



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

MIRT-verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal

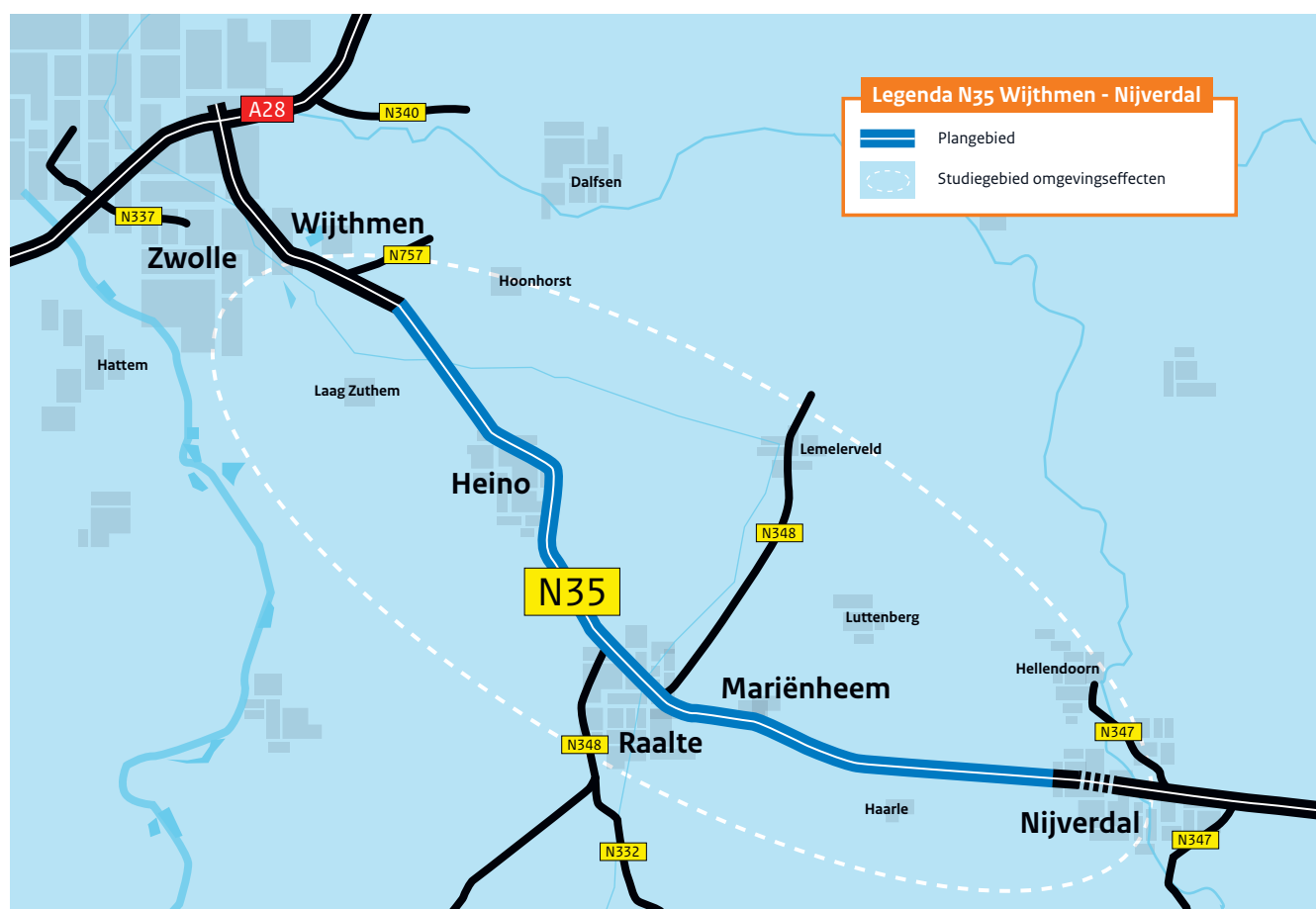


De rijksweg N35 is een rechtstreekse verbindingsweg tussen Zwolle en de regio Twente en Duitsland. Het wordt steeds drukker op de weg, met onveilige verkeerssituaties tot gevolg. Daarom werken het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), de provincie Overijssel, de gemeenten Raalte, Hellendoorn en Dalfsen, ProRail en het waterschap Drents Overijsselse Delta samen om te onderzoeken welke maatregelen de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal kunnen verbeteren.

