



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

MIRT-verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal

Nota van Antwoord



Meer info?

Scan de QR-code.

www.mirtrajecten.nl



Dit is een uitgave van
Rijkswaterstaat

www.rijkswaterstaat.nl
0800 - 8002

december 2017 | cd-217-000-0

MIRT-Verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal

Nota van Antwoord Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

15 oktober 2024

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Uitleg veelgebruikte begrippen	4
1.2	Leeswijzer	5
2	Beantwoording zienswijzen van particulieren, bedrijven en organisaties	6
2.1	Beantwoording zienswijzen particulieren	6
2.2	Beantwoording zienswijzen bedrijven	37
2.2.1	99358145	37
2.2.2	99358027	37
2.2.3	99170905	38
2.2.4	99167193	38
2.2.5	99450067	39
2.2.6	99490166	55
2.2.7	99545679	57
2.2.8	99566434	58
2.2.9	99578775	59
2.2.10	99569967 en 99570105	60
2.2.11	99616773	62
2.2.12	99600080	89
2.2.13	99618381	90
2.2.14	99704708	93
2.3	Beantwoording zienswijzen buurt- en bewonersorganisaties	96
2.3.1	99577066 - Vereniging Plaatselijk Belang Heino	96
2.3.2	99577755 - Knoopbelang Noordwest Raalte	114
2.3.3	Buurtschap de Raams	115
2.4	Beantwoording zienswijzen maatschappelijke organisaties	121
2.4.1	99576411 - Fietsersbond Deventer & Salland	121
2.4.2	99578523 - Stichting Platform Keelbos	124
2.4.3	99598457 - Landgoed Reelaer	124
3	Beantwoording zienswijzen overheid	126
3.1	99511231 – Gemeente Dalfsen	126
3.2	99522599 – Gemeente Raalte	127
3.3	99637217 - Regio Twente	128
3.4	99683440 - Provincie Overijssel	129
	Bijlage 1 Reactie op motie provincie Overijssel	132

1 Inleiding

Van 6 maart 2024 tot 16 april 2024 heeft de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) met betrekking tot de meerjarenprogramma infrastructuur ruimte en transport (MIRT) verkenning naar de N35 Wijthmen-Nijverdal zes weken ter inzage gelegen. In diverse lokale media is hiervan kennisgeving gedaan. De NRD is het eindresultaat (hoofdrapport) van de analytische fase van de MIRT-verkenning. De NRD vormt het vertrekpunt voor de milieueffectrapportage procedure en het bijbehorende Milieu Effect Rapport (planMER). In dit rapport worden de verschillende te onderzoeken alternatieven beoordeeld op tal van aspecten met als doel het milieu volwaardig te laten meewegen bij de vaststelling van plannen en besluiten. In de NRD worden zowel de te onderzoeken alternatieven als de aspecten waarop deze worden beoordeeld, beschreven. Iedereen kon op de NRD reageren door het indienen van een zienswijze. Het doel van het ophalen van deze zienswijzen is om alle belanghebbenden en belangstellenden de mogelijkheid te geven hun reactie te leveren op de onderzoeksvoorstellen en -aspecten. Door iedereen te laten meedenken, verbetert de kwaliteit van de te maken ruimtelijke keuzes.

Tijdens de terinzagelegging zijn er twee fysieke informatiebijeenkomsten op locatie gehouden. Deze vonden plaats op 12 maart 2024 in Mariënheem en op 21 maart 2024 in Wijthmen. De informatiebijeenkomsten hadden als doel om de bezoekers te informeren over de stand van het project, het doel van het project, het proces en de wijze waarop de omgeving wordt meegenomen. De bezoekers konden vragen stellen en zienswijzen indienen. De bijeenkomsten zijn bezocht door ruim 200 bezoekers.

In totaal zijn er 112 zienswijzen ontvangen, van bedrijven, organisaties en particulieren. Bestuurlijke reacties zijn ontvangen van de gemeenten Dalfsen en Raalte, de provincie Overijssel en de Regio Twente.

Daarnaast heeft de commissie voor de milieueffectrapportage (commissie-m.e.r.) een advies gegeven die betrekking heeft op het op te stellen planMER. Het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage naar aanleiding van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is te vinden op de volgende link: <https://commissiemer.nl/adviezen/3817>

In deze Nota van Antwoord zijn de ingediende zienswijzen overgenomen en beantwoord. De zienswijzen van particulieren zijn geanonimiseerd opgenomen. De zienswijzen hebben een uniek registratienummer gekregen. De indieners van een zienswijze hebben dit unieke registratienummer van hun zienswijze ontvangen.

U kunt een zienswijze terugvinden door te zoeken op het registratienummer van de zienswijze. De zienswijze is ten behoeve van de beantwoording opgedeeld in losse zienswijze punten. De beantwoording van een zienswijze(punt) kan soms formeel of juridisch van aard zijn. Wij realiseren ons dat de impact van de plannen in sommige gevallen op individueel niveau groot is.

1.1 Uitleg veelgebruikte begrippen

In de beantwoording van de zienswijzen komt een aantal begrippen vaak terug. Deze paragraaf licht deze begrippen toe.

Verkenningfase: het doel van de verkenningfase is om te komen tot een voorkeursalternatief dat op hoofdlijnen beschrijft hoe de problematiek op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal opgelost wordt. Hiervoor worden in de verkenningfase verschillende alternatieven onderzocht, beoordeeld en onderling met elkaar vergeleken. Op basis van een afweging op het gebied van probleemoplossend vermogen, omgevingsaspecten en haalbaarheid op gebied van techniek en kosten wordt een keuze gemaakt voor het voorkeursalternatief en afgerond met een Voorkeursbeslissing (voorheen Structuurvisie).

Voorkeursalternatief: het voorkeursalternatief geeft op hoofdlijnen de oplossing voor de problematiek op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal en wordt gekozen op basis van een afweging van probleemoplossend vermogen, omgevings- en milieuaspecten en haalbaarheid op gebied van techniek en kosten. De betrokken overheden stellen gezamenlijk een advies vast voor het voorkeursalternatief en de minister van Infrastructuur en Waterstaat neemt hier een besluit over.

Voorkeursbeslissing: De voorkeursbeslissing is de afsluiting van de verkenningfase.

Planning- en studiefase: het doel van de MIRT-planning- en studiefase is om te komen tot een uitgewerkt plan op basis waarvan de maatregelen uitgevoerd worden. Deze MIRT-fase start met het voorkeursalternatief uit de verkenning. In deze fase wordt het ontwerp van het voorkeursalternatief nader uitgewerkt en ingepast in de omgeving. Ook worden in deze fase de vereiste juridische procedures doorlopen. De MIRT-planning en studiefase eindigt met het vaststellen van een Projectbesluit.

Projectbesluit: In het toekomstige projectbesluit beschrijft het bevoegd gezag hoe het project eruit zal zien. Ook geeft het bevoegd gezag inzicht in de maatregelen en voorzieningen voor de fysieke leefomgeving die genomen worden om het project te realiseren. Dit kunnen permanente of tijdelijke maatregelen en voorzieningen zijn.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). De NRD geeft aan welke alternatieven worden onderzocht en welke criteria en methoden worden gebruikt om de milieueffecten in kaart te brengen.

Milieueffectrapport (MER): het milieueffectrapport (MER) beschrijft de effecten van een project op het milieu en de omgeving en maatregelen die eventuele negatieve effecten kunnen verminderen of voorkomen. Het doel van het MER is om het milieubelang volwaardig mee te laten wegen in de besluitvorming over een project. Het MER is een openbaar document en verplicht bij het opstellen van een Projectbesluit, zoals voor het project A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven gemaakt wordt.

PlanMER: een milieueffectrapport behorende bij de Verkenningsfase. Het planMER richt zich op de grote en onderscheidende effecten van de kansrijke alternatieven. Deze informatie is nodig om een keuze te kunnen maken voor een voorkeursalternatief.

ProjectMER: een milieueffectrapport behorende bij de MIRT planning- en studiefase. Het projectMER onderzoekt en beoordeeld de milieueffecten van het uitgewerkte voorkeursalternatief met bijbehorende mitigerende en compenserende maatregelen.

Scope: de scope gaat over de aard, omvang en beperkingen van een project. Voor de MIRT-verkenning N35 Wijthmen - Nijverdal is het doel dat de problemen rondom leefbaarheid (oversteekbaarheid), verkeersveiligheid en doorstroming worden opgelost. Dit moet gebeuren binnen een project dat technisch en financieel haalbaar en juridisch realiseerbaar is.

Mitigerende en compenserende maatregelen: maatregelen die de negatieve effecten van een alternatief op milieu en omgeving voorkomen, verminderen of compenseren.

1.2 Leeswijzer

Navolgende tabel geeft weer welke informatie in de volgende hoofdstukken te vinden is.

Tabel 1 Leeswijzer

Hoofdstuk	Wat staat erin?
2	De door particulieren (paragraaf 2.1), bedrijven (paragraaf 2.2), buurt- en bewonersorganisaties (paragraaf 2.3) en maatschappelijke organisaties (paragraaf 0) ingediende zienswijzen en de beantwoording daarvan.
3	De ontvangen bestuurlijke reacties (vanuit overheden), inclusief de beantwoording daarvan.

2 Beantwoording zienswijzen van particulieren, bedrijven en organisaties

In tabellen zijn in dit hoofdstuk de zienswijzen van particulieren (paragraaf 2.1), bedrijven (paragraaf 2.2), buurt- en bewonersorganisaties (paragraaf 2.3) en maatschappelijke organisaties (paragraaf 0) opgenomen met een beantwoording daarvan. De zienswijzen die zijn ingebracht door particulieren zijn geanonimiseerd weergegeven.

Met behulp van het **registratienummer** kan iedereen zijn/haar zienswijze en bijbehorende reactie daarop terugvinden. Dit (persoonlijke) registratienummer heeft u ontvangen na het indienen van uw zienswijze:

- In de tabellen is in de eerste kolom het registratienummer opgenomen.
- Voor de beantwoording zijn de zienswijzen opgedeeld in (zienswijze)punten. Deze punten staan in de tweede kolom vermeld.
- De zienswijze is in de derde kolom cursief opgenomen. Onder iedere zienswijze is vervolgens in kolom 3 een reactie opgenomen. Deze start met de aanduiding 'Reactie:'

2.1 Beantwoording zienswijzen particulieren

In onderstaande tabel zijn de zienswijzen opgenomen die door particulieren zijn ingediend.

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99356971	1	<i>Participant vreest dat door de voorkeursvariant, waarbij de parallelweg langs het perceel van participant loopt, nog meer sluipverkeer komt langs de Blankenvoortweg. Omdat zowel de N35 als de parallelweg aansluiten op de Dalfsenweg waardoor meer verkeer te verwachten is.</i>	<p>Reactie: De viltstiftschetsen van de twee alternatieven, zoals opgenomen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, worden in de beoordelingsfase van de verkenning uitgewerkt tot een ontwerp. Daarbij wordt ook gekeken naar de locaties waar een parallelweg is voorzien. De uitgewerkte ontwerpen worden vervolgens beoordeeld op effecten. Bij het aspect verkeer wordt in het planMER ingegaan op het aantal voertuigen dat naar verwachting gebruik gaat maken van de parallelweg(en) en omliggende wegen nabij de N35. Hierbij wordt bijvoorbeeld gekeken of verkeer eerder kiest voor de N35 in plaats van een route via de omliggende wegen.</p>
99296842	1	<i>Er is nu een voorlopige parallelweg ingetekend, daardoor wordt het huis van participant ingesloten tussen de parallelweg en de N35. De gevolgen zijn voor participant veel meer geluidsoverlast, de luchtkwaliteit gaat achteruit en de veiligheid komt in het geding. Participant woont met kleine kinderen, die kunnen straks niet meer makkelijk buitenspelen. Hierdoor wordt de kwaliteit van leven minder.</i>	<p>Reactie: In de vervolgfase van de verkenning worden ontwerpen gemaakt van alternatief 1 en 2 en de twee variantpakketten voor alternatief 2 tussen de aansluiting Wijthmen en het Overijssels kanaal. Daarbij wordt in alternatief 2 ook de westelijke parallelweg langs de woning van de participant uitgewerkt. De aanpassing van het dwarsprofiel van de N35 en een nieuwe danwel verlegde parallelweg heeft helaas negatieve consequenties als gevolg van het ruimtebeslag, geluidsbelasting en wijziging van routes voor omwonenden. De effecten hiervan worden in het planMER onderzocht.</p>
	2	<i>Daarnaast moet al het verkeer over een smal bochtig pad wat niet geschikt is voor een dergelijke hoeveelheid (vracht)verkeer en landbouwvoertuigen.</i>	<p>Reactie: Bij de uitwerking van het ontwerp wordt ook gekeken naar de maatvoering van de parallelweg en of er sprake is van aanpassing of verlegging van een bestaande (parallel)weg.</p>
	3	<i>Een betere oplossing zou zijn dat de op- en afritten ter hoogte van de Hagenweg komen. Daar kan het zware verkeer dan gelijk de N35 op en af.</i>	<p>Reactie: De voorgestelde oplossingsrichting voor een aansluiting Hagenweg (met toe- en afritten) is voorafgaand aan de Notitie Reikwijdte en Detailniveau N35 Wijthmen-Nijverdal onderzocht als mogelijke oplossing en afgevalen. Nabij de Hagenweg ligt de aansluiting Wijthmen waardoor de verkeerskundige noodzaak er niet is. Een aansluiting die tevens toekomstvast moet zijn (geschikt voor toekomstige uitbreiding naar 2x2 rijstroken) kent een groot ruimtebeslag. De ruimtelijke impact van een aansluiting is daardoor groter dan van een kruising of afsluiting, dit doet afbreuk aan het open (weidse) kommenlandschap. Een aansluiting bij de Hagenweg wordt niet gezien als een kansrijke variant en niet verder onderzocht in het planMER.</p>
	4	<i>Het komt er op neer dat zwaar verkeer geweerd moet worden van de Ganzepanweg (even kant).</i>	<p>Reactie: In dit stadium van de verkenning wordt uitgegaan van een doorgaande parallelweg langs de N35. Er is nog niet bepaald of zwaar verkeer geweerd moet worden, dit wordt nader onderzocht.</p>

