is dan is de verwachting dat het sluipverkeer aanzienlijk zal afnemen.
Voorstel aanpak	1. Maatregelen die sluipverkeer beperken op parallelweg zijn grotendeels reeds uitgevoerd. Aanpak beperken tot eventuele aanpassing bebording. 2. Tzt (als rondweg Wijthmen gereed is) bezien of nog aanvullende maatregelen op traject Heino Noord – N337 noodzakelijk zijn.
Communicatie	Op dit moment geen actiepunten
Risico's	

Effect maatregel

Aspect	Criterium	Knelpunt		Effect maatregel
		'20	'30	
A. Verkeersveiligheid	Ernstige ongevallen			
	Duurzaam Veilig			
	Score Eurorap*	nvt	nvt	
	Oversteekbaarheid			
B. Bereikbaarheid	Reistijd			
	Congestie			
	Voertuigverliesuren			
	Sluipverkeer			
C. Leefbaarheid	Barrièrewerking			
	Geluids- en trillingshinder			
	Luchtkwaliteit*			
	Landschap en cultuurhistorie			
	Natuur*			

Stakeholdersanalyse:

Stakeholders		mate van belang (minder/Gemiddeld/ middelgroot / groot)	Houding tov N35 (Negatief/ neutraal / pos)	Invloed (Klein/middel-groot /groot)
1	Burgers en direct belanghebbenden			
	<i>aanwonenden</i>			
	Straat 1			
	Straat 2			
	enz			
	<i>Overige belanghebbende burgers</i>			
	Kern 1			
	Kern 2			
	Kern 3			
2	Milieubelangengroepen			
3	Economische belangengroepen			
4	Bestuurders en politiek			
	Gemeente Zwolle			
	Gemeente Raalte			
	Provincie Overijssel			

Vergunningenscan:

Vergunning	Bevoegd gezag	Procedure tijd	Opmerkingen

Planning / Uitvoering:

Maatregel 7A: Quick win

Fase :

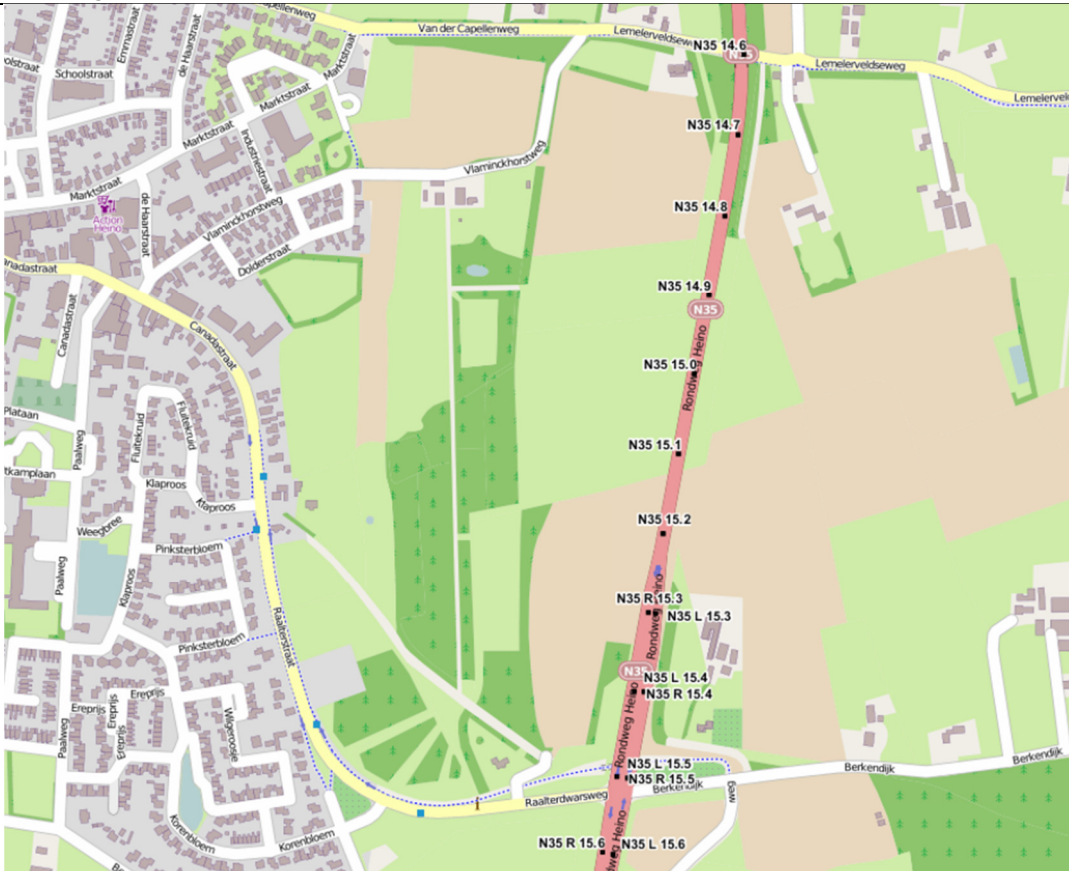
- Fase 1: snel uitvoerbare maatregelen: 2015 en 2016.
- Fase 2: normaal uitvoerbare maatregelen (voorwaarde draagvlak).
- Fase 3: (procedureel) gecompliceerd uitvoerbare maatregelen: 2016 – 2018

Uitvoering maatregel: fase

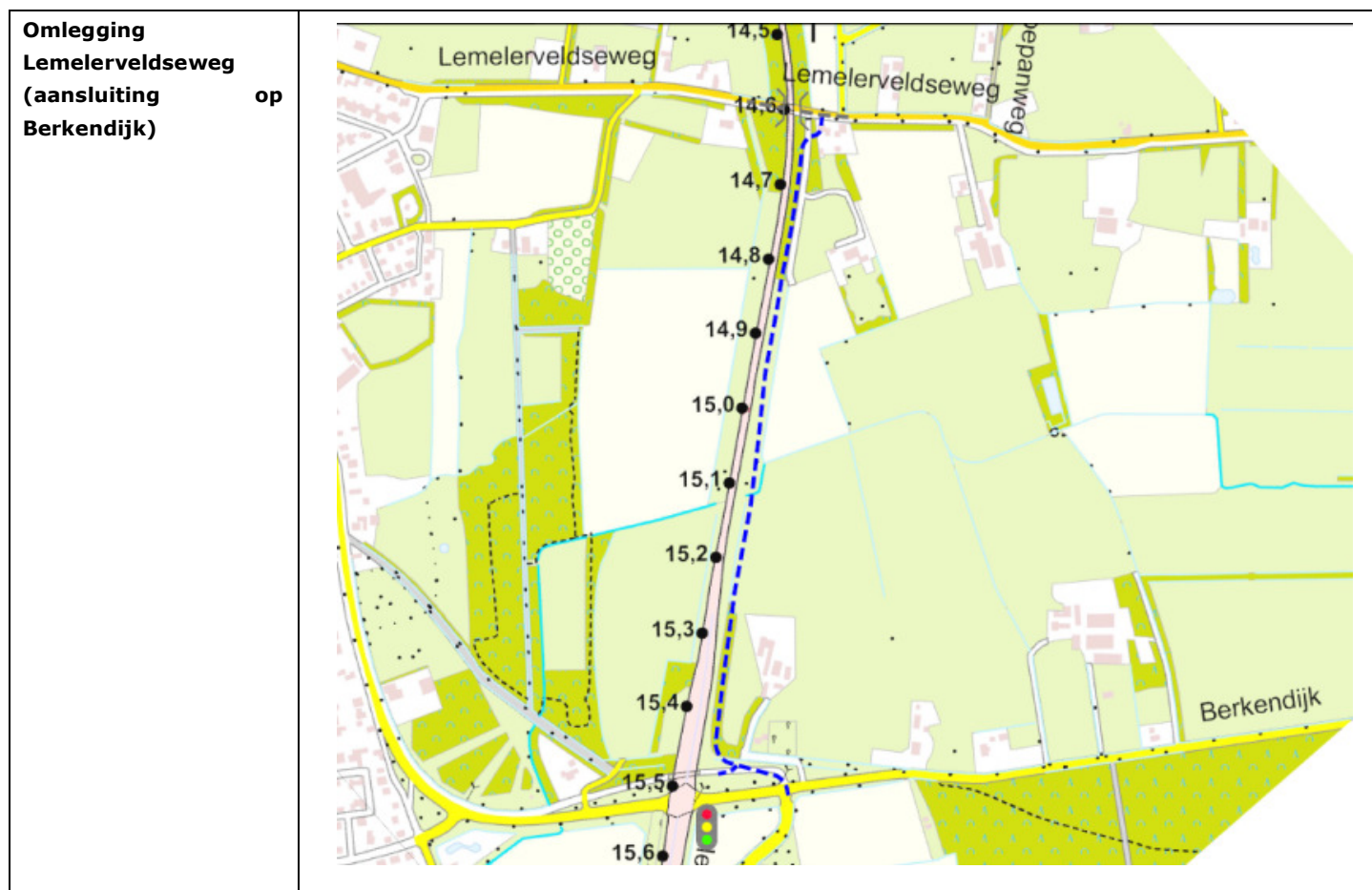
Prioriteit:

Verkeersveiligheid	
Bereikbaarheid	
Leefbaarheid	

Maatregelen traject Heino Noord (12.8) – Heino Zuid (15.5)

Maatregel 8:	Nader onderzoek doen naar de kosteneffectiviteit van de aanleg van een parallelvoorziening langs de N35 (14.6 – 15.5 VRI Heino Zuid). Deze parallel-voorziening zou sluipverkeer kunnen voorkomen, dat nu gaat via de Lemelerveldseweg en de bebouwde kom van Heino naar de VRI Heino Noord (12.8)
Toelichting Plan van aanpak	Het in de MIRT rapportage gesignaleerde knelpunt, de sluiproute Lemelerveld Heino, krijgt veel aandacht binnen de gemeentelijke politiek. Deze sluiproute kent een onderdoorgang van de N35 bij 14.6. Vanuit de gemeente wordt aangedrongen op een parallelweg van 14.6 – 15.5 (VRI Heino zuid) aan de NO zijde van de N35. Hierdoor wordt voorkomen dat verkeer (vaak vrachtverkeer) vanuit Lemelerveld door de bebouwde kom van Heino rijdt. De provincie Overijssel vraagt zich af of de term sluipverkeer terecht is. De gebruikte route Weerduisweg en Lemelerveldseweg zijn redelijk ingericht voor het doorgaande verkeer terwijl de route N348/N35 aanzienlijk om is (6 km verder op een afstand van 10 km). De komlengte in Heino is ook beperkt. Overigens is er wel een verzoek door Cumela/LTO gedaan om genoemde parallelweg aan te leggen omdat in de relatie Raalte – Zwolle landbouwverkeer nu door de kom van Heino moet en dus ook door het “centrum”gebied.
Deeltraject / hm	14.6 – 15.5
Toelichting	Initiatiefnemer RWS
Financiering	Meer Veilig 3
Kaart	
Synergie / win-win / toetsing no regret	Er is geen directe relatie met de N35. Het gaat met name om lokale problematiek. De aanleg van een parallelweg zou sluipverkeer via de Lemelerveldseweg kunnen bevorderen.
Voorstel aanpak	Schets en globale kostenraming van de parallelvoorziening uitwerken en in afweging betrekken.
Communicatie	Op dit moment: geen actiepunten
Risico's	

Oplossingsrichting:



Effect maatregel

Aspect	Criterium	Knelpunt		Effect maatregel
		'20	'30	
A. Verkeersveiligheid	Ernstige ongevallen			
	Duurzaam Veilig			
	Score Eurorap*	nvt	nvt	
	Oversteekbaarheid			
	Ongevallen patroon	pm	pm	
	Kosteneffectiviteit obv ernstige ongevallen (MV3)			pm
B. Bereikbaarheid	Reistijd			
	Congestie			
	Voertuigverliesuren			
	Sluipverkeer			
C. Leefbaarheid	Barrièrewerking			
	Geluids- en trillingshinder			
	Luchtkwaliteit*			
	Landschap en cultuurhistorie			
	Natuur*			

Stakeholdersanalyse:

Stakeholders		mate van belang (minder/Gemiddeld/ middelgroot / groot)	Houding tov N35 (Negatief/ neutraal / pos)	Invloed (Klein/middel-groot /groot)
1	Burgers en direct belanghebbenden			
	<i>aanwonenden</i>			
	Bewoners van der Capellenweg Heino	Groot, deze ondervinden de meeste hinder van (vracht)verkeer over de Lemelerveldseweg		
	Bewoners van der Lemelerveldseweg	Groot, deze ondervinden de meeste hinder van (vracht)verkeer over de Lemelerveldseweg		
	<i>Overige belanghebbende burgers</i>			
	Kern Heino	Gemiddeld		
2	Milieubelangengroepen			
3	Economische belangengroepen			
	Tielbeke Logistiek te Lemelerveld	Groot		
4	Bestuurders en politiek			
	Gemeente Raalte			

Vergunningenscan:

Vergunning	Bevoegd gezag	Procedure tijd	Opmerkingen

Planning / Uitvoering:

Fase :

- Fase 1: snel uitvoerbare maatregelen: 2015 en 2016.
- Fase 2: normaal uitvoerbare maatregelen (voorwaarde draagvlak).
- Fase 3: (procedureel) gecompliceerd uitvoerbare maatregelen: 2016 – 2018

Uitvoering maatregel: fase

Prioriteit:

Verkeersveiligheid	
Bereikbaarheid	
Leefbaarheid	

Maatregelen traject Heino Zuid (15.5) – Raalte / kruising Bos (19.3)

