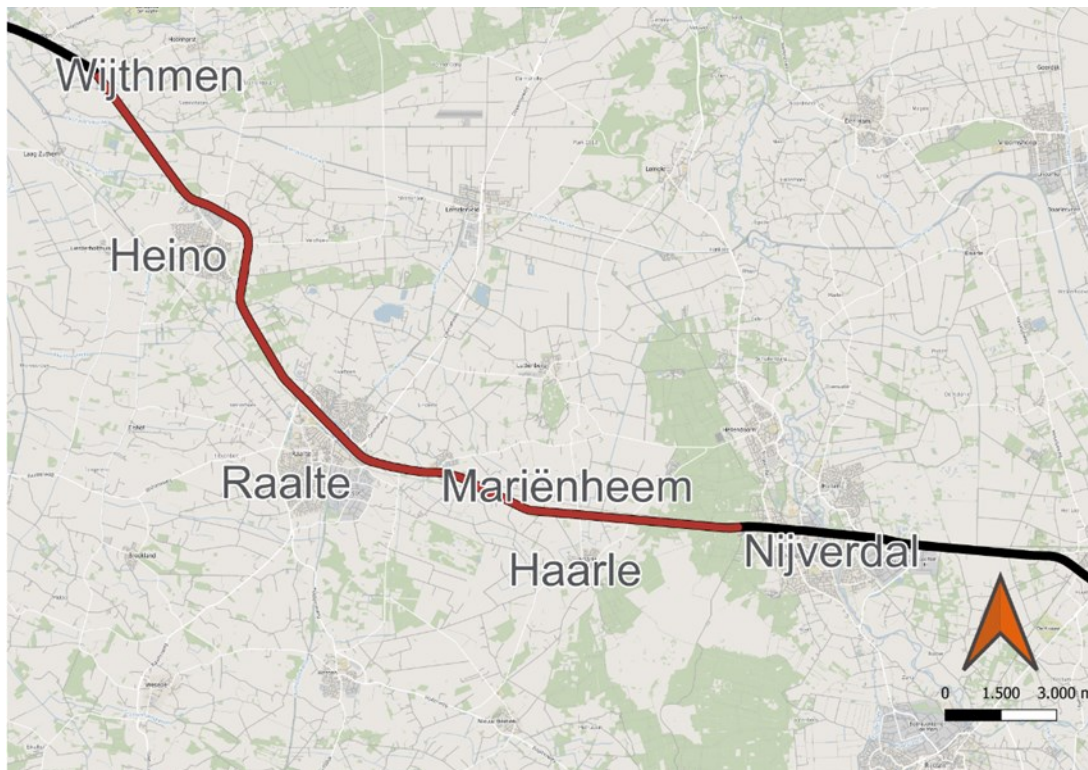




Startbeslissing MIRT Verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal



Datum 3 maart 2022
Kenmerk IENW/BSK-2022/7059
Ondertekening De minister van Infrastructuur en Waterstaat

Mark Harbers

Inhoudsopgave

1 Inleiding—3

- 1.1 Aanleiding—3
- 1.2 Afbakening scope, projectgebied en studiegebied—5
- 1.3 Leeswijzer—6

2 Opgave en doelstelling—7

- 2.1 De corridor Zwolle – Enschede—7
- 2.2 Andere vormen van mobiliteit in de corridor dan wegverkeer—8
- 2.3 De N35 tussen Wijthmen en Nijverdal—10
- 2.4 De probleembeschrijving—10
- 2.5 Opgave en doelstelling van de verkenning—13

3 Te onderzoeken oplossingsrichting en alternatieven—14

- 3.1 Een gezamenlijk toekomstbeeld—14
- 3.2 Oplossingsrichting en alternatieven—14
- 3.3 Afbakening - wat wordt niet onderzocht—18
- 3.4 Bekostiging van maatregelen—19
- 3.5 Duurzaamheid en meekoppelkansen—19
- 3.6 Raakvlakken met andere projecten zijn in beeld—20

4 Proces—21

- 4.1 Fasering en planning MIRT Verkenning—21
- 4.2 Beoordelingskader—22
- 4.3 Wettelijke procedure – Tracéwetprocedure en Omgevingswet—22
- 4.4 Tracéwetprocedure met (sectorale) Structuurvisie.—23

5 Organisatie en participatie—24

- 5.1 Rijk en regio werken samen aan de MIRT Verkenning—24
- 5.2 Participatie en communicatie—25
- 5.3 Planning—26

Bijlage A: Overzicht van termen en afkortingen—27

Bijlage B: Analyse verkeersveiligheid (2021)—28

Bijlage C: Bronnenlijst—29

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De rijksweg N35 is een weg van nationaal belang en conform de bepalingen in de Wet Herverdeling Wegenbeheer 1993 in beheer bij het Rijk. De N35 is de rechtstreekse verbindingsweg van Zwolle naar de regio Twente en Duitsland. Regio Zwolle en Regio Twente zijn de twee grootste economische centra van Overijssel. De N35 is daardoor van grote economische betekenis voor de provincie Overijssel.

In 2009 heeft de provincie Overijssel, samen met de regio Twente en de aanpalende gemeenten de ambitie voor het verbeteren van de doorstroming en het herinrichten als stroomweg van de N35 vastgelegd in de Marsroute en deze rapportage gedeeld met het Rijk. De Marsroute houdt in: de ombouw van de N35 naar een 2 x 2 stroomweg, max. 100 km/u, met aanleg van ongelijkvloerse aansluitingen, ten einde een meer betrouwbare verbinding tussen de twee economische centra te verkrijgen. Ook in het coalitieakkoord 'Samen bouwen aan Overijssel' (2019) heeft de provincie het opwaarderen van de N35 tot een 2x2 stroomweg als prioriteit aangegeven.

De N35 heeft een functie als stroomweg. Rijk en regio hebben de afgelopen jaren al het traject N35 Zwolle-Wijthmen als stroomweg 2x2 ingericht en de N35 in de Salland-Twentetunnel bij Nijverdal als stroomweg aangelegd. Daarnaast is de besluitvorming voor het inrichten van het traject N35 Nijverdal-Wierden als stroomweg met 2x2 rijstroken in een vergevorderd stadium. Voor het ongelijkvloers maken van de aansluiting van de N348 (Deventerweg) op de N35 in Raalte loopt een planstudie. Het onderwerp van deze startbeslissing, het traject van de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal, is de ontbrekende schakel in deze verbindingsweg.

Rijk en regio hebben in 2012 een gezamenlijk MIRT¹ Onderzoek (probleemanalyse) uitgevoerd naar het traject tussen Wijthmen en Nijverdal. Hieruit zijn korte-termijn verbetermaatregelen voortgekomen voor de verkeersveiligheid, die deels in uitvoering en deels nog in voorbereiding zijn (in het verkeersveiligheidsproject N35 Wijthmen-Nijverdal). De Marsroute is in 2018 geactualiseerd. De Tweede Kamer heeft er de afgelopen jaren meermaals bij motie bij de minister op aangedrongen dit traject van de N35 aan te pakken. Rijk en provincie hebben daarom in 2020 een verkeerskundig onderzoek laten uitvoeren naar de N35 Wijthmen-Nijverdal². In het verkeersonderzoek van 2020 zijn diverse alternatieven onderzocht en zijn de verwachte investeringskosten in beeld gebracht. Een alternatief dat uitgaat van de aanleg van een 2x2 stroomweg tussen Wijthmen en Nijverdal is geraamd op circa 500 mln +/- 40 %.

De uitkomsten zijn aanleiding geweest voor bestuurlijke afspraken tussen Rijk en regio in het Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2020 (zie het kader). De afspraken zijn het vertrekpunt voor de uitwerking in deze startbeslissing en vervolgens in de verkenning.

De verkenning heeft als focus het verwezenlijken van de bestuurlijke afspraken. Met de startbeslissing voor de MIRT Verkenning N35 Wijthmen – Nijverdal zetten Rijk en regio een duidelijke stap in het opwaarderen van dit gedeelte van de N35 tot een stroomweg. Het formuleren van een gezamenlijk toekomstbeeld voor dit traject tussen Wijthmen en Nijverdal is onderdeel van de verkenning. Dit is ook nodig om de toekomstvastheid van de maatregelen te kunnen bepalen. Toekomstvast betekent in dit verband dat een toekomstige verbreding naar 2x2 rijstroken mogelijk blijft, zonder dat dit leidt tot een desinvestering. Voor de aanleg van kunstwerken in de trajecten wordt gezocht naar kostenefficiënte oplossingen.

De eerste formele stap in het MIRT is het nemen van deze startbeslissing. De MIRT Verkenning volgt het MIRT Spelregelkader (2016) waarbij van grof naar fijn onderzoek wordt gedaan naar mogelijke oplossingen voor de geconstateerde problematiek. In dit onderzoek zal zoveel mogelijk

¹ MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.

² Verkeerskundig onderzoek N35 Wijthmen-Nijverdal, Ministerie van IenW en provincie Overijssel, 2020. Zie ook [Verkeerskundig onderzoek N35 Wijthmen Nijverdal | Rapport | Rijksoverheid.nl](#).

gebruik gemaakt worden van al verricht onderzoek. Het zal waar nodig geactualiseerd en verder uitgewerkt worden.

Deze startbeslissing beschrijft de uitgangspunten voor de MIRT Verkenning. De startbeslissing moet aan een aantal voorwaarden voldoen, zoals die zijn vastgelegd in artikel 2 van de Tracéwet. Omdat over enige tijd de Omgevingswet van kracht zal worden, wordt daar ook alvast rekening mee gehouden. De startbeslissing beschrijft het te verkennen probleem, de te onderzoeken mogelijke oplossingsrichtingen voor zover nu al bekend, de wijze waarop burgers, bestuursorganen en maatschappelijke organisaties worden betrokken bij de verkenning, en de termijn waarbinnen en de wijze waarop de verkenning wordt verricht.

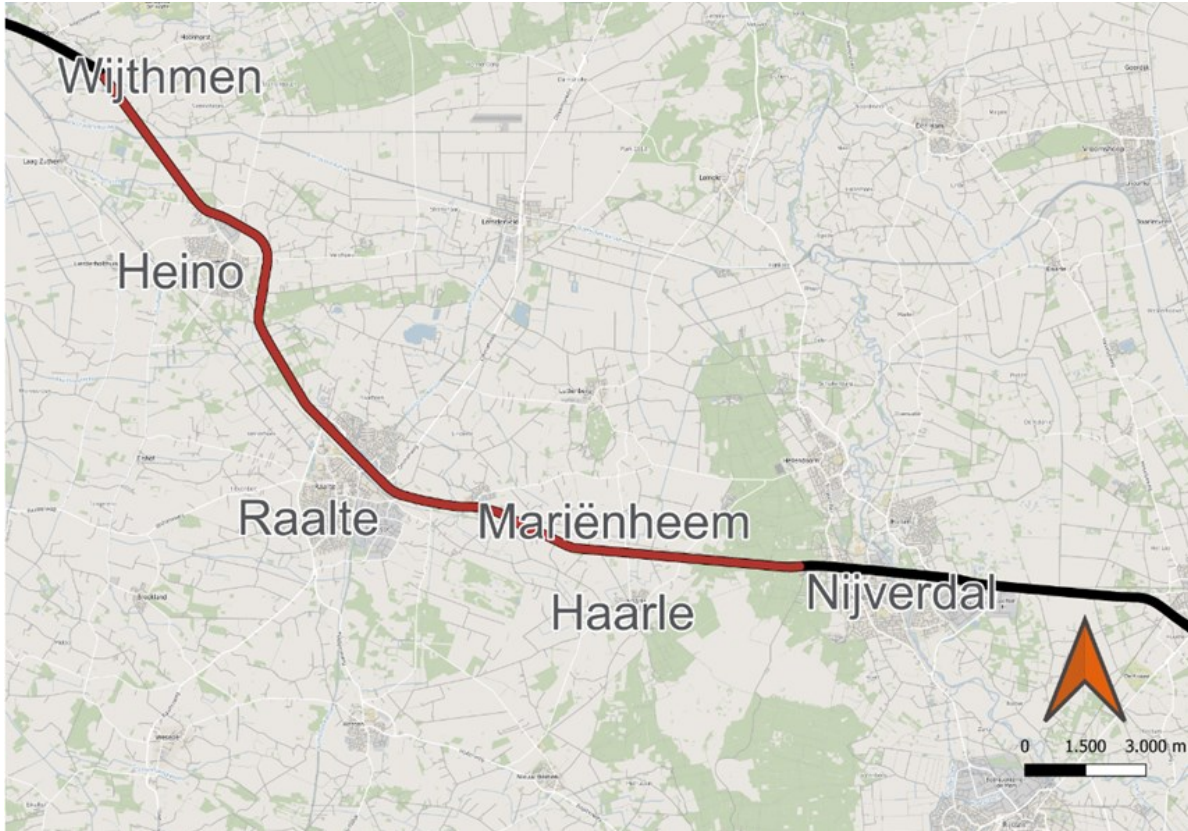
De minister van Infrastructuur en Waterstaat neemt als bevoegd gezag het besluit om een verkenning uit te voeren, publiceert de startbeslissing en zendt deze tevens aan de Tweede Kamer en betrokken bestuursorganen. De startbeslissing is tot stand gekomen in samenwerking met de Provincie Overijssel, de gemeenten Dalfsen, Raalte en Hellendoorn, ProRail en het Waterschap Drents Overijsselse Delta. Hiermee voldoet de startbeslissing aan de in de Tracéwet gestelde vereiste om bij de voorbereiding relevante bestuursorganen te betrekken.

