



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

# MIRT-verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal

Participatieplan



Meer info?

Scan de QR-code.  
[www.mirttrajecten.nl](http://www.mirttrajecten.nl)



# Geactualiseerd Participatieplan

**Participatie en communicatie**

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

26 februari 2024 - Public



# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Informatie over deze MIRT Verkenning</b>	<b>5</b>
2.1	Bestuurlijke afspraken in november 2020 over de aanpak	5
2.2	Wat zijn de stappen in deze verkenning	5
2.3	De inhoud van de verkenning op hoofdlijnen	6
<b>3</b>	<b>Participatie – doelen, doelgroepen en rollen</b>	<b>12</b>
3.1	Doelen van participatie	12
3.2	De participatie verschilt per doelgroep	12
3.3	De vier participatierollen toegelicht	13
<b>4</b>	<b>Uitwerking van de participatie</b>	<b>17</b>
4.1	Momenten van participatie	17
4.2	Uitgewerkte aanpak participatie	18
4.2.1	Integrale visie	18
4.2.2	Afstemming raakvlakprojecten	18
4.2.3	Gesprekken met beroepsmatige partners	18
4.2.4	Integrale ontwerpateliers	19
4.2.5	Werksessies Meekoppelkansen en Duurzaamheid	19
4.2.6	Klanteisen ophalen (KES)	20
4.2.7	Buurttafels en/of keukentafelgesprekken per deeltraject	20
<b>5</b>	<b>Communicatie</b>	<b>23</b>
5.1	Belangrijke communicatiemomenten	23
5.2	Communicatie via de projectwebsite en overige zaken	23
	<b>Bijlage 1: BO MIRT afspraken</b>	<b>25</b>
	<b>Bijlage 2: Overzicht Omgevingsactiviteiten per stap</b>	<b>26</b>
	<b>Bijlage 3: Stakeholderoverzicht</b>	<b>28</b>

# 1 Inleiding

## Communicatie en participatie vinden we belangrijk

In dit plan beschrijft het projectteam hoe we invulling willen geven aan de participatie en communicatie als onderdeel van de MIRT<sup>1</sup> Verkenning N35 Wijthmen – Nijverdal. De MIRT Verkenning is een onderzoek, met als doel het nemen van een voorkeursbeslissing met het voorkeursalternatief<sup>2</sup>. Vertrekpunt voor de verkenning en dit participatieplan is de Startbeslissing N35 Wijthmen - Nijverdal, ondertekend op 3 maart 2022 door de minister van Infrastructuur en Waterstaat. In de startbeslissing staat beschreven hoe de omgeving is betrokken bij de totstandkoming ervan. In de participatie houden we rekening met de Omgevingswet waarin ook aandacht is voor participatie.

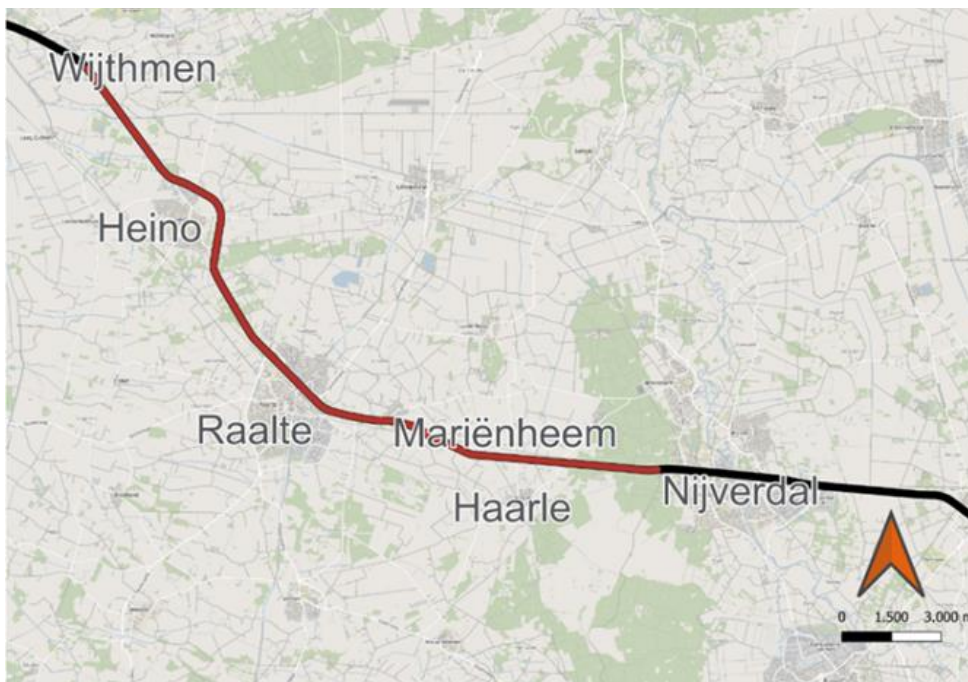
Wat we met participatie en communicatie willen bereiken, is het organiseren van een zorgvuldig proces met de omgeving. Zo willen we bouwen aan kwaliteit van en draagvlak voor de uiteindelijke voorkeursbeslissing bij de afronding van de verkenning.

## Over de totstandkoming en status van dit plan

Dit participatieplan is bestemd voor de belanghebbenden en de omgevingspartijen die betrokken zijn bij het project (ook wel externe stakeholders genoemd, zij maken geen deel uit van de projectorganisatie zelf). De hoofdlijnen zijn besproken met deelnemers aan de meedenk- en klankbordgroep (MKG). Het participatieplan is vastgesteld in de Bestuurlijke Adviesgroep (BAG) voor de MIRT Verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal op 21 december 2022.

## Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft informatie over de verkenning. Hoofdstuk 3 gaat over de doelen en de doelgroepen bij de participatie. Hoofdstuk 4 beschrijft de uitwerking van de participatie en hoofdstuk 5 gaat tot slot over communicatie.



Figuur 1-1: de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal (de scope van de Verkenning)

<sup>1</sup> MIRT = Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

<sup>2</sup> In de startbeslissing bepaald dat de procedure met (sectorale) structuurvisie en planMER gevolgd wordt. In de Omgevingswet is het instrument structuurvisie vervangen door de voorkeursbeslissing.

## 2 Informatie over deze MIRT Verkenning

### 2.1 Bestuurlijke afspraken in november 2020 over de aanpak

De aanleiding voor de MIRT Verkenning is de afspraak in het Bestuurlijk Overleg<sup>3</sup> over het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) van 20 november 2020. Rijk en regio, de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de gedeputeerde van de provincie Overijssel hebben toen afspraken gemaakt over de verbetering van de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal. De afspraken zijn gebaseerd op de uitkomsten van een verkeersonderzoek in opdracht van het ministerie van IenW en de provincie Overijssel over de N35 Wijthmen-Nijverdal uit 2020. Dit onderzoek is te vinden op [Verkeerskundig onderzoek N35 Wijthmen Nijverdal | Rapport | Rijksoverheid.nl](#).

Tijdens dit BO MIRT overleg van 20 november 2020 is tevens een bestuurlijke voorkeur uitgesproken voor een alternatief. Dit alternatief bestaat uit de situatie waarin de N35 tussen Wijthmen en Raalte naar een 2x1 stroomweg wordt omgebouwd, er een 2x1 rondweg rond het dorp Mariënheem wordt aangelegd en er twee kruispunten tussen Raalte en Nijverdal gelijkvloers worden aangepast. Tevens hebben Rijk en regio 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 regio hebben ieder 100 miljoen gereserveerd voor de aanpak, in totaal is er voor deze fase dus 200 miljoen beschikbaar. De bijdragen zijn inclusief btw. De focus van de verkenning is het uitwerken van deze afspraken. De afspraken zelf staan in de bijlage 1.

### 2.2 Wat zijn de stappen in deze verkenning

De stappen uit het MIRT-traject, waartoe ook een verkenning behoort, is schematisch weergegeven in figuur 2-1.



Figuur 2-1: de stappen in een MIRT-traject

Met het ondertekenen van de Startbeslissing op 3 maart 2022 is de verkenning gestart. Het ministerie van IenW is de trekker en eindverantwoordelijke voor de Verkenning. Het ministerie en de provincie Overijssel zijn gezamenlijk opdrachtgever. Een verkenning bestaat uit vier fasen (zie figuur 2-2): de startfase, de analytische fase, de beoordelingsfase en de besluitvormingsfase.

In een verkenning werken we van grof naar fijn. In de **startfase** wordt de probleemanalyse geactualiseerd en wordt gesproken met de diverse betrokken overheidsinstanties, eventuele maatschappelijke organisaties en vindt consultatie plaats met de omgeving over de problematiek en opgave van de verkenning.

In de **analytische fase** worden de problemen en de daarbij behorende oplossingen in beeld gebracht. Op basis van onderzoek en ontwerpen trechters we mogelijke oplossingen naar kansrijke alternatieven en maatregelen ('zeef 1'). Dit proces en de uitkomsten worden beschreven in een Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD). De NRD is de start van de plan-mer-procedure. De NRD beschrijft wat in het planMER<sup>4</sup> onderzocht gaat worden. Dit document stellen bestuurders vast en hierover kunt u ook uw mening geven, via formele inspraak met het indienen van een zienswijze. De NRD is door de minister van I&W in februari 2024 vastgesteld.

<sup>3</sup> Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT: een overleg van Rijk (bewindslieden) met de regio, in Oost-Nederland met gedeputeerden van Gelderland en Overijssel over het MIRT

<sup>4</sup> PlanMER = Milieueffectrapport bij een plan-mer-procedure.

*Inmiddels is de analytische fase afgerond en de NRD gepubliceerd.*

In de **beoordelingsfase** worden vervolgens de kansrijke alternatieven verder onderzocht en beoordeeld ('zeef 2'). Doel van de beoordelingsfase is het leveren van beslisisinformatie op basis waarvan een voorkeursbeslissing kan worden genomen. Zo wordt er een planMER met effectonderzoeken opgesteld. Ook worden de investeringskosten van de alternatieven in beeld gebracht. Daarnaast wordt een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld om de kosten en baten van de alternatieven in beeld te brengen. Op basis van deze informatie kunnen de bestuurders een voorkeursalternatief bepalen.

De laatste fase van de MIRT-verkenning, de **besluitvormingsfase**, is gericht op het samenbrengen van de informatie uit de verkenning, ter voorbereiding op de vaststelling (door de minister van IenW) van een voorkeursbeslissing. De ontwerp voorkeursbeslissing wordt samen met het planMER ter inzage gelegd. Hierover kan de omgeving via formele inspraak een zienswijze indienen. De verkenning eindigt met de (definitieve) voorkeursbeslissing van de Minister van IenW over het voorkeursalternatief (VKA).