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99356649	1	<p><i>Participant woont nu aan de doodlopende parallelweg die naast de N35 ligt. In de nieuwe situatie zou deze parallelweg worden doorgetrokken tot Heino, waarmee het geen doodlopende weg meer is. In de nieuwe situatie zit participant ingesloten tussen de parallelweg en de N35. Dit zal zorgen voor veel sluipverkeer. Participant ziet graag dat de doodlopende straat zo blijft als hij is. Bovendien is de huidige parallelweg ook te smal voor twee auto's en zeker voor landbouwvoertuigen. Als dit aangepast wordt, dan zal grond onteigend moeten worden. Dat is zeer onwenselijk.</i></p>
		<p>Reactie: De viltstiftschetsen van de twee alternatieven, zoals opgenomen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, worden in de beoordelingsfase van de verkenning uitgewerkt tot een ontwerp. Daarbij wordt ook gekeken naar de locaties waar een parallelweg is voorzien en de maatvoering van de parallelweg, ook op de delen waar dit leidt tot aanpassing van een bestaande weg. Alternatief 2 voorziet in een N35 die is ingericht als stroomweg, daarbij wordt inderdaad voorzien in doortrekking van de doodlopende parallelweg tot Heino. De uitgewerkte ontwerpen worden vervolgens beoordeeld op effecten. Bij het aspect verkeer wordt in het planMER ingegaan op het aantal voertuigen dat naar verwachting gebruik gaat maken van de parallelweg(en) en omliggende wegen nabij de N35.</p>
	2	<p><i>De reeën overnachten in het stukje bos van Landschap Overijssel bij de kruising Ganzepanweg / Koelmansstraat (aan de rechterkant richting Heino). Als de parallelweg wordt doorgetrokken, geeft dit overlast voor de dieren.</i></p>
		<p>Reactie: Bij het aspect natuur wordt in het planMER ingegaan op de effecten op aanwezige bomen en soorten (flora en fauna).</p>
	3	<p><i>Participant ziet niet dat de huidige parallelweg een toevoeging is. De weg is nu niet meer dan een betonnen plaat. Als die weg toch aangepakt moet worden, is het beter om voor de huizen langs de weg aan te pakken en niet de weg achter de huizen langs.</i></p>
		<p>Reactie: De uitwerking van de parallelwegen (maatvoering en globale ligging) is onderdeel van de verkenning.</p>
	4	<p><i>Een andere optie is een onderdoorgang te maken in de vorm van een tunnel zodat er één parallelweg gebruikt kan worden ipv aan weerszijden één.</i></p>
		<p>Reactie: Binnen alternatief 2 worden twee varianten onderzocht waarbij de uitwerking bij de Koelmansstraat en Hagenweg verschilt. Beide varianten voorzien in een onderdoorgang voor (langzaam) verkeer bij het Overijssels kanaal. De (globale) maatvoering van de viaducten en onderdoorgangen is onderdeel van de verkenning. Ook de uitwerking van de parallelweg (maatvoering en globale ligging) is onderdeel van de verkenning. Mogelijk is dat bij de uitwerking danwel op basis van de effecten de ligging van parallelwegen wordt aangepast (op delen langs de N35 één danwel aan beide zijde een parallelweg). Voor de verdere uitwerking wordt uitgegaan van de volgende twee varianten:</p> <ul style="list-style-type: none">• Variantpakket 1: Afsluiten Koelmansstraat, ongelijkvloerse kruising Hagenweg en nieuw viaduct bij Overijssels kanaal. De doorrijdhoogte bij het Overijssels Kanaal zal vergelijkbaar zijn met de bestaande situatie (circa 3,70 meter). Deze kruising wordt dan alleen gefaciliteerd voor fietsers op de Kanaaldijk Noord. Landbouw- en vrachtverkeer zal in deze situatie gebruik moeten maken van de kruising bij de Hagenweg. Voor het uit te werken ontwerp wordt ervan uitgegaan dat de N35 bovenlangs de Hagenweg kruist. De N35 wordt op deze locatie verhoogd. Voor de doorrijdhoogte bij de Hagenweg wordt 4,60 meter aangehouden.• Variantpakket 2: Ongelijkvloerse fietskruising Koelmansstraat, afsluiten Hagenweg en nieuw viaduct bij Overijssels kanaal. De doorrijdhoogte bij het Overijssels Kanaal wordt verhoogd tot 4,60 meter.
	5	<p><i>De bewoners van Laag Zuthem kunnen ook via de achterkant van de Hagenweg richting de N35 of naar Zwolle. Die hebben die aansluiting op de N35 niet nodig. Diezelfde mogelijkheid is er de andere kant op; zij kunnen via de Ganzepannebrug onderdoor richting Zwolle. Het gebruik van de huidige parallelweg is helemaal niet nodig.</i></p>
		<p>Reactie: Alternatief 2 gaat uit van het vervangen van het bestaande viaduct (De Ganzepannerbrug) over het Overijssels kanaal. Voor de ontsluiting van woningen en bedrijven langs de N35 is een parallelstructuur nodig. Binnen alternatief 1 en 2 is voorzien om het (autonome) bajonetkruispunt Heino-Noord op te heffen. Daarbij wordt de ontsluiting voor bedrijven en woningen tussen het Overijssels kanaal en Heino ook bekeken.</p>
99355404	1	<p><i>Participant woont nu aan de doodlopende parallelweg die naast de N35 ligt. In de nieuwe situatie zou deze parallelweg worden doorgetrokken tot Heino, waarmee het geen doodlopende weg meer is. In de nieuwe situatie zit participant ingesloten tussen de parallelweg en de N35. Dit zal zorgen voor veel sluipverkeer. Participant ziet graag dat de doodlopende straat zo blijft als hij is. Bovendien is de huidige parallelweg ook te smal voor twee auto's en zeker voor landbouwvoertuigen. Als dit aangepast wordt, dan zal grond onteigend moeten worden. Dat is zeer onwenselijk.</i></p>

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99355404	1	<p>Reactie: De viltstiftschetsen van de twee alternatieven, zoals opgenomen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, worden in de beoordelingsfase van de verkenning uitgewerkt tot een ontwerp. Daarbij wordt ook gekeken naar de locaties waar een parallelweg is voorzien en de maatvoering van de parallelweg, ook op de delen waar dit leidt tot aanpassing van een bestaande weg. Alternatief 2 voorziet in een N35 die is ingericht als stroomweg, daarbij wordt inderdaad voorzien in doortrekking van de doodlopende parallelweg tot Heino.</p>
99355404	1	<p>De uitgewerkte ontwerpen worden vervolgens beoordeeld op effecten. Bij het aspect verkeer wordt in het planMER ingegaan op het aantal voertuigen dat naar verwachting gebruik gaat maken van de parallelweg(en) en omliggende wegen nabij de N35.</p>
	2	<p><i>De reeën overnachten in het stukje bos van Landschap Overijssel bij de kruising Ganzepanweg / Koelmanstraat (aan de rechterkant richting Heino). Als de parallelweg wordt doorgetrokken, geeft dit overlast voor de dieren.</i></p> <p>Reactie: Bij het aspect natuur wordt in het planMER ingegaan op de effecten op aanwezige bomen en soorten (flora en fauna).</p>
	3	<p><i>Participant ziet niet dat de huidige parallelweg een toevoeging is. De weg is nu niet meer dan een betonnen plaat. Als die weg toch aangepakt moet worden, is het beter om voor de huizen langs de weg aan te pakken en niet de weg achter de huizen langs.</i></p> <p>Reactie: De uitwerking van de parallelwegen (maatvoering en globale ligging) is onderdeel van de verkenning.</p>
	4	<p><i>Een andere optie is een onderdoorgang te maken in de vorm van een tunnel zodat er één parallelweg gebruikt kan worden ipv aan weerszijden één.</i></p> <p>Reactie: Binnen alternatief 2 worden twee varianten onderzocht waarbij de uitwerking bij de Koelmansstraat en Hagenweg verschilt. Beide varianten voorzien in een onderdoorgang voor (langzaam) verkeer bij het Overijssels kanaal. De (globale) maatvoering van de viaducten en onderdoorgangen is onderdeel van de verkenning. Ook de uitwerking van de parallelweg (maatvoering en globale ligging) is onderdeel van de verkenning. Mogelijk is dat bij de uitwerking danwel op basis van de effecten de ligging van parallelwegen wordt aangepast (op delen langs de N35 één danwel aan beide zijde een parallelweg). Voor de verdere uitwerking wordt uitgegaan van de volgende twee varianten:</p> <ul style="list-style-type: none">• Variantpakket 1: Afsluiten Koelmansstraat, ongelijkvloerse kruising Hagenweg en nieuw viaduct bij Overijssels kanaal. De doorrijdhoogte bij het Overijssels Kanaal zal vergelijkbaar zijn met de bestaande situatie (circa 3,70 meter). Deze kruising wordt dan alleen gefaciliteerd voor fietsers op de Kanaaldijk Noord. Landbouw- en vrachtverkeer zal in deze situatie gebruik moeten maken van de kruising bij de Hagenweg. Voor het uit te werken ontwerp wordt ervan uitgegaan dat de N35 bovenlangs de Hagenweg kruist. De N35 wordt op deze locatie verhoogd. Voor de doorrijdhoogte bij de Hagenweg wordt 4,60 meter aangehouden.• Variantpakket 2: Ongelijkvloerse fietskruising Koelmansstraat, afsluiten Hagenweg en nieuw viaduct bij Overijssels kanaal. De doorrijdhoogte bij het Overijssels Kanaal wordt verhoogd tot 4,60 meter.
	5	<p><i>De bewoners van Laag Zuthem kunnen ook via de achterkant van de Hagenweg richting de N35 of naar Zwolle. Die hebben die aansluiting op de N35 niet nodig. Diezelfde mogelijkheid is er de andere kant op; zij kunnen via de Ganzepannebrug onderdoor richting Zwolle. Het gebruik van de huidige parallelweg is helemaal niet nodig.</i></p> <p>Reactie: Alternatief 2 gaat uit van het vervangen van het bestaande viaduct (De Ganzepannerbrug) over het Overijssels kanaal. Voor de ontsluiting van woningen en bedrijven langs de N35 is een parallelstructuur nodig. Binnen alternatief 1 en 2 is voorzien om het (autonome) bajonetkruispunt Heino-Noord op te heffen. Daarbij wordt de ontsluiting voor bedrijven en woningen tussen het Overijssels kanaal en Heino ook bekeken.</p>
	6	<p><i>Alle even nummers van de Ganzepanweg steken allemaal over bij het kruispunt van de Koelmansstraat. Dat is de enige ontsluiting. Als dat verandert, verandert de huidige situatie ook en moet er een parallelweg gemaakt worden, bijvoorbeeld via de Hagenweg of richting Wijthmen.</i></p> <p><i>Er wordt nu gekeken welke van de twee oversteken moet verdwijnen. Als de oversteek bij de Hagenweg verdwijnt, en er wordt een parallelweg gemaakt via Wijthmen via de oprit van participant naar de Veevoerfabriek. Daarover zal vrachtverkeer moeten gaan rijden. Participant vreest dat dan al het vrachtverkeer allemaal over die parallelweg voor de deur langs zal rijden. Dan zitten participanten ingesloten tussen de parallelweg en de N35 in. Dit werkt twee kanten op, want als de oversteek van de Hagenweg verdwijnt, zal er autoverkeer vanuit Laag Zuthem via de parallelweg naar Wijthmen gaan. Ook allemaal langs de woning van participant.</i></p> <p><i>Participant zal er alles aan doen om dit tegen te houden. Participant heeft eerder deze zorgen geuit, samen met de hele straat. Echter is er niets met deze zienswijzen gebeurd.</i></p>

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99355404 6 Reactie: Wij begrijpen de zorgen van de indiener van deze zienswijze. Echter bij het aanpassen van de N35 naar een stroomweg met aanpassing van kruispunten en parallelwegen is het onvermijdelijk dat dit negatieve consequenties heeft voor direct omwonenden als gevolg van het ruimtebeslag en wijziging van routes via de parallelstructuur.

De viltstiftschetsen voor de twee alternatieven, zoals opgenomen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, worden in de beoordelingsfase van de verkenning uitgewerkt tot een ontwerp. In alternatief 1 blijven de verkeerslichten bij de Koelmansstraat behouden en wordt voorzien in verkeerslichten bij de Hagenweg. In alternatief 2 wijzigt het kruispunt Koelmansstraat en de mogelijkheden om de N35 op die locatie te kruisen of op te rijden. Er worden twee varianten uitgewerkt tussen Wijthmen en het Overijssels kanaal.

Beide varianten zijn van invloed voor de omgeving en de ontsluiting:

- Variantpakket 1: Afsluiten Koelmansstraat, ongelijkvloerse kruising Hagenweg en nieuw viaduct bij Overijssels kanaal. De doorrijhoogte bij het Overijssels Kanaal zal vergelijkbaar zijn met de bestaande situatie (circa 3,70 meter). Deze kruising wordt dan alleen gefaciliteerd voor fietsers op de Kanaaldijk Noord. Landbouw- en vrachtverkeer zal in deze situatie gebruik moeten maken van de kruising bij de Hagenweg. Voor het uit te werken ontwerp wordt ervan uitgegaan dat de N35 bovenlangs de Hagenweg kruist. De N35 wordt op deze locatie verhoogd. Voor de doorrijhoogte bij de Hagenweg wordt 4,60 meter aangehouden.
- Variantpakket 2: Ongelijkvloerse fietskruising Koelmansstraat, afsluiten Hagenweg en nieuw viaduct bij Overijssels kanaal. De doorrijhoogte bij het Overijssels Kanaal wordt verhoogd tot 4,60 meter.

In de uitwerking van het ontwerp wordt ook gekeken naar de locaties waar een parallelweg is voorzien en de maatvoering ervan.

99296576
Kaart 1



Kaart 1 bij zienswijze met registratienummer 99296576 voor punten 1 t/m 9

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99296576	1	Ideeën voor verbetering veiligheid N35 deel Wijthmen-Heino: <i>Zie kaart 1, locatie 1: De kruising bij afslag naar Hoonhorst opheffen met mogelijke fietstunnel.</i>
		<p>Reactie: In het planMER worden diverse varianten en alternatieven onderzocht. Voor alternatief 1 (N35 als gebiedsontsluitingsweg handhaven, 80 km/uur) geldt dat het met verkeerslichten geregelde kruispunt met de Koelmansstraat niet wijzigt. Voor alternatief 2 (N35 stroomweg met 100 km/uur) geldt dat er twee varianten mogelijk zijn, afsluiten (1) of een ongelijkvloerse fietskruising (2).</p> <p>De door participant aangedragen suggestie wordt daarmee in het alternatief 2, variantpakket 2 onderzocht:</p> <ul style="list-style-type: none">• Variantpakket 1: Afsluiten Koelmansstraat, ongelijkvloerse kruising Hagenweg en nieuw viaduct bij Overijssels kanaal. De doorrijdhoogte bij het Overijssels Kanaal zal vergelijkbaar zijn met de bestaande situatie (circa 3,70 meter). Deze kruising wordt dan alleen gefaciliteerd voor fietsers op de Kanaaldijk Noord. Landbouw- en vrachtverkeer zal in deze situatie gebruik moeten maken van de kruising bij de Hagenweg. Voor het uit te werken ontwerp wordt ervan uitgegaan dat de N35 bovenlangs de Hagenweg kruist. De N35 wordt op deze locatie verhoogd. Voor de doorrijdhoogte bij de Hagenweg wordt 4,60 meter aangehouden.• Variantpakket 2: Ongelijkvloerse fietskruising Koelmansstraat, afsluiten Hagenweg en nieuw viaduct bij Overijssels kanaal. De doorrijdhoogte bij het Overijssels Kanaal wordt verhoogd tot 4,60 meter.
	2	<i>Zie kaart 1, locatie 2: Aanleg parallelweg naar Hagenweg (rekening houden met toekomstige verbreding van de N35 naar een 4-baans autoweg).</i>
		<p>Reactie: Alternatief 1 en 2 gaan niet uit van 2x2 rijstroken, wel wordt bij de kunstwerken (viaducten en onderdoorgang) rekening gehouden met uitbreidbaarheid naar 2x2 rijstroken op de lange termijn (toekomstvastheid). In dit stadium wordt niet voorzien in een ruimtereservering langs de N35 voor een eventuele toekomstige tweede rijstrook (2x2). Voor de ligging van de parallelweg naar Hagenweg wordt daarmee bij de uitwerking van de viltstiftschetsen naar een ontwerp daarom ook geen 'extra' ruimtebeslag opgenomen.</p>
	3	<i>Zie kaart 1, locatie 3: De parallelweg aan de noordoostzijde handhaven tot het OV-kanaal.</i>
		<p>Reactie: Beide alternatieven gaan uit van een parallelweg tussen de Koelmansstraat en het Overijssels kanaal. In alternatief 2 wordt deze parallelweg verlengd naar het zuiden (richting Heino) voor de ontsluiting van percelen en woningen.</p>
	4	<i>Zie kaart 1, locatie 4: De kruising met de Hagenweg opheffen.</i>
		<p>Reactie: Het voorrangskruispunt Hagenweg wordt in alternatief 1 een met verkeerslichten geregeld kruispunt. In alternatief 2 vervalt deze kruising. Voor alternatief 2 worden twee opties bij de Hagenweg onderzocht: een ongelijkvloerse kruising (1) of afsluiten (2). Zie ook punt 1.</p>
	5	<i>Zie kaart 1, locatie 5: De parallelweg om het veevoerbedrijf van Fakkert aanleggen.</i>
		<p>Reactie: De viltstiftschets van alternatief 2 gaat uit van een parallelweg achter dit bedrijf langs. In de beoordelingsfase wordt verder onderzocht wat de gewenste ligging van de parallelweg moet worden (voor- of achterlangs).</p>
	6	<i>Zie kaart 1, locatie 6: Een hoger viaduct over het kanaal met parallelweg aanleggen.</i>
		<p>Reactie: Alternatief 2 gaat uit van een nieuw viaduct voor de N35 over het Overijssels kanaal. De hoogteligging is afhankelijk van het variantpakket. Voor de parallelweg wordt voorzien in lagere bruggen, omdat deze op maaiveldniveau liggen en de onderdoorgang langs het Overijssels kanaal onder het viaduct met de N35 behouden blijft.</p>
	7	<i>Zie kaart 1, locatie 7: De parallelweg aan de zuidwestzijde tot het bosperceel van de Gunne handhaven en een verbinding aanleggen naar de Zuthemerweg bij de Zuthemerweg zal deze een klein stukje door het bosperceel gaan.</i>
		<p>Reactie: Voor de uitwerking van de zuidwestelijke parallelweg tussen het Overijssel kanaal en Heino zal overleg plaats vinden met het landgoed. Mogelijk dat deze suggestie gunstiger is dan de viltstiftschets waarin de parallelweg (strak) langs de N35 is ingetekend.</p>
	8	<i>Zie kaart 1, locatie 8: Vanaf de uitweg van Zwolseweg is een parallelweg over een klein deel langs de Zwolseweg en vervolgens over de bestaande weg langs Zwolseweg en Zwolseweg. Daarna is een nieuwe weggedeelte nodig tot over een laan van de Gunne.</i>
		<p>Reactie: Voor de uitwerking van de noordoostelijke parallelweg tussen het Overijssel kanaal en Heino zal overleg plaats vinden met het landgoed. Mogelijk dat deze suggestie (of een vergelijkbare ontsluiting achterlangs landgoed de Gunne) gunstiger is dan de viltstiftschets waarin de parallelweg (strak) langs de N35 is ingetekend.</p>