BO MIRT Afspraken (november 2020) over de N35 Wijthmen – Nijverdal

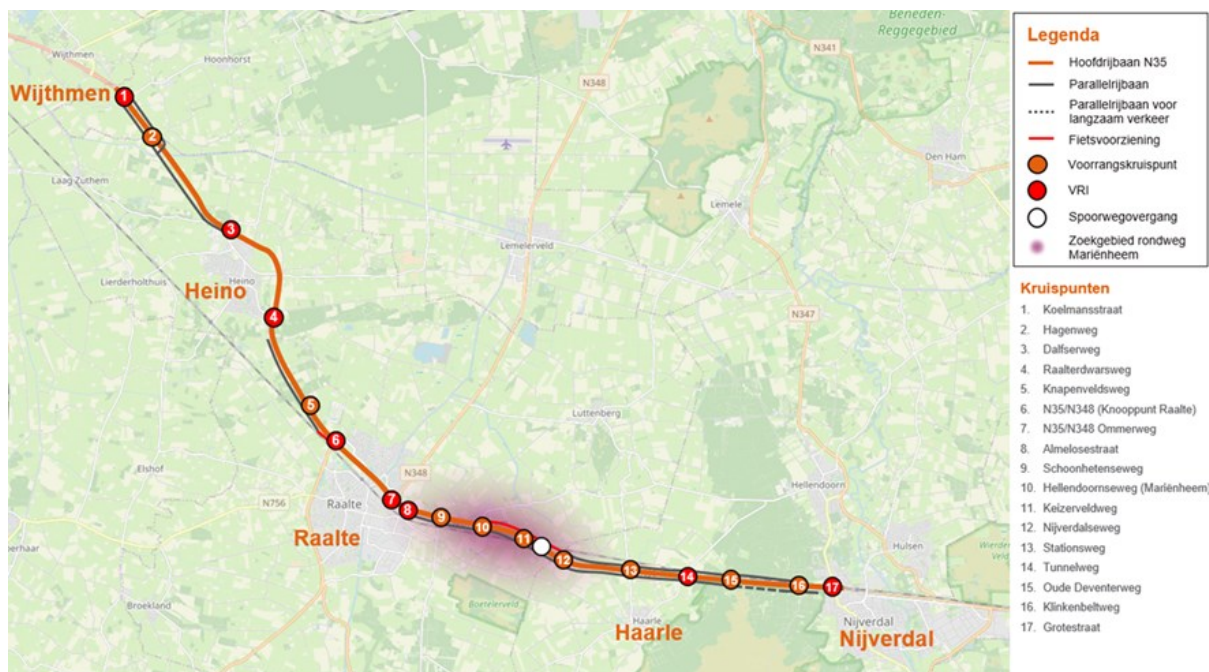
- Rijk en regio stellen het verkeerskundig onderzoek N35 Wijthmen – Nijverdal van Arcadis, de aanvullende bestuurlijke notitie en de verdiepende analyse van de tracés en kruispunten van de N35 vast.
- Rijk en regio kiezen voor een gezamenlijke, gefaseerde en adaptieve aanpak om naar een eindbeeld voor de N35 toe te gaan. Daarbij wordt uitgegaan van het wegbeeld van een regionale stroomweg, waarbij de aanpak een toekomstige uitbreiding naar 2x2 rijstroken nog mogelijk maakt. Voor het Rijk staat daarbij de verbetering van de verkeersveiligheid op het traject voorop.
- Rijk en de regio werken als onderdeel van de gezamenlijke adaptieve aanpak ook een toekomstbeeld van de N35 uit met als centrale vraag hoe het eindbeeld van de N35 eruit komt te zien en welke stappen we daarvoor zetten. In het BO MIRT van 2021 wordt hierover terug gerapporteerd.
- Voor de N35 besluiten Rijk en regio het gedeelte Wijthmen-Raalte aan te pakken in een toekomstvast 2x1 opzet met ongelijkvloerse kruisingen, 2 kruispunten te verbeteren tussen Raalte en Nijverdal en een rondweg Mariënheem 2x1 te realiseren (ook toekomstvast).
- Rijk en regio reserveren ieder € 100 miljoen, zodat in totaal € 200 miljoen beschikbaar is voor de realisatie. De rijksbijdrage is inclusief btw. Hiermee is voldaan aan minimaal 75 % van de middelen die beschikbaar moeten zijn voor de uitwerking in een verkenning.
- In de uitwerking zoeken Rijk en regio naar kosten efficiënte oplossingen bij de aanleg van kunstwerken. Meerkosten boven de € 200 miljoen worden 50/50 verdeeld tussen Rijk en regio.
- De provincie heeft voor de uitvoering van de projecten voor de N35 Wijthmen – Nijverdal maximaal € 120 miljoen beschikbaar en stelt voor deze fase € 100 miljoen beschikbaar behoudens goedkeuring door Provinciale Staten.
- De provincie Overijssel neemt het voortouw bij de planologische uitwerking en besluitvorming. Het Rijk voert het project uit.

1.2 Afbakening scope, projectgebied en studiegebied

De scope van de verkenning bestaat uit een *projectgebied* en *studiegebied*. Het projectgebied is het gebied waar binnen de verkenning wordt gezocht naar kansrijke maatregelen.



Figuur 1: de scope van de MIRT Verkenning N35 Wijthmen - Nijverdal



Figuur 2: het projectgebied in meer detail

Het projectgebied in de verkenning bestaat uit het hele traject van de N35 tussen Wijthmen (hm 8,4) en Nijverdal (hm 32,4):

- Hoofdrijbaan, parallelwegen en fietspaden;
- Kruispunten (zie figuur 2);
- Bij de N35 behorende fietsinfrastructuur en oversteken voor langzaam verkeer;
- Het zoekgebied voor de rondweg bij Mariënheem ten noorden of ten zuiden van de spoorlijn;
- De kruising van de N35 met de spoorlijn Zwolle – Enschede tussen Mariënheem en Haarle (hm 25,2).

Studiegebied

Het studiegebied is vaak groter dan het projectgebied. Dit is het gebied waarvoor de effecten van de onderzochte maatregelen in beeld worden gebracht. De omvang van het studiegebied kent geen harde grenzen. Het studiegebied wordt bepaald door te verwachten effecten van de maatregelen en verschilt per te onderzoeken aspect.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van de startbeslissing gaat in op de corridor Zwolle – Enschede, de N35, het mobiliteitsbeleid in de corridor voor andere vormen dan bereikbaarheid via de weg, de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal, de opgave en de doelstelling voor de MIRT Verkenning. Hoofdstuk 3 beschrijft de oplossingsrichting en alternatieven die in de verkenning onderzocht worden, raakvlakken met andere projecten, duurzaamheid en meekoppelkansen. Tenslotte gaat hoofdstuk 4 in op het proces en de organisatie, de betrokken partijen en de participatie.



De N35 voorbij Hoonhorst net voor de Ganzepanbrug

2 Opgave en doelstelling

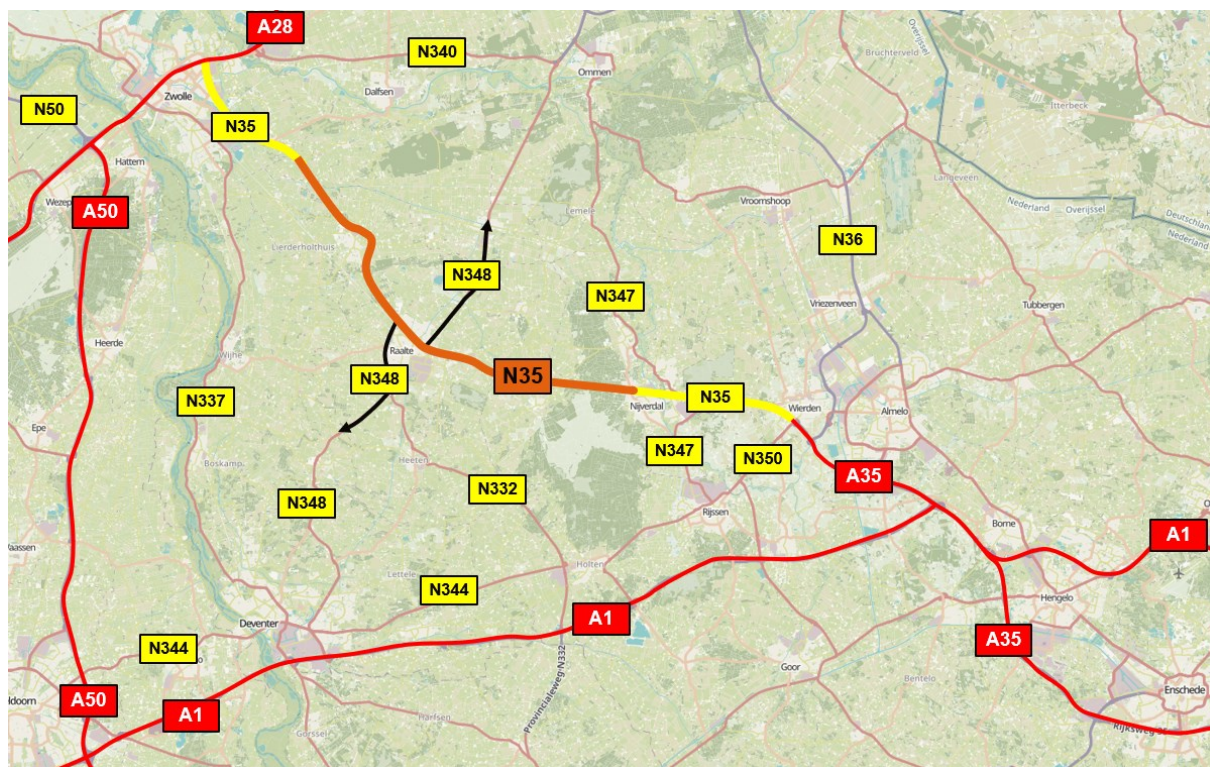
2.1 De corridor Zwolle – Enschede

In de mobiliteitscorridor Zwolle-Enschede zijn twee verbindingen van belang: de spoorlijn Zwolle – Enschede en de rijksweg N35. Daarnaast is de 'F35' in ontwikkeling, een doorfietsroute in de corridor, voor delen van dit traject. In deze paragraaf komen de N35 en andere vormen van mobiliteit dan wegverkeer aan de orde.

De N35

De rijksweg N35 is de directe verbindingsweg tussen de regio Zwolle en de regio Twente en is van grote economische betekenis voor de provincie Overijssel.

Door de ligging van de N35 vervult deze in de huidige situatie drie functies: de N35 heeft een lokale ontsluitingsfunctie; de N35 heeft een regionale verbindingfunctie (tussen de verschillende kernen) en de N35 heeft een stroomfunctie, als regionale hoofdader voor diverse andere aansluitende N-wegen en als doorgaande verbindingsweg tussen de economische regio's Zwolle en Twente (zie figuur 3). De N35 is daarmee een aantrekkelijke route voor zowel bestemmings- als doorgaand verkeer. Deze bijzondere functie van de N35 in het wegennet leidt, bij toenemend verkeersaanbod, tot knelpunten op het gebied van doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid.