Partijen maken in een bestuursovereenkomst afspraken over het vervolg. Daarna wordt het plan nog gedetailleerder uitgewerkt (in de planning- en studiefase) en vastgelegd in een Projectbesluit, waarbij waarschijnlijk ook weer een MER nodig zal zijn (een projectMER). Op basis hiervan kan de aanlegfase starten. De stappen in dit proces (van verkenning naar planning- en studiefase en vervolgens van planning- en studiefase naar aanlegfase) zijn *Go-NoGo momenten*. Bestuurders kunnen ook besluiten tot het stopzetten van het project. De planning is onder voorbehoud.



Figuur 2-2: de stappen in de verkenning met fasen en producten (o.a. Voorkeursbeslissing en planMER) nader bekeken

## 2.3 De inhoud van de verkenning op hoofdlijnen

### Aanleiding en probleem

De N35 tussen Wijthmen en Nijverdal heeft **knelpunten** op het gebied van leefbaarheid (oversteekbaarheid), verkeersveiligheid en doorstroming.

Op basis van het verkeerskundig onderzoek uit 2020 zijn de volgende conclusies getrokken:

- Mobiliteitsmanagement of andere vormen van mobiliteit (inzet openbaar vervoer, fiets) in de corridor Zwolle – Enschede lossen de problemen op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid op de N35 niet op. Maatregelen hiervoor worden in andere projecten opgepakt en zijn geen onderdeel van deze MIRT-verkenning. Het effect ervan op de toekomstige verkeersdrukke op de N35 wordt wel meegenomen.
- Aanpassingen zijn nodig aan de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal om verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid (oversteekbaarheid) te verbeteren.

## De opgave

In de startbeslissing is aangegeven dat op basis van de eerder in 2020 en 2021 geïnventariseerde problemen de **opgave van de verkenning** bestaat uit:

- Het verminderen van de barrièrewerking en daarmee de verbetering van de leefbaarheid.
- 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 Wijnthmen 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.

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. De uitwerking van het toekomstbeeld is onderdeel van de verkenning.

## De doelstelling

De **doelstelling van de MIRT Verkenning** is het verbeteren van de leefbaarheid (oversteekbaarheid), de verkeersveiligheid en de doorstroming – in samenhang – op de N35 tussen Wijnthmen en Nijverdal. De doelstelling is uitgewerkt in deze drie onderdelen:

### 1. Verbeteren van de leefbaarheid.

Dit kan worden gekoppeld aan de oversteekbaarheid van de N35 voor lokaal en langzaam verkeer (landbouwverkeer, voetgangers, fietsers, recreatief verkeer waaronder ruiters). Een betere oversteekbaarheid moet barrièrewerking in woongebieden beperken.

### 2. Verbeteren van de verkeersveiligheid in het projectgebied.

Hiervoor kan gekeken worden naar:

- Verkeersveiligheidsrisicoklasse (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 de omliggende wegen en de verkeersveiligheid per saldo verbetert.

### 3. Verbeteren van de doorstroming in het projectgebied van de N35.

De hierboven genoemde doelen komen idealiter ook ten goede aan de doorstroming in het projectgebied. 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 spits indien het gehele tracé N35 Wijnthmen – Nijverdal gereden wordt.

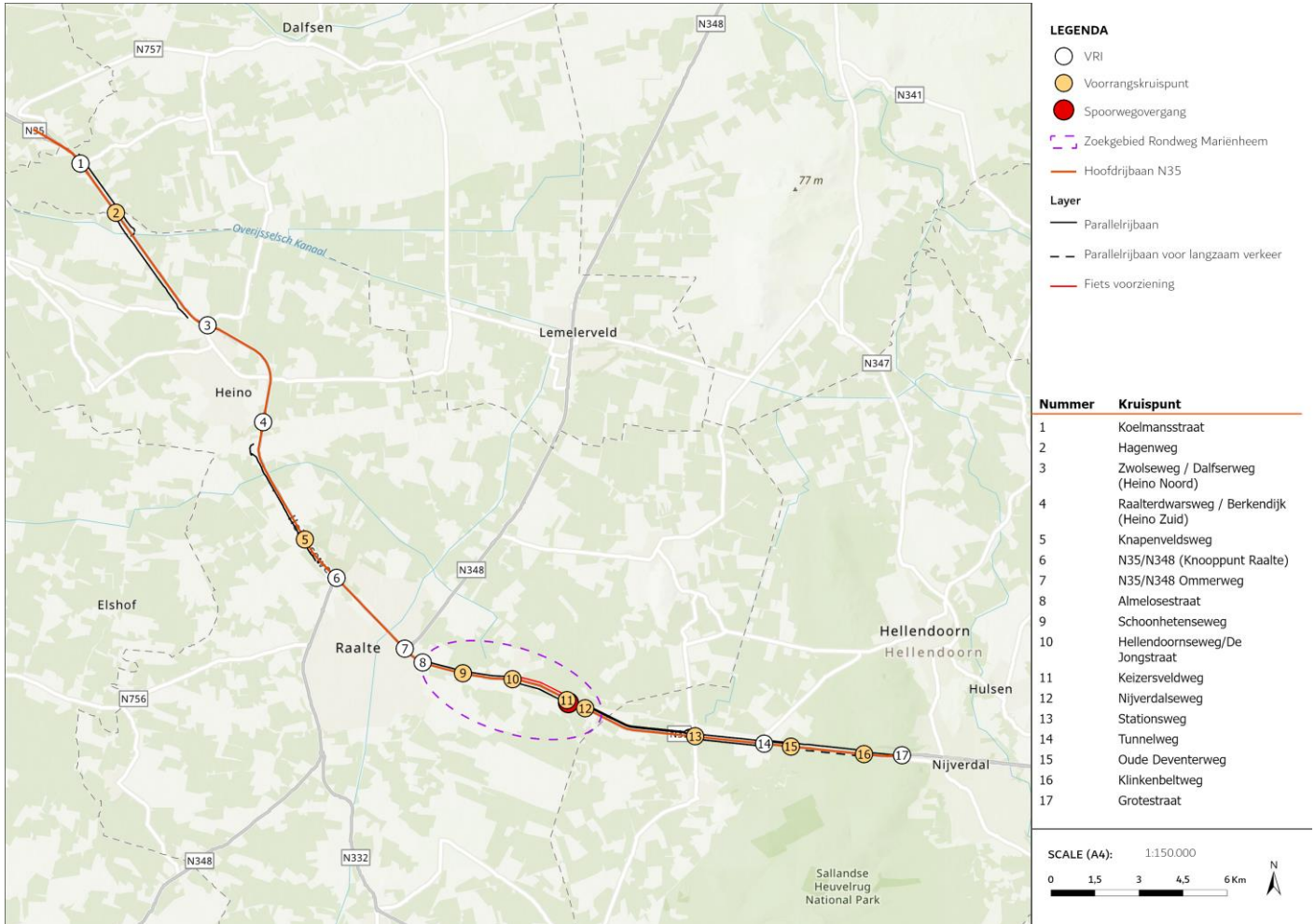
Het **projectgebied** (zie figuur 2-3 projectgebied in detail) in de verkenning bestaat uit het hele traject van de N35 tussen Wijnthmen (hm<sup>5</sup> 8,4) en Nijverdal (hm 32,4). Voor het traject Raalte wordt aangesloten op het project knooppunt Raalte. De in de verkenning te onderzoeken **oplossingsrichting** richt zich op infrastructurele oplossingen voor het traject Wijnthmen-Nijverdal.

- Hoofdrijbaan, parallelwegen en fietspaden;
- Kruispunten (zie figuur 2-3 projectgebied in detail);
- 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).

---

<sup>5</sup> hm = hectometerpaal langs de weg (met tussenafstand van 100 meter).





Figuur 2-3 projectgebied in detail

Het **studiegebied** is vaak groter dan het projectgebied. Het studiegebied 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.

**Oplossingsrichting en alternatieven**

Op basis van het verkeersonderzoek van 2020<sup>6</sup>, de probleemanalyse verkeersveiligheid van 2021<sup>7</sup>, 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 alternatieven gaan uit van verbeteringen aan de N35 en zijn de start van het onderzoek in de verkenning.

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.

<sup>6</sup> Arcadis, Verkeerskundig onderzoek N35 Wijthmen Nijverdal, 31 maart 2020.  
<sup>7</sup> Arcadis, Onderzoek verkeersveiligheid, rapportage probleemanalyse, 25 november 2021.

In de startbeslissing is opgenomen dat in de verkenning in ieder geval de volgende **alternatieven** nader worden onderzocht:

- Nul-alternatief (referentiealternatief)  
Het nul-alternatief (referentiealternatief) gaat uit van de situatie van 'niets doen', de situatie waarbij er geen nieuwe infrastructurele maatregelen worden genomen.
- Alternatief 1: nul-plus-alternatief  
Een kenmerk is dat dit alternatief niet uitgaat van capaciteitsuitbreiding van de N35. Het alternatief kenmerkt zich door een verbeterde inrichting van de huidige weg vanuit het wegtype gebiedsontsluitingsweg (GOW) door het verbeteren van de verkeersafwikkeling op kruispunten, het optimaliseren van de verkeersveiligheid op wegvakken, het opheffen van erfaansluitingen en het verbeteren van de parallelwegen.
- Alternatief 2: BO-MIRT-2020-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 stap in het opwaarderen van dit gedeelte van de N35 tot een stroomweg. De meest voor de hand liggende oplossing bestaat zodoende uit (conform BO MIRT afspraak) het aanpassen van de weg tussen Wijthmen en Raalte (toekomstvast) en de nieuw aan te leggen rondweg Mariënheem als 2x1 stroomweg, (toekomstvast). Tevens wordt binnen dit alternatief een gelijkvloerse aanpassing van de kruisingen Tunnelweg en N348/Ommerweg voorzien als het realiseren van een ongelijkvloerse spoor kruising bij Mariënheem. Ten slotte zal voor de aanleg van kunstwerken naar kosten efficiënte oplossingen worden gezocht. Net als bij het nul-plus-alternatief, zal hierbij langs het traject ook meegenomen worden de combinatie met voorzieningen voor fietsverkeer, parallelwegen, doorgaande fietsroutes en passeerbaarheid voor langzaam verkeer.

### De afbakening: wat wordt niet onderzocht?

De focus van de verkenning is invulling te geven aan de BO MIRT afspraken waarin op basis van het verkeerskundig onderzoek 2020<sup>8</sup> niet wordt ingezet op capaciteitsuitbreiding, maar wel op een verbeterde inrichting en onderzoek naar een rondweg Mariënheem te onderzoeken. 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. Dit betreft de N35-wegvakken tussen Wijthmen en Raalte en de rondweg Mariënheem.
- Een 2x1 stroomweg (toekomstvast) op de trajecten die niet als zodanig opgenomen zijn in het BO MIRT alternatief;
- Maatregelen in de Salland-Twente tunnel.

Het Rijk en de provincie Overijssel 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<sup>9</sup> op basis van prijspeil 2020.