De N35 als projectgebied

De inrichting van de weg

De N35 is een belangrijke verbinding tussen regio's Zwolle en Twente, maar de weg heeft een inrichting die daar niet bij past. De N35 is een gebiedsontsluitingsweg: een weg met gelijkvloerse kruisingen die is bedoeld om dorpskernen, woonwijken, bedrijventerreinen en winkelcentra etc. bereikbaar te maken. De weg doorkruist en verbindt de dorpen Wijthmen, Heino, Raalte, Mariënheem, Haarle en Nijverdal. Tussen Zwolle en Wijthmen heeft de weg twee dubbele rijbanen. Hier mag je 100 km/u. Ter hoogte van de Koelmansstraat gaat hij over in een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/u. Langzaam verkeer moet op de parallelwegen rijden. Je komt langs meerdere kruisingen met stoplichten of voorrangskruispunten. En de weg loopt dwars door de dorpskern van Mariënheem. Hier mag je maximaal 50 km/u rijden. Daarna gaat de N35 verder richting Nijverdal, door de Salland-Twentetunnel naar Wierden, Almelo en Enschede.



Afbeelding 1: Een overzicht van de N35 als projectgebied.

De omgeving van de weg

De N35 wordt omringd door een gevarieerd landschap met vlak en open gebied, verschillende landgoederen en de bossen en heuvels van de Sallandse Heuvelrug. Ook de Natura 2000-gebieden Boetelerveld en Wierdense Veld liggen in de buurt. Parallel aan de N35 loopt het spoor tussen Zwolle en Enschede, met stations in Heino, Raalte en Nijverdal. Bij Mariënheem rijd je over een gelijkvloerse spoorwegovergang.