Figuur 3: N35 in de corridor Zwolle – Enschede en het netwerk.

Beschrijving van de N35

Bij Zwolle is de N35 onderdeel van de ringweg Zwolle en uitgevoerd als stedelijke stroomweg binnen de bebouwde kom, met 3 rijstroken per rijrichting en een maximumsnelheid van 70 km/h. De N35 sluit hier aan op de autosnelweg A28 (aansluiting 20). Tussen Zwolle en Wijthmen Koelmansstraat) is de N35 opgewaardeerd naar een autoweg met 2x2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h (stroomweg), geel gekleurd in figuur 3. Dit gedeelte is opengesteld in 2018. Na de ongelijkvloerse aansluiting Wijthmen (vanaf de kruising met de Koelmansstraat) is de N35 richting Nijverdal uitgevoerd als een gebiedsontsluitingsweg (1x2) met één rijstrook per richting, een maximumsnelheid van 80 km/h en gelijkvloerse kruispunten (zowel

ongereguleerde voorrangskruispunten als met verkeerslichten), oranje gekleurd in figuur 3). Op de hoofdrijbaan geldt een gesloten-verklaring voor langzaam verkeer, m.u.v. een kort weggedeelte bij Raalte tussen de Knapenveldsweg en kruispunt Bos/aansluiting N348 Deventerweg. In het project knoop Raalte (de planstudie) wordt dit aangepast en krijgt het langzaam verkeer een parallelle route langs de N35.

Bij Nijverdal sluit de N35, via de Salland-Twente-Tunnel (de combitunnel voor spoor en weg) aan op het traject Nijverdal-Wierden. De Salland-Twentetunnel bij Nijverdal is vanaf 2015 voor het wegverkeer in gebruik als stroomweg met 2x1 rijstrook met vluchtstrook en 80 km/h. Er is ruimte voor 2x2 rijstroken (met rijsnelheid 80 km/h). Voor het traject Nijverdal-Wierden wordt een nieuw Tracébesluit voorbereid gericht op de aanleg van een stroomweg met 2x2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/uur, geel gearceerd in figuur 3. Bij Wierden gaat de N35 over in de autosnelweg A35 en komt bij Azelo samen met de autosnelweg A1, die onderdeel is van het Trans Europees Netwerk Transport (TEN-T).

2.2 Andere vormen van mobiliteit in de corridor dan wegverkeer

De toekomstige aantallen verplaatsingen in de corridor Zwolle – Enschede maken dat de provincie Overijssel, vaak ook gezamenlijk met het Rijk, op alle modaliteiten aan verbetering van de bereikbaarheid werkt. Niet alleen voor wegverkeer, maar ook bij het stimuleren van ontwikkelingen op het gebied van fiets, spoor, ander openbaar vervoer (OV) en mobiliteitsmanagement. Deze vormen van mobiliteit zijn essentieel bij een transitie naar duurzame mobiliteit. De verwachte effecten van deze maatregelen op de verkeersintensiteiten, het toekomstige gebruik en de inrichting van de N35 worden meegenomen in de verkenning.

Spoorlijn Zwolle - Enschede

De treinverbinding Zwolle – Enschede loopt langs de N35. Aan deze spoorlijn liggen drie stations, die tevens in het projectgebied liggen van project N35 Wjthmen - Nijverdal: Heino, Raalte en Nijverdal. De recente IMA (Integrale Mobiliteitsanalyse 2021) laat zien dat dit spoortraject een druk stuk spoor is met capaciteitsknelpunten. De verschillende treinen zijn met name in de spitsen vol én zijn relatief vaak vertraagd (punctualiteit ligt onder normwaarden). Bovendien rijden de intercity's relatief traag in de dienstregeling in verband met enkele knelpunten in het spoor (bv. te smalle perrons).

Daarmee is de spoorlijn nu geen aantrekkelijk alternatief voor automobilisten die in de spits gebruik maken van de N35. In het kader van Bestuurlijk Overleg over het MIRT, laten Rijk en provincie samen onderzoeken hoe de spoorverbinding verbeterd kan worden. Besluitvorming over deze verbetermaatregelen zal naar verwachting uiterlijk medio 2022 plaatsvinden en zal mogelijk leiden tot aanpassingen rondom station Heino, Raalte en Nijverdal de komende jaren.

Ook werken het ministerie van IenW en de provincie Overijssel samen aan een onderwijsaanpak, waarbij met onderwijsinstellingen gekeken wordt naar oplossingen die de (voor de coronaperiode) hoge bezetting door studenten in het OV tijdens de spits verminderen. Zoals het spreiden van de begintijden van lessen en colleges en het mogelijk en aantrekkelijk maken van op afstand leren, zodat dit ook na de coronatijd een goede optie blijft voor een deel van het onderwijs.

Fiets

De provincie werkt vanuit het Koersdocument Fiets en het Masterplan Snelle Fietsroutes aan het verbeteren van *het fietsnetwerk* in Overijssel. Voor Zwolle – Enschede wordt ingezet op de F35 tussen Nijverdal – Enschede – Duitse grens en richting Zwolle op de fietsroute Zwolle – Raalte en Raalte – Nijverdal. Zwolle – Raalte is een belangrijke route die de provincie de komende tijd wil realiseren. Deze routes staan ook in *Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen (2021)*, het ambitiedocument van Rijk, provincies, gemeenten en andere partijen.

Daarnaast werken het ministerie van IenW en de provincie Overijssel samen aan het ondersteunen en stimuleren van werkgevers om fietsgebruik voor de eigen werknemers zo aantrekkelijk te maken. Hierbij worden de werkgevers gewezen op, en geholpen met, bijvoorbeeld het aanpassen van reiskostenregelingen of het uitproberen van e-bikes.

Busverbindingen/buslijnen

Overijssel kent veel (regionale) treinstations. De trein is in de provincie de basis van het OV. De bus is aanvullend. Dat geldt ook voor de N35 corridor Zwolle – Enschede. Het OV rond de N35 heeft als ruggengraat het spoor tussen Zwolle en Enschede. Buslijnen tussen Zwolle – Raalte en Zwolle – Lemelerveld zijn ondersteunend. Reizigers vanaf Heino en Raalte kunnen met de trein naar het station in Zwolle, met de bus vraagt dit een overstap bij het Ziekenhuis. Tussen Hellendoorn en Raalte is de aanvullende reizigersstroom beperkt waardoor er alleen een buurtbus rijdt.

Mobiliteitsmanagement

Naast spoor en fiets is ook mobiliteitsmanagement een belangrijk speerpunt om de mobiliteit te beïnvloeden. Door de coronacrisis werken mensen meer thuis en wordt er meer gefietst. Met slim mobiliteitsmanagement wil de provincie deze ontwikkeling vasthouden. De provincie werkt met een duurzaam mobiliteitsprotocol: thuiswerken vasthouden, minder auto, meer fiets. Zo ontstaat ook ruimte voor het langeafstand verkeer op de N35, zoals voor de distributiecentra van supermarkketens bij Zwolle en Raalte.

De provincie Overijssel kent circa 800 bedrijven met meer dan 100 werknemers. Provincie Overijssel en het ministerie van IenW werken in de provincie samen aan een brede mobiliteitsmanagement aanpak. Voor de N35 zet men in op een corridor aanpak met focus op koploperbedrijven. Vanuit de mobiliteitsmakelaars benadert men bedrijven langs de corridor. De focus ligt op twee speerpunten:

- Thuiswerken promoten en verbeteren: hiervoor worden vouchers aangeboden aan bedrijven om zo te kunnen inzetten op verbetering van hun beleid.
- Slimme en duurzame mobiliteit: hiermee wordt ingezet op spitsmijden en verminderen van CO2 door middel van minder reizen, schoner reizen, niet reizen of anders reizen.

Smart Mobility

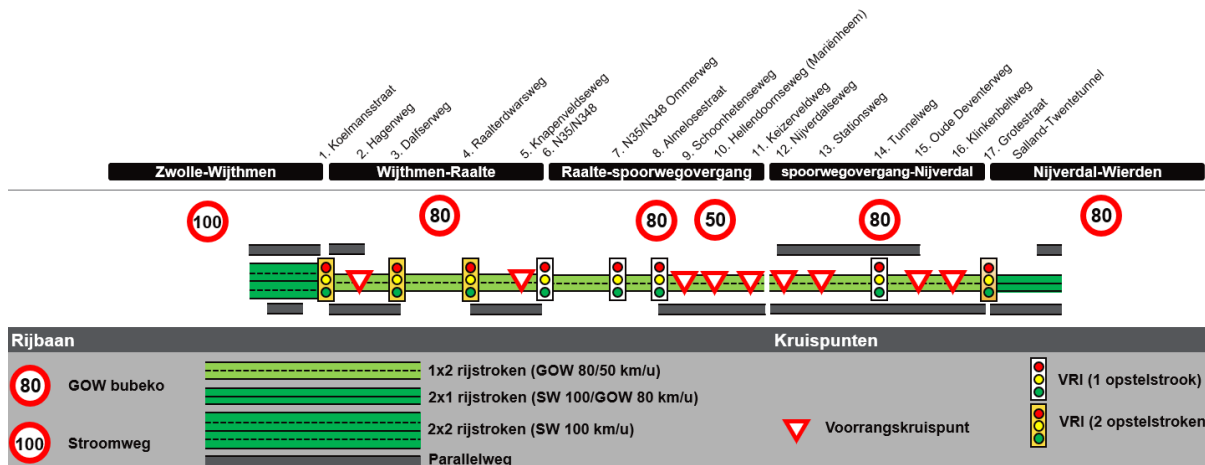
Daarnaast werken de provincie Overijssel en het ministerie van IenW samen op het benutten van het potentieel van Smart Mobility, onder meer door inzet op intelligente VRI's en digitalisering. Hiermee worden weggebruikers onder meer betere reisinformatie geboden en kan de doorstroming en verkeersveiligheid verbeterd worden.

Conclusie over de bijdrage aan de verbetering van de bereikbaarheid in de corridor

In het verkeerskundig onderzoek van maart 2020³ zijn aan de hand van de toepassing van de Ladder van Verdaas bovengenoemde oplossingsrichtingen onderzocht voor het verbeteren van de bereikbaarheid op het traject Wijthmen – Nijverdal. Deze maatregelen zijn beoordeeld op de mate waarin ze bijdragen aan een afname van de verkeersintensiteiten op de N35. De conclusie is dat verbetering van de bereikbaarheid in de andere modaliteiten de opgave voor de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal slechts beperkt verlicht. Infrastructurele aanpassingen aan de N35 zijn daarom noodzakelijk, gezien de geconstateerde problemen en de verwachtingen voor de toekomst.

³ Zie [Verkeerskundig onderzoek N35 Wijthmen Nijverdal | Rapport | Rijksoverheid.nl](#).

2.3 De N35 tussen Wijthmen en Nijverdal



Figuur 4: N35 Huidige situatie

De N35 tussen Zwolle en Wijthmen is ingericht als stroomweg 2x2, met een rijsnelheid van max 100 km/u en gaat ter hoogte van de kruising met de Koelmanstraat over in een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 80 km/uur (en een gesloten-verklaring voor het langzame verkeer). Figuur 4 beschrijft schematisch de huidige situatie. Ter plaatse van de kern Mariënheem geldt binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 50 km/uur.

De N35 tussen Wijthmen en Nijverdal kent zoals aangegeven in paragraaf 2.1 verschillende functies, waaronder de functie als stroomweg, een regionale verbindingsfunctie en de lokale ontsluitingsfunctie. De menging van functies is terug te zien in de weginrichting.

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

Parallel aan de N35 is het spoor gelegen tussen Zwolle en Enschede met de stations Heino, Raalte en Nijverdal. Dit spoor kruist de N35 gelijkvloers nabij Mariënheem. Daarnaast kruist de N35 bij Raalte op twee locaties de N348, de provinciale weg die loopt van Deventer naar Ommen. Tussen beide kruispunten in Raalte zijn de N35 en de N348 gecombineerd in één wegvak N35.