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek uit 2020 hebben het Rijk en de regio in 2020 gekozen voor een gezamenlijke, gefaseerde en adaptieve aanpak om naar een eindbeeld voor de N35 toe te gaan. Zie ook de Startbeslissing MIRT Verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal, 3 maart 2022. In de verkenning wordt om die reden rekening gehouden met een toekomstbeeld voor de N35. Het formuleren van het toekomstbeeld is onderdeel van de verkenning zodat de toekomstvastheid van de te onderzoeken oplossingen (en kunstwerken) kan worden beoordeeld op het niet onmogelijk maken van deze uitbreiding op de lange termijn (beoordeling adaptiviteit). Het uitgangspunt voor het toekomstbeeld is 2x2 rijstroken. Het gaat hierbij dus niet om gedetailleerde wegontwerpen voor een 2x2 stroomweg, maar om het mogelijke ruimtebeslag en om de situering van kunstwerken<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> Arcadis, Verkeerskundig onderzoek N35 Wijthmen Nijverdal, 31 maart 2020.

<sup>9</sup> IBOI = Index Bruto Overheids Investering, zoals toegepast door de minister van Financiën.

<sup>10</sup> Kunstwerken: een werk zoals een brug, tunnel of een viaduct. In de weg-en-waterbouw heet dat een kunstwerk.

### Resultaat analytische fase: alternatief 1

In de analytische fase is het alternatief verder uitgewerkt. In tabel 2-1 is voor alternatief 1 per N35-traject aangegeven welke aanpassingen in het planMER verder worden uitgewerkt en afgewogen (zeef 2).

Tabel 2-1 Overzicht alternatief 1 met per traject de kansrijke aanpassing (ter beoordeling in zeef 2)

Traject	Hectometer [van circa-tot circa]	Kansrijk alternatief 1
1 t/m 7, 10, 11	8.3 - 18.1 20.9 - 32.4	Uitbreiden bermverharding naar maximaal 2 meter.
1	8.3 - 8.9	Geen aanpassing.
2	8.9 - 10.4	1x2 GOW 80 km/uur handhaven. VRI-kruispunt Hagenweg*
3	10.4 - 12.4	Geen aanpassing**.
4	12.4 - 13.4	Geen aanpassing.
5	13.4 - 14.9	Geen aanpassing.
6	14.9 - 16.3	Geen aanpassing.
7	16.3 - 18.1	1x2 GOW 80 km/uur handhaven**. Parallelweg oostzijde N35 (opheffen erftoegang nr 8) indien ontsluiting woning achterlangs of via 't Reelaer niet kan.
8	18.1 - 20.2	Geen scope van deze verkenning (project knooppunt Raalte)
9	20.2 - 20.9	Geen aanpassing voorzien
10	20.9 - 26.6	1x2 GOW 80 km/uur handhaven. VRI-kruispunten N348 Ommerweg en Almlosestraat uitbreiden met extra doorgaande rijstrook tussen de beide kruispunten (2x2) inclusief extra opstelstrook bij deze kruispunten.  1x2 GOW 80 km/uur en 50 km/uur handhaven. Aanleg parallelweg noordzijde N35, betreft nieuwe parallelweg van Hooilandweg tot Mariënheem en opwaarderen fietspad Hellendoornseweg en Keizersveldweg met 3 VRI-kruispunten* (Mariënheem west, Mariënheem oost en Nijverdalseweg)
11	26.6 - 32.4	1x2 GOW 80 km/uur handhaven. Extra opstelstrook VRI Tunnelweg in beide richtingen.  1x2 GOW 80 km/uur handhaven. Extra opstelstrook VRI Grotestraat richting Nijverdal.

\* De kruispuntvorm wordt in de volgende fase bepaald (dat zou ook een rotonde kunnen zijn bij lage intensiteiten op zijweg).

\*\* Autonoom wordt in traject 3 en 7 een bajonet kruispunt gerealiseerd 7 (project N35 Verbeteren verkeersveiligheid Wijthmen-Nijverdal), mogelijk is deze niet geschikt als lange termijn oplossing.

### Resultaat analytische fase: alternatief 2

In alternatief 2 wordt uitgegaan van verdergaande maatregelen. Hierbij wordt de N35 tussen Wijthmen en Raalte opgewaardeerd naar een stroomweg 2x1 rijstroken 100 km/uur met ongelijkvloerse aansluitingen en kruisingen. De N35 ter hoogte van Raalte (hm 18.1-20.2) is geen onderdeel van de verkenning, dit traject maakt deel uit van een ander project (knooppunt Raalte). De N35 ligt in Raalte tussen hm 20.2 en 20.9 naar de brug over het kanaal verhoogd met bomen aan beide zijden. Hier zijn in alternatief 2 geen aanpassingen voorzien. Er is vervolgens voorzien in één gecombineerde aansluiting N348 (Ommerweg) en Almlosestraat waarna de N35 om Mariënheem wordt geleid (2x1 rijstroken, 100 km/uur). Na Mariënheem blijft de N35 tussen de Nijverdalseweg en de Grotestraat een gebiedsontsluitingsweg, 80 km/uur met kruispunten, waarvan de inrichting is verbeterd ten behoeve van de doorstroming. Dit alternatief omvat drie nieuwe ongelijkvloerse aansluitingen en aanvullende parallelwegen om ongewilde aansluitingen te voorkomen.

In tabel 2-2 is voor alternatief 2 per N35-traject aangegeven welke aanpassingen in het planMER verder worden uitgewerkt en afgewogen (zeef 2).

Tabel 2-2 Overzicht alternatief 2 met kansrijke varianten (ter beoordeling in zeef 2)

Traject	Hectometer [van circa-tot circa]	Kansrijk alternatief 2
1 en 2	8.3 - 10.4	<p>2x1 stroomweg 100 km/uur. Variantpakket 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Afsluiten Koelmansstraat.</li> <li>• Ongelijkvloerse kruising Hagenweg (onderdoorgang).</li> <li>• Onderdoorgang ('kruising') langs Overijssels kanaal voor langzaam verkeer.</li> </ul> <p>Uitbreiden parallelstructuur.</p> <hr/> <p>2x1 stroomweg 100 km/uur. Variantpakket 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ongelijkvloerse fietskruising Koelmansstraat (ongelijkvloers).</li> <li>• Afsluiten Hagenweg (H3)</li> <li>• Onderdoorgang ('kruising') langs Overijssels kanaal voor langzaam verkeer.</li> </ul> <p>Uitbreiden parallelstructuur.</p>
3	10.4 -12.4	<p>2x1 stroomweg 100 km/uur. Parallelstructuur traject 3 en opheffen bajonet kruispunt Zwolseweg</p>
4, 5 en 6	12.4 -16.3	<p>2x1 stroomweg 100 km/uur. Twee ongelijkvloerse aansluitingen in rondweg Heino: Dalfserweg (halfklaverblad) en Berkendijk (Haarlemmermeer). Handhaven onderdoorgang Lemelerveldseweg.</p>
7	16.3 - 18.1	<p>2x1 stroomweg 100 km/uur. Parallelstructuur traject 7 en opheffen bajonet kruispunt nabij 't Reelaer</p>
8	18.1 - 20.2	Geen scope van deze verkenning (project knooppunt Raalte).
9	20.2 - 20.9	Geen aanpassing voorzien, 1x2 GOW 80 km/uur gehandhaafd.
10	20.9 - 26.6	<p>2x1 stroomweg 100 km/uur. Een gecombineerde ongelijkvloerse aansluiting N35 met de N348 Ommerweg en de Almelosestraat met verlegde Ommerweg.</p> <hr/> <p>2x1 stroomweg 100 km/uur. Rondweg ten zuiden van het spoor (kort tracé) met spoorkruising (viaduct) en opheffen voorrangskruispunt Nijverdalseweg.</p>
11	26.6 -32.4	<p>1x2 GOW 80 km/uur handhaven. Extra opstelstroken VRI Tunnelweg.</p> <hr/> <p>1x2 GOW 80 km/uur handhaven Extra opstelstrook VRI Grotestraat richting Nijverdal.</p>

\* De kruispuntvorm wordt in de volgende fase bepaald (dat zou ook een rotonde kunnen zijn bij lage intensiteiten op zijweg).

## 3 Participatie – doelen, doelgroepen en rollen

### 3.1 Doelen van participatie

De verkenning tot en met de voorkeursbeslissing zal naar verwachting twee jaar gaan duren. Gedurende de verkenning is participatie belangrijk om in een zorgvuldig proces tot een voorkeursbeslissing te komen.

Met participatie bedoelen we de mogelijkheid van bestuurlijke partijen, bewoners, belanghebbenden, gemeenten, leden van gemeenteraden, Provinciale Staten en andere partijen om mee te denken en te reageren op oplossingen en het onderzoek. De participatie bij deze verkenning heeft meerdere doelen.

#### Doelen van de participatie bij de MIRT Verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal

Iedereen heeft de kans gehad om zijn of haar mening te geven en ideeën te opperen.

Het proces is voor iedereen navolgbaar.

Gedurende de verkenning wordt de omgeving regelmatig van informatie voorzien.

Bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak voor de voorkeursbeslissing.

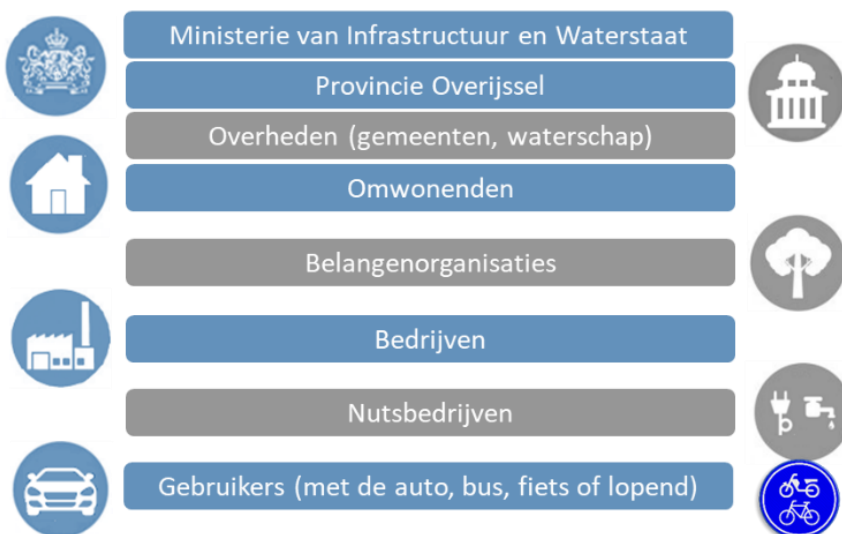
Ophalen duurzaamheidsambities en meekoppelkansen

Het omgevingsteam is zichtbaar, benaderbaar en heeft een open blik naar de omgeving. Hierbij staan de volgende kernwaarden centraal:

- Tijdig in het proces ophalen van informatie, kennis en belangen bij alle stakeholders;
- Tijdig en transparant informeren van stakeholders (onder andere voortgang wordt gecommuniceerd via nieuwsbrieven en informatiebijeenkomsten, documenten worden gedeeld via de projectwebsite);
- Wederzijds respect en vertrouwen in het contact met stakeholders;
- Zorgvuldig omgaan met vastlegging van vragen, belangen en afwegingen van stakeholders.