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99296576 9 *Zie kaart 1, locatie 9: Naast de lanen van de Gunne zal dan door het weiland een nieuwe weg naar de Moerweg aangelegd moeten worden. Door deze oplossingen wordt het landgoed De Gunne het meest ontzien doordat er aan de noordoostkant van de weg geen doorgaande parallelweg loopt. De natuur en het landschap wordt daardoor niet verder aangetast. Er is wel wat meer parallelweg en ontsluitingswegruimte nodig. Voor de N35 is voor dat deel alleen een nieuw viaduct in de weg over het kanaal en de weg nodig, naast de aanpassing van de rijwegbreedte.*

Reactie: Bij het aanpassen van de N35 naar een stroomweg is het onvermijdelijk dat belangen en percelen van het landgoed worden geraakt. In de verdere uitwerking van het ontwerp zal worden gekeken op welke wijze effecten kunnen worden beperkt.

Kaart 2



Kaart 2 bij zienswijze met registratienummer 99296576 voor punten 10 t/m 12

10 **Ideën voor verbetering veiligheid N35 deel Heino:**
Zie kaart 2, locatie 1: De kruising met de Berkendijk is een aantasting van het landelijk gebied als de Berkendijk naar de Raalter Dwarsweg via een viaduct daar over gaat. Ook voor de fietsers is de kruising met de Berkendijk erg bezwaarlijk door de lange hellingen en de windvang daarbij. Daarom is een onderdoorgang beter. De rijbaan van de N35 kan bijvoorbeeld wat verhoogd worden.

Reactie: Ten behoeve van het planMER wordt het ontwerp voor de aansluiting van de Berkendijk (vorm Haarlemmermeer zoals eerder ook bij Wijthmen is gerealiseerd) uitgewerkt. Voor het kruispunt Berkendijk/Raalterdsweg wordt in de beoordelingsfase van de verkenning een ontwerp opgesteld voor een ongelijkvloerse aansluiting Berkendijk (B1a vorm Haarlemmermeer). Daarbij wordt gekeken naar de hoogteligging van de N35 en de Berkendijk/Raalterdsweg. Mogelijke opties die worden bekeken zijn 1) de N35 op maaiveld en Berkendijk verhoogd en 2) de N35 verdiept en Berkendijk op maaiveld. In het geval de Berkendijk over de N35 gaat dan is de helling voor fietsers om een hoogteverschil van circa 6 meter te kunnen overbruggen inderdaad een aandachtspunt dat bekend is.

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99296576	11	<i>Zie kaart 2, locatie 2 en 3: De woningen en percelen aan de Oorthout kunnen het beste ontsloten worden door een parallelweg vanaf de Berkendijk tot het huis voorbij de manege. Dan komt er geen doorgaand verkeer daarover langs dat natuurgebied.</i>
		Reactie: Ten behoeve van het planMER wordt het ontwerp voor de aansluiting van de Berkendijk (vorm Haarlemmermeer) en ontsluiting van percelen en manege verder uitgewerkt.
	12	<i>Zie kaart 2, locatie 2: Er is wel een weg langs dit bos nodig omdat daar een woning staat. De oriëntatie is meest gericht op Heino.</i>
		Reactie: Ten behoeve van het planMER wordt het ontwerp voor de aansluiting van de Berkendijk (vorm Haarlemmermeer) en ontsluiting van percelen en woningen verder uitgewerkt.
99170952	1	<i>In de voorkeursvariant kruist er een nieuwe weg twee keer over de grond van participant. Participant is daar niet blij mee en zou liever zien dat het land niet wordt doorkruist. Beter is dan maar recht over het huis, dan wordt participant uitgekocht en is het makkelijker om een plan te maken voor de toekomst.</i>
		Reactie: Wanneer voor de realisatie van de weg het noodzakelijk blijkt om grond te verwerven zal met de eigenaren van de grond in overleg worden getreden. In de verkenningfase gaat het om een beeld te krijgen van de wensen en standpunten van de betrokken grondeigenaren.
	2	<i>Participant heeft een kinderopvang. Een snelweg naast het (in 2017 opgeleverde) nieuwe huis is zeer ongewenst vanwege alle gevolgen die dit meebrengt. Het nieuwe huis is aangepast op participant die minder mobiel is. Naar een alternatief moet tijdig worden gezocht.</i>
		Reactie: Bij het aanpassen van de N35 naar een stroomweg is het onvermijdelijk dat belangen van (direct) omwonenden worden geraakt. In alternatief 2 is de gecombineerde aansluiting voor de N348/Ommerweg en Almlosestraat voorzien ten noorden van de huidige N35. Het ontwerp voor een gecombineerde aansluiting en een rondweg Mariënheem wordt in de komende fase van de verkenning uitgewerkt. Het ruimtebeslag wordt dan inzichtelijk en het ontwerp wordt beoordeeld op effecten. Er vindt overleg plaats met participant.
99245630	1	<i>Naar aanleiding van de informatie avond in Mariënheem mbt de rondweg van de N35 is ons kenbaar gemaakt dat de nieuwe weg nadelige gevolgen heeft voor ons woonvertrek. Bij de voorkeursvariant kruist er een nieuwe weg twee keer over de grond. Wij als bewoners zijn daar niet blij mee en zouden liever zien dat het land niet wordt doorkruist.</i>
		Reactie: In deze verkenningfase willen we graag een beeld krijgen van de wensen en standpunten van de betrokken grondeigenaren en direct omwonenden. Wij nemen hierbij kennis van uw standpunt. In uw geval wordt uw eigendom geraakt door alternatief 2. Het eindresultaat van de verkenning is, naar verwachting in 2025, de voorkeursbeslissing van de Minister van IenW over het voorkeursalternatief (VKA). Als er voor de realisatie van het werk er gronden van u benodigd zijn, dan zal hierover door een medewerker van RWS met u in overleg worden getreden, waarbij gehandeld zal worden naar de daarbij van toepassing zijnde (wettelijke) kaders.
	2	<i>Participanten hebben een kinderopvang. Een snelweg naast het (in 2017 opgeleverde) nieuwe huis is zeer ongewenst vanwege alle gevolgen die dit met zich meebrengt. Het nieuwe huis is aangepast op een participant die minder mobiel is. Naar een alternatief moet tijdig worden gezocht. Wij zouden graag in oplossingen willen denken en de mogelijkheid tot uitkopen in overweging nemen. Dit omdat wij ook een plan voor onze toekomst en die van onze kinderen willen creëren.</i>
		Reactie: In deze verkenningfase willen we graag een beeld krijgen van de wensen en standpunten van de betrokken grondeigenaren en direct omwonenden. Bij het aanpassen van de N35 naar een stroomweg is het onvermijdelijk dat belangen van (direct) omwonenden worden geraakt. In alternatief 2 is de gecombineerde aansluiting voor de N348/Ommerweg en Almlosestraat voorzien ten noorden van de huidige N35. Voor alternatief 2 met een gecombineerde aansluiting en een rondweg Mariënheem en alternatief 1 wordt in de komende fase van de verkenning het ontwerp verder uitgewerkt. Het ruimtebeslag wordt dan inzichtelijk en de ontwerpen worden beoordeeld op effecten. Er vindt overleg plaats met participant.
99214754	1	<i>Participanten zijn van mening dat de N35 ter hoogte van Mariënheem niet naar het zuiden verlegd mag worden, en zeker niet ten zuiden van de spoorlijn Zwolle-Enschede. Het prachtige Natura 2000 gebied, het Boetelerveld, zal met deze maatregel minder dan 1000 meter van de N35 komen te liggen. De stikstof emissie die op dit moment door de lokale intensieve veeteelt en het dichtbij gelegen Raalter bedrijventerrein Zegge 7 al een enorme impact heeft, zal daarmee weer fors toenemen. De zeldzame kamsalamander, die met name in een waterplas aan de noordkant van het Boetelerveld wordt aangetroffen, zal door deze maatregel verder onder druk komen te staan en de biodiversiteit in deze regio zal opnieuw worden bedreigd.</i>

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99214754	1	<p>Reactie: Uit de analytische fase van deze verkenning is naar voren gekomen dat voor een rondweg bij Mariënheem de ligging tussen de bestaande N35 en het spoor niet kansrijk is. Voor een rondweg, die ook op de lange termijn naar 2x2 rijstroken uitgebreid moeten kunnen worden, is alleen een tracé dat deels langs de zuidzijde van het spoor ligt kansrijk. Bij het aanpassen van de N35 naar een stroomweg (met parallelstructuur) is het helaas onvermijdelijk dat dit negatieve consequenties heeft als gevolg van het ruimtebeslag of negatieve effecten als gevolg van meer (weg)verkeer. In de komende beoordelingsfase van de verkenning wordt het ontwerp van de rondweg in combinatie met de aansluiting N348 Ommerweg/Almelosestraat uitgewerkt. Daarbij wordt ook gekeken naar mogelijke hoogteligging van de rondweg voor de spoorkruising (N35 over danwel onder het spoor door).</p> <p>De effecten van het uitgewerkte ontwerp op diverse thema's worden in het planMER beoordeeld. Ook effecten op Natura 2000 worden voor het planMER onderzocht, waaronder stikstofdepositie en soorten (flora en fauna), dit op het niveau dat passend is bij een verkenningsfase. Voor de stikstofberekening voor de gebruiksfase wordt uitgegaan van de wettelijke kaders en rekentools van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.</p>
	2	<p><i>Tevens liggen er langs deze spoorlijn in het traject ten zuiden van Mariënheem een aantal kleine maar mooie en streekeigen "gerief bosjes" met vele oude eiken. In de hoek tussen de Schoonhetenseweg en de N35 bevindt zich een vennetje met eiken, ook een klein, maar prachtig natuurgebiedje waarvan ondergetekende eigenaar is.</i></p> <p>Reactie: In het planMER worden de effecten op bestaande houtopstanden en bomen op basis van het uitgewerkte ontwerp beoordeeld. Indien mogelijk worden ook maatregelen voorgesteld om aantasting te voorkomen of beperken.</p>
	3	<p><i>Mariënheem ligt voor 99% van de bebouwing aan de noordzijde van de N35. Het statement dat Mariënheem het laatste dorp in Nederland is waar een doorgaande Rijks N-weg "dwars doorheen" loopt is ons inziens onjuist. Het kerkgebouw aan de zuidkant van het dorp is buiten gebruik gesteld en het lagere schoolje aldaar, de st. Antonius school, is gedateerd en het bestuur overweegt nieuwbouw, uiteraard in het dorp aan de noordzijde van de N35.</i></p> <p>Reactie: De N35 doorsnijdt Mariënheem, in zekere zin meer langs de rand dan door het midden. De N35 betreft een rijksweg die met 50 km/uur door/dicht langs deze kern gaat. De opwaardering van de N35 naar een stroomweg met 100 km/uur en de daarvoor benodigde ruimte past niet op het tracé van de huidige N35 in Mariënheem.</p>
	4	<p><i>De kosten die gemoeid zijn met de aankoop van onroerend goed bij verleggen van de N35, ten zuiden van het spoor, wegen ons inziens niet op tegen de lasten die de beperkte bebouwing aan de zuidkant van Mariënheem heeft. De teloorgang van veel openbaar groen en natuur en daarnaast verlies van veel biodiversiteit en toename van de stikstof emissie in Natura 2000-gebied "Het Boetelerveld" ten gevolge van het verleggen van de N35 ten zuiden van de spoorlijn bij Mariënheem, zijn allen zwaarwegende redenen om van deze trajectkeuze af te zien.</i></p> <p>Reactie: De doelstellingen van de verkenning zijn gericht op het verbeteren van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming van de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal. Aanpassing van de N35 zal op meerdere locaties langs dit traject impact hebben. Dit wordt in deze verkenning onderzocht en beoordeeld. Hierbij worden ook de kosten van de alternatieven bepaald.</p>
99212047	1	<p><i>De regulering van de verkeerslichten op de N35 is werkelijk uitermate slecht uitgevoerd. Het is zelfs zo slecht dat vermoed kan worden dat de wegbeheerder uiterst bewust de doorstroming saboteert. Bij diverse kruisingen op het traject Zwolle-Nijverdal staan de verkeerslichten volstrekt onnodig – want geen verkeersaanbod uit andere richtingen- zeer lang op rood. Bij sommige kruisingen krijgt dezelfde zijweg meerdere malen groen, terwijl de hoofdbaan N35 rood blijft. Bij sommige kruisingen staan de lichten voor ofwel de hoofdbaan, of wel zijwegen, veel te kort op groen. De veiligheidsmarge van 3 seconden bij verkeerslichten is overigens bij diverse kruisingen afwezig (0 seconden veiligheidsmarge tussen rood en groen van diverse richtingen). Dat is dan wel goed voor de doorstroming, maar slecht voor de veiligheid. Al met al verzaakt de wegbeheerder op grove wijze wat betreft de verkeerslichtregulering op de N35. Mijn reactie hierop is met name fel omdat representanten van de wegbeheerder dit zelf ook zouden moeten opmerken. Zij zullen de weg privé of beroepsmatig ook vaak berijden. Dat een dergelijke onkundige, onjuiste, doorstroming-verhinderende en ook onveilige regulering (veiligheidsmarge) dan niet wordt aangepast, valt de wegbeheerder bijzonder aan te rekenen. Dit betekent dus ook dat als de wegbeheerder specialisten laat kijken naar de verkeerslichtregulering, hier al een winst behaald kan worden bij het nul-alternatief. Dit is feitelijk een "klus" die direct kan worden uitgevoerd en binnen enkele weken afgerond kan zijn. Geen enkele noodzaak om te wachten tot 2025, 2026 of nog verder. Volgende week starten en voor mei 2024 klaar en direct al een veiligere N35 met een betere doorstroming.</i></p> <p>Reactie: De huidige regulering van de verkeerslichten is geen onderdeel van deze verkenning. De reactie is ondertussen doorgezet naar de wegbeheerder.</p>