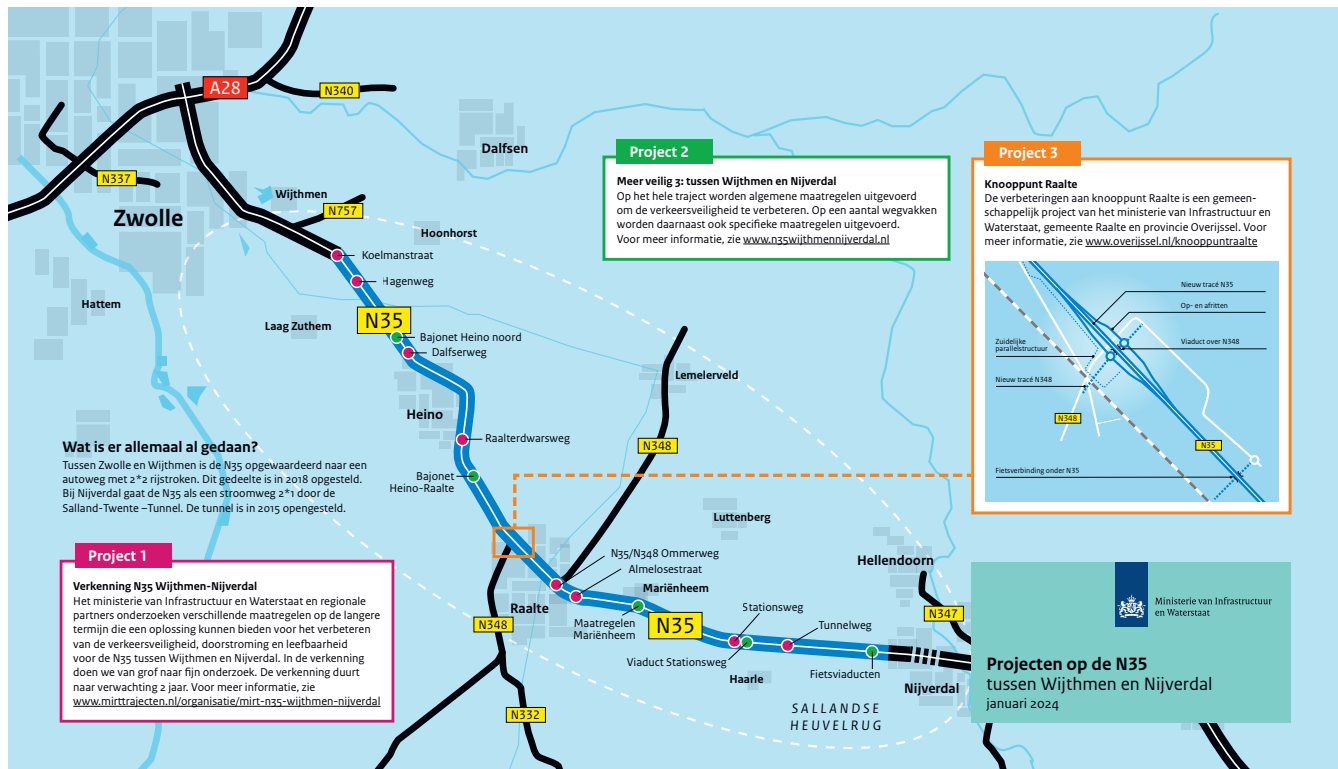
Knelpunten

Welke knelpunten zien we zoal ontstaan op de N35?

- Er is veel verkeer, waardoor er regelmatig ongelukken gebeuren. Dit leidt tot files voor de kruispunten met sluijperkeer tot gevolg.
- De weg doorkruist de dorpskern van Mariënheem en de gelijkvloerse spoorwegovergang hier heeft een S-vorm met relatief slecht zicht.
- Door de drukte op de weg en de snelheid van het verkeer, is het lastig en gevaarlijk om de weg over te steken en de N35 op te rijden.
- Er zijn lange stukken waarop je niet kunt inhalen.
- De in- en uitritten van woningen, bedrijven en landbouwpercelen die direct op de weg uitkomen, veroorzaken gevaarlijke situaties. Dit is ook het geval bij sommige wegaansluitingen.
- Er staan veel bomen vlak langs de weg, wat het risico op ongelukken groter maakt.

Lopende projecten voor korte termijn oplossingen

Op ditzelfde traject van de N35 spelen meerdere projecten. Rijkswaterstaat, provincie Overijssel en de gemeentes Raalte, Hellendoorn en Dalfsen werken hier in verschillende kleinere projecten samen om de verkeersveiligheid op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal te verbeteren met korte termijn maatregelen. Lees meer over deze kleine projecten op n35wijthmennijverdal.nl.



Afbeelding 2: Een kaart met de kleine projecten die de verkeersveiligheid proberen te verbeteren op de N35.

De N35 als MIRT-traject

Het onderzoek naar lange termijn oplossingen voor de N35 noemen we een MIRT-verkenning. Deze verkenning is onderdeel van het MIRT: Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Dit is een investeringsprogramma van het Rijk voor projecten en programma's in het ruimtelijk domein, zoals wegen en bruggen. Het Rijk is bij deze projecten en programma's direct financieel betrokken.

Hoe werkt een MIRT-verkenning?

Een MIRT-verkenning heeft als doel om samen met de omgeving te komen tot slimme, duurzame en klimaatbestendige oplossingen voor de knelpunten op een bepaald traject. Dit wordt gedaan door de opgave breed te onderzoeken en een goede afweging van het geheel te maken. Zo werken we samen stap voor stap toe naar een bestuurlijke voorkeur van het Voorkeursalternatief: het beste alternatief als we alles tegen elkaar afwegen. De verkenning is gestart met het ondertekenen van de Startbeslissing door de minister van IenW op 3 maart 2022. Deze ondertekening staat symbool voor de samenwerking tussen de verschillende partijen die aan de slag gaan met de verkenning.

Uit welke fases bestaat een MIRT-verkenning?

Een MIRT-verkenning bestaat uit vier fases: start-, analyse-, beoordeling- en besluitvormingsfase.

0. Tijdens de startfase werken we de startbeslissing uit tot een plan van aanpak. Hierin staat welke stappen we zetten tijdens de MIRT-verkenning.
1. In de analysefase werken we de mogelijke oplossingen uit. Dit noemen we ook wel alternatieven. We doen van grof naar fijn onderzoek en betrekken de omgeving hierbij om mee te denken. Elk alternatief laten we beoordelen door een expert. Uiteindelijk werken we in deze fase toe naar een aantal kansrijke alternatieven voor de lange termijn. Deze leggen we vast in de 'Nota Kansrijke Alternatieven'.
2. In de beoordelingsfase van de MIRT-verkenning worden de effecten van de kansrijke alternatieven in beeld gebracht en uitgewerkt in een verkeersrapport, een plan-milieueffectrapportage (PlanMER) en een kosten-batenanalyse. Zo leveren we objectieve beslisinformatie op basis waarvan de bestuurlijke partners in de volgende fase hun voorkeur voor het beste alternatief kunnen vastleggen.
3. In de besluitvormingsfase brengen we alle informatie uit de MIRT-verkenning samen, ter voorbereiding op de vaststelling van een Voorkeursalternatief. In deze fase stellen we het ontwerp Voorkeurbeslissing op, inclusief plan-MER. Hierin zetten we de resultaten van de MIRT-verkenning en beschrijven we wat de gevolgen zijn van beslissingen die we kunnen nemen voor de omgeving op het gebied van bijvoorbeeld wonen, werken, reizen en recreëren.