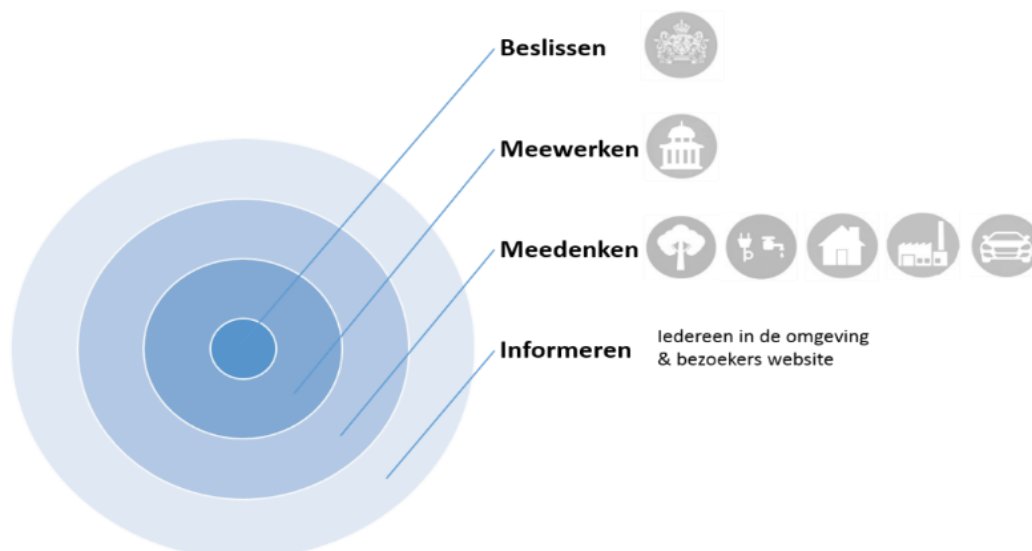
### 3.2 De participatie verschilt per doelgroep

In de verkenning zijn er diverse partijen of individuen met een belang bij de mogelijke aanpassing van de N35. Dit zijn onder andere mensen die in de buurt ervan wonen, bedrijven aan de weg of die de weg of nabijgelegen infrastructuur gebruiken, maar ook belangenorganisaties, mensen die als recreant of toerist het gebied bezoeken en de overheidspartijen (gemeenten, waterschap, provincie en het rijk).



Figuur 3-1: betrokken doelgroepen

De doelgroepen in figuur 3-1 worden alle bij de verkenning betrokken. Hierbij maken we een onderscheid in de rollen die de doelgroepen hebben. In deze verkenning onderscheiden we vier rollen: *beslissen*, *meewerken*, *meedenken* en *informereren*. In figuur 3-2 staat per doelgroep ook de bijbehorende rol weergegeven.



Figuur 3-2: onderverdeling doelgroepen in de participatierollen

In deze eerste fasen van de MIRT-Verkenning wordt breed gekeken naar knelpunten, maatregelen en maatregelenpakketten. Dit betekent dat er nog weinig concreets is over de wijze waarop de knelpunten op de N35 worden aangepakt en dat het abstractieniveau nog vrij hoog is. In de start- en analytische fase van de MIRT-Verkenning wordt het participatieproces daarom met name gericht op de vertegenwoordigers van stakeholdergroepen, gelet op het abstractieniveau van deze fasen. Naar mate het MIRT-traject richting planning- en studiefase gaat, wordt duidelijker welke partijen een direct belang hebben en zullen specifiekere stakeholders betrokken worden in het participatieproces.

### 3.3 De vier participatierollen toegelicht

#### Beslissers



De eindverantwoordelijkheid en het trekkerschap voor deze verkenning ligt bij het Rijk, specifiek bij het Directoraat-generaal Mobiliteit van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Rijkswaterstaat heeft een belangrijke rol als kennisleverancier, trekker van de latere planning- en studiefase en als wegbeheerder. Het ministerie van IenW en de provincie Overijssel zijn de opdrachtgevers en bekostigende partijen. Het ministerie is op basis van de Omgevingswet verantwoordelijk voor besluitvorming over wijzigingen aan het hoofdwegennet.

In de voorkeursbeslissing kunnen ook maatregelen zitten, die over de aanpassing van het lokale onderliggend wegennet of nieuwe fietsvoorzieningen gaan. In dat geval ligt de bestuurlijke verantwoordelijkheid (ook) bij bijvoorbeeld de provincie of een gemeente.

#### Meewerkers

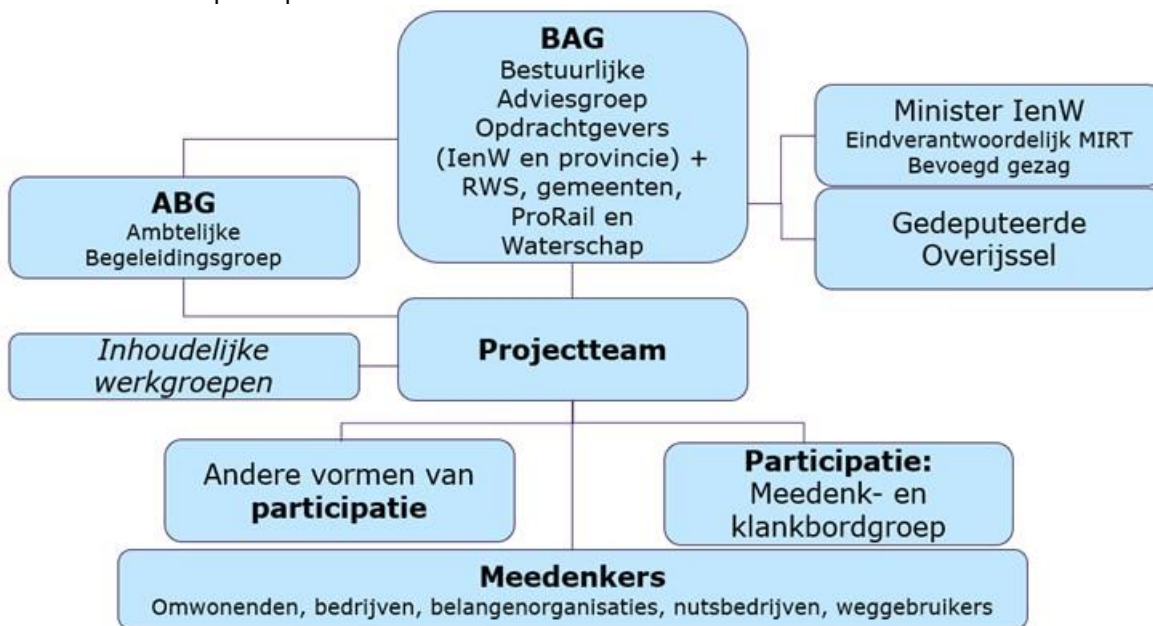


De meewerkers hebben een actieve rol in de verkenning. Zij denken mee en zijn degenen die als onderdeel van de projectorganisatie de beslisinformatie voorbereiden en een belangrijke adviserende rol hebben richting de opdrachtgevers. De projectorganisatie zorgt ervoor dat alle inhoudelijke stukken van voldoende kwaliteit zijn. In principe zijn dit de partijen die als eerste de informatie over oplossingen, effecten en dergelijke te horen krijgen.

De 'meewerkende partijen' bij de verkenning zijn: de gemeenten Dalfsen, Raalte en Hellendoorn, het Waterschap Drents Overijsselse Delta (WDOD) en ProRail. Ze zijn ook lid van de Ambtelijke begeleidingsgroep (ABG). Provincie, gemeenten, het waterschap, ProRail en het Rijk vormen een Bestuurlijke adviesgroep (BAG). In de BAG bespreken de partijen bijvoorbeeld gezamenlijk het proces, de stappen en (tussen)producten in de verkenning. De gemeente Zwolle en de Regio Twente zijn agendalid van de ABG en de BAG.

Het hele proces en de inhoud wordt verzorgd door een projectteam waarin het ministerie van I&W, Rijkswaterstaat, de provincie, de gemeente Raalte zitten. Het projectteam wordt ondersteund door Arcadis. Voor de spoor kruising bij Mariënheem zal ProRail betrokken worden.

In figuur 3-3 staat de organisatie en het werkproces van de meewerkers aan deze verkenning, met daarin ook aandacht voor de participatie.



Figuur 3-3: organisatie MIRT Verkenning N35 Wijthmen – Nijverdal

### Meedenkers

De betrokken overheden werken én denken mee. Wij hechten er veel waarde aan dat de omgeving in staat is om mee te denken over oplossingen voor de problematiek op de N35 en de raakvlakken met de omgeving. Zowel publieke en maatschappelijke organisaties, alsook direct belanghebbenden, waaronder bewoners en bedrijven in de directe omgeving van het traject, zullen gedurende de verkenning en in de fases daarna worden betrokken. De meedenkers staan op iets meer afstand dan de meewerkers, ze worden wel actief benaderd om input te leveren en mee te denken over oplossingen.

Binnen de groep 'meedenkers' maken we onderscheid in omwonenden, bedrijven, belangenorganisaties, nutsbedrijven en gebruikers. Deze diverse groepen hebben (deels) andere belangen en worden dan ook op diverse wijzen benaderd. Een partij als Gasunie (voor aanwezige aardgasleidingen) vraagt om een ander type overleg dan een overleg over de bereikbaarheid van bedrijven of over de ervaringen over het gebruik van de N35. Kortom, de meedenkers aan deze verkenning vormen niet één groep, maar afzonderlijke groepen die voor een deel ook afzonderlijk benaderd worden.

### Bewoners/omwonenden



Langs de N35 wonen veel mensen, soms dichtbij en soms op grotere afstand. Met name de direct omwonenden worden actief uitgenodigd voor de informatie- of inloopbijeenkomsten. Er kan ook sprake zijn van een direct belang als grondeigenaar, onderneming of andere individuele organisatie. Als sprake is een direct effect of belang (bijvoorbeeld dat de woning in één van de alternatieven niet meer kan blijven staan) wordt dit altijd voorafgaand aan inloopbijeenkomsten gemeld. Naast de inloopbijeenkomsten hebben de bewoners ook de mogelijkheid om te reageren of vragen te stellen via de website.

## Bedrijven



Net als bij bewoners geldt dat bedrijven soms op korte afstand liggen en soms op grotere afstand, maar wel gebruik maken van de N35 en nabijgelegen infrastructuur. Deze bedrijven worden ook actief uitgenodigd voor de inloopbijeenkomsten. Als sprake is van een mogelijk direct effect op een bedrijf dan wordt dit altijd van tevoren aan inloopbijeenkomsten gemeld.

Openbaarvervoersbedrijven die gebruik maken van de N35 voor busvervoer worden apart benaderd vanwege hun routes en de aanwezige bushaltes langs de weg. Zie paragraaf 4.2.3 van dit participatieplan.