Maatregel 9:	Beperkte reconstructie van kruising N35 / Japiksweg (16.3): door aanleg klein stukje parallelweg NO zijde N35 (16.1 – 16.6), afsluiten oversteek 16.3 en een veilige oversteek nabij restaurant Jan Steen (16.1) kan bestemmingsverkeer oost zijde via de veilige oversteek bij Jan Steen op parallelweg zuid west zijde komen. Hierbij mogelijk werk met werk maken door vervanging duiker door natuurvriendelijke verbinding bij kruising Raalter Wetering (16.6).
Toelichting Plan van aanpak	Er is op dit deeltraject een parallelweg aan de zuid west zijde van de N35. Bij kruising nabij Japiksweg (ZW zijde, 16.3) is er een gevaarlijke oversteek zonder VRI: hier steekt bestemmingsverkeer voor woningen / bedrijven NO zijde (16.1 – 16.6) de N35 over naar de parallelweg. Bij 16.6 kruist de N35 de Raalter Wetering met een duiker. Dit gebied betreft een ecologische verbindingszone; het Waterschap Groot Salland heeft hier een natuurvriendelijke oever gepland. Bij het uitvoeren van werken op deze plaats is mogelijk werk met werk te maken (Waterschap wil meebetalen voor vervanging van duiker door een natuur vriendelijke verbinding).
Deeltraject / hm	16.1 – 16.6
Toelichting	Initiatiefnemer RWS
Financiering	Meer Veilig 3
Kaart	
Synergie / win-win / toetsing no regret	Er is samenhang tussen deze maatregel en maatregel 10 en 11 (aanpassen / afsluiten perceelsaansluitingen NO zijde 16.6 / 18.2).
Voorstel aanpak	Voorkeur heeft een ontsluiting van de aan de NO zijde gelegen woningen / agrarische bedrijven / landgoed Reelaer (16.1 – 18.2) via het lokale wegennet en aansluiting via Knapenveldseweg op de N35. Het kruispunt met de N35/Knapenveldseweg dient dan gereconstrueerd te worden (herkenbaar en vergroten oversteekbaarheid). Tegen die achtergrond op korte termijn gesprekken voeren met de betreffende bewoners / landgoed-eigenaar Het Reelaer / agrarische bedrijven om haalbaarheid hiervan te verkennen. Aansluiting Japiksweg ZW zijde afsluiten; Wanneer dit positief uitvalt, is ook de wens de rechtstreekse aansluiting op de N35 van het restaurant Jan Steen op te heffen (ontsluiting Jan Steen via parallelweg). Variant: Nader onderzoek doen naar meest optimale aansluiting op de N35 op deeltraject 16.1 – 18.2;

	De erftoegangen aan de NO zijde via een nieuw te realiseren parallelweg gebundeld op de N35 aan te sluiten met een nieuw kruispunt (meest optimaal gesitueerd), waarbij alle tussenliggende doorsteken komen te vervallen. Aansluiting Japiksweg ZW zijde afsluiten alsmede ontsluiting parkeerterrein Jan Steen. Ontsluiting Jan Steen via parallelweg westzijde en nieuwe kruispunt. Let op: 16.4 – 16.6 NO zijde N35 is waterbuffer Waterschap Groot Salland!
Communicatie	Overleg met communicatieadviseurs van RWS en gemeente Raalte over de communicatiestrategie. Mogelijk alle bewoners / agrarische bedrijven tegelijk uitnodigen voor een gezamenlijk belang en creëren van draagvlak. Of mogelijk keukentafelgesprekken voeren met bewoners / agrarische bedrijven. Te nemen maatregelen afstemmen met gemeente Raalte. In het overleg met bewoners moet duidelijk blijken dat het een inventariserend gesprek is (er is nog niets vastgesteld) en de boodschap van veiligheid i.r.t. de toename van verkeer op de N35.
Risico's	

Oplossingsrichting:

Voorkeur (ontsluiting woningen /bedrijven via onderliggend wegennet in overleg met eigenaren te bepalen) <i>Op de afbeeldingen zijn mogelijke opties weergegeven. Combinaties zijn daarin mogelijk.</i>	
--	--



Effect maatregel

Aspect	Criterium	Knelpunt		Effect maatregel
		'20	'30	
A. Verkeersveiligheid	Ernstige ongevallen			
	Duurzaam Veilig			
	Score Eurorap*	nvt	nvt	
	Oversteekbaarheid			
	Ongevallen patroon	pm	pm	
	Kosteneffectiviteit obv ernstige ongevallen (MV3)			
B. Bereikbaarheid	Reistijd			
	Congestie			
	Voertuigverliesuren			
	Sluipverkeer			
	Barrièrewerking			
C. Leefbaarheid	Geluids- en trillingshinder			
	Luchtkwaliteit*			
	Landschap en cultuurhistorie			
	Natuur*			

Stakeholdersanalyse:

Stakeholders		mate van belang (minder/Gemiddeld/ middelgroot / groot)	Houding tov N35 (Negatief/ neutraal / pos)	Involed (Klein/middel-groot /groot)
1	Burgers en direct belanghebbenden			
	<i>aanwonenden</i>			
	Eigenaren landgoed 't Reelaer			
	Straat 2			
	enz			
	<i>Overige belanghebbende burgers</i>			
	Restaurant Jan Steen	Groot belang van behouden rechtstreekse aansluiting op N35		
	Kern 2			
	Kern 3			

2	Milieubelangengroepen			
	Landelijke netwerk fiets- en wandelroutes			
3	Economische belangengroepen			
4	Bestuurders en politiek			
	Gemeente Zwolle			
	Gemeente Raalte			
	Provincie Overijssel			
	Waterschap Groot Salland	Mogelijk uitbreiding retentiegebied hm 16.4-16.6 (oostzijde N35)		

Vergunningenscan:

Vergunning	Bevoegd gezag	Procedure tijd	Opmerkingen

Planning / Uitvoering:

Fase :

- Fase 1: snel uitvoerbare maatregelen: 2015 en 2016.
- Fase 2: normaal uitvoerbare maatregelen (voorwaarde draagvlak).
- Fase 3: (procedureel) gecompliceerd uitvoerbare maatregelen: 2016 – 2018

Uitvoering maatregel: fase

Prioriteit:

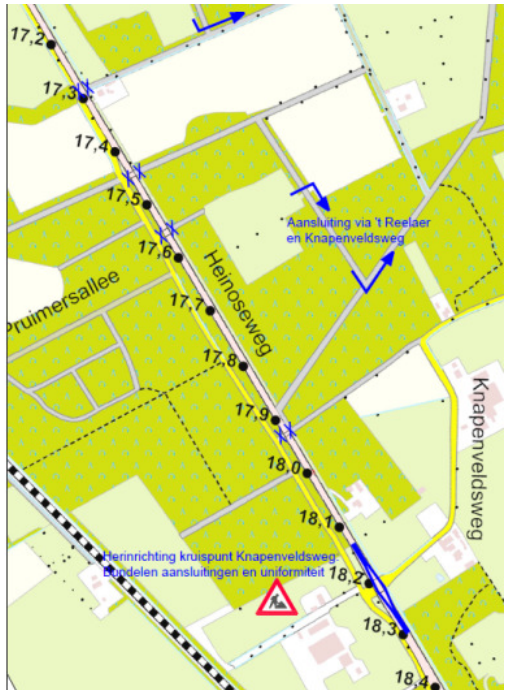
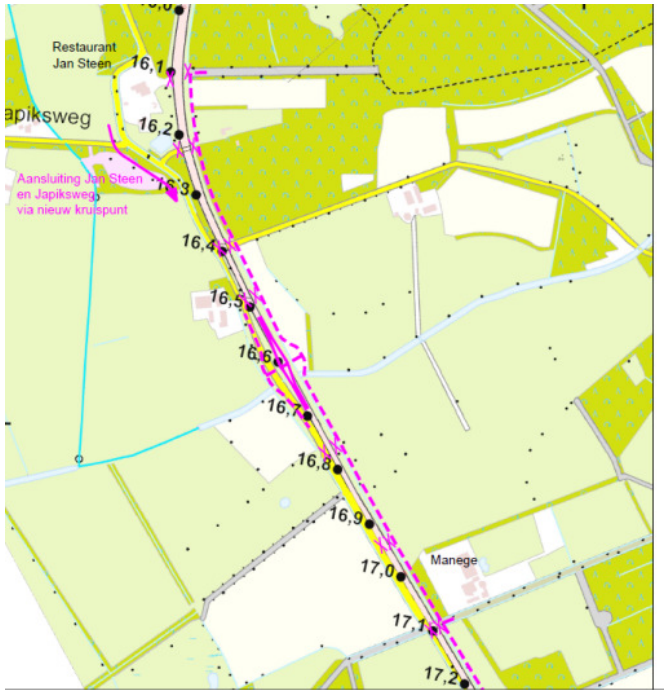
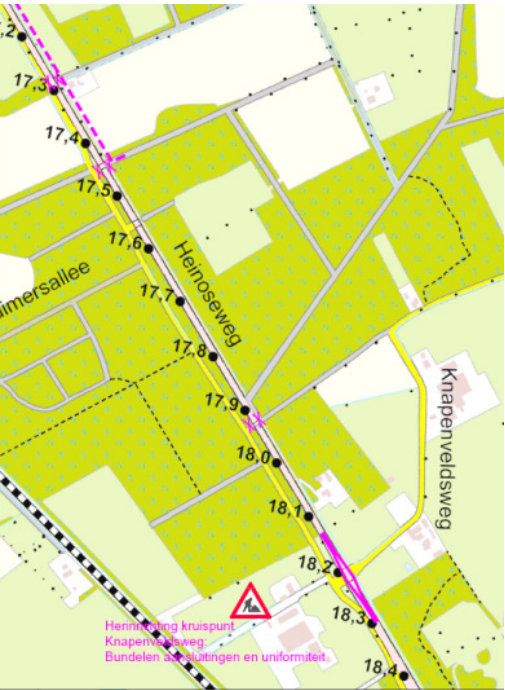
Verkeersveiligheid	
Bereikbaarheid	
Leefbaarheid	

Maatregelen traject Heino Zuid (15.5) – Raalte / kruising Bos (19.3)

Maatregel 10:	Aanpassen / afsluiten perceelsaansluitingen (16.6 – 18.2), waaronder aansluiting Landgoed Reelaer en deze af laten wikkelen via het lokale wegennet (Knapenveldsweg). NB. 18.2 is Eurorap** knelpunt
Toelichting Plan van aanpak	Het traject (16.6 – 18.2) kent verschillende erfaansluitingen: 16.8, 16.9, 17.1 (Landgoed Reelaer) , 17.3, 17.4 en 18.0 (privé aansluiting Lohuizen). Deze aansluitingen zijn er met name aan de noord-oostzijde van de N35; de aansluitingen nabij kruising met Knapenveldsweg (18.2) vormen Eurorap** knelpunt! Deel van deze aansluitingen zijn tbv prive gebruik Landgoed Reelaer en tbv bosonderhoud. Door de vele aansluitingen en oversteken is het niet mogelijk om op dit deeltraject een fauna raster aan te leggen
Deeltraject / hm	16.6 – 18.2
Toelichting	Initiatiefnemer: RWS
Financiering	Meer Veilig 3
Kaart	
Synergie / win-win / toetsing no regret	Er is samenhang tussen deze maatregel en maatregel 9 (aanpak gevaarlijke oversteken 16.1 – 16.6) NO zijde.
Voorstel aanpak	Voorkeur heeft een ontsluiting van de aan de NO zijde gelegen woningen / agrarische bedrijven / landgoed Reelaer (16.1 – 18.2) via het lokale wegennet en aansluiting via Knapenveldsweg op de N35. Het kruispunt met de N35/Knapenveldsweg dient dan gereconstrueerd te worden (herkenbaar en vergroten oversteekbaarheid). Tegen die achtergrond op korte termijn gesprekken voeren met de betreffende bewoners / landgoed-eigenaar Het Reelaer / agrarische bedrijven om haalbaarheid hiervan te verkennen. Aansluiting Japiksweg ZW zijde afsluiten; Variant: Nader onderzoek doen naar meest optimale aansluiting op de N35 op deeltraject 16.1 – 18.2; De erftoegangen aan de NO zijde via een nieuw te realiseren parallelweg gebundeld op de N35 aan te sluiten met een nieuw kruispunt (meest optimaal gesitueerd), waarbij alle tussenliggende doorsteken komen te vervallen.
Communicatie	Overleg met communicatieadviseurs van RWS en gemeente Raalte over de communicatiestrategie. Mogelijk alle bewoners / agrarische bedrijven tegelijk uitnodigen voor een gezamenlijk belang en

	creëren van draagvlak. Of mogelijk keukentafelgesprekken voeren met bewoners / agrarische bedrijven. Te nemen maatregelen afstemmen met gemeente Raalte. In het overleg met bewoners moet duidelijk blijken dat het een inventariserend gesprek is (er is nog niets vastgesteld) en de boodschap van veiligheid i.r.t. de toename van verkeer op de N35.
Risico's	

Oplossingsrichting:

Voorkeur (ontsluiting woningen /bedrijven via onderliggend wegennet in overleg met eigenaren te bepalen) <i>Op de afbeeldingen zijn mogelijke opties weergegeven. Combinaties zijn daarin mogelijk.</i>	 Map details: Shows a route starting from Jan Steen, going via a parallel road (16.0, 16.1, 16.2, 16.3, 16.4, 16.5, 16.6, 16.7, 16.8, 16.9, 17.0, 17.1) and then via local roads 't Reelaer and Knapenveldsweg. Includes labels for 'Restaurant Jan Steen', 'Manege', and 'Aansluiting via 't Reelaer en Knapenveldsweg'. A warning triangle is present near the start.	 Map details: Shows a route starting from Jan Steen, going via 't Reelaer and Knapenveldsweg (17.2, 17.3, 17.4, 17.5, 17.6, 17.7, 17.8, 17.9, 18.0, 18.1, 18.2, 18.3, 18.4). Includes labels for 'Pruimersallee', 'Heinoseweg', 'Knapenveldsweg', and 'Aansluiting via 't Reelaer en Knapenveldsweg'. A warning triangle is present near the end.
Variant (bundelen ontsluiting woningen/ Jan Steen /Japiksweg via veilig kruispunt)	 Map details: Shows a route starting from Jan Steen, going via Japiksweg (16.1, 16.2, 16.3, 16.4, 16.5, 16.6, 16.7, 16.8, 16.9, 17.0, 17.1, 17.2) and then via a safe intersection. Includes labels for 'Restaurant Jan Steen', 'Manege', and 'Aansluiting Jan Steen en Japiksweg via nieuw kruispunt'.	 Map details: Shows a route starting from Jan Steen, going via 't Reelaer and Knapenveldsweg (17.2, 17.3, 17.4, 17.5, 17.6, 17.7, 17.8, 17.9, 18.0, 18.1, 18.2, 18.3, 18.4) and then via a safe intersection. Includes labels for 'Pruimersallee', 'Heinoseweg', 'Knapenveldsweg', and 'Aansluiting via 't Reelaer en Knapenveldsweg'.