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99212047	2	<p><i>Buiten bovenstaande, is het BO-MIRT alternatief (stroomweg) natuurlijk de meest toekomstbestendige optie. Er zal gewoonweg alleen maar meer verkeer komen op dit traject. Milieuaspecten/milieuconsequenties zijn voor mij minder relevant, maar hier zijn er nou éénmaal landelijke en Europese kaders. Wel relevant is het voor mij dat bewoners die negatieve consequenties van deze optie zullen ervaren – bijvoorbeeld bij onteigening van (delen) van hun eigendom - hier ruim voor gecompenseerd worden door de overheid. Zelig touwtrekkerij door de overheid over een paar centen - gezien op het totale budget- geeft daarbij geen pas.</i></p>
		<p>Reactie: Deze inbreng wordt voor kennisgeving aangenomen. Bij verdere de uitwerking van het voorkeursalternatief in de planning- en studiefase zullen effecten en maatregelen worden getoetst aan de wettelijke kaders en regels. Voor de verwerving van de voor het werk benodigde gronden zal gehandeld worden naar de daarvoor van toepassing zijnde (wettelijke) kaders, waarbij door een medewerker van RWS vroegtijdig in overleg met de betreffende grondeigenaren zal worden getreden.</p>
99170973	1	<p><i>In de voorliggende variant komt de nieuwe weg dwars over het land (over de schuur) van participant. Participant zou dan liever uitgekocht worden als er geen alternatief komt voor die weg zo dicht bij het huis.</i></p>
		<p>Reactie: In deze verkenningfase willen we graag een beeld krijgen van de wensen en standpunten van de betrokken grondeigenaren en direct omwonenden. Wij nemen hierbij kennis van uw standpunt. In uw geval wordt uw eigendom geraakt door alternatief 2. Het eindresultaat van de verkenning is, naar verwachting in 2025, de voorkeursbeslissing van de Minister van IenW over het voorkeursalternatief (VKA). Als er voor de realisatie van het werk er gronden van u benodigd zijn, dan zal hierover door een medewerker van RWS met u in overleg worden getreden, waarbij gehandeld zal worden naar de daarbij van toepassing zijnde (wettelijke) kaders.</p>
99167292	1	<p><i>Het gevolg van het toepassen van de voorkeursvariant, is dat er veel meer verkeer komt op De Jongstraat. De Jongstraat is een smalle weg, waar geen twee auto's langs elkaar kunnen rijden. Participant pleit voor een andere aansluiting van de Jan van de Rompweg rechtstreeks naar het bedrijventerrein bij Mariënheem. Doel: De Jongstraat ontlasten voor extra verkeer.</i></p>
		<p>Reactie: In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is voor de kruising van de De Jongstraat met de verlegde N35 (rondweg) in de viltstiftschets alleen een verbinding opgenomen. Hierbij is nog niet bepaald voor wie deze bedoeld is. In de beoordelingsfase van de verkenning worden de viltstiftschetsen uitgewerkt tot ontwerpen waarbij ook wordt bepaald waar een parallelweg nodig is en op welke wijze de omliggende wegen aansluiten op de N35. Ook wordt gekeken naar de bestaande structuren en naar de locaties waar noord-zuid en oost-west relaties voor de N35 en N348 nodig zijn. Hierbij wordt ook gekeken naar de weggebruikers. Niet uitgesloten wordt dat routes wijzigen of langer worden.</p> <p>Opgemerkt wordt dat de uitwerking bij de rondweg ook afhankelijk is van het behouden danwel afsluiten van de N35 spoorkruising bij de Nijverdalseweg. Bij behoud van de N35 spoorwegovergang kan de huidige N35 worden benut voor de verbinding naar Mariënheem voor alle verkeer en is een zuidelijke parallelweg tot de De Jongstraat niet nodig.</p>
99167255	1	<p><i>De weg waar participant aan woont, wordt na de uitvoering van de voorkeursvariant veel te druk. De mensen die vanuit Haarle naar Raalte gaan, moeten over die weg. Er zit nu al veel landbouwverkeer op die weg en ook veel fietsers. Veel extra autoverkeer is daarom onwenselijk. De parallelweg eindigt op De Jongstraat. Dan moet al het verkeer over een bochtige klinkerweg naar Mariënheem toe. Dat is onwenselijk voor het verkeer zelf en de omwonenden.</i></p>
		<p>Reactie: In alternatief 2 wordt het tracé van de N35 nabij het kruispunt Nijverdalseweg/N35 doorgetrokken ten zuiden van het spoor. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is voor de kruising van de De Jongstraat met de verlegde N35 (rondweg) in de viltstiftschets alleen een verbinding opgenomen. Hierbij is nog niet bepaald voor wie deze bedoeld is. In de beoordelingsfase van de verkenning worden de viltstiftschetsen uitgewerkt tot ontwerpen waarbij ook wordt bepaald waar een parallelweg nodig is en op welke wijze de omliggende wegen aansluiten op de N35. Ook wordt gekeken naar de bestaande structuren en naar de locaties waar noord-zuid en oost-west relaties voor de N35 en N348 nodig zijn. Hierbij wordt ook gekeken naar de weggebruikers. Niet uitgesloten wordt dat routes wijzigen of langer worden.</p> <p>Opgemerkt wordt dat de uitwerking bij de rondweg ook afhankelijk is van het behouden danwel afsluiten van de N35 spoorkruising bij de Nijverdalseweg. Bij behoud van de N35 spoorwegovergang kan de huidige N35 worden benut voor de verbinding naar Mariënheem voor alle verkeer en is een zuidelijke parallelweg tot de De Jongstraat niet nodig.</p> <p>Uit de NRD-bijlage 'Notitie Kansrijke Alternatieven' met factsheets is gebleken dat bij aanpassing van de N35 naar een stroomweg meer verkeer gebruik gaan maken van de verlegde N35. In de komende fase van de verkenning worden bij het aspect verkeer ook de effecten op lokale wegen, waaronder de parallelwegen (en type gebruikers), in beeld gebracht.</p>

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99167255	2	<i>Een betere optie is de parallelweg door te trekken tot aan het knooppunt Raalte.</i>	<p>Reactie: In de komende fase van de verkenning worden de viltstiftschetsen zoals opgenomen in de NRD uitgewerkt tot ontwerpen waarbij ook wordt gekeken naar de parallelwegen en lokale wegenstructuren. Het (geheel) doortrekken van de zuidelijke parallelweg tussen knooppunt Raalte en Mariënheem is daarbij niet in beeld.</p>
	3	<i>Participant woont 300 meter van het spoor. Daar komt straks een nieuwe weg, een sloot en een parallelweg tussen. Dat alles komt in de richting van de woning van participant waardoor er veel meer overlast wordt ervaren van geluid.</i>	<p>Reactie: In de fase van een verkenning wordt gezocht naar een voorkeursalternatief waarmee de doelstelling het best kan worden gehaald. Hierbij wordt ook onderzoek gedaan naar geluidsbelasting (geluidscontouren, aantal geluidgehinderden), maar dan wel passend bij het detailniveau van een verkenning. Onderzoek naar geluidmaatregelen zoals schermen, stiller asfalt, toetsing geluidnormen op woning niveau maakt deel van de vervolgfase waarin het voorkeursalternatief verder wordt uitgewerkt (de planning- en studiefase).</p>
99167163	1	<i>Participant vindt het zonde, kijkend naar de toekomst, om voor de voorliggende oplossing te kiezen. Voorheen was er (15 jaar terug) een Noordelijke variant op het tracé, die naar de mening van participant veel beter geschikt is; deze loopt dan om Raalte heen. Dan wordt aangesloten op de rondweg bij Heino. De aansluiting van de N348, vanaf Deventer, bij het industrieterrein moet dan worden aangesloten op de N348 zuidoostelijk om Raalte heen.</i>	<p>Reactie: Al tientallen jaren hebben diverse varianten voor een rondweg bij Mariënheem de revue gepasseerd. Varianten zoals noordelijk om Mariënheem heen of geheel om Mariënheem én Raalte heen zijn eerder onderzocht. Deze bleken niet kansrijk te zijn. De redenen liepen uiteen, van een te grote ruimtelijke impact tot ongewenste nieuwe doorsnijdingen van het landschap en omdat de doorgaande route (N35 oost-west) te veel zou worden omgelegd. Dergelijke omleggingen en (volledig) noordelijke varianten wijken zodanig af van het huidige tracé dat deze in het verleden als niet realistisch zijn bestempeld. In deze verkenning wordt daarom niet gekeken naar een tracéverlegging van de N35 om Raalte heen.</p>
	2	<i>Het argument dat er bij de door de participant voorgestelde variant veel boeren uitgekocht moeten worden, is in het licht van het terugbrengen van het stikstofuitstoot, eigenlijk alleen maar beter. Boeren moeten toch uitgekocht worden, dus waarom niet twee vliegen in één klap.</i>	<p>Reactie: Deze inbreng wordt voor kennisgeving aangenomen. Zie ook punt 1 waarin is aangegeven dat een dergelijke noordelijke variant niet verder onderzocht wordt.</p>
	3	<i>De voorkeursvariant doorkruist nu Raalte. Dat is jammer. Voor de toekomst kan Raalte niet meer makkelijk uitbreiden waardoor het minder toekomstbestendig is.</i>	<p>Reactie: Alternatief 2 voorziet niet in een aanpassing van de N35 door Raalte. Dit hangt samen met het project "N35 verbeteringen Knooppunt Raalte". In de verkenning wordt met alternatief 2 voorzien in een nieuwe (gecombineerde) aansluiting voor de N348/Ommersweg en de Almelosestraat en rondweg Mariënheem. Mogelijkheden verkennen voor uitbreiding van Raalte is geen onderdeel van de scope van de verkenning, maar is aan de gemeente Raalte. In het planMER wordt wel onderzoek gedaan naar effecten van de aanpassingen op vaststelde ontwikkelingen in de omgeving.</p>
99393884	1	<i>Participant gaat het niet zozeer om het deel van de N35, maar echter om zorgen over de oversteek bij de Steege met de N348. Wij willen dat deze oversteek behouden blijft (door bijvoorbeeld een veilige tunnel) en dat de verbinding tussen de Hooilandweg/Steege en Raalte blijft behouden. Ook voor een veilige toekomst van onze kinderen.</i>	<p>Reactie: Bij het aanpassen van de N35 naar een stroomweg met een rondweg bij Mariënheem en een nieuwe aansluiting nabij de Assendorperweg/Hooilandweg en een aanpassing van de N348 is het onvermijdelijk dat dit consequenties heeft voor de (directe) omgeving als gevolg van het ruimtebeslag. De viltstiftschetsen zoals opgenomen in de NRD worden in de beoordelingsfase van de verkenning uitgewerkt tot een ontwerp en onderzocht op effecten. Hierbij wordt ook gekeken naar de structuren die daardoor ook aangepast moeten worden zoals oost-west verbindingen bij de N348 tussen Raalte-Noord en Mariënheem (Steege, Assendorperweg). Vooralsnog is er geen tunnel bij de Steege onder de N348 voorzien vanuit deze verkenning.</p>

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

-
- 99526571 1 *Hieronder een aantal punten die volgens participant belangrijk zijn bij het aanpakken van de N35. Vanwege het werk spreekt participant regelmatig agrariërs en loonwerkers (eigenaren en/of chauffeurs) en tot 1,5 jaar geleden had participant zelf een loonbedrijf waarvan een aantal klanten rondom de N35 land hebben. Daarom weet participant vanaf die hoek wat er speelt.*
- 1) 100 in praktijk 80**
Een van de opties is een 100 km/uur op de N35. Hiervoor moet de weg ook veilig gemaakt worden voor 100 en hier en daar moet de weg verbreed worden. Dit zal een forse meerprijs opleveren tov een indeling voor 80 km/uur. Maar gezien de grote hoeveelheid vrachtverkeer zal er in de praktijk zelden 100 km/uur gereden kunnen worden. Daarom vraag ik mij af of de kosten van het aanpassen wel opwegen tegen de (zeer) geringe winst voor de doorstroming. In mijn ogen werkt dit alleen als het een 2x2 baans weg gaat worden.
- Reactie: Bij de inrichting van een stroomweg 2x1 rijstroken 100 km/uur wordt voorzien in scheiding van de rijbanen, inhalen is daarbij niet mogelijk. Vrachtverkeer kan daarbij van invloed zijn op de werkelijk gereden snelheid.
- De Verkenning geeft invulling aan de afspraken die in het bestuurlijk MIRT-overleg in 2020 zijn gemaakt waarin niet wordt ingezet op capaciteitsuitbreiding van de N35. Een 2x2 oplossing zit derhalve niet in de scope van het onderzoek. Een verdere toelichting van deze keuze in het voortraject is te vinden op pagina 28 en 29 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.
-
- 2 **2) Parallelweg en fietsers**
Volgens de plannen komen er aan beide kanten een parallelweg om zo te zorgen dat alle adressen en percelen worden ontsloten tot kruising "Hoonhorst" en kruising "Heino noord". Aan de N35 zitten bedrijven zoals Fakkert en Braakman Dienstverlening en rijden er diverse vrachtwagens voer en melk van- en naar boerderijen. En daarbij maakt het landbouwverkeer ook gebruik van de parallelweg. Ik denk niet dat het samenvoegen van al dit (zware) verkeer met de fietsers samen gaat. Met andere woorden, de nieuwe indeling is gevaarlijker voor fietsers omdat het (vracht) verkeer over veel meer lengte samen met hen op hetzelfde weggedeelte zit. Ik denk zelf dat het veel verstandiger is om de fietsers, geheel gescheiden van alle andere verkeersdeelnemers, een eigen weggedeelte te geven. Dit gaat goed samen met de plannen voor de fietssnelweg.
- Reactie: Bij het aanpassen van de N35 naar een stroomweg is het onvermijdelijk dat belangen van omwonenden en aangelegen bedrijven worden geraakt, mede doordat er minder locaties zijn met een aansluiting op de N35. Rechtstreekse erfaansluiting op de N35 passen echter niet bij de inrichting van een stroomweg, om die reden is een parallelstructuur nodig voor de afwikkeling van verkeer van aangelegen woningen en bedrijven. In de verdere uitwerking van de parallelstructuur wordt ook gekeken naar de gebruikers en inrichting. De wijze waarop de parallelstructuur wordt gerealiseerd zal in het tweede deel van de Verkenning (beoordelingsfase) worden onderzocht. Mogelijk dat bij de uitwerking van het ontwerp danwel op basis van de effecten de ligging van parallelwegen wordt aangepast (op delen langs de N35 één danwel aan beide zijde een parallelweg).
-
- 3 **3) Parallelweg – verbinding**
Momenteel is er 1 parallelweg van Zwolle naar Heino, volgens de plannen kan deze aan beide kanten van de N35 komen te liggen. Maar komen we bij Heino aan dan is daar ineens totaal geen parallelweg. Alle gebruikers van de parallelweg worden gedwongen door hartje Heino te rijden. Langs alle zwakkere verkeersdeelnemers, langs de parkeerplaatsen van de winkelstraten. Het lijkt mij goed dat hier goed naar gekeken wordt. Gezien de nieuwbouw industrieterrein bij de N35 mag ik hopen dat de gemeente Raalte aan de andere kant van de N35 alvast grond heeft aangekocht of tenminste een recht op 1e koop of iets in die richting. Ik kan er niet bij dat landbouwverkeer niet samen kan met verkeer op een 80 km weg maar vervolgens wel samen kan met fietsers, kinderen die naar school gaan etc in hartje Heino.
- Reactie: De wijze waarop de parallelstructuur wordt gerealiseerd zal in het tweede deel van de Verkenning (beoordelingsfase) worden onderzocht. Mogelijk dat bij de uitwerking van het ontwerp danwel op basis van de effecten de ligging van parallelwegen wordt aangepast (op delen langs de N35 één danwel aan beide zijde een parallelweg). Voor de rondweg Heino is er vanuit de verkenning N35 geen noodzaak om te voorzien in een parallelweg langs de westzijde van de N35 tussen de Dalfserweg, Lemelerveldseweg en Berkendijk.
-
- 4 **4) Hoogte tunnels/viaducten**
Nagenoeg alle verkeer is onder de 4 meter hoog. Echter in oogstperiodes zijn er een aantal landbouwmachines die fors hoger zijn. Ze zijn in te korten, alles is wel onder die 4 meter hoog te krijgen maar dat is vaak iets wat 1x per jaar gebeurt. Rij je van perceel naar perceel ga je niet telkens zulke tijdrovende handelingen uitvoeren om de machine deels te demonteren. Mocht er ergens een punt zijn met een beperkte doorrijhoogte wordt er vaak even omgereden om zo geen tijd te verliezen. Ik zou willen aanbevelen dat de kruisende wegen over de N35 gaan, of bij onderdoorgangen, te zorgen voor een ruime doorrijhoogte.
- Reactie: In het ontwerp van nieuwe viaducten of onderdoorgangen wordt ook rekening gehouden met weggebruikers. De doorrijhoogte wordt per situatie bepaald.
-

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99526571 5

5) Viaduct Fakkert

Bij Fakkert ligt nu een brug over het Overijsselse Kanaal. Dit is vroeger zo gekomen toen er nog scheepvaart was. Mocht dit viaduct verhoogd worden (nu is hij beperkt qua doorrijhoogte verkeer parallelweg) dan betekent dit een kruising in een zeer krappe hoek, bij het water, bij Fakkert. Er is ook niet veel ruimte om fatsoenlijk recht voor de onderdoorgang uit te komen met het wat grotere landbouwverkeer. De weg gaat nu al niet haaks onder de N35 door vanwege dit probleem. (Laat) goed onderzoeken of het huidige en toekomstige landbouwverkeer na realisatie wel gebruik kan maken van de onderdoorgang.