Afbeelding 3: Een schematische weergave van de MIRT-verkenning van de N35.

Zodra we al deze stappen hebben gezet, hebben we toegewerkt naar een bestuurlijk Voorkeursalternatief. Daarmee is deze verkenning afgerond.

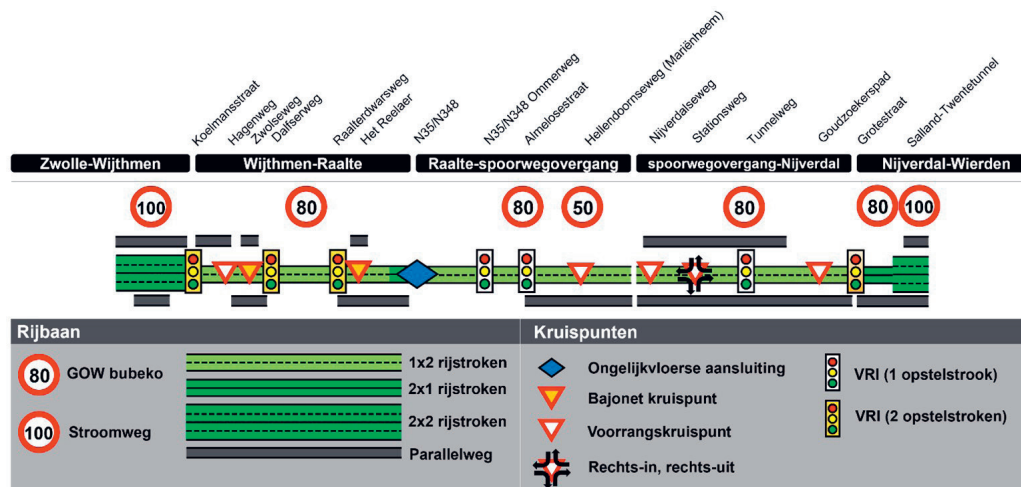
De verkenning

In de MIRT-verkenning richten we ons op infrastructurele oplossingen voor het traject N35 Wijthmen – Nijverdal. We betrekken de omgeving zoveel mogelijk tijdens de verkenning, zodat we een divers palet aan ideeën ophalen. Dat kan leiden tot nieuwe varianten of zelfs tot nieuwe alternatieven binnen de kaders van de verkenning. We vergeten hierbij ook het langzaam verkeer niet: landbouw- en niet- gemotoriseerd verkeer, zoals fietsers of voetgangers.

We gaan in deze MIRT-verkenning de volgende alternatieven onderzoeken:

Het nul-alternatief: wat als de weg hetzelfde blijft?

Bij dit alternatief bekijken we wat er gebeurt als we helemaal geen nieuwe infrastructurele maatregelen nemen. De situatie blijft dus ongewijzigd: het blijft een gebiedsontsluitingsweg met gelijkvloerse kruisingen, erfaansluitingen en verkeerslichten. Op het overgrote deel van de N35 blijf je 80 km/u rijden en in Mariënheem blijft de maximumsnelheid 50 km/u.