Effect maatregel

Aspect	Criterium	Knelpunt		Effect maatregel
		'20	'30	
A. Verkeersveiligheid	Ernstige ongevallen			
	Duurzaam Veilig			
	Score Eurorap*			
	Oversteekbaarheid			
	Ongevallen patroon	pm	pm	
	Kosteneffectiviteit obv ernstige ongevallen (MV3)			pm
B. Bereikbaarheid	Reistijd			
	Congestie			
	Voertuigverliesuren			
	Sluipverkeer			
C. Leefbaarheid	Barrièrewerking			
	Geluids- en trillingshinder			
	Luchtkwaliteit*			
	Landschap en cultuurhistorie			
	Natuur*			

Stakeholdersanalyse:

Stakeholders		mate van belang (minder/Gemiddeld/ middelgroot / groot)	Houding tov N35 (Negatief/ neutraal / pos)	Invloed (Klein/middel-groot /groot)
1	Burgers en direct belanghebbenden			
	<i>aanwonenden</i>			
	Straat 1			
	Straat 2			
	enz			
	<i>Overige belanghebbende burgers</i>			
	Kern 1			
	Kern 2			
	Kern 3			
2	Milieubelangengroepen			
3	Economische belangengroepen			
	Landgoed / Manage Stal 't Reelaer	Groot (kent nu nog directe ontsluiting op N35)		
4	Bestuurders en politiek			
	Gemeente Raalte			

Vergunningenscan:

Vergunning	Bevoegd gezag	Procedure tijd	Opmerkingen

Planning / Uitvoering:

Fase :

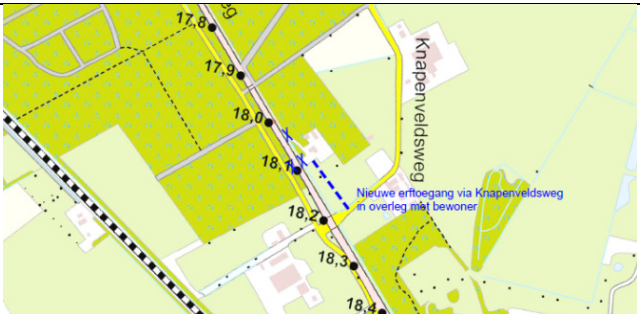
- Fase 1: snel uitvoerbare maatregelen: 2015 en 2016.
- Fase 2: normaal uitvoerbare maatregelen (voorwaarde draagvlak).
- Fase 3: (procedureel) gecompliceerd uitvoerbare maatregelen: 2016 – 2018

Uitvoering maatregel: fase

Prioriteit:

Verkeersveiligheid	
Bereikbaarheid	
Leefbaarheid	

Maatregelen traject Heino Zuid (15.5) – Raalte / kruising Bos (19.3)

Maatregel 11:	Prive aansluiting Lohuizen (18.0) kan via eigen perceel worden aangesloten op Knapenveldsweg.	
Toelichting Plan van aanpak	Het traject (16.6 – 18.2) kent verschillende erfaansluitingen: oa en 18.0 (privé aansluiting Lohuizen). Deze aansluiting is nabij kruising met Knapenveldsweg (18.2) en vormt een Eurorap** knelpunt!	
Deeltraject / hm	18.0	
Toelichting	Initiatiefnemer: RWS	
Financiering	Meer Veilig 3	
Kaart		
Synergie / win-win / toetsing no regret		
Voorstel aanpak	Gemeente Raalte heeft overleg gehad met de familie Lohuizen. Met hem is een principeoplossing afgesproken over een nieuwe erftoegang op de Knapenveldsweg (klinkerweg, 3,50 m breed).	
Communicatie	overleg met particulier (Lohuizen) en financiële afwikkeling	
Risico's	-	

Effect maatregel

Aspect	Criterium	Knelpunt		Effect maatregel
		'20	'30	
A. Verkeersveiligheid	Ernstige ongevallen			
	Duurzaam Veilig			
	Score Eurorap*			
	Oversteekbaarheid			
	ongevallenpatroon	pm	pm	
	Kosteneffectiviteit obv ernstige ongevallen (MV3)			pm
B. Bereikbaarheid	Reistijd			
	Congestie			
	Voertuigverliesuren			
	Sluipverkeer			
C. Leefbaarheid	Barrièrewerking			
	Geluids- en trillingshinder			
	Luchtkwaliteit*			
	Landschap en cultuurhistorie			
	Natuur*			

Stakeholdersanalyse:

Stakeholders		mate van belang (minder/Gemiddeld/ middelgroot / groot)	Houding tov N35 (Negatief/ neutraal / pos)	Invloed (Klein/middel-groot /groot)
1	Burgers en direct belanghebbenden			
	<i>aanwonenden</i>			
	Straat 1			
	Straat 2			
	enz			
	<i>Overige belanghebbende burgers</i>			
	Kern 1			
	Kern 2			
	Kern 3			
2	Milieubelangengroepen			
3	Economische belangengroepen			
4	Bestuurders en politiek			
	Gemeente Zwolle			
	Gemeente Raalte			
	Provincie Overijssel			

Vergunningenscan:

Vergunning	Bevoegd gezag	Procedure tijd	Opmerkingen
Inritvergunning	Gemeente Raalte		

Planning / Uitvoering:

Fase : QUICK WIN

- Fase 1: snel uitvoerbare maatregelen: 2015 en 2016.
- Fase 2: normaal uitvoerbare maatregelen (voorwaarde draagvlak).
- Fase 3: (procedureel) gecompliceerd uitvoerbare maatregelen: 2016 – 2018

Uitvoering maatregel: fase

Prioriteit:

Verkeersveiligheid	
Bereikbaarheid	
Leefbaarheid	

Maatregelen traject Heino Zuid (15.5) – Raalte / kruising Bos (19.3)

Maatregel 12:	Aanleg fysieke rijbaanscheiding nabij tankstation kruispunt Bos (hm 19.1)
Toelichting Plan van aanpak	De maatregel is in Meer Veilig 2.1 reeds toegekend en uitgevoerd.
Deeltraject / hm	19.1
Toelichting	Initiatiefnemer: RWS
Financiering	Meer Veilig 2.1 / Gereed 2013
Synergie / win-win / toetsing no regret	Er zijn recent enkele ernstige ongevallen gebeurd met motorrijders, die de rijbaanscheiding niet herkenden.
Voorstel aanpak	Op korte termijn zichtbaarheid vergroten van de rijbaanscheiding.
Risico's	

Effect maatregel

Aspect	Criterium	Knelpunt		Effect maatregel
		'20	'30	
A. Verkeersveiligheid	Ernstige ongevallen			
	Duurzaam Veilig			
	Score Eurorap*	nvt	nvt	
	Oversteekbaarheid			
	Ongevallen patroon	pm	pm	
	Kosteneffectiviteit obv ernstige ongevallen (MV3)			
B. Bereikbaarheid	Reistijd			pm
	Congestie			
	Voertuigverliesuren			
	Sluipverkeer			
C. Leefbaarheid	Barrièrewerking			
	Geluids- en trillingshinder			
	Luchtkwaliteit*			
	Landschap en cultuurhistorie			
	Natuur*			

Stakeholdersanalyse:

Stakeholders	mate van belang (minder/Gemiddeld/ middelgroot / groot)	Houding tov N35 (Negatief/ neutraal / pos)	Invloed (Klein/middel-groot /groot)
1 Burgers en direct belanghebbenden			
aanwonenden			
Straat 1			
Straat 2			
enz			
Overige belanghebbende burgers			
Kern 1			
Kern 2			
Kern 3			
2 Milieubelangengroepen			
3 Economische belangengroepen			

4	Bestuurders en politiek			
	Gemeente Zwolle			
	Gemeente Raalte			
	Provincie Overijssel			

Vergunningenscan:

Vergunning	Bevoegd gezag	Procedure tijd	Opmerkingen

Planning / Uitvoering:

Fase : GEREALISEERD (met uitzondering van vergroten zichtbaarheid rijbaanscheiding)

- Fase 1: snel uitvoerbare maatregelen: 2015 en 2016.
- Fase 2: normaal uitvoerbare maatregelen (voorwaarde draagvlak).
- Fase 3: (procedureel) gecompliceerd uitvoerbare maatregelen: 2016 – 2018

Uitvoering maatregel: fase

Prioriteit:

Verkeersveiligheid	
Bereikbaarheid	
Leefbaarheid	

Maatregelen traject Heino Zuid (15.5) – Raalte / kruising Bos (19.3)

Maatregel 13:	Realisatie filewaarschuwingssysteem nabij Kruising Bos		
Toelichting Plan van aanpak	De maatregel is in Meer Veilig 2.1 reeds toegekend en uitgevoerd		
Deeltraject / hm	19.3		
Toelichting	Initiatiefnemer: RWS		
Financiering	Meer Veilig 2.1 / Gereed 2013		
Synergie / win-win / toetsing no regret			
Voorstel aanpak			
Risico's			

Effect maatregel

Aspect	Criterium	Knelpunt		Effect maatregel
		'20	'30	
A. Verkeersveiligheid	Ernstige ongevallen			
	Duurzaam Veilig			
	Score Eurorap*	nvt	nvt	
	Oversteekbaarheid			
	Ongevallen patroon	pm	pm	
	Kosteneffectiviteit obv ernstige ongevallen (MV3)			
B. Bereikbaarheid	Reistijd			
	Congestie			
	Voertuigverliesuren			
	Sluipverkeer			
C. Leefbaarheid	Barrièrewerking			
	Geluids- en trillingshinder			
	Luchtkwaliteit*			
	Landschap en cultuurhistorie			
	Natuur*			

Stakeholdersanalyse:

Stakeholders	mate van belang (minder/Gemiddeld/ middelgroot / groot)	Houding tov N35 (Negatief/ neutraal / pos)	Invloed (Klein/middel-groot /groot)
1 Burgers en direct belanghebbenden			
<i>aanwonenden</i>			
Straat 1			
Straat 2			
enz			
<i>Overige belanghebbende burgers</i>			
Kern 1			
Kern 2			
Kern 3			
2 Milieubelangengroepen			
3 Economische belangengroepen			

4	Bestuurders en politiek			
	Gemeente Zwolle			
	Gemeente Raalte			
	Provincie Overijssel			

Vergunningenscan:

Vergunning	Bevoegd gezag	Procedure tijd	Opmerkingen

Planning / Uitvoering:

Fase : GEREALISEERD

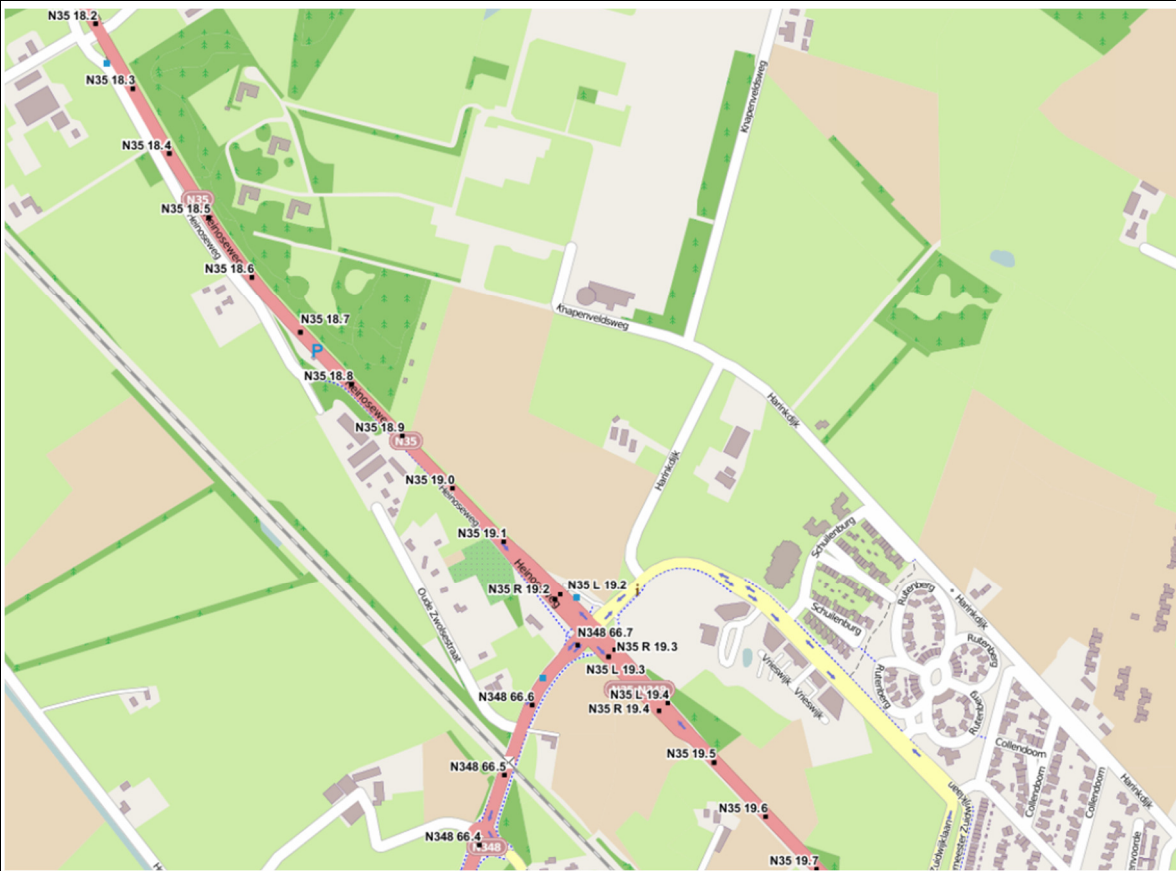
- Fase 1: snel uitvoerbare maatregelen: 2015 en 2016.
- Fase 2: normaal uitvoerbare maatregelen (voorwaarde draagvlak).
- Fase 3: (procedureel) gecompliceerd uitvoerbare maatregelen: 2016 – 2018