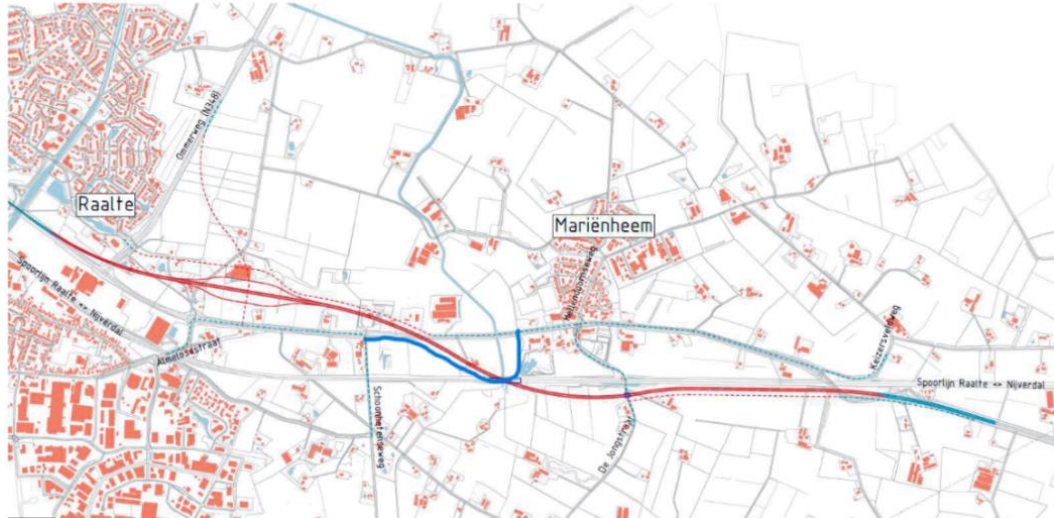
Reactie: In alternatief 1 blijft het viaduct behouden. In alternatief 2 worden twee varianten uitgewerkt voor het traject tot het Overijssel kanaal. Beide varianten voorzien in een kruising (onderdoorgang onder viaduct) bij het Overijssels kanaal, de doorrijhoogte verschilt:

- Variantpakket 1: Afsluiten Koelmansstraat, ongelijkvloerse kruising Hagenweg en nieuw viaduct bij Overijssels kanaal. De doorrijhoogte bij het Overijssels Kanaal zal vergelijkbaar zijn met de bestaande situatie (circa 3,70 meter). Deze kruising wordt dan alleen gefaciliteerd voor fietsers op de Kanaaldijk Noord. Landbouw- en vrachtverkeer zal in deze situatie gebruik moeten maken van de kruising bij de Hagenweg. Voor het uit te werken ontwerp wordt ervan uitgegaan dat de N35 bovenlangs de Hagenweg kruist. De N35 wordt op deze locatie verhoogd. Voor de doorrijhoogte bij de Hagenweg wordt 4,60 meter aangehouden.
- Variantpakket 2: Ongelijkvloerse fietskruising Koelmansstraat, afsluiten Hagenweg en nieuw viaduct bij Overijssels kanaal. De doorrijhoogte bij het Overijssels Kanaal wordt verhoogd tot 4,60 meter.

99508974 1

Hierbij wil ik een idee/optie indienen voor een fietspad bij de eventuele rondweg bij Mariënheem. Zie bijlage voor een tekening. Fietspad vanaf de Bagatelle onder de nieuwe brug bij het spoor door en dan richting het dorp. Dit zorgt voor een goede verbinding van het gebied rond de Bagatelle richting de school/het dorp vice/versa. Tevens kan dit zorgen voor minder fietsverkeer op de nieuwe parallelweg cq het nieuwe kruispunt bij Raalte.

2 *Bijlage bij zienswijze met registratienummer 99508974. Kaartschets met ingetekende optie voor een fietspad*



Figuur 3-27 Alternatief 2 (traject 10-11) viltstiftschets N35 stroomweg 2x1, 100 km/uur met gecombineerde ongelijkvloerse aansluiting voor de kruisingen N348 Ommerweg én Almelosestraat en een rondweg Mariënheem ten zuiden van het spoor (rood=nieuwe weg, blauw= aan te passen/te verleggen bestaande weg)

Reactie: Participant verzoekt om te voorzien in een fietsverbinding tussen de Schoonhetensweg en Mariënheem met een kruising van de N35 bij het nieuwe spoorviaduct. De ingetekende lijn wordt niet gezien als een kansrijke oplossing indien de N35 het spoor verhoogd kruist, het belang van een verbinding wordt wel gezien. In de beoordelingsfase worden de viltstiftschetsen zoals opgenomen in de NRD uitgewerkt tot een ontwerp waarbij voor alternatief 2 bij Raalte en Mariënheem ook wordt gekeken naar de locaties waar noord-zuid en oost-west relaties voor de N35 en N348 nodig zijn, en voor welke (weg)gebruikers (fietsers/voetgangers - gemotoriseerd verkeer (auto/vrachtverkeer) - gemengd verkeer (alle verkeer inclusief landbouwverkeer). Ook wordt dan bepaald of de bestaande N35 spoorwegovergang bij de Nijverdalseweg wordt afgesloten danwel behouden blijft. In de ontwerputwerking wordt ook gekeken of het mogelijk is om de nieuwe rondweg te kruisen ter hoogte van de bestaande N35 om daarmee te voorzien in een route tussen de Schoonhetensweg en Mariënheem en het type weggebruiker.

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

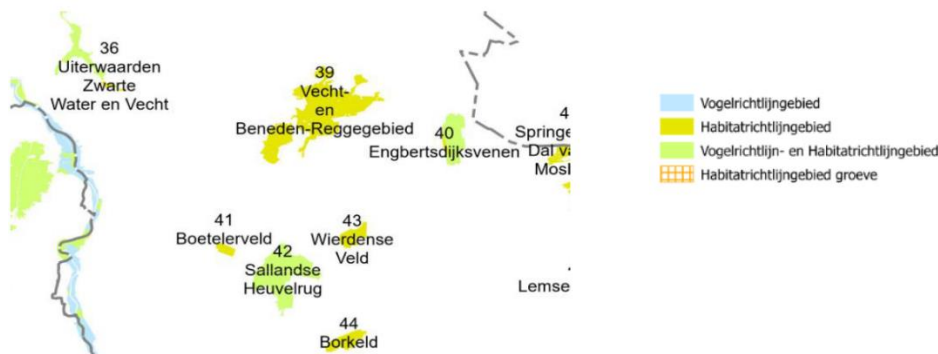
99494682 1

1. Zienswijze t.a.v. de in het NRD genoemde varianten.

In het kader van de Verkenning N35 Wijthmen – Nijverdal hierbij onze zienswijze voor de rondweg Mariënheem. Daarvoor verwijzen wij naar de MIRT N35 Wijthmen – Nijverdal en de site Naturagebieden 2000. Daarin wordt gesteld. De rijksweg 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. Door toenemende drukte van het verkeer komt deze functie steeds meer onder druk te staan. Het project gaat over de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal: de voorbereiding van een MIRT Verkenning naar mogelijke maatregelen op de langere termijn voor de oplossing van knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid. Ontbrekende criteria zijn hier de ligging ten opzichte van Natura 2000 gebieden en de inmiddels ingeslagen richting om er een 2x2 baansweg van te maken.

Nederland kent 162 Natura 2000-gebieden. Dit Natura 2000-netwerk bestaat uit gebieden die zijn aangewezen onder de Vogelrichtlijn en onder de Habitatrichtlijn. Beide Europese richtlijnen zijn belangrijke instrumenten om de Europese biodiversiteit te waarborgen. Alle gebieden zijn geselecteerd op grond van het voorkomen van soorten en habitattypen die vanuit Europees oogpunt bescherming nodig hebben.

Kaart Natura 2000 NL 2023 VHR VRL.pdf



De N35 loopt langs de gebieden Sallandse Heuvelrug en Boetelerveld. Zoals de Rondweg Mariënheem Zuidelijke variant nu voorligt komt de N35 op 1 km verwijderd van Boetelerveld te liggen. Op het kwetsbare Natura 2000-gebied Boetelerveld komt volgens de provincie nu al te veel stikstof uit de lucht in de bodem terecht. Als richtlijn wordt voor infrastructurele projecten rekening gehouden met de stikstofneerslag tot 5 kilometer van de weg. Daarmee voldoet de Rondweg Mariënheem Zuidelijke variant niet aan de stikstofrichtlijn.

De Rondweg Mariënheem Zuidelijke variant is een korte termijn oplossing, onnodig complex en daarmee kostbaar. Het traject loopt te dicht langs de dorpskern en biedt onvoldoende oplossingen voor ontsluiting van omliggende wegen en aansluiting op de N348. De zuidelijke variant kruist het spoor in een bocht. Ontwikkelaars gaan er van uit dat de zuidelijke variant over het spoor geleid wordt. De spoorlijn ligt nu ca. 2 meter boven het maaiveld, dat betekent dat de weg op een hoogte van ca. 7,5 meter komt te liggen. Dit is kostbaar en zorgt voor meer verspreiding van stikstof.

Op 30 november 2023 is er een uitzending van Salland1 gewijd aan de rondweg Mariënheem. In deze uitzending is door ondergetekende R. Scheerder (T:0636463929) een zienswijze neergelegd die meer recht doet aan het ontsluiten van een economisch gebied ter grootte van Twente en die rekening houdt met Natura2000. Hierbij worden ook voorbeelden genoemd elders in Nederland.

U vindt de uitzending op YouTube met het zoekcriterium: Salland Magazine 30 november 2023, of via de link: <https://www.youtube.com/watch?v=MCr7yOhaQAM&t=565s>

Reactie: De lange termijnvisie is dat de N35 (vanuit Marsroute provincie Overijssel gezien) een 2x2 rijstroken zou kunnen worden. In de startbeslissing van de Minister en zoals aangegeven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt een 2x2 oplossing in deze verkenning niet onderzocht als alternatief.

In het planMER worden alternatief 1 (N35 op bestaande tracé als 1x2 rijstroken 80 km/uur gebiedsontsluitingsweg) en alternatief 2 (N35 met rondweg zuid van spoor 2x1 rijstroken 100 km/uur als stroomweg) beoordeeld.

In het kader van het planMER wordt voor de gebruiksfase (situatie na aanleg) een stikstofberekening uitgevoerd. Hierbij wordt uitgegaan van de wettelijke kaders en rekentools van het Ministerie. De resultaten hiervan wordt beoordeeld op effecten voor het Boetelerveld en eventuele consequentie. Ook de kosten worden in beeld gebracht.

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99494682 2 Hierna volgen een drietal alternatieve oplossingen, waarvan de eerste twee weliswaar ruimer om Boetelveld gesitueerd zijn, maar nog steeds binnen de vijf kilometer grens vallen.

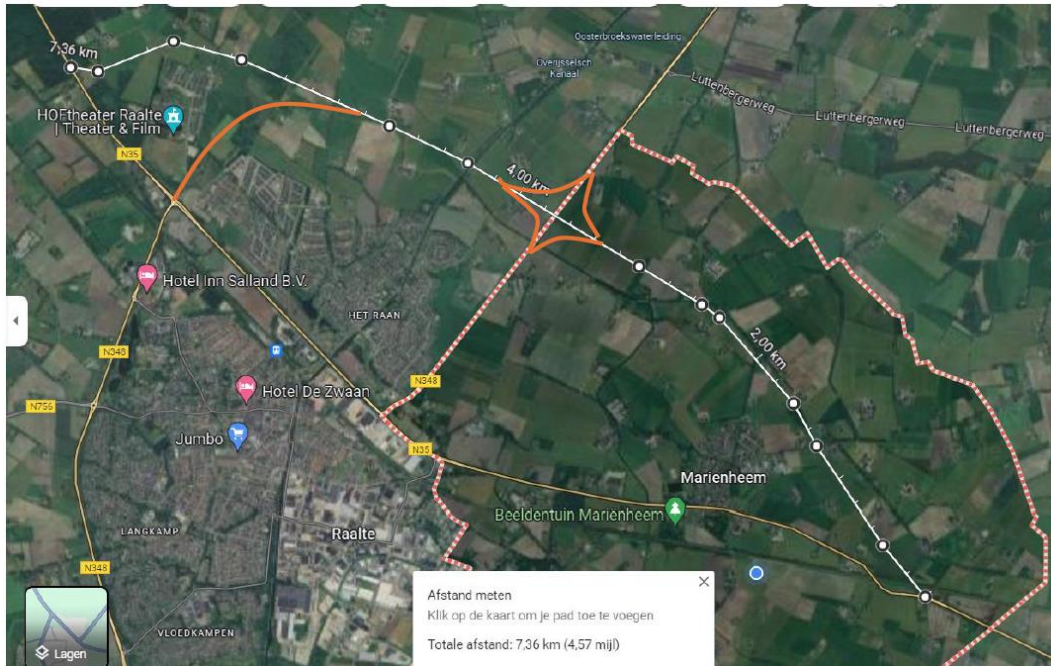
Alternatieve oplossing 1: De kortste rondweg over de noordkant van Mariënheem is 3,5 km lang, gaat over of onder het spoor en draait kort langs Mariënheem met een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Ten Haveweg. Met deze variant kan zwaar vrachtverkeer over de rondweg geleid worden zodat dit niet langer door het dorp Mariënheem hoeft te rijden.



Reactie: Al tientallen jaren hebben diverse varianten voor een rondweg bij Mariënheem de tafel gepasseerd. Varianten zoals noordelijk om Mariënheem heen of geheel om Mariënheem én Raalte heen zijn eerder onderzocht. Deze bleken niet kansrijk te zijn. Redenen liepen uiteen, van een grote ruimtelijke impact en nieuwe doorsnijdingen van het landschap en omdat de doorgaande route (N35 oost-west) te veel zou worden omgelegd. Dergelijke omleggingen en (volledig) noordelijke varianten wijken zodanig af van het huidige tracé dat deze in het verleden als niet realistisch zijn bestempeld. In deze verkenning wordt daarom de voorgestelde route ten noorden van Mariënheem niet onderzocht.