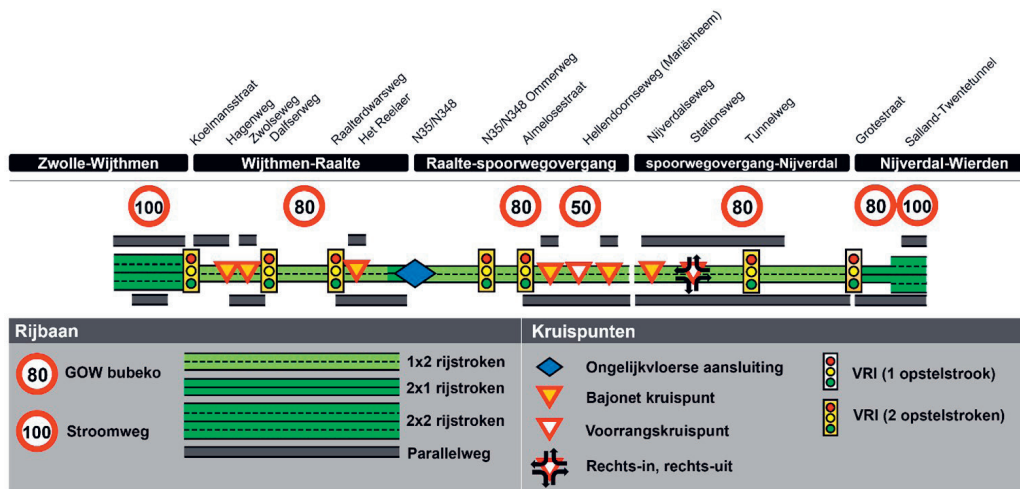


Afbeelding 4: Een schematische weergave van het nul-alternatief.

Het nul-plus-alternatief: wat als we alleen de huidige weg verbeteren?

In dit alternatief kijken we wat er gebeurt als we de huidige weg verbeteren zonder de capaciteit te wijzigen. Dat betekent dat we verbeteringen aanbrengen zonder het wegtype te veranderen. Deze blijft een gebiedsontsluitingsweg. In dit alternatief onderzoeken we hoe we:

- de verkeersdoorstroming op kruispunten kunnen verbeteren;
- de verkeersveiligheid op wegvakken kunnen optimaliseren;
- erfaansluitingen kunnen opheffen;
- parallelwegen kunnen verbeteren.



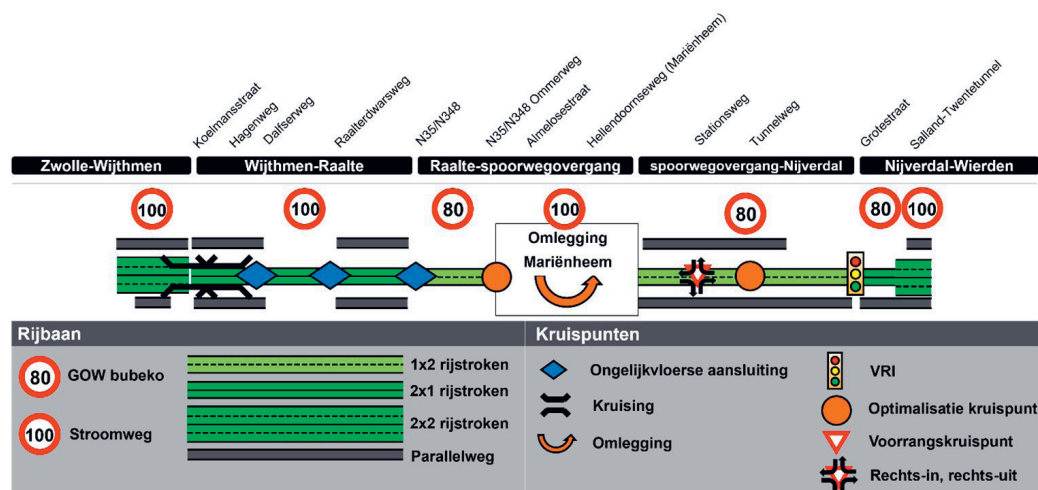
Afbeelding 5: Een schematische weergave van het nul-plus-alternatief.

Het BO-MIRT-alternatief: wat als we van de N35 een stroomweg maken?