Uitvoering maatregel: fase

Prioriteit:

Verkeersveiligheid	
Bereikbaarheid	
Leefbaarheid	

Maatregelen traject Heino Zuid (15.5) – Raalte / kruising Bos (19.3)

Maatregel 14:	Reconstructie kruispunt Bos + vervanging VRI + parallelvoorziening Knapenveldweg / kruispunt Bos
Toelichting Plan van aanpak	Reconstructie kruispunt Bos + vervanging VRI + parallelvoorziening Knapenveldsweg / kruispunt Bos (18.2 – 19.3). Plan hiervoor is/wordt uitgewerkt. Hierbij ook aandacht besteden aan eventuele vergroting van de capaciteit van de VRI, de afstemming met de mogelijke ondertunneling van de N348 bij de spoorkruising en de afwikkeling van landbouw verkeer via parallelvoorziening op N348 (oostzijde). Door dit laatste wordt kruising Bos vrij van landbouwverkeer en wordt de oversteek voor fietsers en voetgangers opgeheven of beperkt.
Deeltraject / hm	18.2 - 19.3
Toelichting	Initiatiefnemer: RWS Plan moet worden afgestemd met provincie / gemeente / Pro Rail
Financiering	Binnen RWS is voor de opwaardering / aanpassing VRI 250.000,-- euro gereserveerd. Koppelkans met ander project / nadere prioriteitsstelling
Kaart	
Synergie / win-win / toetsing no regret	Er is een relatie tussen deze maatregel en de spoorse doorsnijding (maatregel 15, 19.7) met een fiets- of auto-/fiets-tunnel onder de N35. De aanleg hiervan zal verkeerskundige effecten hebben op kruispunt Bos. Tevens zijn er plannen bij ProRail om de spoorovergang nabij kruispunt Bos ongelijkvloers te maken. De maatregel dient te worden getoetst aan de toekomstvisie van de N35 bij Raalte in het kader van de Marsroute.
Voorstel aanpak	Op dit traject (Knapenveldsweg / kruising Bos (18.2 – 19.3) rijdt landbouwverkeer op de N35. Voor het kruispunt Bos (N348 – N35 – Burg. Zuidwijcklaan) is recent onderzoek uitgevoerd naar de benodigde vormgeving / inrichting in 2030. Om het verkeer in 2030 af te kunnen wikkelen zijn een aantal aanpassingen op korte termijn noodzakelijk: 1. Aanpassing/opwaardering VRI <i>Vanuit het onderhoud</i>

	2. Capaciteitsuitbreiding N35 (beide richtingen) en het verwijderen van de fiets-/voetgangersoversteek op de oosttak van de N35. <i>De capaciteitsuitbreidingen betreffen het aanleggen van een tweede rechtdoorgaande strook in beide richtingen van de N35 en twee aparte rijstroken linksaf vanaf de N348 richting Zwolle. Daarnaast moet een keuze gemaakt worden tussen een tweede rijstrook op de linksafbeweging vanaf de N35 (oost) of een tweede rijstrook op de rechtsafbeweging vanaf de N35 (west). De laatste optie heeft hierbij de voorkeur.</i> <i>Het opheffen van de fietsoversteek op de oosttak kan ondervangen worden door een fietsoversteek op de westtak te realiseren of door het fietsverkeer ongelijkvloers af te wikkelen.</i> 3. Aanleg parallelvoorziening zuidwest zijde N35 18.2 – 19.3 (ten behoeve van landbouwverkeer) en aanpassing kruispunt Bos tbv oversteek landbouwverkeer <i>Het landbouwverkeer dat op de parallelweg ten zuiden van de N35 bij het kruispunt aankomt kan het beste afgewikkeld worden door het parallel met het langzaam verkeer over de N35 te laten oversteken en via de Harinkdijk verder te laten gaan.</i> Tot slot dienen deze maatregelen op korte termijn afgestemd te worden met de (effecten van de) plannen van de gemeente Raalte tav de Spoorse doorsnijding (maatregel 15) en van ProRail mbt de eventuele ongelijkvloers maken van de spoorwegovergang. Daartoe organiseert het ABG een afzonderlijke werksessie met als doel: - toetsing van bovenstaande maatregelen (no regret) - noodzakelijke samenhang bij financiering / uitvoering
Communicatie	Bepalen in de aparte werksessie
Risico's	Bepalen in de aparte werksessie

Effect maatregel

Aspect	Criterium	Knelpunt		Effect maatregel
		'20	'30	
A. Verkeersveiligheid	Ernstige ongevallen			
	Duurzaam Veilig			
	Score Eurorap*	nvt	nvt	
	Oversteekbaarheid			
	Ongevallen patroon	pm	pm	
	Kosteneffectiviteit obv ernstige ongevallen (MV3)			pm
B. Bereikbaarheid	Reistijd			
	Congestie			
	Voertuigverliesuren			
	Sluipverkeer			
C. Leefbaarheid	Barrièrewerking			
	Geluids- en trillingshinder			
	Luchtkwaliteit*			
	Landschap en cultuurhistorie			
	Natuur*			

Stakeholdersanalyse:

Stakeholders	mate van belang (minder/Gemiddeld/ middelgroot / groot)	Houding tov N35 (Negatief/ neutraal / pos)	Invloed (Klein/middel-groot /groot)
1 Burgers en direct belanghebbenden			
aanwonenden			
Straat 1			
Straat 2			
enz			
Overige belanghebbende burgers			
Kern 1			
Kern 2			

	Kern 3			
2	Milieubelangengroepen			
3	Economische belangengroepen			
4	Bestuurders en politiek			
	ProRail			
	Gemeente Raalte			
	Provincie Overijssel			

Vergunningenscan:

Vergunning	Bevoegd gezag	Procedure tijd	Opmerkingen

Planning / Uitvoering:

Fase :

- Fase 1: snel uitvoerbare maatregelen: 2015 en 2016.
- Fase 2: normaal uitvoerbare maatregelen (voorwaarde draagvlak).
- Fase 3: (procedureel) gecompliceerd uitvoerbare maatregelen: 2016 – 2018

Uitvoering maatregel: fase

Prioriteit:

Verkeersveiligheid	
Bereikbaarheid	
Leefbaarheid	

Maatregelen traject Raalte kruispunt Bos (19.3) – kruising Almelsestraat / Hooilandweg (21.8)

Maatregel 15:	Nader onderzoek kosteneffectiviteit en kostenverdeling van een extra onderdoorgang Raalte noord en Raalte zuid.
Toelichting Plan van aanpak	Dit traject doorsnijdt Raalte: ten noorden van de N35 zijn de afgelopen jaren diverse woningbouwlocaties gerealiseerd, waardoor de N35 een doorsnijding vormt van het dorp. Bij het kruising Bos (19.3) wordt ook verkeer uit Raalte Noord ontsloten. Het aantal oversteeklocaties op dit deel is beperkt (3 kruisingen en 1 onderdoorgang). De gemeente Raalte pleit voor een extra verbinding bij 19.7, een onderdoorgang van de N35 ter hoogte van de Ridderschapsweg. Hierdoor zou de druk op het kruising Bos afnemen, hetgeen de verkeersveiligheid ten goede zou komen.
Deeltraject / hm	19.3 – 21.8
Toelichting	
Financiering	Nadere prioriteitsstelling. Er is een tekort van 7 a 8 miljoen
Kaart	
Synergie / win-win / toetsing no regret	De gemeente heeft een voorkeur voor een ondertunneling tbv auto/fiets verkeer. Deze Spoorse doorsnijding kan aanspraak maken op Rijkssubsidie. Daarvoor is op korte termijn duidelijkheid noodzakelijk over de kostendekking / cofinanciering. Voorwaarde subsidie: start uitvoering 2017 De aanleg van deze onderdoorgang kan een bijdrage leveren aan de afname van de verkeersintensiteiten (met name langzaam verkeer) op het kruispunt Bos. De gemeente Raalte heeft hierin twee varianten: 1. Onderdoorgangen voor gemotoriseerd verkeer 2. Onderdoorgangen voor enkel (brom)fietsverkeer De maatregel dient te worden getoetst aan de toekomstvisie van de N35 bij Raalte in het kader van de Marsroute.
Voorstel aanpak	- Er is een samenhang met maatregel aanpassing kruispunt Bos (maatregel 14, 19.3) - Van belang is dat kosteneffectiviteit wordt getoetst - Gemeenteraad Raalte neemt na de zomer een besluit hierover

	Het ABG organiseert op korte termijn een werksessie mbt herinrichting kruispunt Bos, waarbij : - Maatregelen worden getoetst (no regret) - samenhang met de Spoorse doorsnijding wordt beoordeeld (Movares heeft hier in het verleden een onderzoek naar gedaan)
Communicatie	Bepalen in de aparte werksessie
Risico's	Bepalen in de aparte werksessie

Oplossingsrichting:

Onderdoorgangen voor alle verkeer	
Onderdoorgangen voor enkel (brom)fietsverkeer	

Effect maatregel

Aspect	Criterium	Knelpunt		Effect maatregel
		'20	'30	
A. Verkeersveiligheid	Ernstige ongevallen			
	Duurzaam Veilig			
	Score Eurorap*	nvt	nvt	
	Oversteekbaarheid			
	Ongevallen patroon	pm	pm	
	Kosteneffectiviteit obv ernstige ongevallen (MV3)			
B. Bereikbaarheid	Reistijd			pm
	Congestie			
	Voertuigverliesuren			
	Sluipverkeer			
C. Leefbaarheid	Barrièrewerking			
	Geluids- en trillingshinder			
	Luchtkwaliteit*			
	Landschap en cultuurhistorie			
	Natuur*			

Stakeholdersanalyse:

Stakeholders	mate van belang (minder/Gemiddeld/ middelgroot / groot)	Houding tov N35 (Negatief/ neutraal / pos)	Invloed (Klein/middel-groot /groot)
1. <i>Burgers en direct belanghebbenden</i>			
aanwonenden			
Straat 1			
Straat 2			
enz			
Overige belanghebbende burgers			
Kern 1			
Kern 2			
Kern 3			
2. <i>Milieubelangengroepen</i>			
3. <i>Economische belangengroepen</i>			
4. <i>Bestuurders en politiek</i>			

Vergunningenscan :

Vergunning	Bevoegd gezag	Procedure tijd	Opmerkingen

Planning / Uitvoering:

Fase :

- Fase 1: snel uitvoerbare maatregelen: 2015 en 2016.
- Fase 2: normaal uitvoerbare maatregelen (voorwaarde draagvlak).
- Fase 3: (procedureel) gecompliceerd uitvoerbare maatregelen: 2016 – 2018

Uitvoering maatregel: fase

Prioriteit:

Verkeersveiligheid	
Bereikbaarheid	
Leefbaarheid	

Maatregelen traject Raalte kruising Bos (19.3) – krtuising Almelsestraat / Hooilandweg (21.8)

Maatregel 16:	Realisatie filewaarschuwingssysteem nabij Veldhoen
Toelichting Plan van aanpak	
Deeltraject / hm	21.5
Toelichting	Initiatiefnemer RWS
Financiering	Meer Veilig 2.1 / Gereed 2013
Synergie / mogelijke win-win situaties	
Voorstel aanpak	

Effect maatregel

Aspect	Criterium	Knelpunt		Effect maatregel
		'20	'30	
A. Verkeersveiligheid	Ernstige ongevallen			
	Duurzaam Veilig			
	Score Eurorap*	nvt	nvt	
	Oversteekbaarheid			
	Ongevallen patroon	pm	pm	
	Kosteneffectiviteit obv ernstige ongevallen (MV3)			
B. Bereikbaarheid	Reistijd			pm
	Congestie			
	Voertuigverliesuren			
	Sluipverkeer			
	Barrièrewerking			
C. Leefbaarheid	Geluids- en trillingshinder			
	Luchtkwaliteit*			
	Landschap en cultuurhistorie			
	Natuur*			

Stakeholdersanalyse:

Stakeholders		mate van belang (minder/Gemiddeld/ middelgroot / groot)	Houding tov N35 (Negatief/ neutraal / pos)	Invloed (Klein/middel-groot /groot)
1	Burgers en direct belanghebbenden			
	<i>aanwonenden</i>			
	Straat 1			
	Straat 2			
	enz			
	<i>Overige belanghebbende burgers</i>			
	Kern 1			
	Kern 2			
	Kern 3			
2	Milieubelangengroepen			
3	Economische belangengroepen			

4	Bestuurders en politiek			
	Gemeente Zwolle			
	Gemeente Raalte			
	Provincie Overijssel			

Vergunningenscan:

Vergunning	Bevoegd gezag	Procedure tijd	Opmerkingen

Planning / Uitvoering:

Fase : GEREALISEERD!