## Belangenorganisaties



Om ervoor te zorgen dat het belang van omwonenden zo goed mogelijk wordt ingebracht is een bepaalde organisatiegraad wenselijk. Bij deze verkenning wordt dat o.a. ingevuld door deelname in de meedenk- en klankbordgroep (MKG) van vertegenwoordigers van geselecteerde belangenorganisaties en van georganiseerde bewonersgroepen. De resultaten en bevindingen uit de werkateliers worden op hoofdlijnen teruggekoppeld aan de MKG. De rol van de MKG is om het project te adviseren over de waarden en belangen in het gebied, over specifieke wensen/randvoorwaarden en om mee te denken in de uitwerking en beoordeling van alternatieven. De MKG is zodoende een maatschappelijke vinger aan de pols van de verkenning en wordt in ieder geval geconsulteerd in de voorbereiding van belangrijke bestuurlijke besluiten.

Bij de voorbereiding van de startbeslissing zijn reeds een aantal organisaties benaderd voor deelname aan de MKG. 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 m.b.t. de thema's landbouw, natuur en landschap, fietsers en voetgangers, transport:** 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.

Voor de **rondweg Mariënheem** zal afzonderlijk aandacht zijn in overleg met de omgeving ter plekke, omdat dit plan ingrijpend is voor de omgeving. Het gaat bijvoorbeeld om het uitwerken van mogelijke tracés in het zoekgebied, de aansluiting van de rondweg op de andere gedeeltes van de N35 en de locatie van de nieuwe spoorwegkruising. De participatie zal in overleg met de gemeente Raalte worden ingevuld. Zie ook paragraaf 4.2.7 waarin wordt ingegaan op 'buurttafels' met bewoners, bedrijven en lokale partijen die worden georganiseerd voor inbreng op deeltrajectniveau.

## Nutsbedrijven



Nutsbedrijven nemen een aparte positie in. Zij bezitten de kennis over de aanwezige (veelal ondergrondse) infrastructuur en kunnen ook mogelijkheden aangegeven voor verlegging of inpassing van deze infrastructuur. Deze partijen worden individueel benaderd waar relevant.

## Gebruikers



Gebruikers van de N35 en omliggende wegen kunnen zich aanmelden via de website om mee te denken over de oplossingen voor de N35. Specifiek worden deze gebruikers ingezet om de ervaringen omtrent verkeersveiligheid en beleving scherp te krijgen. Tot deze gebruikers horen naast automobilisten ook vrachtverkeer, landbouwverkeer, fietsers en voetgangers.



### Over direct belanghebbende particulieren, partijen of bedrijven

Vanuit het project zullen er – aanvullend op plenaire participatiegelegenheden – ook gesprekken met individuele stakeholders gevoerd worden, naar behoefte van de stakeholders. Het betreft gesprekken met particulieren, bedrijven en organisaties die direct betrokken zijn of geraakt worden door de plannen. De omgevingsmanager is voor hen het eerste aanspreekpunt. Mocht digitale informatievoorziening of communicatie een probleem zijn voor een belanghebbende, dan zal het project zoeken naar een passende oplossing.

### Informereren

Een van de doelen van de participatie is het zorgen voor een zo'n volledig en transparant mogelijke informatievoorziening. Natuurlijk zijn er momenten dat nog niet alles openbaar kan worden, omdat plannen in ontwikkeling zijn of dat bestuurders hier eerst een mening over willen vormen. Het streven is om in deze verkenning regelmatig een update te geven over de stand van zaken. Dit doen we via de website

<https://mirttrajecten.nl/organisatie/mirt-n35-wijthmen-nijverdal>

Deze informatievoorziening geldt voor alle betrokken partijen, maar ook voor geïnteresseerden of doelgroepen die niet actief willen of kunnen deelnemen aan de Verkenning.

Via een aparte communicatiewerkgroep worden met alle betrokken partijen afspraken gemaakt over de exacte vorm, inhoud en frequentie van communiceren.

Gedurende het project kunnen er nieuwe/andere belangen van partijen (en mogelijk risico's voor het project) ontstaan of zichtbaar worden. Het projectteam zal daar in het proces rekening mee houden en zorgt ervoor dat altijd een antwoord op suggesties en/of vragen gegeven wordt. Het betekent uiteraard niet dat alle ideeën ook gerealiseerd kunnen worden of meegenomen worden.

### Raden en Staten

Het informeren van Provinciale Staten verloopt via de Gedeputeerde. Het informeren van gemeenteraden verloopt via de betrokken wethouders. Partijen bespreken de gezamenlijke communicatie hierover in de BAG. De projectorganisatie zal hierin faciliteren bijvoorbeeld door het aanleveren van informatie.

## 4 Uitwerking van de participatie

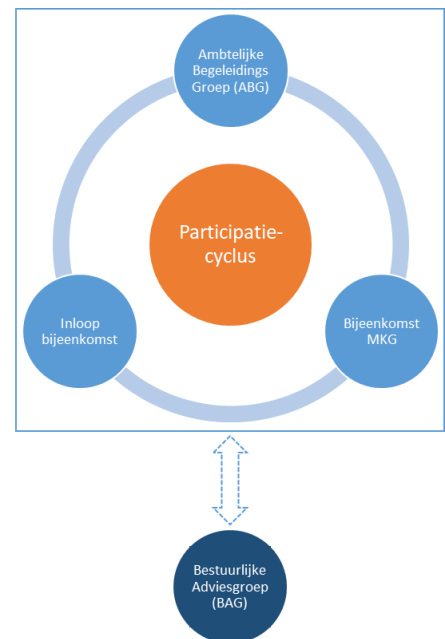
### 4.1 Momenten van participatie

Om te zorgen dat de diverse doelgroepen actief deel kunnen nemen aan de verkenning op een manier die aansluit bij hun behoeften, worden diverse middelen ingezet. Gedurende de verkenning wordt bekeken of het participatieproces nog steeds aansluit bij behoeften en wensen vanuit de omgeving. Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat er extra bijeenkomsten worden georganiseerd, dat meer gesprekken met specifieke (of ontbrekende) doelgroepen of één-op-één gesprekken met de omgevingsmanager wenselijk zijn. Ook de eventuele beperkingen als gevolg van coronamaatregelen nemen we mee in de aanpak.

In de verkenning gaan we uit van een zogenaamde participatiecyclus. Een cyclus omvat in principe een ronde langs de doelgroepen van de verkenning, zie figuur 4-1. De ronde begint normaal gesproken met de voorbereiding in de Ambtelijke Begeleidingsgroep (ABG). Daarnaast worden ook de Meedenk- en KlankbordGroep (MKG) en de omgeving geïnformeerd via bijeenkomsten. Afhankelijk van de fase van de verkenning vindt ook een Bestuurlijke Adviesgroep (BAG) plaats. In principe vindt een BAG plaats als bestuurlijke besluitvorming voorbereid moet worden, bijvoorbeeld aan het einde van de eerste fase om kansrijke alternatieven te bepalen. Maar het kan ook zijn dat de BAG wordt geïnformeerd over de uitkomsten van een opgesteld product.

In de verkenning vinden verschillende participatiemomenten plaats, ook gekoppeld aan mijlpalen en producten in de verkenning. Gedurende de verkenning zijn er twee wettelijk verplichte momenten van participatie voorzien:

- Op het moment van de openbare kennisgeving dat de plan-mer-procedure voor de verkenning officieel van start gaat. De Notitie Reikwijdte en detailniveau (NRD) is de toelichting bij die kennisgeving. Hierop mag iedereen zijn of haar reactie geven. De NRD beschrijft de achtergronden van het op te stellen plan voor de aanpassing van de N35, in dit geval de (Ontwerp) Voorkeursbeslissing. De NRD beschrijft ook waarom voor de (Ontwerp) Voorkeursbeslissing de mer-procedure wordt doorlopen, hoe deze procedure eruit ziet en welke onderzoeken voor het op te stellen milieueffectrapport (planMER) worden uitgevoerd. De NRD beschrijft welke alternatieven worden onderzocht en welke criteria en methoden worden gebruikt om de effecten van de planalternatieven in beeld te brengen. Ook zal het ministerie aan de provincie, gemeenten en diverse bestuurs- en adviesorganen om een reactie vragen. De Commissie voor de m.e.r. wordt in deze fase ook betrokken. De reacties die wij ontvangen op de NRD bundelen we in een Nota van Antwoord. Uiteraard worden deze reacties dan ook – waar relevant – meegenomen in het planMER.
- Bij de publicatie van de Ontwerp Voorkeursbeslissing die met het planMER ter inzage wordt gelegd. De Commissie voor de m.e.r. wordt in deze fase ook betrokken. Het ministerie zal aan de provincie, gemeenten en diverse bestuurs- en adviesorganen om een reactie vragen. Omdat de publicatie van de Ontwerp Voorkeursbeslissing nog ver weg is en we toch iedereen goed willen betrekken en de gelegenheid geven voor reacties, zijn gedurende de verkenning tussentijdse informele participatiemomenten opgenomen.



Figuur 4-1: participatiecyclus

Daarnaast zijn er drie informele inloopbijeenkomsten voorzien tijdens de verkenning:

- Een inloopbijeenkomst tijdens het uitwerken van mogelijke oplossingen en het actualiseren van de probleemanalyse met als doel informatie te geven over het proces van de verkenning en de gelegenheid bieden om vragen te stellen over doel.
- Twee inloopbijeenkomsten tijdens het uitwerken en beoordelen van kansrijke alternatieven over de stand van zaken (voordat het planMER en Ontwerp Voorkeursbeslissing naar buiten gaan).

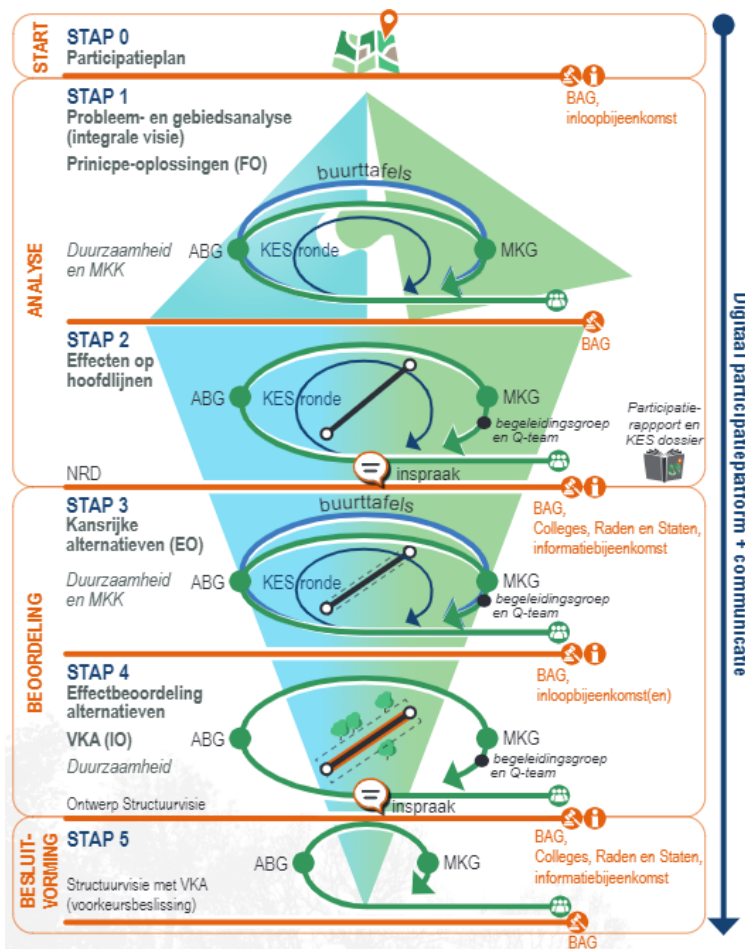
In de werkwijze voor de verkenning zijn de vier fasen opgedeeld in verschillende stappen, zoals weergegeven in figuur 2-2. In het vervolg van dit hoofdstuk lichten wij onze aanpak verder toe. In Bijlage 2 vindt u een volgorde van de omgevingsactiviteiten per stap. In deze bijlage is ook schematisch per stap weergegeven hoe de overlegstructuur is gekoppeld aan de voornaamste producten die worden opgesteld tijdens de verkenning.