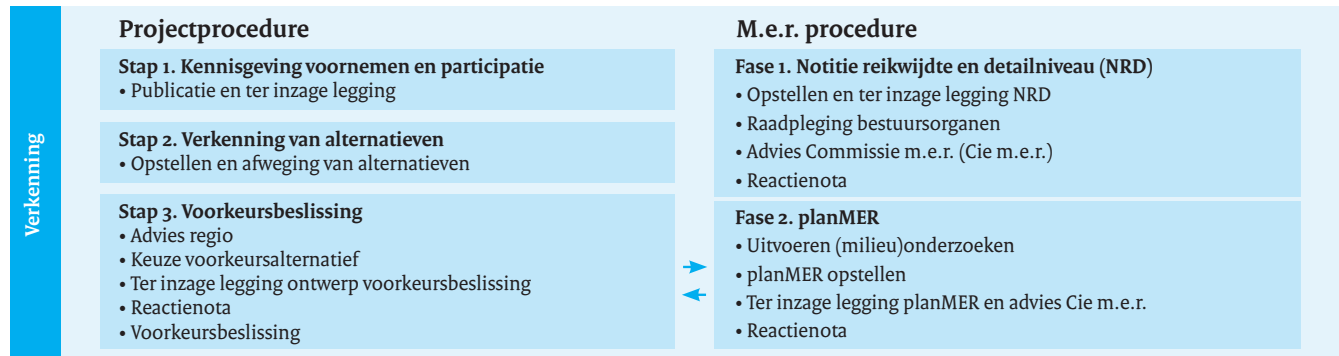
Bij het derde alternatief onderzoeken we de mogelijkheid om van de N35 een stroomweg te maken: een goed doorstromende weg met twee enkele rijbanen. Een stroomweg is bedoeld om het verkeer een vlotte doorgang te bieden. Het zijn wegen waarvan de rijbanen gescheiden zijn door bijvoorbeeld een geleiderails in het midden of een brede groene berm. Vaak mag je er 100 km/u rijden. Dit alternatief omvat de meest ingrijpende maatregelen. We onderzoeken onder andere wat het betekent als we:

- de weg tussen Wijthmen en Raalte aanpassen naar een stroomweg;
- een nieuwe stroomweg aanleggen bij Mariënheem;
- de kruisingen bij de Tunnelweg en de N348/Ommerweg aanpassen;
- een ongelijkvloerse spookruising aanleggen bij Mariënheem.

De minister van IenW en de provincie Overijssel hebben een voorkeur voor dit derde alternatief.



Afbeelding 6: Een schematische weergave van van het BO-MIRT alternatief.



Afbeelding 7: Een schematische weergave van de procedure van een Milieueffectrapportage.

Het Milieueffectrapport

Een belangrijk en verplicht onderdeel van de MIRT-verkenning is het Milieueffectrapport (MER). Hierin staan de milieugevolgen die de alternatieven hebben op de omgeving, systematisch, transparant en objectief in beeld gebracht. Ook staat hierin wat we kunnen doen om negatieve gevolgen op het milieu te voorkomen of te beperken.

De omgeving

Ook de omgeving denkt mee over de MIRT-verkenning. Het project betreft bewoners, ondernemers, belangenvertegenwoordigers en anderen erbij. Om alle belangen in beeld te brengen, om tot zo veel en zo goed mogelijke ideeën te komen én ervoor te zorgen dat mensen gezien en gehoord worden. Zo kom je samen tot het beste resultaat. Dit gebeurt bij algemene informatieavonden, meedenk- en klankbordgroepen, buurttafels, maar ook laagdrempeliger, bijvoorbeeld tijdens boswandelingen of aan de keukentafel.



Rutger Blankvoort

“Het plan dat we maken is voor de gebruikers. Zij weten het beste wat in hun eigen omgeving speelt. En dat helpt om het plan beter te maken. En om er draagvlak voor te creëren. Natuurlijk beseffen we dat we het niet iedereen naar de zin kunnen maken. Toch willen we dat iedereen zich gehoord en gezien voelt.”



Jan Mulder

“Contact maken met de omgeving is enorm waardevol. Je kunt goed uitleggen waarom je bepaalde keuzes maakt. En daar terugkoppeling op krijgen, wat ook belangrijk is. We luisteren naar mensen. En door alle wensen en belangen goed af te wegen, kunnen we maatwerk leveren.”

Contact en meer informatie

Heeft u algemene vragen of opmerkingen over het project? Stuur dan een e-mail naar mirtn35wijthmennijverdal@minienw.nl.

Wilt u meer weten over het project of wilt u zich aanmelden voor onze nieuwsbrief? Kijk dan op onze projectwebsite: www.mirtoverzicht.nl/lopende-mirt-projecten/mirt-n35-wijthmen-nijverda!

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag

Informatie: www.mirtoverzicht.nl/lopende-mirt-projecten/mirt-n35-wijthmen-nijverdal

Uitgevoerd door Arcadis, Tappan en Vonc

februari 2024