- Fase 1: snel uitvoerbare maatregelen: 2015 en 2016.
- Fase 2: normaal uitvoerbare maatregelen (voorwaarde draagvlak).
- Fase 3: (procedureel) gecompliceerd uitvoerbare maatregelen: 2016 – 2018

Uitvoering maatregel: fase

Prioriteit:

Verkeersveiligheid	
Bereikbaarheid	
Leefbaarheid	

Maatregelen traject Raalte kruising Almelsestraat / Hooilandweg (21.8) – Mariënheem (24.4)

Maatregel 17:	Onderzoek uitvoeren, plan van aanpak opstellen en maatregelen uitvoeren met betrekking tot het aantal ernstige verkeersongevallen in relatie tot vaste voorwerpen (vanaf 21.7) en waarbij bromfietzers zijn betrokken (21.7 – 22.9). Hieruit blijkt de noodzaak om een obstakelvrije zone te creëren.
Toelichting Plan van aanpak	Met betrekking tot het aantal ernstige verkeersongevallen kan nog worden opgemerkt dat deze ongevallen zich op dit deeltraject zich vooral voordoen in relatie tot vaste voorwerpen (bomen?). Voor een deel van dit traject (21.7 – 22.9) doen zich veel ongevallen voor met (brom-)fietzers. De oorzaak hiervan dient nader onderzocht te worden. Daarbij dient tevens nagegaan te worden of deze ongevallen betrekking hebben voor de situatie die er was voor de reconstructie van de traverse Mariënheem
Deeltraject / hm	21.7 – 22.9
Toelichting	Initiatiefnemer RWS
Financiering	Meer Veilig 3
Kaart	
Synergie / win-win / toetsing no regret	Ook provincie Overijssel heeft een soortgelijk onderzoek uitgevoerd m.b.t. de provinciale wegen. Methodiek kan voor de N35 worden toegepast: Bepalen hoe vaak en waar op de N35 er bovengemiddeld ongevallen zich voordoen met vaste objecten (door RWS). Vanuit de minimale obstakelvrije zone (4,50 m) bepalen welke objecten in de obstakelvrije zone zijn gelegen. Op de kritische plekken obstakels verwijderen, danwel afschermen (houten geleiderail bij gebiedsontsluitingswegen). Bij afscherming een minimale maatvoering van 2,50 m aanhouden uit de N35 (bergingszone).
Voorstel aanpak	Dit onderzoek wordt ook voor het gehele tracé uitgevoerd (maatregel 1b). Hierbij kan worden aangesloten
Communicatie	
Risico's	

Effect maatregel

Aspect	Criterium	Knelpunt		Effect maatregel
		'20	'30	
A. Verkeersveiligheid	Ernstige ongevallen			
	Duurzaam Veilig			
	Score Eurorap*	nvt	nvt	
	Oversteekbaarheid			
	Ongevallen patroon	pm	pm	
	Kosteneffectiviteit obv ernstige ongevallen (MV3)			pm
B. Bereikbaarheid	Reistijd			
	Congestie			
	Voertuigverliesuren			
	Sluipverkeer			
C. Leefbaarheid	Barrièrewerking			
	Geluids- en trillingshinder			
	Luchtkwaliteit*			
	Landschap en cultuurhistorie			
	Natuur*			

Stakeholdersanalyse:

Stakeholders		mate van belang (minder/Gemiddeld/ middelgroot / groot)	Houding tov N35 (Negatief/ neutraal / pos)	Invloed (Klein/middel-groot /groot)
1	Burgers en direct belanghebbenden			
	<i>aanwonenden</i>			
	Straat 1			
	Straat 2			
	enz			
	<i>Overige belanghebbende burgers</i>			
	Kern 1			
	Kern 2			
	Kern 3			
2	Milieubelangengroepen			
3	Economische belangengroepen			
4	Bestuurders en politiek			
	Gemeente Raalte			

Vergunningenscan:

Vergunning	Bevoegd gezag	Procedure tijd	Opmerkingen

Planning / Uitvoering:

Fase :

- Fase 1: snel uitvoerbare maatregelen: 2015 en 2016.
- Fase 2: normaal uitvoerbare maatregelen (voorwaarde draagvlak).
- Fase 3: (procedureel) gecompliceerd uitvoerbare maatregelen: 2016 – 2018

Uitvoering maatregel: fase

Prioriteit:

Verkeersveiligheid	
Bereikbaarheid	
Leefbaarheid	

Maatregelen traject Raalte kruising Almelsestraat / Hooilandweg (21.8) – Mariënheem (24.4)

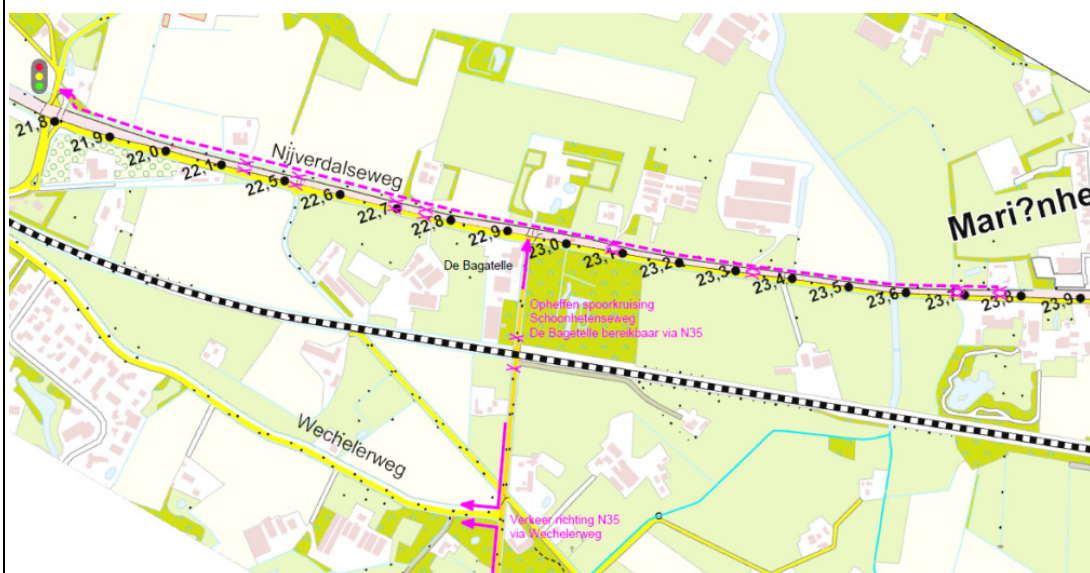
Maatregel 18:	Aanleg parallelvoorziening aan de noordoost zijde van de N35 (a. 21.8 – 24.0 en b. 24.0 – 25.0) en de erfontsluitingen van woningen / een bedrijf op het lokale wegennet laten aansluiten (Almelsestraat / Wissinkweg).
Toelichting van Plan van aanpak	Er is op dit deeltraject een parallelweg gesitueerd aan de zuid-west zijde N35. Er zijn diverse erfaansluitingen van woningen en een agrarisch bedrijf aan noord-oost zijde, die verbonden zijn met parallelweg (met gevaarlijke oversteek N35). Enkele aanwonenden aan noord-oost zijde leggen op dit moment een privé fietspad aan langs de N35 op hun erf (21.8 – 22.7) naar kruising Hooilandweg (21.8). Er is overleg met Plaatselijk Belang Mariënheem en Provincie over de aanleg van een parallelvoorziening aan de noord-oost zijde. Hier is ruimte voor. Aansluiting bij Mariënheem zal moeten plaatsvinden via het lokale wegennet. Daarnaast moet onderzocht worden of deel van de erfaansluitingen aan noord-oostzijde kan afwikkelen via lokale wegennet (Almelsestraat /Wissinkweg).
Deeltraject / hm	a. 21.8 – 24.0 b. 24.0 – 25.0
Toelichting	Initiatiefnemer RWS
Financiering	Nadere prioriteitsstelling
Kaart	
Synergie / win-win / toetsing no regret	Uitvoering van deze maatregel dient te worden afgestemd op maatregel 19: reconstructie aansluiting Schoonhetenseweg (22.9) en maatregel 20: reconstructie kruispunt Keizersveldweg
Voorstel aanpak	Voor het traject 21.8 – 24.0 zijn 3 varianten (en mogelijk combinatie van varianten): Variant 1: Aanleg van een parallelvoorziening aan de noordzijde van de N35 (22.4 – 23.9) welke gebundeld wordt ontsloten op de N35 met een veilig kruispunt (indien noodzakelijk met VRI). Deze variant is door de gemeente Raalte met de bewoners aan de noordzijde al besproken, waarvoor reeds draagvlak is. Variant 2: Aanleg van een parallelvoorziening aan de noordzijde van N35 (21.8 – 23.6) welke wordt ontsloten op de

	Hooilandweg. Variant 3: Aanleg parallelvoorziening aan noordzijde (21.3 - 23.8) en deze noordelijk op lokale wegen laten aansluiten via de Wissinkweg. In overleg met aanwonenden en Bagatelle de haalbaarheid van de varianten toetsen. De (mogelijk) afsluiting van de Schoonhetenseweg (maatregel 19) door middel van verkeersmodellen berekenen welke effecten dit heeft op het gebied (oa. N348, kruispunt Bos, N332/Heeten en metname Wechelerweg/kruispunt met Almelseweg). De voorkeur gaat vanuit de N35 uit naar zo min mogelijk aansluitingen. Uit de gesprekken en studies moet blijken welke varianten haalbaar zijn en waarvoor draagvlak is te verkrijgen. Voor het traject 24.0 – 25.0 is de koppeling gemaakt met maatregel 20 (hier niet nader beschreven). NB. Om bovenstaande varianten te kunnen beoordelen is eerst verkeersonderzoek nodig tbv een gebiedsgerichte aanpak naar de gevolgen van een eventuele afsluiting van de Schoonhetenseweg: wat is Combiplaneffect? Wat zijn gevolgen voor sluiproutes (van/naar Heeten)? Welke gebiedsgerichte maatregelen moeten worden genomen?
Communicatie	Overleg met communicatieadviseurs van RWS en gemeente Raalte over de communicatiestrategie. Mogelijk alle bewoners / agrarische bedrijven en Plaatselijk Belang Marienheem tegelijk uitnodigen voor een gezamenlijk belang en creëren van draagvlak. Of mogelijk keukentafelgesprekken voeren met bewoners / agrarische bedrijven. Te nemen maatregelen afstemmen met gemeente Raalte. In het overleg met bewoners moet duidelijk blijken dat het een inventariserend gesprek is (er is nog niets vastgesteld) en de boodschap van veiligheid i.r.t. de toename van verkeer op de N35. Wanneer dit positief uitvalt, is ook de wens de rechtstreekse aansluiting op de N35 van het restaurant de Bagatelle op te heffen (ontsluiting Bagatelle via parallelweg)
Risico's	

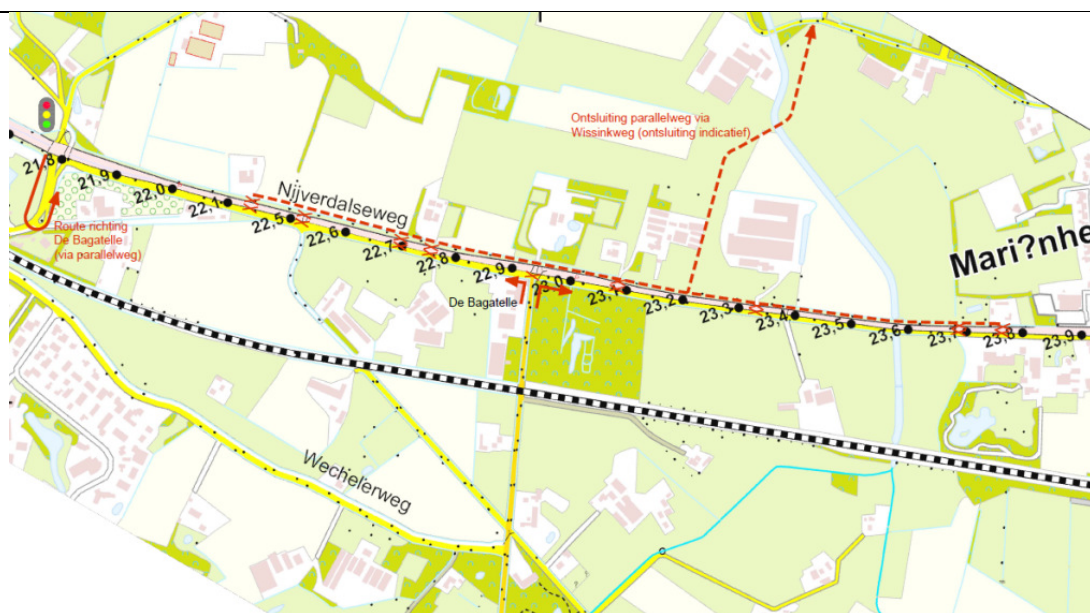
Oplossingsrichting:

Variant 1 (ontsluiting woningen /bedrijven via parallelvoorziening en gebundelde aansluiting middels veilig kruispunt) <i>Op de afbeeldingen zijn mogelijke opties weergegeven. Combinaties zijn daarin mogelijk.</i>	
---	--

Variant 2
(ontsluiting woningen
/bedrijven via
parallelvoorziening
op kruispunt VRI
Hooilandweg)



Variant 3
(ontsluiting woningen
/bedrijven via
parallelvoorziening
op Wissinkweg)



Effect maatregel

Aspect	Criterium	Knelpunt		Effect maatregel
		'20	'30	
A. Verkeersveiligheid	Ernstige ongevallen			
	Duurzaam Veilig			
	Score Eurorap*	nvt	nvt	
	Oversteekbaarheid			
	Ongevallen patroon	pm	pm	
	Kosteneffectiviteit obv ernstige ongevallen (MV3)			pm
B. Bereikbaarheid	Reistijd			
	Congestie			
	Voertuigverliesuren			
	Sluipverkeer			
C. Leefbaarheid	Barrièrewerking			
	Geluids- en trillingshinder			
	Luchtkwaliteit*			
	Landschap en cultuurhistorie			
	Natuur*			