Voor de aanpassing van kruispunt Bos/Knooppunt Raalte is een planstudie gestart, die uitgaat van een ongelijkvloerse kruising van de N348 met het spoor en met de N35. De basis voor de planstudie is het voorkeursalternatief uit de bestuursovereenkomst van maart 2018. Er wordt bij het ontwerp van het kunstwerk met op- en afritten rekening gehouden met een breedte van de N35 naar 2x2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h.

2.4 De probleembeschrijving

De MIRT Verkenning richt zich op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal en het gebruik daarvan. Hierbij gaat het om alle typen verkeer en weggebruikers. Maatregelen vanuit andere modaliteiten zoals OV-trein, fiets of mobiliteitsmanagement worden als raakvlak betrokken in de verkenning, maar zijn daar geen onderdeel van. Het in 2020 uitgevoerde verkeersonderzoek laat zien dat er knelpunten bestaan op het gebied van verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid⁴. Door de hoge verkeersintensiteiten in combinatie met vele kruispunten en het beperkte aantal opstelstroken bij deze kruispunten is er sprake van hinder in doorstroming en een groter risico op ongevallen.

⁴ Zie [Verkeerskundig onderzoek N35 Wijthmen Nijverdal | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

Verkeersveiligheid

Voor de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal geldt dat naar de toekomst toe de verkeersintensiteit niet meer past bij de intensiteit voor een verkeersveilige weginrichting conform de voorkeurskenmerken Duurzaam Veilig (Arcadis, 2020), van 20.000 motorvoertuigen per etmaal. Voornamelijk de voorrangskruispunten en erfaansluitingen zijn niet passend bij de functie die deze weg vervult in het wegennet. Vanwege de verwachte verkeersstroomname wordt in de toekomst een groter risico op ernstige ongevallen verwacht. Parallel aan het opstellen van deze startbeslissing is in 2021 een aanvullende probleemanalyse gemaakt op het gebied van verkeersveiligheid, ook gericht op de combinatie van de huidige weginrichting en gedrag van de weggebruikers⁵.

Uit de **probleemanalyse** (2021) komen de volgende **verkeersveiligheidsproblemen** naar voren op **de hoofdrijbaan van de N35**:

- Hoge verkeersintensiteiten in combinatie met erfaansluitingen, kruispunten en oversteken
- Lange rechtstanden en beperkte inhaal mogelijkheden
- Lage vergevingsgezindheid van de weg door obstakels in de berm
- Filevorming voor kruispunten
- Doorkruising dorpskern Mariënheem
- Gelijkvloerse spoorwegovergang in een S-boog met relatief slecht zicht
- Aanwezigheid van bushaltes en parkeerplaatsen

Deze situatie leidt o.a. tot een groot tot zeer grote kans op kop/staartongevallen, te kleine hiaten om veilig te kunnen invoegen en oversteken, colonnevorming achter langzamer rijdend (vracht)verkeer, slecht zicht op voorliggend verkeer, een overschrijding van de maximumsnelheid, ongeoorloofd gevaarlijk inhaalgedrag, verhoogde kans op frontale en eenzijdige ernstige ongevallen door het ontbreken van een middenbermscheiding, slechte oversteekbaarheid voor kwetsbare weggebruikers en aanrijd gevaar voor uitstappende weggebruikers of busreizigers. De N35 door de bebouwde kom van Mariënheem past niet bij het verwachtingspatroon van de weggebruiker op de N35, de functie en de inrichting van de weg leiden tot een zeer groot risico op ongevallen.

In de **probleemanalyse** zijn de volgende **problemen** op **de parallelrijbaan** van de N35 geconstateerd:

- Verouderde weginrichting en verslechterd wegprofiel;
- Onduidelijke erfaansluitingen en kruispunten;
- Sluipverkeer in combinatie met doorgaand fietsverkeer;
- Zichtbeperkende elementen;
- Ligging basisschool Mariënheem en gelijkvloerse spoorwegovergang.

In het onderzoek naar de verkeersveiligheid – de probleemanalyse (2021) is per deeltraject een risicobeoordeling opgenomen, in de risicoklassen gemiddeld, groot en zeer groot risico. De kaartbeelden hiervan zijn opgenomen in bijlage C.

Uit de analyse van de Integrale Mobiliteitsanalyse van 2021 (IMA) blijkt dat op het hoofdwegennet o.a. de N35 relatief onveilig scoort.

De IMA brengt de ontwikkeling van mobiliteit en bereikbaarheid op de lange termijn in kaart voor zowel het personen- als het goederenvervoer⁶.

⁵ Onderzoek verkeersveiligheid, rapportage probleemanalyse, november 2021.

⁶ Integrale Mobiliteitsanalyse 2021, mobiliteitsontwikkeling en -opgaven in kaart gebracht, Ministerie van IenW

Doorstroming

Op het gebied van doorstroming is uit het verkeerskundig onderzoek (2020) gebleken dat:

- De reistijd op trajectniveau (Zwolle-Nijverdal) niet boven de SVIR-streefwaarde uitkomt⁷.
- De huidige en verwachte intensiteiten hoger liggen dan die conform Duurzaam Veilig als wenselijk wordt geacht voor dit type weg met 1x2 rijstroken en een maximum snelheid van 80 km/u⁸.
- Voor alle voorrangskruispunten op het traject van de N35 geldt dat verkeersintensiteiten in de spits het lastig maken om (vanaf en naar de zijwegen) goed en veilig uit te wisselen met de N35 of om de N35 over te steken.

Knelpunten op het gebied van doorstroming op dit traject bevinden zich op de belangrijkste kruispunten ten westen van Raalte en bij de Tunnelweg bij Haarle. Vertraging en wachtrijen ontstaan bij kruispunten met onvoldoende capaciteit en daardoor is er sprake van een slechte verkeersafwikkeling. Kruispunten zijn in de huidige situatie maatgevend in de doorstroming en de verkeersafwikkeling van de N35. De ombouw van knooppunt Raalte tot een ongelijkvloerse aansluiting zal tot een sterke verbetering leiden, maar er zal op de rest van de N35 nog steeds sprake zijn van vertraging in de spits.

De IC-waarden (verhouding tussen intensiteit van het autoverkeer en de capaciteit van de weg) laten zien dat er bij hoge economische groei op een groot aantal wegvakken nog maar weinig restcapaciteit beschikbaar zal zijn, met kans op filevorming. Dit leidt in de spits tot reistijden op het traject Zwolle – Nijverdal die circa 1,5 keer zo lang duren als buiten de spits⁹. De zijwegen lopen vol omdat het moeilijk is op de drukke N35 in te voegen. Als gevolg van de problemen met de doorstroming op de N35 wijkt meer (ook doorgaand) verkeer uit naar het onderliggend wegennet, met meer sluijverkeer tot gevolg.

Leefbaarheid gekoppeld aan barrièrewerking /oversteekbaarheid

Knelpunten op het gebied van de *barrièrewerking* worden o.a. veroorzaakt door een slechte oversteekbaarheid van de N35, waardoor gebieden aan weerszijden slecht bereikbaar worden voor alle typen verkeer en weggebruikers. Deze bestaande knelpunten zullen in de toekomst groter worden. De toenemende intensiteiten zorgen voor groter wordende wachttijden op de voorrangskruispunten, erfaansluitingen en zijwegen die daardoor vollopen. De hiaten op de weg zijn te klein om veilig te kunnen oversteken (gevaarlijke oversteekmanoeuvres, toename ongevallen).

Effecten op de omgeving bij autonome ontwikkeling

- Voor het aspect *luchtkwaliteit* worden geen knelpunten verwacht: de concentraties stikstof (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) liggen nu ruim onder de wettelijke grenswaarden. In de toekomst is de verwachting dat deze concentraties zullen afnemen doordat de achtergrondconcentraties dalen als gevolg van schonere voertuigen.
- Voor het aspect *geluid* zijn er wel mogelijke knelpunten. In alle doorgerekende scenario's zijn er toenames berekend ten opzichte van de situatie in het geluidregister. Hierdoor is geluid een mogelijk knelpunt.
- Ook voor *natuur* wordt een mogelijk knelpunt verwacht in relatie tot stikstof.
- Voor het aspect *landschap* is er geen sprake van knelpunten of aandachtspunten bij de autonome ontwikkeling van de N35.

⁷ De provincie Overijssel hanteert op basis van de INO een streefwaarde van 1,3 x de reistijd in de spits t.o.v. de daluren als basiskwaliteit voor het netwerk van rijks- en provinciale wegen in de provincie, dus ook voor de rijksweg N35 tussen Zwolle en Wierden. Ter informatie: de streefwaarde voor autosnelwegen die ook rondweg zijn rond grote steden (zoals de A10) én voor niet-autosnelwegen (die onderdeel zijn van het hoofdwegennet, zoals de N35), was in de SVIR dat de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang is als de reistijd buiten de spits (bron: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Ministerie van I&M, 2012). In de SVIR gold voor overige autosnelwegen de streefwaarde van 1,5.

⁸ 20.000 motorvoertuigen per etmaal.

⁹ Verkeerskundig onderzoek N35 Wijthmen en Nijverdal (kenmerk 31152539), Ministerie IenW en Provincie Overijssel, maart 2020, zie [Verkeerskundig onderzoek N35 Wijthmen Nijverdal | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

2.5 Opgave en doelstelling van de verkenning

Op basis van de eerder geïnventariseerde problemen bestaat **de opgave** uit:

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid.
- Het verbeteren van de bereikbaarheid tussen de regio Zwolle en de regio Twente middels het verbeteren van de doorstroming op de N35, waarbij de weginrichting van de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal gaat aansluiten bij het wegtype stroomweg voor doorgaand verkeer. Hierbij wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid voor overig verkeer middels een adequate aansluiting van het onderliggend wegennet op de N35.
- Het verminderen van de barrièrewerking en daarmee de verbetering van de leefbaarheid.

Bij deze opgave zal in de verkenning ook rekening gehouden worden met een gefaseerde en adaptieve aanpak om naar **een toekomstbeeld** voor de N35 toe te gaan. Het uitgangspunt daarbij is het wegbeeld van een regionale stroomweg, waarbij een toekomstige uitbreiding naar 2x2 rijstroken mogelijk blijft. Dit aspect komt ook terug in het beoordelingskader.

Deze opgave is vertaald in de volgende doelstelling.

De **doelstelling** is het verbeteren van de verkeersveiligheid, de doorstroming, en de leefbaarheid (oversteekbaarheid) – in samenhang – van de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal.

De doelstelling is uitgewerkt in 3 onderdelen:

1) Verbeteren van de verkeersveiligheid in het projectgebied. Hiervoor kan gekeken worden naar:

- Verkeersveiligheids-risicoklasse (huidige klasse op basis van de verkeersveiligheidsanalyse en verbetering bij aanpassing van de weginrichting);
- Een verbeterde verkeersafwikkeling op de N35 als hoofdroute, waardoor verkeer minder uitwijkt naar het onderliggend wegennet en de verkeersveiligheid per saldo verbetert.

2) Verbeteren van de doorstroming in het projectgebied van de N35. Dit kan worden uitgedrukt in:

- Een afname van de voertuigverliesuren in het studiegebied (als maat voor afname van vertraging bij treffen van maatregelen);
- Een verbetering van de reistijd in de spits¹⁰ indien het gehele tracé N35 Wijthmen – Nijverdal gereden wordt.

3) Verbeteren van de leefbaarheid gekoppeld aan bereikbaarheid, dus oversteekbaarheid van de N35 voor lokaal en langzaam verkeer (landbouwverkeer, voetgangers, fietsers, recreatie waaronder ruiters).

Op basis van het onderzoek in de verkenning zal blijken of en hoe één, meerdere of alle alternatieven en maatregelen in meer of mindere mate aan deze doelstelling voldoen. Het beoordelingskader inclusief MKBA zal deze effecten inzichtelijk maken, opdat een bestuurlijke keuze gemaakt kan worden in de te nemen maatregelen. Zie het indicatieve beoordelingskader in paragraaf 4.2.