## 4.2 Uitgewerkte aanpak participatie

### 4.2.1 Integrale visie

In stap 1 stellen we samen met de ABG op basis van de probleem- en gebiedsanalyse en de Startbeslissing een integrale visie voor de N35 op: wat willen we met de N35 bereiken? Wat is onze boodschap naar de omgeving? In de Startbeslissing ligt de nadruk op doorstroming en verkeersveiligheid en leefbaarheid. We maken zoveel mogelijk gebruik van de informatie die aanwezig is maar kijken in de visie breder, vanuit de omgevingsbril. Niet alleen aandacht voor doorstroming en verkeersveiligheid, maar ook aandacht voor ruimtelijke kwaliteit, leefomgeving en duurzaamheid. Hoe kan je kwaliteiten toevoegen aan het gebied? Waar liggen de (meekoppel)kansen (MKK)? We kijken ook naar de relatie van dit traject Wijthmen-Nijverdal met de aansluitende delen van de N35.

Als input voor de integrale visie voeren we in stap 1 (individuele) gesprekken met ABG- en BAG-leden. We zoomen in op nieuwe inzichten in relatie tot de Startbeslissing en maken kennis met de (nieuwe) bestuurders. De integrale visie, probleemanalyse en mogelijke oplossingen (uitgewerkt als functioneel ontwerp (FO)) worden aan het eind van stap 1 besproken in een werksessie met ABG en met de Meedenk- en KlankbordGroep (MKG). De integrale visie laten we daarna vaststellen door BAG. Het is belangrijk dat alle betrokkenen achter de visie staan en met dezelfde boodschap naar de omgeving gaan. De visie geeft richting aan keuzes gedurende het gehele proces.



Figuur 4-2: proces participatiemomenten verkenning

### 4.2.2 Afstemming raakvlakprojecten

Het afstemmen met raakvlakprojecten is van belang vanwege de integrale samenhang in het gebied. Als vertrekpunt hanteren wij de raakvlakprojecten uit de Startbeslissing o.a. project N35 Verbeteren verkeersveiligheid Wijthmen-Nijverdal, Knooppunt Raalte, Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG), fietsnelweg F35.

In stap 1 zijn gesprekken gevoerd met ABG en met vertegenwoordigers van raakvlakprojecten om de status en impact van deze projecten te achterhalen en vast te leggen in de probleem- en gebiedsanalyse en de rapportage autonome ontwikkeling (AO).

### 4.2.3 Gesprekken met beroepsmatige partners

Het betrekken van beroepsmatige partners vindt op meerdere momenten in het proces plaats. Het gaat om afstemming met eigenaren van kabels en leidingen (Gasunie en TenneT), met busbedrijven (RRReis) en hulpdiensten.

Onze omgevingsmanager (OM) en onze technisch manager (TM) pakken dit op. Deze gesprekken worden in stap 2 gevoerd.

#### 4.2.4 Integrale ontwerpateliers

We doorlopen in stap 1, 2, 3 en 4 met het projectteam, ABG en de MKG een integraal ontwerpproces middels ontwerpend onderzoek. De mogelijke oplossingen worden in stap 1 uitgewerkt in een functioneel ontwerp (FO) dat in stap 2 op hoofdlijnen in factsheets wordt beoordeeld om te bepalen wat de kansrijke alternatieven zijn. De kansrijke alternatieven worden vervolgens in stap 3 uitgewerkt tot een elementair ontwerp (EO) en inpassend ontwerp (IO) dat in stap 4 in het planMER wordt beoordeeld op effecten waarna het voorkeursalternatief wordt bepaald.

We werken in 'loops' van grof naar fijn en leveren per stap compacte, visueel gemaakte beslisinformatie met onderbouwing van de ontwerp- en afwegingskeuzes. We organiseren in de stappen 1, 2, 3 en 4 per 'loop' een ontwerpatelier Techniek/Inpassingsvisie met daarin ook de ABG-leden en een sessie met de MKG, onder leiding van de technisch manager, waarbij de landschapsarchitect en omgevingsmanager aanwezig zijn. In stap 1 vindt in de opstartfase van de integrale visie en het FO een ontwerpatelier en MKG-sessie plaats om te bepalen of er discrepantie zit tussen uitgangspunten, visies RWS en provincie en vastgesteld beleid. In iedere stap wordt in deze sessies het ontwerp (FO, EO of IO), de integrale visie (inpassingsvisie en toekomstbeeld) en bevindingen van effecten besproken en doorgenomen op aandachtspunten en knelpunten die de ABG en MKG zien. Zo borgen we in het proces direct de samenhang tussen techniek, omgeving en ruimtelijke kwaliteit en zorgen we gezamenlijk voor een integrale afweging. In 2023 zijn er ontwerpateliers geweest op 1 februari, 21 februari en 12 december

De landschapsarchitect zoekt ook afstemming met een Q-team (kwaliteitsteam). Dit is een breed samengestelde adviescommissie die vanaf een vroeg stadium kan adviseren over ruimtelijke plannen. In stap 1 en 3 organiseren we daarnaast buurttafels met bewoners, bedrijven en lokale partijen waarin we inzoomen op het ontwerp in een specifiek deeltraject. Het Q-team is in juni 2023 bij elkaar geweest.

#### 4.2.5 Werksessies Meekoppelkansen en Duurzaamheid

We willen niet alleen werken aan de doelen van de verkenning, maar ook ruimte bieden om ambities en ideeën van anderen mee te koppelen. Onder meekoppelkansen verstaan we: 'initiatieven die met heldere afspraken in samenhang met de maatregelen aan de N35 gerealiseerd kunnen worden.' De essentie is dat meekoppelen meerwaarde (ofwel synergie) oplevert.

Uitgangspunten voor meekoppelkansen:

- We nodigen omgevingspartijen actief uit om meekoppelkansen in te brengen of te realiseren in de omgeving. Omgevingspartijen zijn lokale belangengroepen, andere overheden of private initiatiefnemers;
- We faciliteren het meekoppelkansenproces in de verkenningsfase. Initiatiefnemers van meekoppelkansen zijn zelf verantwoordelijk voor de uitwerking, (meer)kosten, risico's en benodigde besluitvorming van de door hen ingebrachte (koppel)kansen;
- We spreken van een meekoppelkans wanneer deze:
  - voordelen biedt voor het gebied en/of voor het project;
  - in de directe omgeving van het project plaatsvindt;
  - in tijd en locatie overeenkomt met de uitvoering van de maatregelen aan de N35 in het project;
  - voor zowel de opdrachtgevers als de initiatiefnemer(s) voordelen biedt en een win-win situatie creëert;
  - betaalbaar is en (mede)financiering van de meerkosten is geregeld in een overeenkomst;
  - niet leidt tot een risico of nadeel voor de te realiseren projectopgave.
- We maken met de initiatiefnemer(s) van de meekoppelkans(en) vooraf heldere afspraken.

Meekoppelkansen worden opgehaald in de gecombineerde werksessies 'Meekoppelkansen en Duurzaamheid'. We organiseren in stap 1 een werksessie met de ABG, aangevuld met specialisten, waarin we de Omgevingswijzer en het Ambitie web invullen als input voor de integrale visie en afwegingskader.

In de Startbeslissing staan al meekoppelkansen genoemd. De status van de kansen en eventuele nieuwe kansen bespreken we in stap 1 met ABG en BAG. Zo hebben we tijdig een visie op duurzaamheid en ruimtelijke inpassing die richting kan geven aan de (technische) keuzes. In stap 3 organiseren we een sessie met ABG en specialisten om duurzaamheid en kansen in relatie tot de kansrijke alternatieven in beeld te brengen. In stap 4 houden we een werksessie met de ABG, MKG en specialisten om na te denken over de maatregelen op het gebied van duurzaamheid (klimaatadaptatie, opwekken energie, circulair), ruimtelijke inpassing en compensatie en mitigatie (ecologie, stikstofdepositie, water) die we mee kunnen/moeten nemen in het VKA.

Op 24 januari 2023 is er een sessie Duurzaamheid en meekoppelkansen geweest.

## 4.2.6 Klanteisen ophalen (KES)

Een belangrijk onderdeel in het participatieproces is het op een gestructureerde wijze ophalen, analyseren, honoreren en terugkoppelen van eisen en wensen van de stakeholders: het klanteisen (KES)-proces als input voor het ontwerpproces.

De eisen vanuit alle overleggen worden gestructureerd vastgelegd. We nemen hierin ook omgevingsissues, belangen en verslagen op. Hiermee wordt vastgelegd waar een eis vandaan komt én er ligt aan het eind van de Verkenning een actueel KES dossier voor de volgende fase (de planning- en studiefase).

We organiseren in stap 1 en 3 KES-rondes om eisen op te halen ten behoeve van de op te stellen ontwerpen en planproducten. We voeren gesprekken met Rijkswaterstaat, provincie, gemeenten Dalfsen, Raalte, Hellendoorn en Zwolle, waterschap Drents Overijsselse Delta en ProRail. Naast de drie KES-rondes halen we ook eisen en wensen op vanuit werksessies, ontwerpateliers, buurttafels en keukentafelgesprekken met o.a. bewoners, bedrijven en grondeigenaren. We leggen alle verslagen vast in onze SE-omgeving, evenals eisen en wensen. We voeren een impactanalyse van de eisen en nemen de eisen pas na honorering door het projectteam mee in het ontwerp en/of de op te leveren planproducten. We zijn hierbij alert op de fase waarin we zitten.

De eerste KES ronde is in 2023 afgerond. Deze KES ronde was ten behoeve van de analytische fase. Er zijn gesprekken gevoerd met diverse stakeholders, De door het projectteam gehonoreerde eisen zijn opgenomen in het KES-dossier en verwerkt in de producten van de analytische fase (waaronder NRD met NKA).