Stakeholdersanalyse:

Stakeholders		mate van belang (minder/Gemiddeld/ middelgroot / groot)	Houding tov N35 (Negatief/ neutraal / pos)	Invloed (Klein/middel-groot /groot)
1	Burgers en direct belanghebbenden			
	<i>aanwonenden</i>			
	Straat 1			
	Straat 2			
	enz			
	<i>Overige belanghebbende burgers</i>			
	Plaatselijk Belang Marienheem			
	Kern 2			
	Kern 3			
2	Milieubelangengroepen			
3	Economische belangengroepen			
	Restaurant De Bagatelle	Groot belang van behouden rechtstreekse aansluiting op N35		
4	Bestuurders en politiek			
	Gemeente Zwolle			
	Gemeente Raalte			
	Provincie Overijssel			

Vergunningenscan:

Vergunning	Bevoegd gezag	Procedure tijd	Opmerkingen

Planning / Uitvoering:

Fase :

- Fase 1: snel uitvoerbare maatregelen: 2015 en 2016.
- Fase 2: normaal uitvoerbare maatregelen (voorwaarde draagvlak).
- Fase 3: (procedureel) gecompliceerd uitvoerbare maatregelen: 2016 – 2018

Uitvoering maatregel: fase

Prioriteit:

Verkeersveiligheid	
Bereikbaarheid	
Leefbaarheid	

Maatregelen traject Raalte kruising Almelsestraat / Hooilandweg (21.8) – Marienheem (24.4)

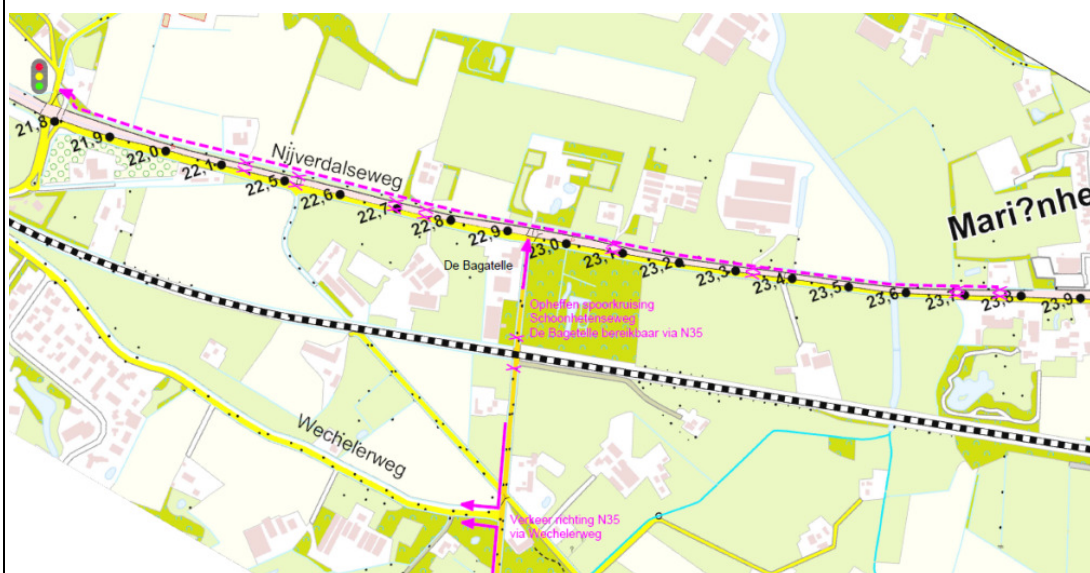
Maatregel 19:	Reconstructie van de aansluiting Schoonhetenseweg (22.9) op N35 nabij restaurant De Bagatelle (inclusief toets op Natura 2000 gezien relatie met Natura 2000 gebied Boetelerveld).
Toelichting Plan van aanpak	De aansluiting van de Schoonhetenseweg op de N35 is een probleem. (bij 22.9 vanuit het zuiden, nabij Restaurant Bagatelle). Hier zijn op de N35 geen linksafslagvakken. Van de Schoonhetenseweg wordt gebruik gemaakt door sluipverkeer vanuit Heeten. Voor de aanpassing van dit kruispunt is aankoop van privé gronden noodzakelijk. Aanpassingen van deze kruising heeft een relatie met de Natuurbeschermingswet: het nabij gelegen natuurgebied Boetelerveld is een Natura 2000 gebied en voor een eventuele aanpassing van deze kruising is ook een toets op Natura 2000 noodzakelijk. Verwachting is dat hier geen bijzondere problemen naar voren komen en dat dit ook niet veel tijd zal vergen.
Deeltraject / hm	22.9
Toelichting	Initiatiefnemer RWS
Financiering	Nadere prioriteitsstelling
Kaart	
Synergie / win-win / toetsing no regret	Uitvoering van deze maatregel dient te worden afgestemd op maatregel 18: Aanleg parallelvoorziening aan de noordoost zijde van de N35 (24.0 – 25.0) en de erfontsluitingen van woningen
Voorstel aanpak	Variant 1: Aanpassing van het kruispunt Schoonhetenseweg op de N35 (conform toelichting), waarbij een verkeersveilig en herkenbaar kruispunt wordt gerealiseerd met aandacht voor de oversteekbaarheid. Indien noodzakelijk voorzien van VRI. Deze maatregel kan goed worden gecombineerd met variant 1 voor maatregel 18. Variant 2: Opheffen spoorwegovergang Schoonhetenseweg. De Bagatelle blijft via de N35 bereikbaar, verkeer vanaf Heeten zal eerder de N332, N348 en N35 gebruiken. Lokaal verkeer kan worden ontsloten via Wechelerweg en Almelsestraat. Deze maatregel kan goed worden gecombineerd met variant 2 en 3 voor maatregel 18. Variant 3: Afsluiten aansluiting Schoonhetenseweg op de N35, verkeer op de Schoonhetenseweg via Wechelerweg en parallelvoorzieningen. Deze maatregel kan goed worden gecombineerd met variant 2 en 3 voor maatregel 18.

	In overleg met aanwonenden en Bagatelle de haalbaarheid van de varianten toetsen. De (mogelijk) afsluiting van de Schoonhetenseweg door middel van verkeersmodellen berekenen welke effecten dit heeft op het gebied (oa. N348, kruispunt Bos, N332/Heeten en metname Wechelerweg/kruispunt met Almelseweg). Hierbij kan worden aangesloten naar de verkeersonderzoeken die gemeente Hellendoorn en Raalte al hebben uitgevoerd voor de 60 km/h maatregelen. Gemeente Raalte kan de effecten voor de intensiteiten in haar verkeersmodel eenvoudig doorvoeren. De verhoging van intensiteiten op kruispunt Bos (maatregel 14) kunnen vervolgens door/namens RWS weer doorgerekend worden. De gemeente Raalte zal in dit geval ook de wegcategorysering moeten toetsen aan de verkeerseffecten. De voorkeur gaat vanuit de N35 uit naar zo min mogelijk aansluitingen. Uit de gesprekken en studies moet blijken welke varianten haalbaar zijn en waarvoor draagvlak is te verkrijgen. NB. Om bovenstaande varianten te kunnen beoordelen is eerst verkeersonderzoek nodig tbv een gebiedsgerichte aanpak naar de gevolgen van een eventuele afsluiting van de Schoonhetenseweg: wat is Combiplaneffect? Wat zijn gevolgen voor sluiproutes (van/naar Heeten)? Welke gebiedsgerichte maatregelen moeten worden genomen?
Communicatie	Overleg met communicatieadviseurs van RWS en gemeente Raalte over de communicatiestrategie. Mogelijk alle bewoners / agrarische bedrijven en Plaatselijk Belang Marienheem tegelijk uitnodigen voor een gezamenlijk belang en creëren van draagvlak. Of mogelijk keukentafelgesprekken voeren met bewoners / agrarische bedrijven. Te nemen maatregelen afstemmen met gemeente Raalte. In het overleg met bewoners moet duidelijk blijken dat het een inventariserend gesprek is (er is nog niets vastgesteld) en de boodschap van veiligheid i.r.t. de toename van verkeer op de N35. Wanneer dit positief uitvalt, is ook de wens de rechtstreekse aansluiting op de N35 van het restaurant de Bagatelle op te heffen (ontsluiting Bagatelle via parallelweg)
Risico's	

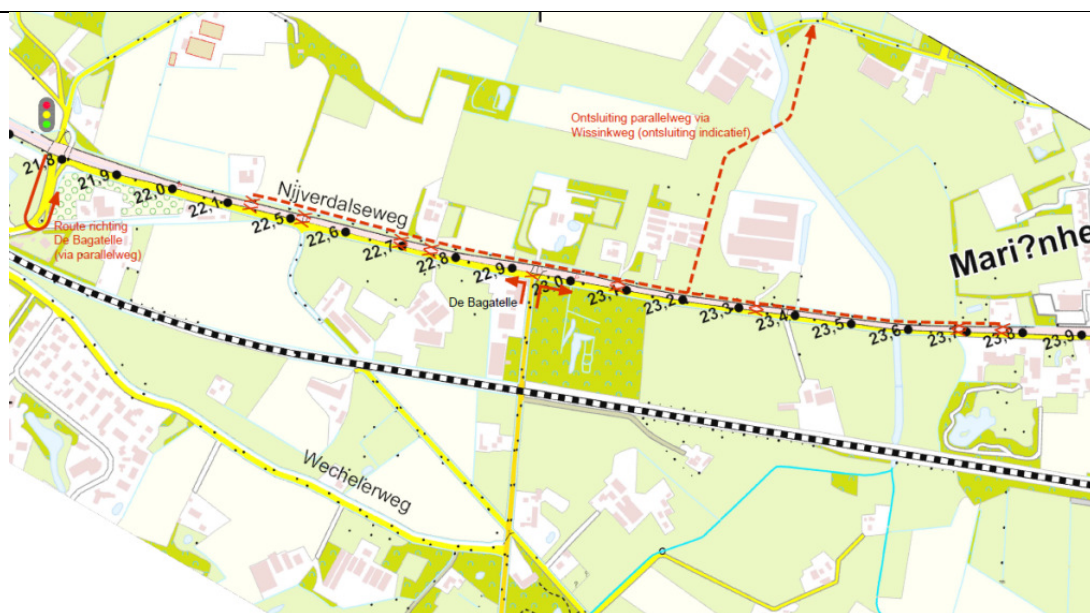
Oplossingsrichting:

Variant 1 (Aanpassing kruispunt in combinatie met ge) <i>Op de afbeeldingen zijn mogelijke opties weergegeven. Combinaties zijn daarin mogelijk.</i>	
--	--

Variant 2
(ontsluiting woningen
/bedrijven via
parallelvoorziening
op kruispunt VRI
Hooilandweg)



Variant 3
(ontsluiting woningen
/bedrijven via
parallelvoorziening
op Wissinkweg)



Effect maatregel

Aspect	Criterium	Knelpunt		Effect maatregel
		'20	'30	
A. Verkeersveiligheid	Ernstige ongevallen			
	Duurzaam Veilig Score Eurorap*	nvt	nvt	
	Oversteekbaarheid			
	Ongevallen patroon	pm	pm	
	Kosteneffectiviteit obv ernstige ongevallen (MV3)			
B. Bereikbaarheid	Reistijd			
	Congestie			
	Voertuigverliesuren			
	Sluipverkeer			
C. Leefbaarheid	Barrièrewerking			
	Geluids- en trillingshinder			
	Luchtkwaliteit*			
	Landschap en cultuurhistorie			
	Natuur*			

Stakeholdersanalyse:

Stakeholders		mate van belang (minder/Gemiddeld/ middelgroot / groot)	Houding tov N35 (Negatief/ neutraal / pos)	Invloed (Klein/middel-groot /groot)
1	Burgers en direct belanghebbenden			
	<i>aanwonenden</i>			
	Straat 1			
	Straat 2			
	enz			
	<i>Overige belanghebbende burgers</i>			
	Verkeerscommissie Marienheem			
	Plaatselijk belang Marienheem			
	Kern 3			
2	Milieubelangengroepen			
3	Economische belangengroepen			
4	Bestuurders en politiek			
	Gemeente Zwolle			
	Gemeente Raalte			
	Provincie Overijssel			

Vergunningenscan:

Vergunning	Bevoegd gezag	Procedure tijd	Opmerkingen

Planning / Uitvoering:

Fase :

- Fase 1: snel uitvoerbare maatregelen: 2015 en 2016.
- Fase 2: normaal uitvoerbare maatregelen (voorwaarde draagvlak).
- Fase 3: (procedureel) gecompliceerd uitvoerbare maatregelen: 2016 – 2018

Uitvoering maatregel: fase

Prioriteit:

Verkeersveiligheid	
Bereikbaarheid	
Leefbaarheid	

Maatregelen traject Marienheem (24.4) – Nijverdal 32.2

Maatregel 20:	Onderzoek doen, plan van aanpak opstellen en maatregel uitvoeren met betrekking tot de reconstructie kruising met de Keizersveldweg (25.2) / spoorlijn.
Toelichting Plan van aanpak	A. Er zijn ten behoeve van enkele agrarische bedrijven en een woning enkele oversteken (24.6, 24.8 en 25.1) naar de parallelweg aan de zuidwestzijde. B. Nabij de kruising van de huidige N35 met de spoorlijn is er een kruising ** Eurorapscore (hm 25.2, kruising N35 met Keizersveldweg, zonder VRI) en een gevaarlijke bocht, waarbij verkeer uit de richting Nijverdal in deze bocht (nabij kruising met spoorlijn) links af slaat om de parallelweg te bereiken.
Deeltraject / hm	25.2 / 25.3
Toelichting	Initiatief RWS
Financiering	Nadere prioriteitsstelling
Kaart	
Synergie / win-win / toetsing no regret	Reservering Marsroute rondweg Marienheem (aansluiting bij 25.3) ProRail heeft geen concrete plannen voor een eventuele ongelijkvloerse kruising met de N35.
Voorstel aanpak	Voorkeur voor de afsluiting van het kruispunt Keizersveldweg op de N35 en de ontsluiting van de woningen en agrarische bedrijven te laten plaatsvinden via het onderliggend weggennet met een aansluiting via de Stationsweg (verkeer in oostelijke richting) of Hellendoornseweg (verkeer in westelijke richting) op de N35. Met agrarische bedrijven en particulier overleg voeren over mogelijkheden om de aansluiting op de parallelweg aan de zuidzijde te vervangen door een aansluiting op de Keizersveldweg aan de noordkant. Mocht uit deze inventariserende gesprekken blijken dat dit leidt tot veel weerstand en geen draagvlak vanuit bewoners moet gekeken worden naar de gewenste reconstructie van het kruispunt Keizersveldweg. Hierbij dienen de volgende aspecten betrokken te worden: - de ontsluiting van het bedrijfsterrein Marienheem en de garage aan de Keizersveldweg - de reservering van een toekomstige aansluiting van een eventuele rondweg Marienheem (ten zuiden van de spoorlijn)

Communicatie	Overleg met communicatieadviseurs van RWS en gemeente Raalte over de communicatiestrategie. Mogelijk alle bewoners / agrarische bedrijven tegelijk uitnodigen voor een gezamenlijk belang en creëren van draagvlak. Of mogelijk keukentafelgesprekken voeren met bewoners / agrarische bedrijven. Te nemen maatregelen afstemmen met gemeente Raalte. In het overleg met bewoners moet duidelijk blijken dat het een inventariserend gesprek is (er is nog niets vastgesteld) en de boodschap van veiligheid i.r.t. de toename van verkeer op de N35.
Risico's	

Oplossingsrichting:

Voorkeur (ontsluiting woningen /bedrijven via onderliggend wegennet in overleg met eigenaren te bepalen) <i>Op de afbeelding is een mogelijke optie weergegeven.</i>	
---	--

Effect maatregel

Aspect	Criterium	Knelpunt		Effect maatregel
		'20	'30	
A. Verkeersveiligheid	Ernstige ongevallen			
	Duurzaam Veilig			
	Score Eurorap*			
	Oversteekbaarheid			
	Ongevallen patroon	pm	pm	
	Kosteneffectiviteit obv ernstige ongevallen (MV3)			pm
B. Bereikbaarheid	Reistijd			
	Congestie			
	Voertuigverliesuren			
	Sluipverkeer			
C. Leefbaarheid	Barrièrewerking			
	Geluids- en trillingshinder			
	Luchtkwaliteit*			
	Landschap en cultuurhistorie			
	Natuur*			

Stakeholdersanalyse:

Stakeholders		mate van belang (minder/Gemiddeld/ middelgroot / groot)	Houding tov N35 (Negatief/ neutraal / pos)	Invloed (Klein/middel-groot /groot)
1	Burgers en direct belanghebbenden			
	<i>aanwonenden</i>			
	Straat 1			
	Straat 2			
	enz			
	<i>Overige belanghebbende burgers</i>			
	Kern 1			
	Kern 2			
	Kern 3			
2	Milieubelangengroepen			
3	Economische belangengroepen			
	Meerder bedrijven aan Keizersveldweg en bedrijventerrein Hellendoornseweg in Mariënheem			
4	Bestuurders en politiek			
	Gemeente Raalte			
	ProRail			

Vergunningenscan:

Vergunning	Bevoegd gezag	Procedure tijd	Opmerkingen

Planning / Uitvoering:

Fase :

- Fase 1: snel uitvoerbare maatregelen: 2015 en 2016.
- Fase 2: normaal uitvoerbare maatregelen (voorwaarde draagvlak).
- Fase 3: (procedureel) gecompliceerd uitvoerbare maatregelen: 2016 – 2018

Uitvoering maatregel: fase

Prioriteit:

Verkeersveiligheid	
Bereikbaarheid	
Leefbaarheid	

Maatregelen traject Marienheem (24.4) - Nijverdal

Maatregel 21:	Plan van aanpak maken en maatregelen uitvoeren mbt een voorziening, die uitwisseling tussen hoofdrijbaan en parallelweg onmogelijk maakt.
Toelichting Plan van aanpak	Er is op dit deeltraject aan beide zijden van de N35 een parallelweg gesitueerd. Er zijn diverse zijwegen met een aansluiting op deze parallelweg. Hier is een relatief hoog aantal ernstige ongevallen, oa bij 26.1 (aansluiting Wittebroeksweg). Om de route te verkorten kiezen veel automobilisten in beide rijrichtingen voor uitwisseling tussen hoofdrijbaan en parallelweg op plaatsen waar er geen voorzieningen zijn (en de wegberm smal is).
Deeltraject / km	25.5 – 28.0
Toelichting	Initiatiefnemer: RWS
Financiering	Meer Veilig 3
Kaart	
Synergie / win-win / toetsing no regret	Voorstel maken om op dit deeltraject uitwisseling van hoofdrijbaan en parallelwegen onmogelijk te maken, bijv door Houten paaltjes zo dicht mogelijk tegen de parallelweg (met tussendoor een heg) te plaatsen. Door middel van inventarisatie wandel- en fietsroutes en veldinventarisatie bekijken waar er een probleem is tav oversteekbaarheid. Smalle tussenbermen kunnen met een effectieve maatregel al eenvoudig worden afgeschermd.
Voorstel aanpak	Dit onderzoek wandel- fietsroutes wordt ook voor het gehele tracé uitgevoerd (maatregel 1d). Hierbij kan worden aangesloten.
Communicatie	
Risico's	

Effect maatregel

Aspect	Criterium	Knelpunt		Effect maatregel
		'20	'30	
A. Verkeersveiligheid	Ernstige ongevallen			
	Duurzaam Veilig			
	Score Eurorap*	nvt	nvt	
	Oversteekbaarheid			
	Ongevallen patroon	pm	pm	
	Kosteneffectiviteit obv ernstige ongevallen (MV3)			
B. Bereikbaarheid	Reistijd			
	Congestie			
	Voertuigverliesuren			
	Sluipverkeer			
	Barrièrewerking			
C. Leefbaarheid	Geluids- en trillingshinder			
	Luchtkwaliteit*			
	Landschap en cultuurhistorie			
	Natuur*			

Stakeholdersanalyse:

Stakeholders		mate van belang (minder/Gemiddeld/ middelgroot / groot)	Houding tov N35 (Negatief/ neutraal / pos)	Invloed (Klein/middel-groot /groot)
1	Burgers en direct belanghebbenden			
	<i>aanwonenden</i>			
	Straat 1			
	Straat 2			
	enz			
	<i>Overige belanghebbende burgers</i>			
	Kern 1			
	Kern 2			
	Kern 3			
2	Milieubelangengroepen			
3	Economische belangengroepen			
4	Bestuurders en politiek			
	Gemeente Raalte			

Vergunningenscan:

Vergunning	Bevoegd gezag	Procedure tijd	Opmerkingen

Planning / Uitvoering:

QUICK WIN

Fase :

- Fase 1: snel uitvoerbare maatregelen: 2015 en 2016.
- Fase 2: normaal uitvoerbare maatregelen (voorwaarde draagvlak).
- Fase 3: (procedureel) gecompliceerd uitvoerbare maatregelen: 2016 – 2018

Uitvoering maatregel: fase

Prioriteit:

Verkeersveiligheid	
Bereikbaarheid	
Leefbaarheid	

Maatregelen traject Marienheem (24.4) – Nijverdal 32.2

Maatregel 22:	Onderzoek doen / plan uitwerken mbt verkeersveilige reconstructie van de kruising N35/Stationsweg (28.0, Haarle). Ook wenselijkheid en effecten van een eventuele VRI op deze kruising onderzoeken.
Toelichting Plan van aanpak	De kruising Stationsweg / N35 (28.0) heeft geen VRI. De situatie bij deze kruising is complex omdat op deze plaats ook aan de noordkant een parallelweg is gesitueerd; het verkeer op de Stationsweg moet dus 3 kruisingen oversteken zonder VRI/ middenberm. De Stationsweg betreft ook een oversteek van LF 15. Het plaatsen van een VRI zou wel verkeersveiliger zijn maar waarschijnlijk ook het sluipverkeer doen toenemen (dat deze VRI wil vermijden). Plaatselijk Belang Haarle dringt aan op onderzoek naar de effecten van een VRI op deze kruising! Mogelijk is ook aanpassing van het kruispunt door brede middenberm / links af vakken verkeersveiliger.
Deeltraject / hm	28.0
Toelichting	Initiatiefnemer RWS
Financiering	Meer Veilig 3
Kaart	
Synergie / win-win / toetsing no regret	Afstemming met maatregel 20 bij afsluiten Keizersveldweg (toename verkeersdruk op kruispunt Stationsweg) Mogelijke uitbreiding van het aanliggende restaurant Ni Hao, waarbij de verkeersintensiteiten significant stijgen (met name na de spitsperiode). Het onderzoek naar de verkeerseffecten maakt onderdeel uit van het vergunningentraject voor de uitbreiding van het restaurant.
Voorstel aanpak	Onderzoek uitvoeren naar: Wijziging verkeersstromen door VRI (toename sluipverkeer?) Verkeersveilige reconstructie kruising Stationsweg op de N35 (28.0) in samenhang met: Een aangepaste vormgeving (zonder VRI) waarbij de herkenbaarheid en oversteekbaarheid op het kruispunt wordt verbeterd (voorkeur vanuit doorstroming). Indien noodzakelijk een verkeersregelininstallatie (tevens kunnen doseren van 'sluip'verkeer vanaf Haarle)
Communicatie	Resultaten onderzoek / voorstel reconstructie bespreken met gemeente Raalte en Plaatselijk Belang Haarle
Risico's	

Oplossingsrichting:

Voorkeur (reconstructie kruispunt zonder VRI)	
Variant (reconstructie kruispunt met VRI)	

Effect maatregel

Aspect	Criterium	Knelpunt		Effect maatregel
		'20	'30	
A. Verkeersveiligheid	Ernstige ongevallen			
	Duurzaam Veilig			
	Score Eurorap*	nvt	nvt	
	Oversteekbaarheid			
	Ongevallen patroon	pm	pm	
	Kosteneffectiviteit obv ernstige ongevallen (MV3)			pm
B. Bereikbaarheid	Reistijd			
	Congestie			
	Voertuigverliesuren			
	Sluipverkeer			
C. Leefbaarheid	Barrièrewerking			
	Geluids- en trillingshinder			
	Luchtkwaliteit*			
	Landschap en cultuurhistorie			
	Natuur*			

Stakeholdersanalyse:

Stakeholders		mate van belang (minder/Gemiddeld/ middelgroot / groot)	Houding tov N35 (Negatief/ neutraal / pos)	Invloed (Klein/middel-groot /groot)
1	Burgers en direct belanghebbenden			
	<i>aanwonenden</i>			
	Straat 1			
	Straat 2			
	enz			
	<i>Overige belanghebbende burgers</i>			
	Plaatselijk belang Haarle			
	Plaatselijk belang Luttenberg			
	Kern 3			
2	Milieubelangengroepen			
3	Economische belangengroepen			
	Restaurant Ni Hao			
4	Bestuurders en politiek			
	Gemeente Zwolle			
	Gemeente Raalte			
	Provincie Overijssel			

Vergunningenscan:

Vergunning	Bevoegd gezag	Procedure tijd	Opmerkingen

Planning / Uitvoering:

Fase :

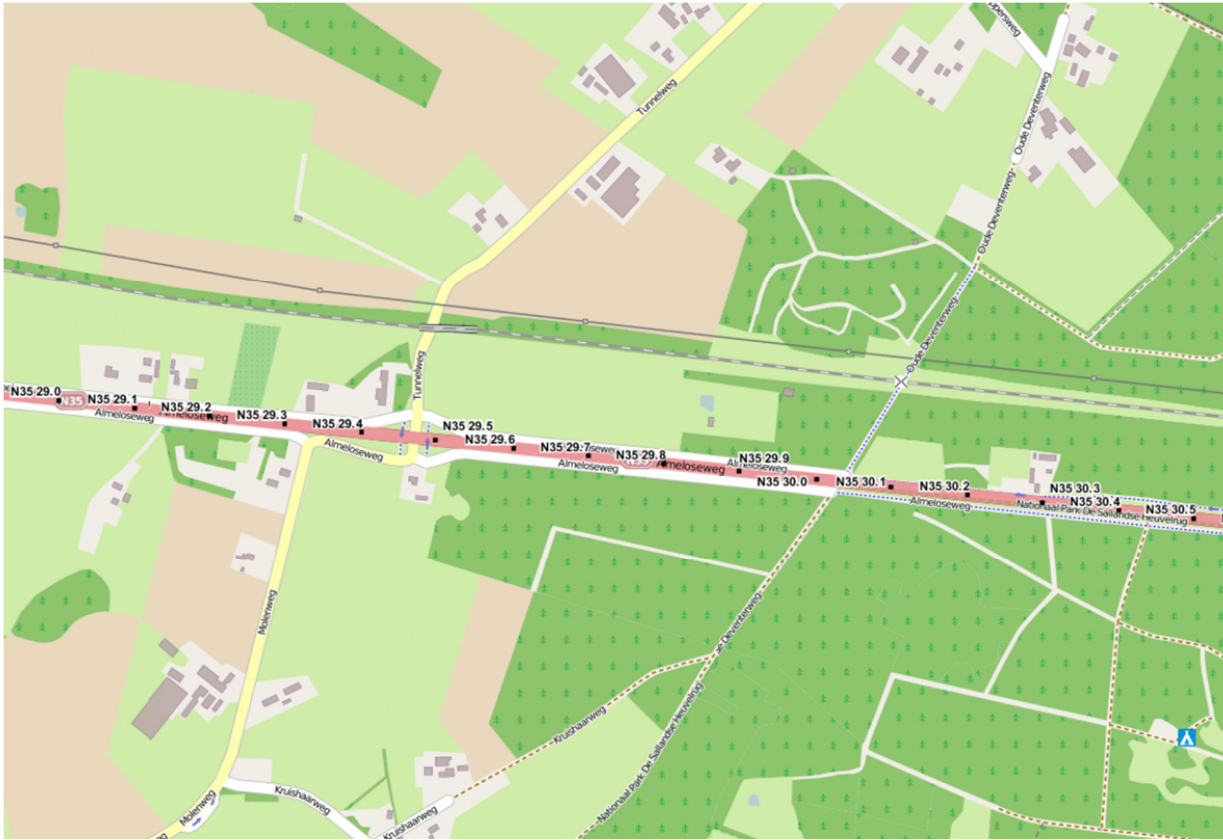
- Fase 1: snel uitvoerbare maatregelen: 2015 en 2016.
- Fase 2: normaal uitvoerbare maatregelen (voorwaarde draagvlak).
- Fase 3: (procedureel) gecompliceerd uitvoerbare maatregelen: 2016 – 2018