¹⁰ Een verbetering van de reistijden in de spits zal ook leiden tot verbetering van de reistijden buiten de spits, als het minder druk is. Verbetering van reistijden over de gehele dag is ook terug te zien aan de afname van de voertuigverliesuren over de dag: hoe groter de afname, hoe minder de vertraging.

3 Te onderzoeken oplossingsrichting en alternatieven

3.1 Een gezamenlijk toekomstbeeld

Rijk en regio hebben in het BO MIRT 2020 gekozen voor een gezamenlijke, gefaseerde en adaptieve aanpak om naar een eindbeeld voor de N35 toe te gaan. Daarbij wordt uitgegaan van het wegbeeld van een regionale stroomweg, waarbij de aanpak een toekomstige uitbreiding naar 2x2 rijstroken nog mogelijk maakt.

Rijk en de regio werken dit toekomstbeeld voor de N35 uit als onderdeel van de gezamenlijke adaptieve aanpak, met als centrale vraag hoe het eindbeeld van de N35 eruit komt te zien en welke stappen we daarvoor zetten.

Het formuleren van een gezamenlijk toekomstbeeld voor het traject tussen Wijthmen en Nijverdal is een onderdeel van de verkenning. Dit toekomstbeeld dient om te kunnen toetsen of toekomstige uitbreiding naar een 2x2 stroomweg mogelijk blijft. Dit toekomstbeeld wordt uitgewerkt op het detailniveau dat nodig is om deze vraag te kunnen beantwoorden. Het gaat hierbij dus niet om gedetailleerde wegontwerpen voor een 2x2 stroomweg, maar om het mogelijke ruimtebeslag en om de situering van kunstwerken. Bij de uitwerking van alternatieven zal voor de aanleg van kunstwerken in de trajecten worden gezocht naar kostenefficiënte oplossingen.

3.2 Oplossingsrichting en alternatieven

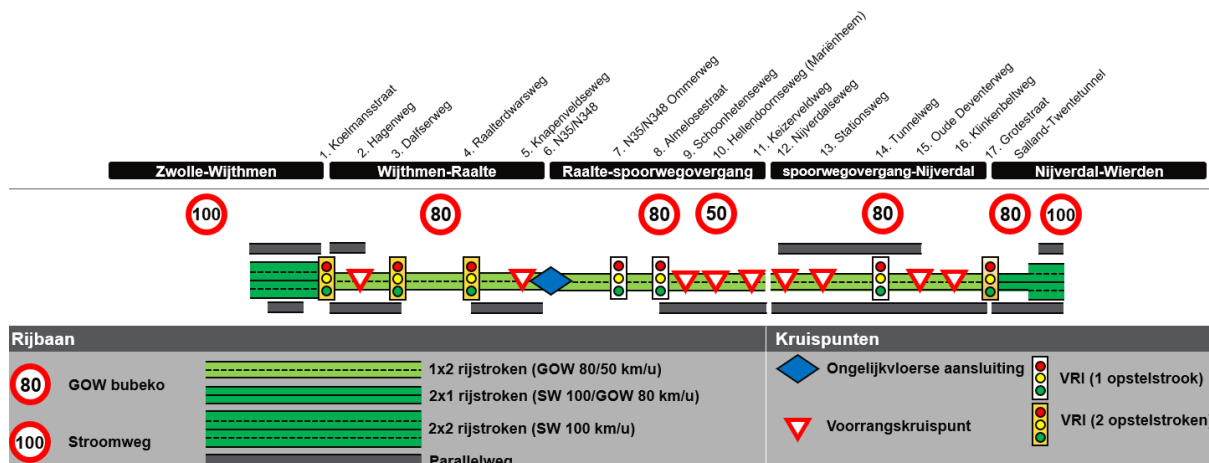
Op basis van het verkeersonderzoek van 2020, de probleemanalyse verkeersveiligheid van 2021, de probleembeschrijving, de opgave en de doelstelling gaat de oplossingsrichting uit van verbeteringen aan de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal. De MIRT Verkenning richt zich zodoende op infrastructurele oplossingen voor het traject Wijthmen – Nijverdal. Hieronder vallen ook inrichtingsmaatregelen voor langzaam verkeer (landbouw- en niet-gemotoriseerd verkeer zoals fietsers of voetgangers). De hier beschreven alternatieven gaan uit van verbeteringen aan de N35 en zijn de start van het onderzoek in de verkenning. Uitgangspunt is dat het traject inhoudelijk als één geheel wordt onderzocht. Dit borgt de samenhang in het onderzoek, bijvoorbeeld waar het gaat om verkeersafwikkeling of milieueffecten.

De te onderzoeken alternatieven en varianten zijn niet limitatief. Eén van de doelen van de participatie tijdens de verkenning is het ophalen van ideeën. Dat kan leiden tot nieuwe varianten of zelfs tot nieuwe alternatieven, binnen de kaders van de verkenning. Bij de uitwerking van de alternatieven worden ook relevante raakvlakken betrokken. In de volgende paragrafen worden drie alternatieven beschreven.

In de verkenning worden in ieder geval de volgende alternatieven uitgewerkt:

0. Nul-alternatief (referentiealternatief)
1. Nul-plus-alternatief
2. BO MIRT 2020-alternatief

Alternatief 0: Nul-alternatief (referentie-alternatief)



Figuur 5: Nul-alternatief (referentie-alternatief)

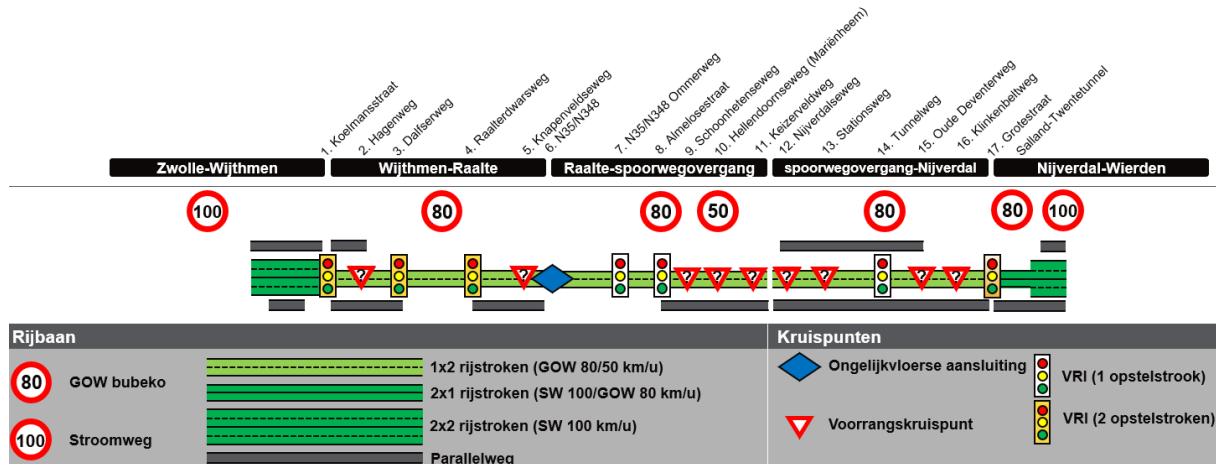
Het nul-alternatief (referentiealternatief, zie figuur 5) gaat uit van de situatie van 'niets doen', de situatie waarbij er geen nieuwe infrastructurele maatregelen worden genomen. Het referentiealternatief wordt uitgewerkt om nut en noodzaak en de effecten van de alternatieven en maatregelen te kunnen bepalen, dus om 'iets doen' te kunnen vergelijken met 'niets doen'. Bij dit alternatief worden wel meegenomen de autonome ontwikkelingen en andere al besloten (of vergevorderde) maatregelen in lopende projecten. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de reeds voorziene korte-termijn-maatregelen binnen MeerVeilig3 of de in voorbereiding zijnde aanpassing van Knooppunt Raalte. De planuitwerking voor de aanpassing van Knooppunt Raalte gaat uit van ongelijkvloerse kruising van de N348 met het spoor en met de N35. De N348 komt daarbij laag te liggen. Het spoor en de N35 gaan er overheen. Er wordt bij het ontwerp van het kunstwerk met open afritten rekening gehouden met een breedte van de N35 naar 2x2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h.

De tijdshorizon voor het bepalen van de autonome ontwikkeling is 2030 en 2040. Het referentiealternatief wordt nader uitgewerkt in de verkenning, om de andere alternatieven hiermee te kunnen vergelijken.

In de uitwerking van de referentiesituatie is ook aandacht voor de verwachte situatie rond luchtkwaliteit, geluidhinder, natuur en andere effecten in de omgeving.

Met uitzondering van de sommige als tijdelijke bedoelde maatregelen in het verkeersveiligheidsproject N35 WijthmenNijverdal (vanwege de verkenning en daarop te baseren besluitvorming) is deze autonome ontwikkeling ook onderdeel van de twee volgende alternatieven.

Alternatief 1: Optimaal ingerichte gebiedsontsluitingsweg (Nul-plus alternatief)



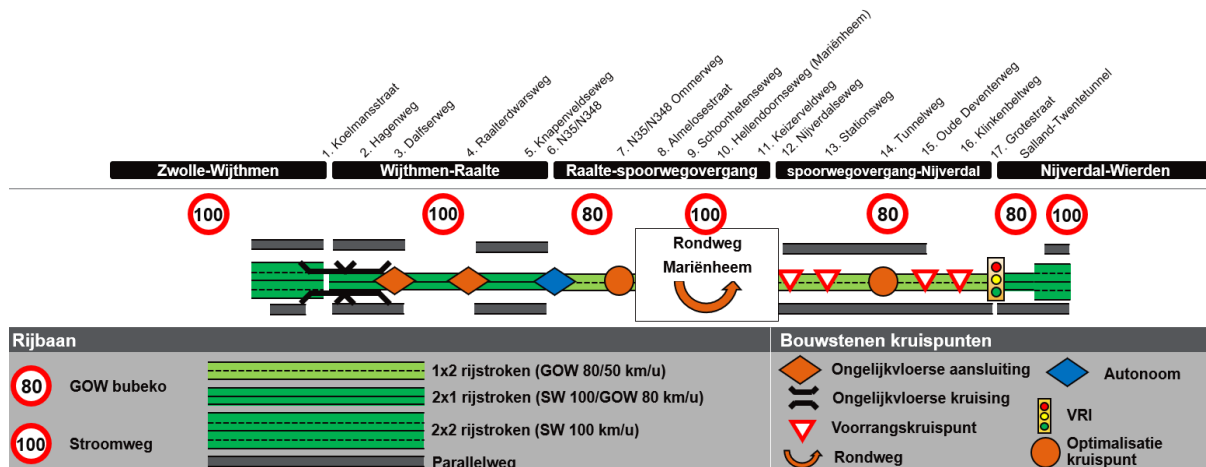
Figuur 6: Alternatief Optimaal ingerichte gebiedsontsluitingsweg 2x1 met maximumsnelheid 80 km/uur.

Het nul-plus-alternatief is opgenomen omdat dat gebruikelijk is in een verkenning en om op die wijze de effectiviteit van nog verdergaande maatregelen te kunnen beoordelen, zoals het BO MIRT alternatief. Een kenmerk is dat dit alternatief niet uitgaat van capaciteitsuitbreiding van de N35 (vandaar de term nul-plus).

Het alternatief 'optimaal ingerichte gebiedsontsluitingsweg' kenmerkt zich door een verbeterde inrichting van de huidige weg vanuit het wegtype gebiedsontsluitingsweg door het:

- Optimaliseren van de verkeersveiligheid op wegvakken en kruispunten voor langzaam- en gemotoriseerd verkeer;
- Verbeteren van de verkeersafwikkeling op kruispunten;
- Realiseren van veilige inhaal mogelijkheden;
- Verbeteren van de vergevingsgezindheid (middenberm en zijbermen);
- Verbeteren van de parallelwegen;
- Zoveel mogelijk opheffen van erfaansluitingen en ongeregelde oversteken;
- Realiseren van infrastructuurmaatregelen voor (snel)fietsverkeer;
- Verbeteren van de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer door vermindering barrièrewerking (verbetering oversteekbaarheid) van huidige en geplande regionale loop- en fietsverbindingen).

Alternatief 2: BO MIRT 2020 alternatief



Figuur 7: eerste uitwerking BO MIRT alternatief 2020, met indicatieve locatie van kruisingen en aansluitingen.