## 4.2.7 Buurttafels en/of keukentafelgesprekken per deeltraject

We hanteren een specifieke participatieaanpak voor de deeltrajecten met buurttafels en individuele gesprekken of gesprekken in kleinere groepen, zodat iedereen kans heeft om hun inbreng te leveren en om doelgericht input op te halen over kansen, zorgen, wensen en ideeën die er zijn. Voor de deeltrajecten sluiten we aan op het onderzoek verkeersveiligheid, waarin per deeltraject risico's zijn weergegeven. Daarnaast is ook de ruimtelijke situatie per deeltraject anders. Bij de buurttafels schuift onze omgevingsmanager, onze landschapsarchitect en onze technisch manager aan, waarbij de omgevingsmanager in de lead is. De keukentafelgesprekken worden gevoerd door onze omgevingsmanager. We leggen alle eisen en wensen uit de buurttafels en de gesprekken vast in het systeem en doorlopen het KES-proces zoals toegelicht in de vorige paragraaf.

### Deeltraject 1: Wijthmen – Heino

Op dit deeltraject worden varianten uitgewerkt voor de kruisingen van de Koelmanstraat en de Hagenweg en wordt onderzoek gedaan naar een nieuwe parallelweg langs de N35. In het geval van een ongelijkvloerse kruising moet de omgeving een nieuwe route zoeken richting de N35. Dit geldt voor de bewoners van Laag-Zuthem en Hoonhorst maar ook voor bedrijven zoals Fakkert Veevoerders. Er is afstemming nodig om de mogelijke varianten, het ruimtebeslag en de inpassing te bespreken. We organiseren in stap 1 en 3 buurttafels met bewoners, bedrijven, Plaatselijk belang Laag-Zuthem en Hoonhorst en de gemeenten Dalfsen en Raalte om mee te kunnen denken. In stap 1 kunnen zij meedenken met oplossingsrichtingen en in stap 3 bij de uitwerking van de kansrijke alternatieven. We voeren gesprekken met direct omwonenden en grondeigenaren in stap 1 en 3. Ook gaan we met onze landschapsarchitect in gesprek met Landgoed de Gunne.

### Deeltraject 2: rondweg Heino

Op dit traject is sprake van een opwaardering van de weg, een verhoging van de snelheid en ombouw van de kruispunten Dalfserweg en Raalterdwarsweg tot ongelijkvloerse aansluitingen. Er is afstemming nodig om het ruimtebeslag en de inpassing te bespreken. We voeren 1 op1 gesprekken met omwonenden en grondeigenaren in stap 1 en 3.

### Deeltraject 3: Heino – Raalte

Op dit traject is sprake van een opwaardering van de weg, een verhoging van de snelheid en realisatie van een nieuwe parallelweg. Er is afstemming nodig over mogelijke varianten, ruimtebeslag en inpassing. We voeren samen met de landschapsarchitect in stap 1 en 3 gesprekken met omwonenden en grondeigenaren zoals restaurant het Buitenhuys. Ook gaan zij samen in gesprek met Stal 't Reelaer en Landgoed 't Reelaer.

Het landgoed wordt geraakt door de N35 en krijgt mogelijk een nieuwe ontsluiting. Daarnaast steken groepen ruiters regelmatig de N35 over. We gaan ook in gesprek met bedrijven die moeten omrijden.

#### **Deeltraject 4: Knooppunt Raalte**

Dit traject is niet onderscheidend. In alle alternatieven gaan we uit van autonome situatie. Dit wordt opgepakt in een aparte studie. We sluiten aan op de actuele inzichten uit de plannen rondom het project knooppunt Raalte.

#### **Deeltraject 5: Raalte: N348-Almlosestraat**

Op dit traject is sprake van een optimalisatie van het kruispunt N348 Ommerweg. Afstemming vindt in stap 1 en 3 plaats over ruimtebeslag en inpassing van het kruispunt. We voeren samen met de landschapsarchitect gesprekken met direct omwonenden en grondeigenaren en eventueel met bedrijven die moeten omrijden.

#### **Deeltraject 6: Rondweg Mariënheem 'zoekgebied'**

Op dit traject is sprake van een nieuwe rondweg ten noorden of ten zuiden van het spoor. Dit is een forse ingreep voor de omgeving. Dit vraagt om goede afstemming over mogelijke tracés ten noorden of ten zuiden van de spoorlijn, over aansluiting(en) van de rondweg op de N35 en over de locatie van een nieuwe ongelijkvloerse spoorwegkruising. Aandachtspunt is de kruising met de Schoonhetenseweg en De Jongstraat (noordelijk en zuidelijk tracé) en Keizerveldweg (noordelijke tracé), de oversteken voor de fietsers en voetgangers en de aanwezigheid van bomen. Daarnaast is de impact op de drie Natura2000 gebieden Boetelerveld, Sallandse Heuvelrug en Wierdense Veld een aandachtspunt. We voeren het omgevingsproces in dit traject in nauwe samenwerking uit met de gemeente Raalte. We organiseren in stap 1 en 3 buurttafels met bewoners, bedrijven, Plaatselijk belang Mariënheem, Verkeerscommissie Mariënheem en de gemeente Raalte om mee te kunnen denken in oplossingsrichtingen en in stap 3 bij de uitwerking van alternatieven. We voeren gesprekken met de bewoners, grondeigenaren en gebruikers binnen het zoekgebied zoals de Beeldentuin en manege Bartels. We organiseren aan het eind van stap 3 een aparte inloopbijeenkomst over de Rondweg Mariënheem.

#### **Deeltraject 7: Mariënheem – Nijverdalen**

Op dit traject is sprake van een optimalisatie van het kruispunt bij de Tunnelweg in Haarle. Afstemming is nodig over ruimtebeslag en inpassing. We voeren gesprekken met Plaatselijk belang Haarle, omwonenden en grondeigenaren.

#### **Gebruikers: voetgangers, fietsers, landbouwverkeer**

We brengen in stap 1 de belangrijkste herkomsten en bestemmingen in beeld waarbij we inzoomen op de routes voor voetgangers en fietsers in relatie tot de N35. Wat zijn de belangrijkste oversteekpunten? Hierbij kijken we ook naar de ligging van bushaltes op de N35. Daarnaast brengen we de routes van het landbouw- en vrachtverkeer in beeld, specifiek het gebruik van de parallelwegen. Om meer gevoel te krijgen bij de routekeuze en het gebruik van routes gaan we op een aantal dagen in het gebied kijken en nemen we een interview af bij fietsers en voetgangers. Dit doen we bij de kruispunten (fietsers en voetgangers) en op parallelwegen (landbouw-/vrachtverkeer) op de trajecten 1, 3 en 6. We betrekken hierbij o.a. gemeenten, fietsersbond, Cumela en verkeerscommissie Mariënheem om informatie op te halen over het gebruik van fietsroutes en parallelwegen.

#### **Informereren Colleges, Raden en Staten**

We stellen voor om aan het eind van de analytische fase en aan het eind van de beoordelingsfase de Colleges en/of Raden van de gemeente Dalfsen, Raalte en Hellendoorn en de Provinciale Staten te informeren over het proces. Dit zijn de momenten voorafgaand aan de terinzagelegging van de NRD en de Ontwerp Voorkeursbeslissing.

#### **Informatie- en inloopbijeenkomsten**

We organiseren op vijf momenten in het proces een informatie- of inloopbijeenkomst. In deze bijeenkomsten delen we informatie over het hele tracé, maar richten we ook aparte tafels in voor de deeltrajecten en is er ruimte voor 1 op 1 gesprekken:

- Inloopbijeenkomst 1 (stap 1): kort na de start informeren we belangstellenden over het proces van de Verkenning in relatie tot de Startbeslissing (laten we alternatieven zien) en lichten we het omgevingsproces toe in relatie tot onze aanpak.
- Informatiebijeenkomst 2 (stap 2): tijdens inspraak van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) inclusief de Notitie Kansrijke Alternatieven (NKA) informeren we belangstellenden; zij kunnen dan ook een zienswijze indienen.

- Inloophbijeenkomsten 3 en 4 (stap 4): in deze stap nemen we belangstellenden mee in de uitwerking van het integraal ontwerp. We organiseren een inloophbijeenkomst voor het hele tracé en een inloophbijeenkomst voor de rondweg Mariënheem.
- Informatiebijeenkomst 5 (stap 5): tijdens inspraak van de Ontwerp Voorkeursbeslissing inclusief planMER, Inpassingsvisie, MKBA en het VKA informeren we belangstellenden; zij kunnen dan ook een zienswijze indienen.

De in de start- en analytische fase gehouden bijeenkomsten zijn:

- Informatieavond: 8 februari 2023
- Buurttafels:
  - traject Wijthmen – Heino, 14 februari 2023;
  - traject Heino - Raalte, 15 februari 2023;
  - traject Raalte - Mariënheem, 15 maart 2023;
  - terugkoppeling resultaten buurttafels, 6 juni 2023.

De informatiebijeenkomsten over de Notitie Reikwijdte en detailniveau (NRD) vinden plaats op 12 en 21 maart 2024.

Buurttafels als input voor het Inpassend Ontwerp (IO) zullen naar verwachting in mei 2024 plaatsvinden.

## 5 Communicatie

Communicatie over de Verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal vindt op drie momenten plaats (naast de reguliere overleggen, bilaterale overleggen, sessies, etc.):

- Bij 'officiële' besluiten door de Bestuurlijke Adviesgroep (BAG) of de minister.
- Periodiek via de projectwebsite in de vorm van digitale nieuwsbrieven.
- Na afloop van inloopbijeenkomsten met daarin antwoorden op veel gestelde vragen.

Tot slot geldt natuurlijk dat communicatie ook plaatsvindt wanneer dit wenselijk of nodig is, vanuit het reguliere omgevingsmanagement. De voorbereiding van deze communicatiemomenten wordt gecoördineerd door de omgevingsmanager van de verkenning. Hierover vindt afstemming plaats met de organisaties die deelnemen in de projectorganisatie. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de informatiebijeenkomsten, die naast de projectwebsite ook via berichten in de plaatselijke krant aangekondigd worden.

### 5.1 Belangrijke communicatiemomenten

Vooralsnog zijn er in de verkenning, na de Startbeslissing, nog drie of vier belangrijke tussenstappen of besluiten te verwachten waarover communicatie plaatsvindt:

1. Bij het afronden van de eerste fase, waarbij ook de NRD openbaar wordt gemaakt en kunnen zienswijzen worden ingediend.
2. Bij de vaststelling van de Ontwerp Voorkeursbeslissing, waarbij ook de planMER openbaar wordt gemaakt en kunnen zienswijzen worden ingediend.
3. Bij de Voorkeursbeslissing.
4. Bij ondertekening van de bestuursovereenkomst (vaak samen met punt 3).

Deze communicatiemomenten vinden plaats via de officiële kanalen, persberichten, maar ook via de projectwebsite.

### 5.2 Communicatie via de projectwebsite en overige zaken

De projectwebsite, <https://www.mirttrajecten.nl/organisatie/mirt-n35-wijthmen-nijverdal>, is de plaats waar alle informatie en communicatie samenkomen. De openbare informatie, inclusief de nieuwsbrieven en veel gestelde vragen zijn daar te vinden. Deze informatie kan ook gedeeld worden via websites van betrokken overheden of organisaties.