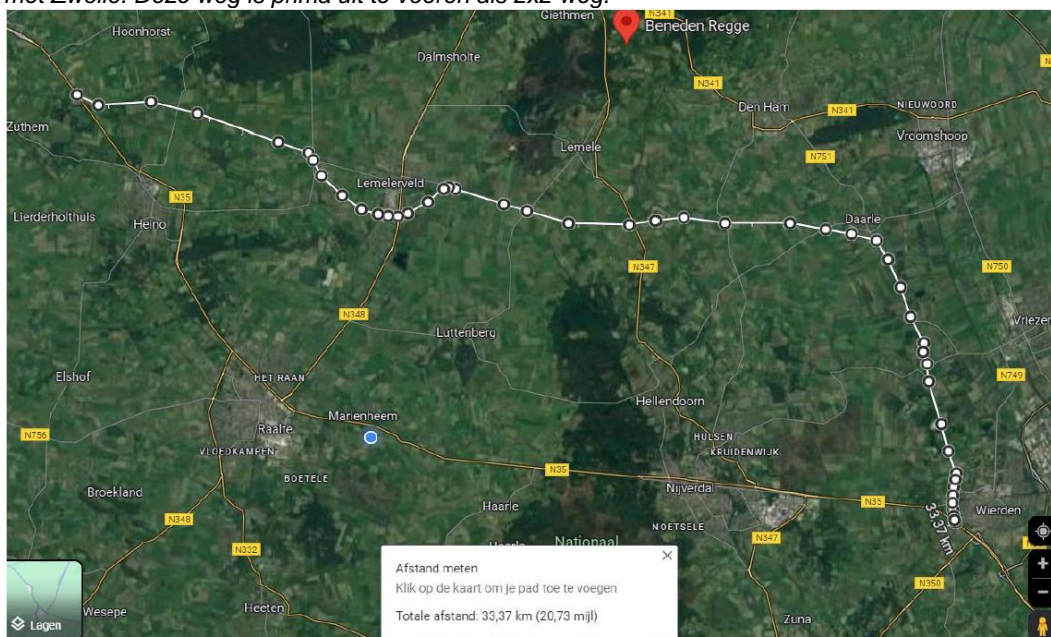
Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

- 99494682 3 *Alternatieve oplossing 2: Hierna volgt voor de rondweg Mariënheem een meer toekomstbestendige noordelijke variant die tegelijkertijd een rondweg vormt voor Raalte/Het Raan. Ook daar wordt Raalte net als Mariënheem door de N35 in tweeën gedeeld. Deze variant ligt op ruimere afstand van het Natura 2000 gebied Boetelerveld, biedt een goede aansluiting op de N348 waardoor deze ter hoogte van Raalte meer doorstroomt en ontsluit daarmee het bedrijventerrein 't Fabriek van Lemelerveld*



Reactie: Zoals bij punt 2 aangegeven is in het verleden een dergelijke verlegging van de N35 reeds afgevallen als mogelijke kansrijke oplossing. In deze verkenning wordt daarom de voorgestelde route ten noorden van Mariënheem en Raalte niet onderzocht.

- 4 *Alternatieve oplossing 3: Navolgende oplossing toont een rechtstreekse verbindingsweg/snelweg van Zwolle naar de regio Twente en Duitsland, deze oplossing sluit aan op de A35 bij Wierden volgt de N751 en loopt daarna grotendeels over bestaande wegen parallel aan het Overijssels kanaal en sluit aan op de N35 2x2 bij Wijthmen. Daarmee worden drie Natura 2000 gebieden ontzien en is sprake van een serieuze toekomstbestendige oplossing om het voor Overijssel belangrijke economische gebied Twente te verbinden met Zwolle. Deze weg is prima uit te voeren als 2x2 weg.*



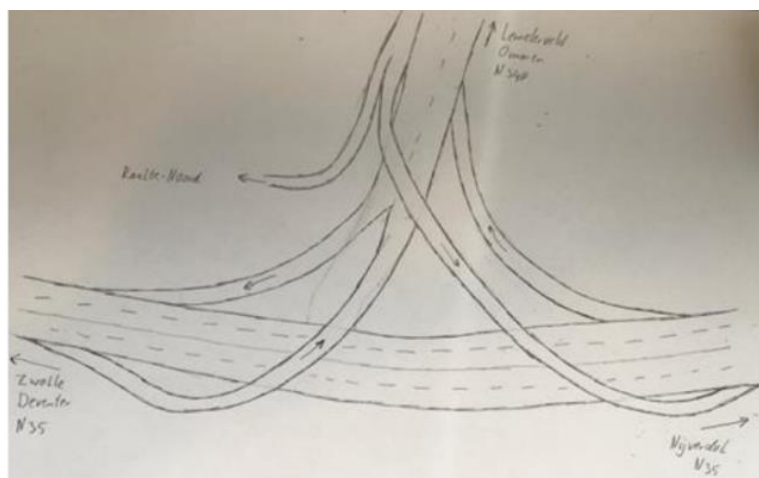
Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

-
- | | | |
|----------|---|---|
| 99494682 | 4 | Reactie: De verkenning is gericht op de verbetering van de bestaande N35 tussen Wijthmen en Nijverdal. Een volledig nieuw tracé past niet in de afspraken van het bestuurlijk MIRT-overleg van 2020 en zit derhalve niet in de scope van de verkenning. |
|----------|---|---|
-
- | | | |
|----------|---|--|
| 99552330 | 1 | <i>Voor de gemeente Dalfsen en het dorp Lemelerveld is het belangrijk dat er een vlotte aansluiting van de N348 vanuit Ommen/Lemelerveld op de N35 komt. Dit is van belang voor de gemeente Dalfsen in het algemeen en Lemelerveld (en de Strenkhaarsweg en de Weerdhuisweg) in het bijzonder. Een goede aansluiting zorgt er voor dat al het verkeer uit Lemelerveld, inclusief het industrieterrein, via Raalte naar Zwolle gaat en daarmee de binnenwegen en Heino ontlast. Hierdoor hoeft de gemeente niet te investeren in het opwaarderen van binnenwegen en bijvoorbeeld de Wagemansbrug in Lemelerveld. Hieronder is een simplistische schets (zie bijlage) toegevoegd. Mogelijk moet er nog ergens een rotonde (naar voorbeeld situatie Ommen) worden toegevoegd om Raalte-Noord goed te ontsluiten</i> |
|----------|---|--|
-



Reactie: De voorgestelde oplossing is een vormgeving zoals deze gebruikt wordt bij een kruising tussen twee nationale stroomwegen en daarmee buitenproportioneel voor het kruispunt N35-N348. Tevens geeft deze oplossing niet het gewenste effect, doordat de het lokale verkeer niet ontsloten wordt naar Mariënheem of Raalte (noord). Daarnaast ontbreekt hierin ook de verkeersstroom naar De Zegge (via de Almlosestraat)

- 2 *Namens Frion en privé is participant bereid mee te denken en te doen. Het zou een gemiste kans zijn als hier nu geen goede oplossing voor komt. Als de aansluitingen op dezelfde manier worden gemaakt als bij Ommen is gedaan (N348-Hessenweg-toeritten Ommen centrum) dan gaat al het verkeer vanuit Lemelerveld, en zeker het industrieterrein (Tielbeke), via Raalte naar Zwolle. De gemeente Dalfsen zou zelfs mee kunnen financieren. Ook de gemeente Raalte in het algemeen en Heino in het bijzonder heeft hier baat bij. Er gaat dan namelijk veel minder (vracht)verkeer door Heino. Hieronder een schets van een mogelijkheid (zie bijlage)*



Reactie: De voorgestelde oplossing is een vormgeving zoals deze gebruikt wordt bij een kruising tussen twee nationale stroomwegen en daarmee buitenproportioneel voor het kruispunt N35-N348. Tevens geeft deze oplossing niet het gewenste effect, doordat de het lokale verkeer niet ontsloten wordt naar Mariënheem of Raalte (noord). Daarnaast ontbreekt hierin ook de verkeersstroom naar De Zegge (via de Almlosestraat).

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99549139	1	<p><i>Het gaat mij dan om het stuk tussen Raalte en Mariënheem. Dat er een weg moet komen om Mariënheem heen is lijkt mij duidelijk. Dus de mogelijkheden zijn mijn inziens eigenlijk gereduceerd tot 1 mogelijkheid. Gezien deze mogelijkheid zie ik voor mij de volgende nadelen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><i>• Meer geluidsoverlast. (van 2 zijden);</i><i>• Meer stikstof (fijnstof) overlast. (van 2 zijden);</i><i>• De waarde van mijn woning zie ik verminderd worden door de minder gunstige ligging;</i><i>• Doordat de Hoofdweg een verbindingsweg wordt tussen Zwolle en Enschede zie ik langs deze weg steeds meer industrie komen wat ook niet ten gunste is van de ligging van het huis ;</i><i>• 4 a 5 x daags maken wij gebruik van een stuk natuurgebied gelegen aan de hooiland weg 6a te Mariënheem wat doormiddel van een pad verbinding heeft met onze woning. De nieuwe weg doorkruist dit pad zodat ons gebruik van dit stuk natuurgebied ontnomen wordt (is eigendom).</i>
		<p>Reactie: Bij het aanpassen van de N35 naar een stroomweg met een rondweg bij Mariënheem en een nieuwe aansluiting nabij de Hooilandweg is het onvermijdelijk dat dit negatieve consequenties heeft voor de omgeving als gevolg van het ruimtebeslag, meer verkeer op de N35 en wijziging van routes. De viltstiftschetsen zoals opgenomen in de NRD worden in de beoordelingsfase van de verkenning uitgewerkt tot een ontwerp en onderzocht op effecten. Hierbij wordt ook onderzoek gedaan naar geluidsbelasting, luchtkwaliteit, stikstof en aantasting van houtopstanden/bomen en natuurgebieden. Het detailniveau van dit onderzoek is daarbij passend bij het detailniveau van een verkenning, de focus ligt op de beslisinformatie leveren om een voorkeursalternatief te bepalen. Onderzoek naar geluidmaatregelen zoals schermen, stiller asfalt e.d. maakt deel van de vervolgfase waarin het voorkeursalternatief verder wordt uitgewerkt (de planning- en studiefase). Of er in de toekomst extra bebouwing / industrie komt langs de N35 is vanuit deze verkenning niet aan te geven, dat is aan de gemeente.</p>
	2	<p><i>Nu worden er alweer opmerkingen geplaatst over een 4 Baans weg. Ik vraag mij af of er wel voldoende geld is voor dit alles? Is het straks zo dat wie het hards schreeuwt voor aanstaat met wat er gaat gebeuren? Is de tunnel bij Nijverdal wel breed genoeg voor 4 Baans? Zo zullen er nog wel veel meer vragen zijn. Dit is op dit moment mijn zienswijze en hoop dat U er wat aan heeft.</i></p>
		<p>Reactie: Op dit moment is een 4 baansweg geen onderdeel van de scope van dit project. Mochten er in de toekomst toch scope uitbreiding gewenst zijn dan moet daarvoor volgens de spelregels van het MIRT voorafgaand aan een verkenning 75% van het benodigde budget voor de meest waarschijnlijke oplossingsrichting gereserveerd worden.</p>
99578973	1	<p><i>In de informatie rondom de NDR hebben wij gelezen dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de provincie Overijssel bij voorkeur van de N35 een stroomweg willen maken. Het zogenoemde BO-MIRT alternatief. Een onderdeel van dit alternatief is het aanpassen van de kruising N348/Ommerweg en de kruising Almelosestraat.</i></p> <p><i>In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau staan diverse opties. Wij zijn van mening dat er voldoende ruimte is op het huidige tracé om de weg te verbreden en de kruising N348/Ommerweg en kruising Almelosestraat aan te passen. Hiervoor hoeft geen nieuw tracé gecreëerd te worden en de aanwezige huizen en bedrijven kunnen blijven bestaan. De te realiseren rondweg om Mariënheem kan prima aansluiten op de bestaande N35 (tracé) nabij de Bagatelle.</i></p>
		<p>Reactie: In de viltstiftschetsen zijn principes aangegeven, zoals stroomweg of gebiedsontsluitingsweg en type aansluiting gebaseerd op standaard ontwerprichtlijnen. Voor een weg ingericht als stroomweg geldt dat geen verkeerslichten worden toegepast. Om die reden is voor de N348 Ommerweg en Almelosestraat in de analytische fase gekeken welke type aansluiting inpasbaar is. Gezien de onderlinge afstand tussen de kruispunten is in alternatief 2 gekozen voor een gecombineerde aansluiting. Vanwege de toe- en afritten en aansluiting van de omliggende wegen is hiervoor ruimte nodig waardoor de N35 verschuift in noordelijke richting.</p> <p>Alternatief 1 voorziet in behoud van verkeerslichten maar dan met extra doorgaande rijstroken en het doortrekken van deze rijstroken tussen de kruispunten. Deze uitwerking past bij een gebiedsontsluitingsweg.</p>
	2	<p><i>Wij willen u attenderen op het feit dat aan de Assendorperweg de historische, twee eeuwen oude begraafplaats het Heemkerkhof ligt. Deze wordt niet genoemd in hoofdstuk 4 Aanpak onderzoek planMER. Wij denken dat u deze begraafplaats ook moet opnemen in uw onderzoek. In de diverse varianten gaan wegen over of heel dicht langs deze begraafplaats.</i></p>
		<p>Reactie: De locatie van de begraafplaats Heemkerkhof is bekend en ook meegenomen in de beoordeling bij cultuurhistorie van de mogelijke oplossingen in NRD bijlage 4 Notitie Kansrijke Alternatieven in Alternatief 2 factsheet N348 Ommerweg/Almelosestraat (traject 10). In de verdere uitwerking van het ontwerp is dit een aandachtspunt om te bepalen op welke wijze hiermee rekening kan worden gehouden.</p>

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99578973	3	<p><i>Als deze plannen uitgevoerd worden zal dit te koste gaan van het woongenot van de bewoners van de Assendorperweg. Geluidshinder en het gezondheidsaspect, last van fijnstof in tuin en huis. Dit moet zeker meegenomen worden in de milieuonderzoeken.</i></p> <p><i>De waarde van de huizen zal enorm dalen. Wij gaan ervan uit dat u deze waardevermindering gaat compenseren</i></p> <p>Reactie: Bij het aanpassen van de N35 naar een stroomweg met een rondweg bij Mariënheem en een nieuwe aansluiting nabij de Assendorperweg is het onvermijdelijk dat dit negatieve consequenties heeft voor de omgeving als gevolg van het ruimtebeslag en meer verkeer op de N35. De viltstiftschetsen zoals opgenomen in de NRD worden in de beoordelingsfase van de verkenning uitgewerkt tot een ontwerp en onderzocht op effecten. Hierbij wordt ook onderzoek gedaan naar geluidsbelasting, luchtkwaliteit, stikstof. Het detailniveau van dit onderzoek is daarbij passend bij het detailniveau van een verkenning, de focus ligt op de beslisinformatie leveren om een voorkeursalternatief te bepalen. Onderzoek naar geluidmaatregelen zoals schermen, stiller asfalt e.d. maakt deel van de vervolgfase waarin het voorkeursalternatief verder wordt uitgewerkt (de planning- en studiefase).</p> <p>Op de website www.rws.nl/nadeelcompensatie vindt u meer informatie dit onderwerp. Hier vindt u de belangrijkste voorwaarden en aanvraagformulieren. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het projectbesluit door de minister is vastgesteld. De minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het projectbesluit onherroepelijk is geworden.</p>
99577360	1	<p><i>Wij dienen deze zienswijze in omdat wij van mening zijn dat er voor ons geen voordelen zijn verbonden aan welke verandering dan ook ten aanzien van de N35. Wij geven dit hieronder zo kort mogelijk, puntsgewijs aan. Wanneer u hierover vragen heeft of een toelichting wenst, dan zijn wij natuurlijk bereid onze punten toe te lichten.</i></p> <ul style="list-style-type: none"><i>Onze woning is gelegen nabij de verkeerslichten N35, Hooilandweg, Almelsestraat. Voor ons is de verkeersveiligheid en verkeersdrukke geen issue. Het is de laatste jaren natuurlijk wel veel drukker geworden.</i><i>Wij zijn gewend aan de bestaande verkeerssituatie en verkeersdrukke aan de voorkant van onze woning. Bij een verandering zoals deze nu is aangegeven zal dit drastisch veranderen in het nadeel van ons (zie tekening Traject 10, Alternatief 2, AO1 Gecombineerde aansluiting Ommerweg Almelsestraat, de Kansrijke variant). Wij worden dan aan 3 kanten ingesloten door wegen.</i><i>De wegen aan de achterzijde van onze woning zullen voor aanzienlijk lawaai zorgen.</i><i>Het betreft niet alleen doorgaand verkeer, maar de op- en afritten zorgen voor aanzienlijk geluidsoverlast.</i><i>De wegen aan de achterzijde van onze woning zullen het uitzicht aanzienlijk bederven.</i><i>Voor de aanleg van de wegen zal de voor ons mooie bomenrij verdwijnen.</i><i>De rust die wij nu aan de achterzijde van onze woning ervaren is straks verdwenen.</i><i>Ook de emotionele band die wij met deze plek hebben is groot (ouderlijk 'huis').</i><i>Ter informatie hebben wij foto's van de tuin toegevoegd. (zie bijlage)</i>

99577360
Bijlage foto's

Foto 1



Foto 2



Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99577360
Bijlage foto's

Foto 3



Foto 4



Foto 5



Reactie: De doelstellingen van de verkenning zijn gericht op het verbeteren van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming van de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal. Dat participant geen nadelen ervaart van de bestaande wegstructuur wil niet zeggen dat er geen sprake is van knelpunten op de N35. Aanpassing zal op meerdere locaties langs dit traject inderdaad impact hebben, dit wordt in deze verkenning onderzocht en beoordeeld.