Het BO MIRT 2020 alternatief heeft als basis het aanpassen van prioritaire kruispunten en twee prioritaire wegvakken: Wijthmen-Raalte en Mariënheem, beide naar een stroomweg 2x1 (toekomstvast).

De doorstroming op de N35 wordt vooral bepaald door de situatie op de met verkeerslichten geregelde kruispunten. De volgende kruispunten hebben op basis van het verkeersonderzoek uit 2020 prioriteit als het gaat om de verbetering van de (toekomstige) verkeersafwikkeling:

- Koelmansstraat
- N35/Dalfserweg (Heino Noord)
- N35/Raalterdwarsweg (Heino Zuid)
- N35/N348/Ommerweg/Almelosestraat
- N35/Tunnelweg

Op het traject Wijthmen – Nijverdal kent het wegvak Wijthmen-Raalte problemen voor zowel doorstroming, verkeersveiligheid als leefbaarheid. Het gehele wegvak staat onder druk door een combinatie van grote drukte (nu en in de toekomst) en de inrichting met gelijkvloerse kruisingen en oversteken. In dit wegvak liggen ook drie van de vijf geprioriteerde kruisingen. In de bestuurlijke afspraak van 2020 heeft dit wegvak daarom prioriteit gekregen.

Ook door de bebouwde kom van Mariënheem is de N35 een groot knelpunt voor de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Een rondweg zoals opgenomen in de afspraken in combinatie met het ongelijkvloerse maken van de spoorwegovergang zal ook bijdragen aan verbetering van de doorstroming. Daarom zijn deze maatregelen ook onderdeel van dit alternatief.

Het BO MIRT alternatief is het alternatief dat bij de start van de verkenning bestuurlijk als de meest voor de hand liggende oplossing wordt gezien. Rijk en provincie zetten met dit alternatief een duidelijke stap in het opwaarderen van dit gedeelte van de N35 tot een stroomweg.

De meest voor de hand liggende oplossing bestaat zodoende uit:

- Wijthmen - knooppunt Raalte 2x1 stroomweg (toekomstvast) met nader te bepalen aantal en locaties van ongelijkvloerse aansluitingen of ongelijkvloerse kruisingen;
- Rondweg Mariënheem 2x1 stroomweg (toekomstvast);
- Ongelijkvloerse spoorkruising als onderdeel van de rondweg Mariënheem;
- Gelijkvloerse aanpassing van de kruisingen Tunnelweg en N348/Ommerweg;
- Bij de kunstwerken wordt naar kosten efficiënte oplossingen gezocht.
- Varianten: een rijsnelheid van 80 of 100 km/uur op de gedeelten die als stroomweg worden ontworpen¹¹.

In dit alternatief worden naar verwachting de doorstroming verbeterd en de belangrijkste verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunten aangepakt, in een adaptieve aanpak.

¹¹ Een snelheid van 80 km/uur kan in een bochtig tracé een optie zijn of bij teveel snelheidswisselingen op het traject. De varianten brengen de verschillen in reistijden en de reistijdwinst bij 100 km/uur in beeld.

Bij toekomstvastheid (ofwel adaptiviteit) is het uitgangspunt dat toekomstige uitbreiding naar een 2x2 stroomweg mogelijk moet blijven, ook van de trajecten die in dit alternatief als 2x1 stroomweg zijn opgenomen.

Voor het tracé van de N35 wordt uitgegaan van:

- Het huidige tracé tussen Wijthmen en kruispunt N35/Ommerweg (N348) in Raalte;
- Het huidige tracé vanaf de aantakking van de nieuwe rondweg Mariënheem tot aan de Grotestraat in Nijverdal;
- Onderzoeksvraag in de verkenning is het tracé van de nieuwe rondweg Mariënheem: ten noorden of ten zuiden van de spoorlijn;
- Onderzoeksvraag in de verkenning is ook waar de nieuwe rondweg het beste kan aansluiten op het tracé van de N35; aan de westkant van Mariënheem en aan de oostkant op het tracé richting Nijverdal waar geen grootschalige maatregelen zijn voorzien. Om die vraag te kunnen beantwoorden, zal in het (adaptieve) toekomstbeeld voor de N35 bekeken worden welk tracé daarbij het uitgangspunt zal zijn. In de studie naar de rondweg zal zodoende ook gekeken worden naar mogelijke aanpassingen aan het kruispunt N35/Almelosestraat.

Net als bij alternatief 1, zal hierbij langs het traject ook meegenomen worden de combinatie met voorzieningen voor fietsverkeer, parallelwegen, doorgaande fietsroutes en passeerbaarheid voor langzaam verkeer.

De maatregelen van dit alternatief zijn in figuur 7 schematisch weergegeven.

3.3 Afbakening - wat wordt niet onderzocht

In de verkenning zijn de volgende alternatieven **geen** onderwerp van studie:

- Een substantiële verlegging van het tracé van de N35 zonder gebruik te maken van de huidige wegligging, anders dan bij de rondweg Mariënheem;
- Een 2x2 stroomweg over het hele traject tussen Wijthmen en Nijverdal;
- Een 2x2 stroomweg op de trajecten die in het BO MIRT alternatief als 2x1 stroomweg (toekomstvast) zijn opgenomen;
- Een 2x1 stroomweg (toekomstvast) op de trajecten die niet als zodanig opgenomen zijn in het BO MIRT alternatief;
- Maatregelen in de Salland-Twente tunnel.

Op basis van een eerste uitwerking in fase 1 van de verkenning kunnen onderdelen van de bovenstaande alternatieven in fase 2 leiden tot een andere samenstelling van 'kansrijke alternatieven', die in fase 2 verder onderzocht worden. Voor de fasering zie paragraaf 4.1.

Effecten van de alternatieven in het studiegebied

De alternatieven of maatregelen in het *projectgebied* hebben effecten in het *studiegebied*. De omvang van het studiegebied is verschillend per onderwerp: bijvoorbeeld voor geluidhinder is het studiegebied kleiner dan voor stikstofdepositie. De MIRT Verkenning onderzoekt de verwachte effecten, in ieder geval op de aspecten verkeersafwikkeling (ook op het onderliggend wegennet), leefbaarheid, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, geluid, natuur en landschap, cultuurhistorie. Deze onderwerpen komen terug in het beoordelingskader (zie 4.2).

3.4 Bekostiging van maatregelen

De bekostiging van de maatregelen is opgenomen in de BO MIRT afspraken van 2020.

Rijk en regio reserveren ieder € 100 miljoen, zodat in totaal € 200 miljoen beschikbaar is voor de realisatie. De bijdrage van €100 mln. van het Rijk is taakstellend. De bijdragen zijn inclusief btw. Het Rijk indexeert haar bijdrage conform IBOI op basis van prijspeil 2020. Met deze reservering is voldaan aan de voorwaarde dat bij het nemen van de startbeslissing zicht dient te zijn op tenminste 75% financiering van de meest voor de hand liggende optie.

In de uitwerking zoeken Rijk en regio naar kostenefficiënte oplossingen bij de aanleg van kunstwerken. Meerkosten boven de € 200 miljoen worden 50/50 verdeeld tussen Rijk en regio.

De provincie heeft voor de uitvoering van de projecten voor de N35 Wijthmen – Nijverdal maximaal € 120 miljoen beschikbaar en stelt voor deze fase € 100 miljoen beschikbaar, onder voorbehoud van goedkeuring door Provinciale Staten (PS). PS heeft inmiddels 100 miljoen beschikbaar gesteld voor de realisatie van het BO MIRT alternatief.

De verkenning dient om nut en noodzaak nader te onderbouwen en om te besluiten tot een voorkeursalternatief, waarvan de maatregelen moeten passen binnen het beschikbare budget. Keuzes zijn nodig indien blijkt dat dat het beschikbare budget niet voldoende is om alle bedachte maatregelen te financieren en beide partijen geen ruimte hebben om extra budget beschikbaar te stellen. Om deze keuzes op dat moment te kunnen maken, worden tijdens de verkenning opties uitgewerkt langs welke lijnen keuzes gemaakt kunnen worden om binnen het budget te blijven en wordt hierover overeenstemming bereikt tussen Rijk en regio.

De afronding van de verkenning resulteert in de voorkeursbeslissing. Dan zullen het ministerie en de provincie Overijssel de financiële afspraken vastleggen in een bestuursovereenkomst.

3.5 Duurzaamheid en meekoppelkansen

Duurzaamheid

Duurzaamheid en klimaatadaptatie zijn belangrijke onderdelen van de projecten in het MIRT. De MIRT Spelregels en de Handreiking Verduurzaming MIRT (2020) geven aanknopingspunten om duurzaamheid vorm te geven in projecten. Deze handreiking zal ook in de MIRT Verkenning N35 gebruikt worden. Zo is duurzaamheid een onderdeel van het beoordelingskader en worden alternatieven hierop beoordeeld. Het gaat hierbij om CO₂-impact van alternatieven, gebruik van grondstoffen en klimaatbestendigheid. Het onderscheidend vermogen tussen alternatieven op het gebied van duurzaamheid wordt zo in beeld gebracht. Daarnaast wordt gezocht naar meekoppelkansen op het gebied van duurzaamheid, bijvoorbeeld voor het onderwerp fiets en het opwekken van duurzame energie. Dit kan mogelijk meegenomen worden in de uiteindelijke voorkeursbeslissing. Tot slot, wordt het thema duurzaamheid meegenomen in het uitwerken van de alternatieven. Bijvoorbeeld door te kijken naar duurzaam asphalt of beton, schoon en emissieloos aanleggen, en circulair materiaalgebruik.

Meekoppelkansen

Meekoppelkansen zijn bovenwettelijke maatregelen/projecten die raken aan de MIRT Verkenning N35, maar niet direct bijdragen aan de doelstellingen daarvan. Bij meekoppelkansen gaat het om het meenemen van aanvullende doelstellingen van partijen (zowel overheden als derden) in de regio om daarmee meerwaarde te creëren. Meekoppelkansen worden aangedragen en in principe getrokken door een regionale, landelijke of derde partij. Meekoppelkansen zijn daarmee aanvullend op de wettelijke verplichtingen. Er kan besloten worden een meekoppelkans (deels) op te pakken binnen het project (vanuit een bijdrage aan de opgave en/of aanvullende doelstellingen of vanuit een bijdrage aan het mitigeren van effecten van het project of vanuit werk met werk maken).

De aandrager van de meekoppelkansen blijft in principe verantwoordelijk voor de financiering en eventuele uitvoering. Dit betekent dat dergelijke kansen alleen als kansrijk betiteld kunnen worden als de vragende partij(en) voor financiering kan (kunnen) zorgen. Er moeten daarom sluitende afspraken worden gemaakt tussen betrokken partijen over de uitwerking van de plannen, de realisatie, de planning, juridische planvorm, financiering en risicoverdeling.

Daarnaast kunnen meekoppelkansen ingezet worden als mogelijk mitigerende of compenserende maatregel, als negatieve effecten van de alternatieven dat noodzakelijk maken.

In de verkenning kunnen bijvoorbeeld de volgende meekoppelkansen in beeld komen:

- Aanpassingen op het lokale onderliggende wegennet.
- Verbetering van de fietsinfrastructuur (parallele fietsroutes, relevante nieuwe fietsverbindingen).
- Geplande regionale loop- en fietsverbindingen.
- Ontwikkeling (doorgaande) recreatieroutes voor 'langzaam verkeer'.
- Koppeling met (grootschalig) beheer- en onderhoud of vervanging en renovatie
- Klimaatadaptatie (hitte, wateroverlast, waterveiligheid en droogte).
- Natuurnetwerk: plannen voor ecopassages of ecologische verbindingzones.
- Duurzaamheidsinitiatieven uit de participatie met de omgeving.
- Opwekken energie.