Uitvoering maatregel: fase

Prioriteit:

Verkeersveiligheid	
Bereikbaarheid	
Leefbaarheid	

Maatregelen traject Marienheem (24.4) - Nijverdal

Maatregel 23:	Plan uitwerken / uitvoeren voor een verkeersveilige reconstructie van de kruising N35/ Tunnelweg (Haarle) met inpassing van veilige oversteken voor fietsers / wandelaars.
Toelichting Plan van aanpak	Op dit deeltraject is er aan weerszijden een parallelweg gesitueerd (die doorloopt tot aan de kruising Oude Deventerweg (30.0)) De kruising Tunnelweg /N35 (hm 29.5) heeft een VRI. Plaatselijk Belang Haarle vindt dat er sprake is van een verkeersonveilige situatie, omdat het hier ontbreekt aan een rechtsafstrook voor verkeer vanuit Raalte. Ook wijst Plaatselijk Belang op de gevaarlijke situatie voor fietsers, die met hulp van VRI oversteken vanuit de richting Hellendoorn naar Haarle. Tot slot kent de Molenweg een gevaarlijke (smalle) S bocht vlak voor de VRI.
Deeltraject / hm	28.0 – 29.6
Toelichting	Initiatiefnemer RWS
Financiering	Meer Veilig 3
Kaart	
Synergie / win-win / toetsing no regret	
Voorstel aanpak	In overleg met Plaatselijk Belang Haarle in kaart brengen van de exacte knelpunten/wensen. Vervolgens een verkeersonderzoek uitvoeren naar mogelijk (kleinschalige) ingrepen in de infrastructuur om de situatie te verbeteren.
Communicatie	Afstemming met Plaatselijk Belang en gemeente Hellendoorn
Risico's	

Effect maatregel

Aspect	Criterium	Knelpunt		Effect maatregel
		'20	'30	
A. Verkeersveiligheid	Ernstige ongevallen			
	Duurzaam Veilig			
	Score Eurorap*	nvt	nvt	
	Oversteekbaarheid			
	Ongevallen patroon			
	Kosteneffectiviteit obv ernstige ongevallen (MV3)			
B. Bereikbaarheid	Reistijd			
	Congestie			
	Voertuigverliesuren			
	Sluipverkeer			
C. Leefbaarheid	Barrièrewerking			
	Geluids- en trillingshinder			
	Luchtkwaliteit*			
	Landschap en cultuurhistorie			
	Natuur*			

Stakeholdersanalyse:

Stakeholders		mate van belang (minder/Gemiddeld/ middelgroot / groot)	Houding tov N35 (Negatief/ neutraal / pos)	Invloed (Klein/middel-groot /groot)
1	Burgers en direct belanghebbenden			
	<i>aanwonenden</i>			
	Straat 1			
	Straat 2			
	enz			
	<i>Overige belanghebbende burgers</i>			
	Plaatselijk Belang Haarle			
	Kern 2			
	Kern 3			
2	Milieubelangengroepen			
3	Economische belangengroepen			
4	Bestuurders en politiek			
	Gemeente Hellendoorn			

Vergunningenscan:

Vergunning	Bevoegd gezag	Procedure tijd	Opmerkingen

Planning / Uitvoering:

Fase :

- Fase 1: snel uitvoerbare maatregelen: 2015 en 2016.
- Fase 2: normaal uitvoerbare maatregelen (voorwaarde draagvlak).
- Fase 3: (procedureel) gecompliceerd uitvoerbare maatregelen: 2016 – 2018

Uitvoering maatregel: fase

Prioriteit:

Verkeersveiligheid	
Bereikbaarheid	
Leefbaarheid	

Maatregelen traject Marienheem (24.4) – Nijverdal 32.5

Maatregel 24:	Onderzoek doen en plan van aanpak uitwerken voor de aanleg van parallelwegen aan noord en/of zuidzijde van de N35. Met beperkte aanpassingen zijn belangrijke verbeteringen te behalen, bijvoorbeeld door: - Bestaande fietspad zuidwestzijde N35 verbreden (30.0 – 32.5) en aansluiten op Grotestraat in Nijverdal - Aanleggen parallel- voorziening noordoostzijde N35 Molenweg (29.6) – Goudzoekerspad (31.6) - Verleggen oversteek LF 8, het Pieterpad, MTB route (31.6) naar de kruising Molenweg (29.6) of deze aansluiten op een fiets-/en voetgangersbrug bij de Paatrse Poort vanaf Dalzicht.
Toelichting Plan van aanpak	Op dit deeltraject lopen tot aan de Oude Deventerweg (30.0) aan beide zijden van de N35 parallelwegen (vanaf Marienheem). De Oude Deventerweg is een zandweg, die in gebruik is door wandelaars, fietsers en gemotoriseerd verkeer van aanwonenden. Aan de noord-oost zijde eindigt hier de parallelweg en aan de zuid-west zijde gaat de parallelweg op dit punt (30.0) verder als fietspad (2 richtingen) tot aan de Grotestraat in Nijverdal (32.5). In deze omgeving wordt toerisme gepromoot (provincie, Gemeente Hellendoorn en het Nationaal Park de Sallandse Heuvelrug). Het traject Molenweg – Combiplan heeft op 31.0 een (nieuw) ecoduct; dit deeltraject is aan beide zijden van de N35 ingerasterd. Omdat vanaf de kruising Oude Deventerweg (30.0) er geen parallelweg is moet landbouwverkeer tot Nijverdal over de N35 rijden. Ook zijn er diverse (erf-)aansluitingen en boswegen die hier rechtstreeks op de N35 uitkomen. De Kruising N35 / Goudzoekerspad (31.6) met de nabij gelegen erfaansluiting van het bedrijf Rendac is een gevaarlijke kruising (** Eurorapscore). Hier is er ook een gevaarlijke oversteek van LF8, van het Pieterpad en van een MTB route. Ook Plaatselijk Belang Haarle pleit voor een veiliger oversteek. Voor de aanleg van de hierboven genoemde parallelvoorzieningen is een toets op Natura 2000 noodzakelijk (relatie met Nationaal Park Sallandse Heuvelrug). De voor deze parallelvoorzieningen noodzakelijke gronden zijn in eigendom van RWS.
Deeltraject / hm	29.6 – 32.5
Toelichting	Initiatiefnemer RWS
Financiering	Meer Veilig 3
Kaart	

Synergie / win-win / toetsing no regret	- Toets op Natura 2000 moet worden uitgevoerd (gezien de relatie met Nationaal Park de Sallandse Heuvelrug). Verwachting is dat deze toets niet ingrijpend is en ook niet veel tijd zal vergen. - Bij de uitvoering van de maatregelen kan worden aangesloten bij de plannen van de Regio Twente mbt Twentse Poort / fiets/wandelroutes / F35 met een wandel-/fietsoversteek (brug of tunnel) - Het nieuwe ecoduct (hm 31.0) biedt ruimte voor de hieronder genoemde parallelwegen of kan hiervoor geschikt worden gemaakt. - Bij 32.0 is de nieuwe aansluiting op het Combiplan (hm 32.0) met een VRI gepland. Deze nieuwe aansluiting kan conform de scope van het Combiplan worden uitgevoerd en behoeft als gevolg van bovenstaande voorstellen / maatregelen geen aanpassing - Aandachtspunt: hoogteverschillen bij aansluiting Combiplan!
Voorstel aanpak	Uit te voeren maatregelen: - Een parallelvoorziening aan de noord-oostzijde (vanaf Oude Deventerweg, hm 30.0 tot aan Goudzoekerspad 31.6) zou kunnen voorzien in een veilige aansluiting van diverse wegen en de aansluiting Rendac (aandachtspunt: ruime invoeg- / uitvoegstrook bij Rendac). Deze parallelvoorziening kan vanaf 31.6 doorgetrokken worden en bij 32.0 aansluiten op het Combiplan. Door deze parallelvoorziening kan landbouwverkeer worden geweerd op dit deeltraject. Ook het landbouwverkeer dat uit het gebied ten zuiden van de N35 afkomstig is, kan via het kruispunt N35 / Tunnelweg naar de parallelvoorziening aan de noord-oostzijde worden afgewikkeld. - Overwogen kan worden de aansluiting aan de noord-oostzijde bij Rendac (31.6) te laten vervallen en het verkeer tbv Rendac via de parallelvoorziening af te wikkelen. - Diverse bestaande aansluitingen met gevaarlijke oversteken aan zuid-westzijde (30,0 , 30.4 , 31.1, 31.6) kunnen worden opgeheven; - De oversteek van LF8, het Pieterpad en de MTB route (nu 31.6) kan verlegd worden en via het Goudzoekerspad aan noord-oostzijde naar het zuiden gaan via een fiets-/ voetgangersbrug bij de Paarse Poort / Hotel Dalzicht. - De snelfietsroute F35 kan bij Hotel Dalzicht aansluiten op het fietspad, dat ten zuiden van de N35 loopt. - De voor de parallelvoorziening benodigde gronden zijn in eigendom van RWS. Vervolgstappen: ABG organiseert een afzonderlijke werksessie met als doel een (variant voor een) integrale gedragen oplossing voor de maatregelen te vinden, zodat in een vroeg stadium hiervan de kosten en technische beperkingen/mogelijkheden inzichtelijk zijn.
Communicatie	Bepalen in de aparte werksessie
Risico's	Bepalen in de aparte werksessie

Oplossingsrichting:

Voorkeur (nieuwe parallelvoorziening aan noordzijde)	 The image contains two maps of a landscape area, likely a park or nature reserve, showing proposed infrastructure changes. The top map shows a section from 29.3 to 31.1, with a blue dashed line indicating a new parallel provision. Key features include 'Afsluiting Oude Deventerweg', 'Landbouwverkeer via Molenweg en noordelijke parallelweg', 'Opheffen oversteken', 'Aanpassing wandel- en fietsroutes', and 'Routes via Paarse Poort en VRI Molenweg'. The bottom map shows a section from 30.9 to 32.7, with a blue dashed line indicating a new parallel provision. Key features include 'Aansluiting snelfietsroute F35', 'Aansluiting Pieterpad', 'Fiets- en voetgangersbrug "Paarse Poort"', 'Trace combiplan', 'Nijverdalen', 'Hotel Dalzicht', and 'Bezoekerscentrum Sallandse Heuvelrug'.
---	---

Effect maatregel

Aspect	Criterium	Knelpunt		Effect maatregel
		'20	'30	
A. Verkeersveiligheid	Ernstige ongevallen			pm
	Duurzaam Veilig			
	Score Eurorap*			
	Oversteekbaarheid			
	Ongevallen patroon	pm	pm	
	Kosteneffectiviteit obv ernstige ongevallen (MV3)			
B. Bereikbaarheid	Reistijd			pm
	Congestie			
	Voertuigverliesuren			
	Sluipverkeer			
C. Leefbaarheid	Barrièrewerking			pm
	Geluids- en trillingshinder			
	Luchtkwaliteit*			
	Landschap en cultuurhistorie			
	Natuur*			

Stakeholdersanalyse:

Stakeholders		mate van belang (minder/Gemiddeld/ middelgroot / groot)	Houding tov N35 (Negatief/ neutraal / pos)	Invloed (Klein/middel-groot /groot)
1	Burgers en direct belanghebbenden			
	<i>aanwonenden</i>			
	Straat 1			
	Straat 2			
	enz			
	<i>Overige belanghebbende burgers</i>			
	Kern 1			
	Kern 2			
	Kern 3			
2	Milieubelangengroepen			
3	Economische belangengroepen			
	Rendac	Groot belang t.a.v. behoud aansluiting op N35		
4	Bestuurders en politiek			
	Gemeente Hellendoorn			
	Rijkswaterstaat	Groot belang t.a.v. aansluiting Combiplan Nijverdal		
	Regio Twente	Groot belang t.a.v. planvoorbereiding Paarse Poort		

Vergunningenscan:

Vergunning	Bevoegd gezag	Procedure tijd	Opmerkingen

Planning / Uitvoering:

Fase :

- Fase 1: snel uitvoerbare maatregelen: 2015 en 2016.
- Fase 2: normaal uitvoerbare maatregelen (voorwaarde draagvlak).
- Fase 3: (procedureel) gecompliceerd uitvoerbare maatregelen: 2016 – 2018

Uitvoering maatregel: fase

Prioriteit:

Verkeersveiligheid	
Bereikbaarheid	
Leefbaarheid	