2 *Voor ons en andere inwoners van Raalte:*

- *Voor de aanleg van de wegen zullen de Assendorperweg en de Hooilandweg in de huidige vorm verdwijnen. Daarmee verdwijnt ook een zeer drukke wandel- en fietsroute voor recreatief gebruik, maar ook een fietsroute voor woon-werk-verkeer vanuit Raalte-Noord naar Raalte-dorp en het industrieterrein de Zegge.*
- *Aan de Assendorperweg is een onlangs gerestaureerde begraaf- en herdenkingsplaats gesitueerd. Volgens de tekening blijft deze wel behouden, maar de wandel- en fietsroute verdwijnt zo te zien en daarmee ook het doel van de herdenkingsplaats.*

Reactie: Bij het aanpassen van de N35 naar een stroomweg met een rondweg bij Mariënheem en een nieuwe aansluiting nabij de Hooilandweg is het onvermijdelijk dat dit negatieve consequenties heeft voor de (directe) omgeving als gevolg van het ruimtebeslag en meer verkeer op de N35. De viltstiftschetsen zoals opgenomen in de NRD worden in de beoordelingsfase van de verkenning uitgewerkt tot een ontwerp en onderzocht op effecten. Hierbij wordt ook gekeken naar de structuren die daardoor ook aangepast moeten worden zoals de ontsluiting van percelen en panden, recreatieve routes, oost-west verbindingen bij de N348 tussen Raalte-Noord en Mariënheem (Steege, Assendorperweg), noord-zuid verbindingen Hooilandweg/Almelosestraat richting industrieterrein de Zegge.

De locatie Heemkerkhof is bekend. In de verdere uitwerking van het ontwerp is dit een aandachtspunt om te bepalen op welke wijze hiermee rekening kan worden gehouden als ook op welke wijze de omliggende routes kunnen worden ingepast.

3 *Vraag: Als de kruising Hooilandweg – huidige N35 vervalst, is het dan een logische gedachte dat de tussenliggende ruimte wordt aangesloten bij het industrieterrein / spoorzone? Als dit het geval is, dan worden wij aan 4 zijden ingesloten. Eigenlijk is onze wens: geen verandering.*

Reactie: De verkenning is gericht op aanpassing van de N35 en niet op ruimte creëren voor eventuele uitbreiding van het industrieterrein / spoorzone in Raalte. De invulling van ruimte die bij verschuiving van de N35 of aanpassing van kruispunten ontstaat is geen onderdeel van de scope van de verkenning maar is aan de gemeente Raalte. In het planMER wordt wel onderzoek gedaan naar effecten van de aanpassingen op vaststelde ontwikkelingen in de omgeving.

99576788 1 *De BO MIRT, ter visie van 6 maart tot en met 16 april 2024, draait voor de plaats Raalte om de hete brij heen. U bent niet bij machte een oplossing te geven voor de gordiaanse knoop die de N35 en de N348 bij Raalte maken. Het verkeer van de N348 wordt over de N35 geleid. De N35 en de N348 vormen een chicane in de woongemeente Raalte. U heeft in uw MIRT geen rekening gehouden met het provinciale en gemeentelijke beleid. U geeft aan dat de chicane gevormd door de huidige N348 en N35 zelfs een aparte opdracht is. Mijn vraag voor wie is deze een opdracht? Het Rijk, de provincie of de gemeente?*

Reactie: Voor de N35 in Raalte met de aansluiting N348 Nieuwe Deventerweg - N35 geldt dat hiervoor een andere planstudie loopt, het project "N35 Verbeteringen knooppunt Raalte". Hiervoor is de provincie Overijssel de initiatiefnemer. Hierbij wordt samengewerkt met haar bestuurlijke partners Rijkswaterstaat, gemeente Raalte en ProRail. In deze MIRT verkenning wordt er vanuit gegaan dat de N35 knooppunt Raalte een autonome ontwikkeling is.

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

-
- 99576788 2 *Recentelijk heb ik het boekje groeibeelden van Raalte en Heino gelezen, hieronder vindt u mijn bevindingen over het boekje.
Het boekje groeibeelden van Raalte en Heino is opeen stapeling van plannen zonder een duidelijke samenhang laten we zeggen een duidelijke visie. Het is een opeenstapeling van losse elementen geplakt aan bestaande elementen.
Het is opgesteld door bureau Ruimtevolk in samenwerking met Stadskwadrant en Tauw in opdracht van de gemeente Raalte. De gemeente Raalte is dus de broodheer.
De groeibeelden zijn een doorvertaling van onderzoeken aan de behoefte van wonen, werken en voorzieningen, een beleidsanalyse, ruimtelijke analyses en ontwerpstudies.
De ruimtelijke analyses voor de toekomst kan ik in het boekje niet vinden. Wordt er nog een toekomstvisie opgesteld?
Een toekomstvisie waarin ook de oplossing van de chicane van de N35 en N348 wordt opgenomen?*
-
- Reactie: De groeibeelden zijn opgesteld door de gemeente Raalte en onlangs door de gemeenteraad vastgesteld. Uw vragen hebben betrekking op een document dat niet in het kader van deze verkenning is opgesteld. Zie www.raalte.nl/groei.
De groeibeelden die zijn opgesteld voor Raalte worden beschouwd als een verkenning. Het is een bouwsteen voor de Omgevingsvisie en is pas onderdeel van het beleid als de groeiopgave is verankert in de Omgevingsvisie. De verwachting is de groeiopgave in de eerste helft van 2025 is geland in Omgevingsvisie. De groeibeelden worden betrokken bij het planMER als mogelijke ontwikkeling/raakvlak maar niet als onderdeel van de referentiesituatie.
In Raalte wordt uitgegaan van het project "knooppunt Raalte" als referentiesituatie, waarbij wordt voorzien in een aansluiting van de N348 Deventerweg en de N35.
-
- 3 *In de inleiding wordt verwezen naar de verstedelijkingsstrategie van de NOVEX- regio Zwolle. De regio Zwolle die groeit en bloeit.
Raalte en Heino blijken vitale kernen met bovenlokale en regionale functie te zijn. De tekening op bladzijde 10 vertelt het helder; de gemeente Raalte is georiënteerd op de regio Zwolle en in mindere mate op Deventer en in het geheel niet op Twente. Raalte en Heino zouden goed bereikbaar zijn over de N35 en de N348 of per openbaar vervoer. Hetgeen verbeeld wordt op het kaartje van bladzijde 11.
Vervelend is dat kaartje op een verouderde onderlegger is gemaakt, de snelweg van Wijthmen naar Zwolle is niet aangegeven. De wegchicane die de N35 en N348 bij Raalte vormen is zorgvuldig afgedekt door het woordje Raalte.
In het boekje groeibeelden Raalte Heino wordt de ruimtelijke kwaliteiten, die er niet zijn, op mooie manier beschreven. Op een zorgvuldige wijze wordt de kool en de geit gespaard.
Ruimtelijke analyses en ontwerpstudies zijn onvolledig of geven een onjuist beeld. Het boekje is ermee doorspekt. Ik zal enkele onjuistheden en onvolledigheden noemen.*
-
- Dat de gemeente Raalte slechte verbindingen naar de A28 (Zwolle) en de A1 (Deventer) heeft is op de tekening van bladzijde 11 duidelijk af te lezen. Alternatieve routes zijn aanwezig via Holten naar de A1 en via Dalfsen naar de A28. Ik neem aan dat de tijden die vermeld staan op de tekening niet voor de spits gelden en ook niet gelden voor de opritten naar het A wegennet. De op tekening vermelde tijden zijn te optimistisch. De wachttijd bij kruispunt Bosch bij Raalte ontbreekt. (Maar het heeft een voordeel; de N35 Heino Raalte is opgenomen in filemeldingen van de radio; de naambekendheid van de gemeente Raalte wordt vergroot).
-
- Reactie: Het zienswijzepunt wordt ter kennisgeving aangenomen. Zie punt 2.
-
- 4 *De Omgevingskaart van de provincie (blz. 13; van het boekje groeibeelden) biedt geen soelaas in de verkeersproblematiek. De oplossing van een ongelijkvloerse verbinding op de plek van kruispunt Bosch is het verplaatsen en verergeren van de huidige Gordiaanse knoop naar de drie sprong (N35, N348) aan de oostzijde van Raalte. De ongelijkvloerse oplossing bij kruispunt Bosch is een waterbed oplossing. Je drukt de ene kant in, de andere kant springt omhoog. De file verplaatst zich, wordt erger en blijft bestaan.*
-
- Reactie: Het zienswijzepunt wordt ter kennisgeving aangenomen. Zie punt 1 en 2.
-
- 5 *Beter is het de bestaande chicane op te heffen en de N35 en N348 om te zetten in 2*1 stroomwegen of A wegen) met één ongelijkvloerse kruising en de kruising in de omgeving van Raalte te leggen (eventueel een A35 of N35 buiten de woningbouw van Raalte te leggen en N348 te verleggen naar de oostzijde, zodat het industrieterrein de Zegge een directe aansluiting kan krijgen op het Rijks en Provinciale wegennet. En het dorp Raalte zelf een eigen interne verkeersstructuur krijgt).*
-
- Er te voor kiezen Raalte Noord en Raalte Zuid stedenbouwkundig goed met elkaar te verbinden. Dan kan het station van Raalte een belangrijk vervoerscentrum van het openbare vervoer worden en de omgeving van het station een belangrijk woongebied.*
-

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99576788	5	<p>Reactie: Voor de N35 door Raalte zijn vanuit deze verkenning weinig aanpassingen voorzien, ter hoogte van station Raalte blijft de bestaande situatie gehandhaafd. In Raalte wordt uitgegaan van het project knooppunt Raalte als referentiesituatie.</p> <p>In alternatief 2 wordt voorzien in één gecombineerde aansluiting ten oosten van Raalte voor de Ommerweg en Almlosestraat in combinatie met een rondweg Mariënheem (deels zuidzijde spoor). Al tientallen jaren hebben diverse varianten voor een rondweg bij Mariënheem de tafel gepasseerd. Varianten zoals noordelijk om Mariënheem heen of geheel om Mariënheem én Raalte heen zijn eerder onderzocht. Deze bleken niet kansrijk te zijn. Redenen liepen uiteen, van een grote ruimtelijke impact en nieuwe doorsnijdingen van het landschap en omdat de doorgaande route (N35 oost-west) te veel zou worden omgelegd. Dergelijke omleggingen en (volledig) noordelijke varianten wijken zodanig af van het huidige tracé dat deze in het verleden als niet realistisch zijn bestempeld.</p>
	6	<p><i>In de BO MIRT wordt aangegeven dat de N35 een van de belangrijkste wegen is tussen Zwolle en Twente. In het boekje groeibeelden van Raalte en Heino zijn Raalte en Heino gekoppeld aan Deventer en Zwolle. Over Twente wordt geen enkele opmerking gemaakt.</i></p> <p><i>Ik heb niets tegen de BO MIRT, maar zij roept wel volgende vragen op:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><i>- Hoe gaat de RWS de chicane die gevormd wordt N35 en de N348 bij Raalte oplossen?</i><i>- Hoe gaat de RWS om met het boekje groei beelden van Raalte en Heino?</i><i>- Of wordt het terzijde gelegd?</i><i>- Maakt het RWS nog een visie van het tracé van de N35 of A35 vanaf de afslag Hoonhorst tot aan Hellendoorn?</i><i>- Hoe gaan RWS, provincie en gemeente met elkaar om, wie bepaald? En wie bepaald wat?</i><i>- Hoe is de taakverdeling? Want als ik de gepubliceerde stukken lees en gepubliceerde tekeningen zie, zie ik dat het niet 1 op 1 is, hoe kan dat?</i> <hr/> <p>Reactie: De N35 loopt tussen Zwolle en Wierden en vormt de oost-west verbinding en betreft een rijksweg. Het BO MIRT richt zich op rijkswegen, deze verkenning is gericht op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal, waarbij toegewerkt wordt naar een Voorkeursbeslissing door de Minister. Hiervoor werkt het Ministerie samen met de provincie Overijssel en de gemeenten langs de N35.</p> <p>Voor de N35 in Raalte met de aansluiting N348 Nieuwe Deventerweg - N35 geldt dat hiervoor een andere planstudie loopt, het project "knooppunt Raalte". Hiervoor is de provincie Overijssel de initiatiefnemer en wordt samengewerkt met de eerder genoemde bestuurlijke partijen.</p> <p>Er wordt geen verkenning opgesteld voor het tracé van de N35 vanaf de afslag Hoonhorst tot aan Hellendoorn.</p> <p>In het planMER worden de effecten van de alternatieven bepaald ten opzichte van een referentiesituatie. De referentiesituatie gaat uit van de bestaande weginrichting (het nul-alternatief uit de startbeslissing). Daarbij wordt er ook van uit gegaan dat de toekomstige ontwikkelingen waarover al een besluit is genomen of de besluitvorming gevorderd is, zijn gerealiseerd. De groeibeelden worden betrokken bij het planMER als mogelijke ontwikkeling/raakvlak maar niet als onderdeel van de referentiesituatie.</p>

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99576788
Bijlage
schets 1

Bijlage 99576788 Visie Raalte schets 1.

In schets 1 is een verlegging van de N35 boven Raalte Noord en Mariënheem ingetekend als nieuwe A35 en een verlegging van de N348 ten oosten van Raalte. De uitbreiding van de woonkernen Raalte en Mariënheem is aangeduid met pijlen.

In schets 1 staat het volgende tekstkader:

A35 boven Raalte Noord
N348 langs Raalte Oost

Voordelen: Raalte Zuid en Noord kunnen samensmelten, Mariënheem komt "vrij" te liggen, Raalter industrieterrein direct ontsloten aan de N348.

De westzijde van het woongebied Raalte Zuid te openen, dorpen al Heino, Raalte en Mariënheem worden stiller.



Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99576788
Bijlage
schets 2

Bijlage 99576788 Visie Raalte schets 2.

In schets 2 is de verlegging van de N35 boven Raalte Noord en Mariënheem ingetekend als nieuwe A35 en een verlegging van de N348 ten oosten van Raalte. De uitbreiding van Raalte is aangeduid met een zwarte arcering ter hoogte van bestaande N35, bij Raalte Zuid tussen het bedrijventerrein en de verlegde N348.