3.6 Raakvlakken met andere projecten zijn in beeld

In het gebied rond de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal spelen allerlei ontwikkelingen, waarvan sommige direct verband houden met de N35. Die staan hieronder opgenoemd. Uit deze raakvlakprojecten kunnen ook meekoppelkansen voortkomen. Het gaat ten tijde van deze startbeslissing om de volgende raakvlakken:

- Verkeersveiligheidsproject N35 Wijthmen-Nijverdal (MeerVeilig3) met maatregelen om korte termijn de verkeersveiligheid van de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal te verbeteren – zie www.n35wijthmennijverdal.nl
- Knooppunt Raalte, zie [Verbeteringen knooppunt Raalte N35 - Provincie Overijssel](#)
- Lopende saneringsopgave onder het Meerjaren Programma Sanering Geluidhinder (MJP), de N35 valt onder het saneringsplan [Oost Nederland Fase 2](#)
- Mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen zoals een transferium bij station Raalte en een nieuw P+R terrein, de bouw van de tweede fase van woonwijk 'Franciscushof' in Raalte-Noord, woningbouw Heino en Mariënheem;
- De ontwikkeling van meer snelle fietsroutes in de regio, waaronder de F35;
- N35 Nijverdal-Wierden;
- Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle/MIRT Onderzoek bereikbaarheid Zwolle en omgeving;
- Mobiliteitsaanpak Corridor N35 Zwolle – Enschede;
- Ontwikkelingen rond de spoorverbinding Zwolle – Enschede;
- Gebiedsgerichte stikstofaanpak (provincie Overijssel).

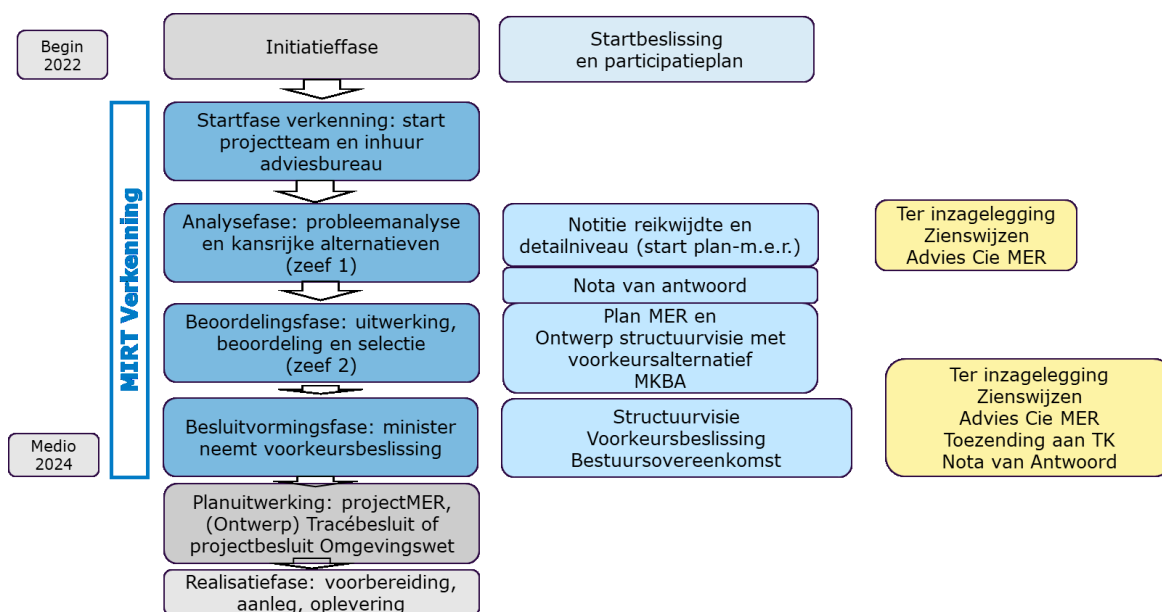
De projecten Verkeersveiligheid N35 Wijthmen - Nijverdal en Knooppunt Raalte hebben rechtstreeks invloed op de huidige N35. Ze houden allebei hun eigen procedure, tijdpad en aanpak. De uitkomsten ervan zijn een autonome ontwikkeling voor de MIRT Verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal. De drie projecten zullen zorgen voor onderlinge afstemming op de raakvlakken.

De opgesomde raakvlakken zijn niet limitatief en zullen in de toekomst worden aangevuld met opgedane inzichten.

4 Proces

4.1 Fasering en planning MIRT Verkenning

De MIRT Verkenning levert beslisinformatie op die nodig is om een definitief besluit te kunnen nemen over het voorkeursalternatief en om een besluit te nemen over de vervolgfase.



Figuur 8: fasen in de MIRT Verkenning (met sectorale Structuurvisie en PlanMER)

Startfase

De MIRT Verkenning start formeel na de vaststelling van voorliggende startbeslissing. De eerste fase staat in het teken van het opstellen van een plan van aanpak en het inhuren van een marktpartij (een bureau) voor het verrichten van de onderzoeken en het opstellen van de rapportages. De in deze startbeslissing geformuleerde opgaven worden verder onderbouwd en uitgewerkt in onderzoeksvragen.

Analysefase

De probleemanalyse wordt concreter uitgewerkt, net als de alternatieven. Die krijgen een beoordeling op hoofdlijnen, aan de hand van het verder uitgewerkte beoordelingskader. Op basis hiervan vindt van grof naar fijn een eerste trechtering plaats naar een beperkt aantal kansrijke alternatieven. De omgeving wordt hierbij betrokken. De kansrijke alternatieven worden vastgelegd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). De NRD markeert de start van de m.e.r.-procedure. De NRD wordt ter inzage gelegd zodat eenieder daarop een zienswijze kan indienen. Er komt een Nota van Antwoord met reacties.

Beoordelingsfase

In de beoordelingsfase worden de kansrijke alternatieven verder uitgewerkt (in ontwerpen), de effecten van de alternatieven worden in beeld gebracht in het Milieueffectrapport (planMER). Ook wordt een maatschappelijke kosten-batenanalyse gedaan (MKBA). Doel van deze fase is het leveren van objectieve beslisinformatie, ten behoeve van het nemen van de voorkeursbeslissing in de volgende fase (zeef 2).

Besluitvormingsfase

Deze fase is gericht op het samenbrengen van de informatie uit de verkenning ter voorbereiding op de vaststelling (door de minister van IenW) van een voorkeursbeslissing, na overleg tussen betrokken partijen. In deze fase wordt o.a. het eindrapport van de verkenning opgesteld evenals de ontwerpstructuurvisie. Deze wordt samen met het planMER ter inzage gelegd. Hierop volgt vaststelling van de structuurvisie met de voorkeursbeslissing en een bestuursovereenkomst tussen partijen over de vervolgfafspraken.

De crux is om het onderzoek in de verkenning te richten op de te bereiken doelen en onderscheidend vermogen: niet gedetailleerder onderzoek doen dan nodig is voor deze fase.

4.2 Beoordelingskader

Onderstaande tabel geeft een indicatief beoordelingskader op hoofdlijnen. De opsomming zegt niets over de afweging of het gewicht dat aan deze aspecten wordt toegekend. Concretisering van het beoordelingskader vindt plaats tijdens de verkenning en zal onderdeel uitmaken van de m.e.r. procedure.

Doelbereik	Verkeersveiligheid
	Doorstroming
	Economische verlieskosten
	Betrouwbaarheid
	Robuustheid netwerk
	Uitbreidbaar naar 2x2 rijstroken (adaptiviteit)
Duurzaamheid	Netwerkeffecten (incl. samenhang HWN/OWN)
	Leefbaarheid/barrièrewerking (oversteekbaarheid)
	Klimaatbestendigheid
Externe effecten	CO2-impact
	Materiaalgebruik
	Geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid
Haalbaarheid	Gezondheid
	Natuur, landschap en cultuurhistorie
	Bodem en water
	Kosten
	Kosten/baten
	Risico's
	Draagvlak
	Uitvoeringshinder

Tabel 1: beoordelingskader

4.3 Wettelijke procedure – Tracéwetprocedure en Omgevingswet

Voor deze MIRT-verkenning is de Tracéwetprocedure van toepassing op het nemen van de startbeslissing. De Tracéwet beoogt een zorgvuldig proces voor de besluitvorming over de aanleg of het wijzigen van de hoofdinfrastructuur. De minister van Infrastructuur en Waterstaat is bevoegd gezag. De Omgevingswet treedt op basis van de huidige planning in werking per 1 oktober 2022 of 1 januari 2023. Dit betekent dat de startbeslissing nog onder de Tracéwet zal vallen. De verdere procedure zal afhankelijk van de datum van inwerkingtreding, plaatsvinden onder de Omgevingswet¹².

¹² Onder voorbehoud. Anders blijft de Tracéwet van toepassing.

Het Rijk trekt de MIRT Verkenning, houdt de N35 in beheer en zal – onder voorbehoud van besluitvorming - de realisatie doen. Daarom is naar huidig inzicht het uitgangspunt dat het Rijk ook bevoegd gezag is, dus het besluit neemt (projectbesluit onder Omgevingswet), ook als het besluit uiteindelijk niet Tracéwetplichtig zou blijken.

De voorziene maatregelen op het traject van de N35 in de gemeente Hellendoorn zijn kleinschaliger dan de maatregelen op het traject tussen Wijthmen t/m de rondweg bij Mariënheem. Tijdens de verkenning wordt bekeken hoe efficiënt en effectief invulling gegeven kan worden aan de uitwerking van en besluitvorming over de voorziene maatregelen in de gemeente Hellendoorn, in nauw overleg met de gemeente Hellendoorn. Het is daarbij van belang de samenhang met het traject als geheel te borgen.

4.4 Tracéwetprocedure met (sectorale) Structuurvisie.

In de te onderzoeken alternatieven gaat het niet om het onderzoeken van een wegverbreding met meer dan twee rijstroken (als uitbreiding t.o.v. de huidige weginrichting en voor beide rijrichtingen bij elkaar opgeteld). In deze verkenning gaat het ook niet om de aanleg van een hoofdweg (een weg behorend tot het hoofdwegennet), maar om een wijziging (een reconstructie), ook bij de rondweg bij Mariënheem. Vanwege wezenlijke effecten op de omgeving van een nieuwe rondweg, zal wel een procedure met (sectorale) Structuurvisie en PlanMER gevolgd worden. Voor de structuurvisie zal voldaan worden aan de vereisten van de Omgevingswet. Zowel over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) als over het PlanMER zal advies gevraagd worden aan de Commissie voor de m.e.r.

De besluitvorming na de voorkeursbeslissing zal afhangen van de inhoud ervan. Het is mogelijk dat de besluitvorming uiteenvalt in verschillende (deel)besluiten. Afhankelijk van de uitkomsten zal op dat moment besloten worden welke wettelijke procedure dan passend is. De uitkomsten zullen opgenomen worden in de bestuursovereenkomst.



De N35 richting kruispunt Bos in Raalte

5 Organisatie en participatie

5.1 Rijk en regio werken samen aan de MIRT Verkenning



Figuur 9: organisatie MIRT Verkenning N35 Wjthmen – Nijverdal

De MIRT Verkenning N35 heeft een projectmatig karakter en wordt uitgevoerd door een projectteam. De verantwoordelijkheid en trekkerschap voor de MIRT Verkenning N35 Wjthmen-Nijverdal ligt bij het Ministerie van IenW. Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte nemen deel in het projectteam.

De samenwerking tussen Rijk en regio bij de verkenning komt ook tot uitdrukking in de samenstelling van de bestuurlijke adviesgroep, waarin het Ministerie van IenW, Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel, de gemeenten Dalfsen, Raalte, Hellendoorn, ProRail en het Waterschap Drentse en Overijsselse Delta (WDOD) vertegenwoordigd zijn. De gemeente Zwolle en Regio Twente zijn agendalid. In de bestuurlijke adviesgroep bespreken de partijen gezamenlijk de stappen en producten in de verkenning. De BAG is adviserend aan de beide opdrachtgevers. Opdrachtgevers zijn IenW/DGMO en de provincie Overijssel. De ambtelijke begeleidingsgroep (ABG) begeleidt het projectteam en heeft een rol in de voorbereiding van de BAG.

IenW is op basis van de Tracéwet verantwoordelijk voor besluitvorming over wijzigingen aan het hoofdwegennet. De provincie Overijssel is medefinancier en mede-besluitvormend in het proces van de MIRT Verkenning. De voorbereiding van deze besluitvorming wordt besproken in de bestuurlijke adviesgroep. De voortgang van de verkenning wordt geagendeerd in het BO MIRT overleg.