#### Nieuwsbrief

De voortgang van de Verkenning wordt via een periodieke online nieuwsbrief gecommuniceerd. In deze nieuwsbrief staat informatie over de stand van zaken, de planning, komende activiteiten, of over de producten waar dan aan gewerkt wordt.

Uw vragen, suggesties en opmerkingen kunt u stellen aan ons via email: [mirtn35wijthmennijverdal@minienw.nl](mailto:mirtn35wijthmennijverdal@minienw.nl)

#### Veel gestelde vragen

Op de website komt ook een rubriek met (veel)gestelde vragen en antwoorden. Deze vragen worden opgehaald bij de diverse inloop- of informatiebijeenkomsten, maar het kunnen ook vragen zijn die per mail gesteld worden (uiteraard rekening houdend met persoonlijke en gevoelige informatie). Vragen kunnen ook binnenkomen via de landelijke informatielijn van RWS, via 0800-8002. De reacties die binnenkomen bij de diverse participatiemomenten worden op de website (soms samengevat) beantwoord. Bij de NRD komt een formele nota van antwoord voor de reacties op de NRD, bij de Ontwerp Voorkeursbeslissing ook voor de reacties daarop.

#### Interactief meedenken

Via de website wordt het voor iedereen ook mogelijk om interactief mee te denken met onderdelen van de verkenning. Zo zal het bijvoorbeeld mogelijk worden om op een kaart aan te geven waar verkeersonveilige situaties of andere aandachtspunten zijn. In het verdere verloop van de verkenning kunnen hier nieuwe onderdelen aan toegevoegd worden.



### **Samenhang met andere projecten aan de N35 Wijthmen-Nijverdal**

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.

### **Social media**

Social media als Twitter, Facebook, Instagram kunnen met mate aanvullend worden ingezet.

### **Woordvoering**

De woordvoering gaat in beginsel via één persoon. In deze verkenning ligt de woordvoering bij de trekker van de verkenning, dus bij het ministerie van I&W/DG Mobiliteit (in afstemming met de partners).

## Bijlage 1: BO MIRT afspraken

### **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 toekomstvaste 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.

## Bijlage 2: Overzicht Omgevingsactiviteiten per stap

Stap	Product	Activiteit
<b>Stap 1</b>	<b>Probleemanalyse, integrale visie en functioneel ontwerp (FO)</b>	<b>Planning : uitgevoerd Q1 en Q2 2023</b>
	KES ronde 1 t.b.v. het functioneel ontwerp (FO) dat wordt opgesteld van de 3 alternatieven uit de Startbeslissing en meedenken over de oplossingsrichtingen en mogelijk varianten (op kruispuntniveau of voor Mariënheem)	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Gesprekken met beroepsmatige partners en keukentafelgesprekken.</li> <li>b. Buurttafel in deeltraject 1 en 6.</li> </ul>
	Duurzaamheid en Meekoppelkansen (MKK) (Omgevingswijzer en Ambitiweb)	Werksessie ABG en inhoudelijk specialisten overheden.
	In beeld brengen situatie en wensen ten aanzien van langzaam verkeer	Interviews weggebruikers en gesprekken belanghebbenden trajecten 1, 3 en 6.
	Toelichting proces Verkenning en omgevingsproces	Inloophijeenkomst 1 met als doel informatie te geven over het proces van de verkenning en de gelegenheid bieden om vragen te stellen over doel.
	Bespreken Integrale visie	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Werksessie MKG</li> <li>b. Werksessie ABG</li> </ul>
	Vaststellen Integrale Visie	BAG (besluit)
<b>Stap 2</b>	<b>Effecten op hoofdlijnen t.b.v kansrijke alternatieven en NRD met NKA</b>	<b>Planning: Q3 2023 t/m Q1 2024</b>
	FO beoordeeld op hoofdlijnen in factsheets en Notitie Kansrijke Alternatieven (NKA)	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Werksessie MKG</li> <li>b. Werksessie ABG</li> </ul>
	Vaststellen Notitie Reikwijdte en detailniveau (NRD) met NKA als bijlage	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. ABG</li> <li>b. BAG (besluit)</li> <li>c. Besluit Minister</li> </ul>
	Informeren belangstellenden tijdens inspraak van de NRD (met NKA)	Informeren Colleges, Staten en Raden over de NRD Informatiebijeenkomst 2 (tijdens stap 3) om informatie te geven over de alternatieven die in het planMER onderzocht gaan worden, het beoordelingskader en de methodiek.
<b>Stap 3</b>	<b>Uitwerking kansrijke alternatieven, duurzaamheid en meekoppelkansen (MKK)</b>	<b>Planning: Q1 t/m Q2 2024</b>
	KES ronde 2 en 3 (KES dossier) voor het elementair en inpassend ontwerp (EO & IO)	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Gesprekken met partners en keukentafelgesprekken</li> <li>b. Gesprekken met beroepsmatige partners</li> <li>b. Buurttafels per deeltraject</li> </ul>
	Elementair Ontwerp & Integrale visie	Integraal ontwerpatelier: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. ABG en projectteam</li> <li>b. MKG</li> </ul>
Duurzaamheid en MKK in relatie tot kansrijke alternatieven	Werksessie ABG en specialisten	

Stap	Product	Activiteit
<b>Stap 4</b>	<b>Effectbeoordeling alternatieven</b>	<b>Planning: Q2 - Q3 2024</b>
	Inpassend Ontwerp	Integraal ontwerpatelier: a. ABG en projectteam b. MKG
	Duurzaamheid en MKK over in VKA mee te nemen maatregelen	Werksessie ABG en inhoudelijk specialisten overheden
	Vaststellen Ontwerp Voorkeursbeslissing	a. BAG (besluit) b. Besluit Minister
		Informeren Colleges, Staten en Raden over de Ontwerp Voorkeursbeslissing
	Vaststellen VKA (na inspraak)	BAG (besluit)
	Informeren over uitwerking kansrijke alternatieven	Inloopbijeenkomst 3 (hele traject) Inloopbijeenkomst 4 (rondweg Mariënheem)
<b>Stap 5</b>	<b>Besluitvorming</b>	<b>Planning: Q2 2025</b>
		Informeren Colleges, Staten en Raden over de Voorkeursbeslissing
	Informeren belangstellenden tijdens inspraak van de Ontwerp Voorkeursbeslissing inclusief planMER, Inpassingsvisie, MKBA	a. Informatiebijeenkomst 5 om informatie te geven over het voorgestelde voorkeursalternatief dat in de Ontwerp Voorkeursbeslissing is opgenomen en de in het planMER beoordeelde kansrijke alternatieven.
	Vaststellen Voorkeursbeslissing	a. BAG (besluit) b. Besluit Minister

## Bijlage 3: Stakeholderoverzicht

<b>Beslissen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ministerie van I&amp;W</li> <li>• RWS (Grote Projecten en Onderhoud (GPO), Kostenpool, programmabureau Verkenning en Planuitwerking (PVP), Beheerder (districten), Regio Oost-Nederland).</li> <li>• Provincie Overijssel</li> </ul>
<b>Meewerken</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeente Raalte</li> <li>• Gemeente Hellendoorn,</li> <li>• Gemeente Dalfsen</li> <li>• Gemeente Zwolle</li> <li>• Waterschap Drents Overijsselse Delta</li> <li>• Veiligheidsregio IJsselland</li> <li>• Veiligheidsregio Twente</li> <li>• ProRail</li> </ul>
<b>Meedenken</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Belangenbehartigers bewoners             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Plaatselijk belangen                 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mariënheem</li> <li>• Hoonhorst</li> <li>• Haarle</li> <li>• Laag Zuthem</li> <li>• Heino</li> <li>• Comité Knoopbelang Noordwest Raalte</li> <li>• Dorpsraad Hellendoorn</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• Belangenbehartigers ondernemingen</li> <li>• VNO-NCW</li> <li>• LTO Noord (afdelingen Salland en Vechtdal)</li> <li>• Cumela</li> <li>• Nutsbedrijven/Netbeheerders (o.a. Gasunie, TenneT, KPN Bedrijventerreinen)</li> <li>• Transport en Logistiek Nederland (TLN), regio Oost</li> <li>• EVO Fenedex (regioraad Oost)</li> <li>• Natuur en Milieu Overijssel</li> <li>• Landschap Overijssel</li> <li>• Staatsbosbeheer</li> <li>• Natuurmonumenten</li> <li>• Nationaal Park Sallandse Heuvelrug</li> <li>• Landgoederen             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Landgoed De Gunne, Heino</li> <li>– Landgoed 't Reelaer, Raalte</li> <li>– Landgoed Schoonheeten</li> <li>– Landgoed Old Heino (vakantiepark)</li> </ul> </li> <li>• ANWB, regionale afdeling</li> <li>• Bomenstichting Raalte</li> <li>• Openbaar Vervoersdiensten</li> <li>• Nood- en hulpdiensten</li> <li>• Fietsersbond Overijssel</li> <li>• IVN (afdelingen Raalte, Zwolle en Hellendoorn/Nijverdal)</li> <li>• ROVOC Overijssel</li> <li>• Wandelnet Overijssel</li> <li>• Veilig Verkeer Nederland</li> </ul>

<b>Informereren</b>
---------------------

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Geïnteresseerden binnen studiegebied</li><li>• Burgers/organisaties die direct geraakt worden door de besluiten die worden genomen</li></ul> |
|--|

## Colofon

GEACTUALISEERD PARTICIPATIEPLAN  
PARTICIPATIE EN COMMUNICATIE

**KLANT**

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

**AUTEUR**

J.M.

**PROJECTNUMMER**

30149040

**ONZE REFERENTIE**

4KEDP5UMT7YT-1255016292-453:3.0

**DATUM**

26 februari 2024

**STATUS**

Definitief

## Over Arcadis

Arcadis is de leidende wereldwijd opererende ontwerp- en consultancyorganisatie op het gebied van de natuurlijke en gebouwde omgeving. Wij helpen onze klanten en de maatschappij met doeltreffende, duurzame en digitale oplossingen. Wij zijn met 36.000 mensen actief die in ruim zeventig landen meer dan €4,2 miljard aan omzet genereren. Wij helpen UN-Habitat met onze mensen, die kennis en expertise leveren om de moeilijke leefomstandigheden te verbeteren in gebieden die lijden onder de gevolgen van klimaatverandering.

[www.arcadis.com](http://www.arcadis.com)

### **Arcadis Nederland B.V.**

Postbus 220  
3800 AE Amersfoort  
Nederland

T +31 (0)88 4261 261



Dit is een uitgave van het

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag

Informatie: [www.mirttrajecten.nl/organisatie/mirt-n35-wijthmen-nijverdal](http://www.mirttrajecten.nl/organisatie/mirt-n35-wijthmen-nijverdal)

Uitgevoerd door Arcadis, Tappan en Vonc

februari 2024