5.2 Participatie en communicatie

Voor een succesvolle MIRT Verkenning is, naast een solide projectorganisatie en afstemming met aangrenzende projecten, de samenwerking met stakeholders van belang. Het is belangrijk stakeholders in de juiste rol te betrekken. Het uitgangspunt daarbij is onderscheid maken in de rollen meeweten, meedenken, meewerken en meebeslissen. Zowel overheden, publieke en maatschappelijke organisaties, alsook direct belanghebbenden, waaronder (georganiseerde) bewoners en bedrijven in de directe omgeving van het traject, zullen gedurende de verkenning en in de fases daarna worden betrokken.

Bij de voorbereiding van de startbeslissing zijn een aantal organisaties benaderd voor deelname aan een meedenk- en klankbordgroep (MKG). De MKG heeft van gedachten gewisseld over de hoofdlijnen van de startbeslissing, de bij de omgeving levende vragen en het participatieplan. De MKG-leden hebben geen verantwoordelijkheid voor de inhoud van deze startbeslissing of het participatieplan.

De MKG bestaat bij de start van de verkenning uit de volgende organisaties:

Bewonersgroepen: Plaatselijk Belang Hoonhorst; Plaatselijk Belang Heino; Plaatselijk Belang Laag Zuthem; Plaatselijk Belang Mariënheem; Comité Knoopbelang Noordwest Raalte; Plaatselijk Belang Haarle; Dorpsraad Hellendoorn;

Belangenverenigingen: LTO Noord; Natuur en Milieu Overijssel; Stichting Landschap Overijssel; ANWB; Fietsersbond Overijssel; ROCOV Overijssel; Veilig Verkeer Nederland; Wandelnet Overijssel; VNO/NCW-Oost; Transport en Logistiek Nederland TLN; Evofenedex.

Deze organisaties zijn een afspiegeling van de belangen die op en om de N35 Wijthmen-Nijverdal en in dit gebied spelen. Tijdens de verkenning kan de samenstelling wijzigen. Uiteraard kunnen ook anderen zoals omwonenden, weggebruikers, nutsbedrijven en individuele belanghebbenden als onderdeel van de participatie een inbreng leveren.

Voor belangstellenden uit de directe omgeving is op 26 oktober 2021 een digitale informatiebijeenkomst georganiseerd, waaraan digitaal ca. 100 personen hebben deelgenomen. De informatie (de presentatie en vragen + antwoorden) staat op de projectwebsite

In de verkenningsfase vinden verschillende participatiemomenten plaats, gekoppeld aan mijlpalen en producten in de verkenning. Het betreft in ieder geval de volgende stappen:

- het trechteren naar kansrijke alternatieven;
- het onderzoeken van meekoppelkansen;
- het formuleren van het voorkeursalternatief.

Formele inspraakmogelijkheden zijn er in de verkenningsfase bij de publicatie van de Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD), bij de ontwerpstructuurvisie met PlanMER en in de planuitwerkingsfase bij het MER en Ontwerp-Tracébesluit en het Tracébesluit. De participatie is uitgewerkt in een participatieplan.

Afstemming en advisering over inhoud en proces tijdens de verkenning vindt in ieder geval plaats in de volgende groepen:

- Ambtelijke begeleidingsgroep (adviseurs maar ook wegbeheerders)
- Bestuurlijke Adviesgroep
- Meedenk- en klankbordgroep.

Voor de communicatie met de omgeving wordt o.a. gebruik gemaakt van een website met digitale nieuwsberichten.

In de communicatie en de organisatie van de participatie zal vanuit de verkenning ook aandacht besteed worden aan de raakvlakken met het verkeersveiligheidsproject N35 Wijthmen - Nijverdal en Knooppunt Raalte.

5.3 Planning

De onderstaande planning is op hoofdlijnen, alleen bedoeld om een doorkijk te geven en uiteraard afhankelijk van de besluitvorming over de onderscheiden stappen. De ervaring bij andere projecten laat zien dat dit een optimistische inschatting is van de benodigde tijd.

Planning van dit MIRT traject	Onder voorbehoud
Startbeslissing	Begin 2022
Verkenning	Begin 2022 – medio 2024
Voorkeursbeslissing	Medio 2024
Planuitwerking	2024 - 2026
(Vorbereiding) realisatie	2026 - 2031



De N35 in Mariënheem

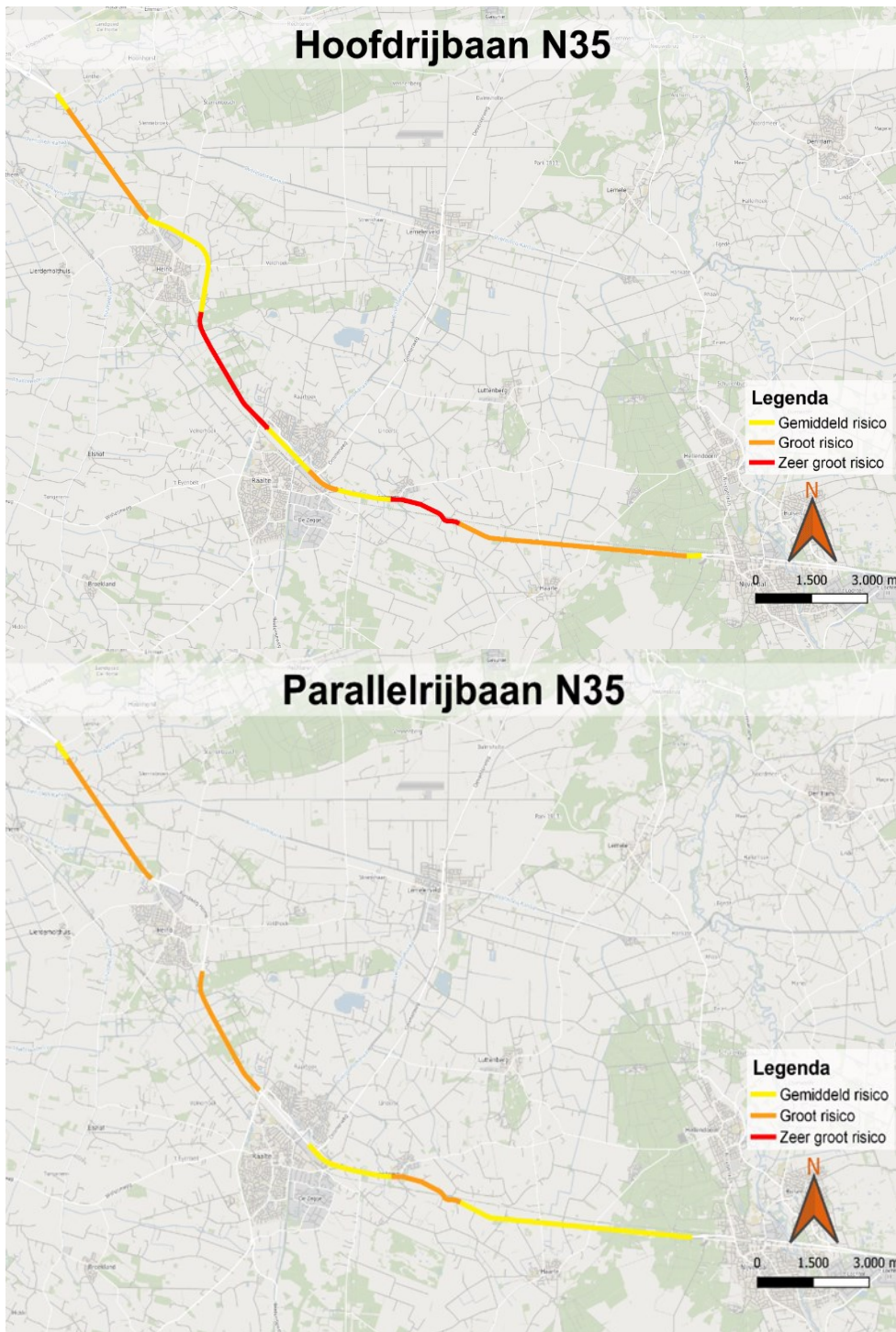
Bijlage A: Overzicht van termen en afkortingen

Afkorting	Betekenis
ABG	Ambtelijke Begeleidings Groep
BAG	Bestuurlijke Advies Groep
BO MIRT	Bestuurlijk Overleg MIRT: een overleg van Rijk (bewindslieden) met de regio, in Oost-Nederland met gedeputeerden van Gelderland en Overijssel over het MIRT
CO2	koolstofdioxide
DGMo	directoraat-generaal Mobiliteit, onderdeel van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
hm	hectometerpaal
HWN	hoofdwegennet
IenM	Infrastructuur en Milieu
IenW	Infrastructuur en Waterstaat
IMA	Integrale Mobiliteitsanalyse
IVRI	intelligente verkeersregelinstantie/verkeerslicht
GOW	gebiedsontsluitingsweg
m.e.r. procedure	procedure met milieueffectrapportage
MER	Het milieu-effect-rapport
Ministerie van IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
MKBA	Maatschappelijke kosten-batenanalyse
MKG	Meedenk- en Klankbord Groep
MV3	Programma Meer Veilig 3
NRD	Notitie Reikwijdte en Detailniveau
NO2	stikstofdioxide
OV	openbaar vervoer
OWN	onderliggend wegennet
planMER	Milieueffectrapport bij een plan m.e.r. procedure
PM10	Particulate Matter 10 (fijnstof)
ProjectMER	Milieueffectrapport bij een m.e.r. plichtig besluit
TEN-T	Trans Europees Netwerk Transport
TK	Tweede Kamer
VRI	verkeersregelinstantie/verkeerslicht
WDOD	Waterschap Drents Overijsselse Delta
Begrip	Betekenis
1x2	Eén rijbaan met twee rijstroken (één per richting)
2x1	Twee rijbanen met één rijstrook (één per richting)
2x2	Twee rijbanen met twee rijstroken (twee per richting)
F35	Fietssnelweg die parallel aan de A35/N35 loopt
IC-waarden	Verhouding tussen intensiteit van het verkeer en de capaciteit van de weg
Langzaam verkeer	Het 'langzaam verkeer' omvat de voetganger, de fiets, fiets met trapondersteuning, snorfiets, bromfiets, inclusief bredere varianten zoals een scootmobiel of bakfiets, het gehandicaptenvoertuig, en de geleider/berijder van bijvoorbeeld een paard. Onder het langzaam verkeer vallen verder motorvoertuigen met een snelheidsbeperking, zoals landbouwvoertuigen. Langzaam verkeer haalt niet de zestig kilometer per uur die vereist is om van Nederlandse snelwegen gebruik te mogen maken.

Bijlage B: Analyse verkeersveiligheid (2021)

Overallbeeld risicobeoordeling verkeersveiligheid N35 Wijthmen-Nijverdal

In de probleemanalyse verkeersveiligheid is een risicobeoordeling gemaakt van de hoofdrijbaan en de parallelwegen van de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal. De risicoklassen staan op de onderstaande kaarten. Meer informatie is te vinden in het rapport Onderzoek verkeersveiligheid N35 Wijthmen-Nijverdal, rapportage probleemanalyse, november 2021.



Bijlage C: Bronnenlijst

Publicatie	Uitgever	Jaar
Onderzoek verkeersveiligheid, rapportage probleemanalyse, november 2021	IenW/Arcadis	2021
Integrale Mobiliteitsanalyse 2021, mobiliteitsontwikkeling en -opgaven in kaart gebracht	IenW	2021
Naar een veiligere N35 tussen Wijthmen en Nijverdal. Opgehaald van https://www.n35wijthmennijverdal.nl/	RWS, Provincie Overijssel, Gemeenten Raalte, Hellendoorn en Dalfsen.	2021
BO MIRT Afsprakenlijst november 2020 (Kamerbrief)	IenW	2020
Verkeerskundig onderzoek N35 Wijthmen en Nijverdal (kenmerk 31152539).	IenW en Provincie Overijssel	2020
Bestuursovereenkomst N35 Raalte	IenW, provincie Overijssel, gemeente Raalte	2018
Actualisatie Marsroute N35: Quickscan	Provincie Overijssel (Arcadis)	2018
MIRT Spelregelkader	IenW	2016
MIRT Onderzoek N35 Wijthmen – Nijverdal; Probleemanalyse.	Ministerie van IenM	2012