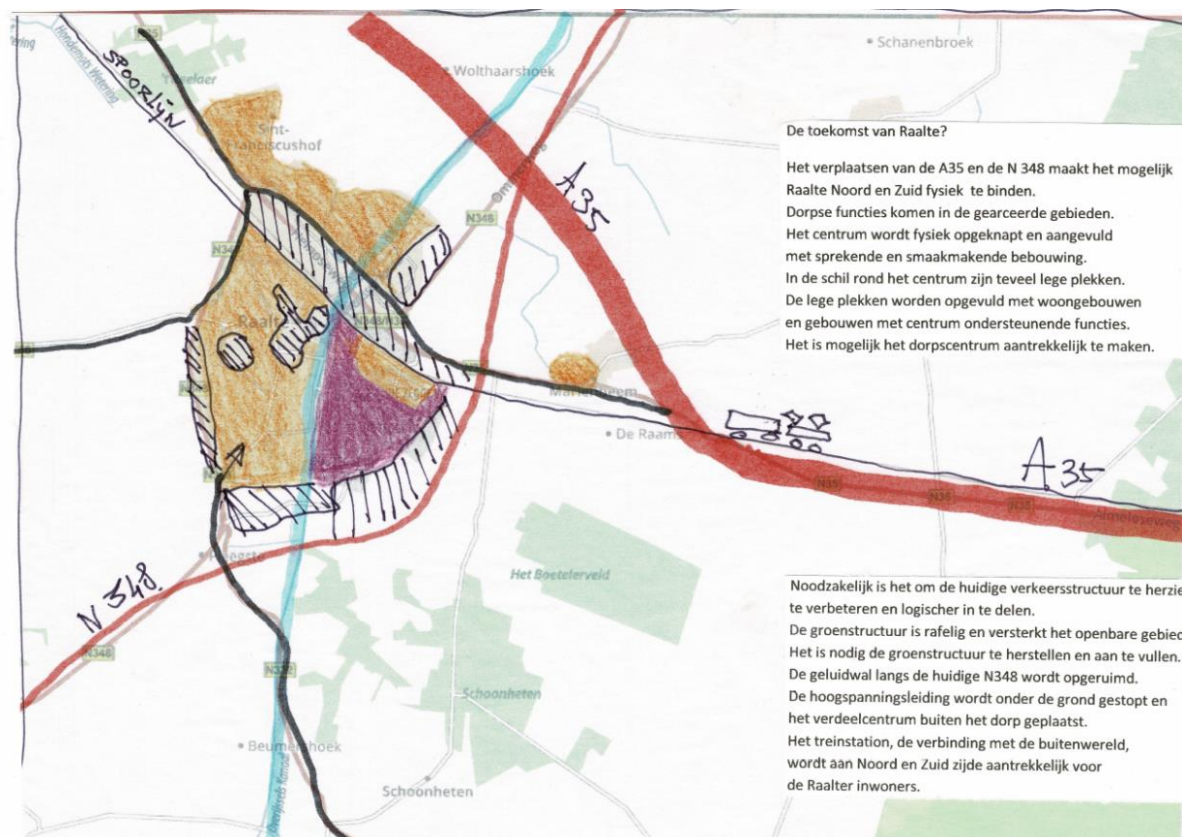
In schets 2 staat het volgende tekstkader.

De toekomst van Raalte?

Het verplaatsen van de A35 en N348 maakt het mogelijk Raalte Noord en Zuid fysiek te binden. Dorpse functies komen in de gearceerde gebieden. Het centrum wordt fysiek opgeknapt en aangevuld met sprekende en smaakmakende bebouwing. In de schil rond het centrum zijn teveel lege plekken. De lege plekken worden opgevuld met woongebouwen en gebouwen met centrum ondersteunende functies. Het is mogelijk het dorpscentrum aantrekkelijk te maken.

Noodzakelijk is het om de huidige verkeersstructuur te herzien te verbeteren en logische in te delen.

De groenstructuur is rafelig en versterkt het openbare groen. Het is nodig de groenstructuur te herstellen en aan te vullen. De geluidwal langs de huidige N348 wordt opgeruimd. De hoogspanningsleiding wordt onder de grond gestopt en het verdeelcentrum buiten het dorp geplaatst. Het treinstation, de verbinding met de buitenwereld, wordt aan Noord en Zuid zijde aantrekkelijk voor de Raalter inwoners.



Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99576678	1	<p><i>Tijdens een inloopavond in de Schalm in Mariënheem vernam ik dat men naast het verplaatsen van de N35, tevens voornemens is om in samenhang met dit project ook de N348 te verleggen in de richting van de Hooilandweg. Bovendien wordt de N348 in dit plan aangesloten op een rotonde, die gesitueerd wordt op een afstand van rond 100 meter van mijn woning.</i></p> <p><i>Ik zal daardoor veel hinder gaan ondervinden van het verkeer en tevens mijn nu vrije uitzicht op weiland en bebossing moeten missen.</i></p> <p><i>Ik deel hierbij dan ook mede dat ik me zal verzetten tegen het verleggen van de N348 en het laten aansluiten van de N348 op een rotonde nabij mijn woning aan de Hooilandweg.</i></p> <p><i>Ik hoop verder op de hoogte te worden gehouden van de plannen.</i></p>
		<p>Reactie: Bij het aanpassen van de N35 naar een stroomweg met een rondweg bij Mariënheem en een nieuwe aansluiting nabij de Assendorperweg/Hooilandweg met een aanpassing van de N348 is het onvermijdelijk dat dit consequenties heeft voor de (directe) omgeving als gevolg van het ruimtebeslag. De viltstiftschetsen zoals opgenomen in de NRD worden in de beoordelingsfase van de verkenning uitgewerkt tot een ontwerp en onderzocht op effecten.</p>
99576331	1	<p><i>Allereerst dank voor de uitgebreide en zorgvuldige wijze waarop de plannen die er nu liggen gepresenteerd worden. Desondanks hebben we enige moeite door de bomen het bos te zien, dus we hopen dat we op adequate wijze reageren op de voorgelegde plannen. Wij geven onze zienswijze in een aantal punten, zowel van algemene aard als specifiek over de mogelijke aanpassingen rond het huis waar wij wonen.</i></p> <p>1. De grote lijn van ontwikkelingen</p> <p><i>Alle gepresenteerde plannen volgen de gangbare zienswijze, dat er natuurlijk maatregelen genomen moeten worden om verbetering te brengen in de verkeerssituatie. Die algemene zienswijze is al eeuwenlang gevolgd: oplossen van knelpunten, snellere verbindingen, op die manier verbeteren van de leefbaarheid.</i></p> <p><u>Fundamentele keuze</u></p> <p><i>De fundamentele keuze gaat tussen</i></p> <ol style="list-style-type: none"><i>1. voortzetten van de gangbare manier van oplossen van knelpunten</i><i>2. kiezen voor een echte vorm van leefbaarheid, voor nu, voor de eeuwen die komen gaan.</i>
99576331	1	<p>Reactie: Voor deze verkenning wordt de MIRT-systematiek gevolgd, daarbij is ook oog voor de toekomst. In de milieueffectrapportage die wordt opgesteld zal aandacht zijn voor de impact op de leefbaarheid (dat betreft in dit project voornamelijk de oversteekbaarheid) en de intrinsieke waarde van natuur.</p> <p>Zowel voor nu als voor toekomstige generaties. Deze informatie zal gepresenteerd worden aan de bestuurders van de betrokken organisaties, op basis waarvan zij de keuze kunnen gaan maken.</p>
	2	<p><u>Tijdwinst</u>: <i>De eerste manier betekent stukje bij beetje opofferen van natuur en landschap. Overal wordt met goed gepresenteerde en juridisch onderbouwde plannen geknabbeld aan wat al schaars geworden is. We wennen er met zijn allen aan, we nemen aan dat dit vooruitgang is. Maar we graven op die manier ons eigen graf. Er is geen gezonde, leefbare toekomst als we zo doorgaan met steeds de keuze te maken voor versnelling, Nederland vol wegen te leggen, zodat we ons sneller kunnen verplaatsen. Wat levert al die tijdwinst op? Wie heeft er tegenwoordig meer tijd gekregen door deze maatregelen die ons leven moeten vergemakkelijken? Dit is een serieuze vraag.</i></p>
		<p>Reactie: Deze vraag is zeker serieus maar beantwoording ervan valt buiten de reikwijdte van dit specifieke project.</p>
	3	<p><u>Natuur</u>: <i>De tweede manier vergt allereerst een loslaten van het idee dat er op de oude manier een 'toekomstbestendige' toekomst te realiseren is. Het is nodig te kijken naar wat natuur werkelijk betekent voor het leven van mensen, hoe wezenlijk natuur is en hoe we er uiteindelijk volledig afhankelijk van zijn, niet alleen als een beetje recreatie in het weekend, maar als wezenlijk onderdeel van het menselijk leven. Hoe je het ook wendt of keert, wij zijn zelf onderdeel van de natuur (ook al beweren sommigen tegenwoordig ook dat de mens oplossingen kan genereren waarbij we de natuur niet nodig zouden hebben – een heilloze weg in onze ogen).</i></p>
		<p>Reactie: Deze inbreng wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>
	4	<p><u>Praktisch</u>: <i>Dit is een pleidooi om geen plannen te maken die ten koste gaan van bos, zelfs van een paar bomen. Het is genoeg geweest, het steeds weer een stukje inpikken, omdat dat nodig zou zijn voor de doorstroming of om wat voor reden dan ook. De landgoederen, als oude stukken grond van natuur en landschap, nemen een speciale plaats in. En zie hoe die stukje bij beetje meer gehavend worden, doorsneden worden, en wat dat betekent voor de natuur en voor het landschap.</i></p>
		<p>Reactie: Deze inbreng wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

- 99576331 5 *Ambtenaren en politici: Aan iedereen die als ambtenaar of politicus betrokken is bij deze plannen vragen we: Zult u later trots zijn als u kunt zeggen: "Ik heb eraan meegewerkt dat dat stukje bos behouden is gebleven, tegen alle zorgvuldig voorbereide plannen in". Of moet u zeggen: "Ik heb er aan meegewerkt dat daar een bredere weg, een parallelweg is aangelegd en helaas moesten daar een paar bomen verdwijnen. Maar nu hebben we 10 minuten minder nodig om van Zwolle naar Almelo te rijden".*
- Reactie: De verkenning is gericht op de verbetering van de bestaande N35 tussen Wijthmen en Nijverdal, doorstroming is daar 1 van de doelstellingen, maar ook verkeersveiligheid en leefbaarheid (barrièrewerking/oversteekbaarheid) zijn doelstellingen. Het gaat daarmee dus niet alleen om reistijdwinst.
- 6 *Hoe dan de knelpunten oplossen? In de plannen komen andere vormen van mobiliteit, n.l. spoor, fiets, bus, 'mobiliteitsmanagement' summier aan de orde. Stel je de situatie voor dat alle miljoenen die beschikbaar komen om het autoverkeer te verbeteren in plaats daarvan gebruikt zouden worden om de mogelijke alternatieven ruim baan te geven.... Om je zo'n omwenteling praktisch voor te stellen is een heel andere manier van denken nodig, die waarschijnlijk niet erg aansluit bij gangbare ideeën over economische groei, maar die wel anderszins een bijdrage kunnen leveren aan leefbaarheid van de omgeving.*
- Reactie: Deze inbreng wordt voor kennisgeving aangenomen.
- 7 *Heinoseweg 8, rijksmonument 32270, in de 0+ variant van de plannen: Tussen Heinoseweg 8, dat is Nieuw Bethlehem, rijksmonument 32270, en de rijbaan van de N35 ligt 14 meter en niet zoals in de plannen staat ongeveer 20 meter. Voor de situatie dat wel gekozen zou worden voor de bajonetkruising en een aan te leggen stuk parallelweg tussen nr. 8 en de bajonetkruising zijn voorheen al op verschillende manieren zienswijzen ingediend, die erop neerkomen:*
- een geluidsscherm, zo dicht mogelijk bij de rijbaan en zo lang mogelijk.*
 - op het erf aanpassingen om de toegangsweg naar garage en gastank zo dicht mogelijk achter het geluidsscherm te laten lopen. Hiervoor moet een deel van de IBA (Individuele Behandeling Afvalwater) verplaatst worden.*
 - de toegangsweg dient zo hoog aangelegd te worden dat die ook met langdurige regenval begaanbaar blijft, ook voor vrachtverkeer.*
- Reactie: Niet duidelijk is waar in de stukken is vermeld dat de afstand 20 meter zou zijn.
- In de beoordelingsfase van de verkenning wordt eerst een Elementair Ontwerp (EO) gemaakt (met een dwarsprofiel ingetekend) om te zien wat de impact van het ontwerp op de omgeving is. De volgende stap is dat op basis van ruimtelijke knelpunten (bebouwing, landgoed en dergelijke) wordt gekeken of optimalisatie mogelijk is om het knelpunt te voorkomen of te verminderen. Dit leidt tot een Inpassend Ontwerp (IO). In het Inpassend Ontwerp (IO) wordt het EO-ontwerp verder uitgewerkt naar een compleet drie dimensionaal geometrisch ontwerp, met als resultaat een werkend verkeerssysteem dat ruimtelijk ingepast is. Dit ontwerp dient om aan te tonen dat de weg technisch inpasbaar en maakbaar is. Het IO-ontwerp wordt in het planMER onderzocht op de effecten voor diverse aspecten. Mogelijk dat daaruit aanbevelingen worden gedaan voor verdere aanpassingen in het ontwerp (integraal inpassend ontwerp).
- In het op te stellen ontwerp van alternatief 1 wordt niet meer uitgegaan van een bajonetkruispunt, de ontsluiting zal plaatsvinden via een parallelweg / aansluiting op lokale weg. Voor het geluidsscherm dat voorzien is in het kader Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) wordt vanuit deze verkenning aangesloten op het MJPG. De daadwerkelijk inpassing en aanpassing van genoemde punten op uw terrein in het ontwerp vindt nog niet in deze fase plaats (pas na voorkeursalternatief).
- 8 *Heinoseweg 8, rijksmonument 32270, als er een 'stroomweg' komt: Uit de plannen komt de waarschijnlijkheid naar voren dat er een 'stroomwegprofiel' gerealiseerd wordt, dat eventueel bij nr. 8 vanwege de korte afstand tussen huis en rijbaan (14 meter en geen 20 meter!) aangepast zou worden naar een 'compact profiel', en daarbij een doorgaande parallelweg aan de noord-oost-zijde tussen de op- en afritten bij Heino en Raalte. We lezen in de plannen dat voor de (middel)lange termijn de 'uitbreidbaarheid' van de N35 naar 2 x 2 rijstroken niet uit het oog moet worden verloren, om kapitaalvernietiging te voorkomen. Verder lezen we dat een rijksmonument niet aangetast mag worden en dat aantasting van de omgeving alleen mogelijk is 'met omgevingsvergunning'. Onze zienswijze is dat als deze variant wordt gekozen, er hoegenaamd niets over is van de bedoelingen waarmee rijksmonumenten beschermd worden voor dergelijke situaties. Het lijkt voor de toekomst volledig onmogelijk dit historisch erfgoed in haar waarde te laten, met een parallelweg dwars er doorheen, of het huis ingeklemd tussen N35 met 2x1 of in de toekomst 2x2 rijbanen en parallelweg.*
- Reactie: Bij de uitwerking van het ontwerp wordt rekening gehouden met rijksmonumenten en het ontzien daarvan. In de Notitie Kansrijke Alternatieven (met factsheets) is op basis van de viiltstiftschets aangegeven dat de inpassing van het profiel van de N35 en parallelstructuur van invloed is op de omgeving van het rijksmonument. In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt bepaald op welke wijze de inpassing kan worden gedaan.

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99576331	9	<p><i>Bijna 200 jaar geleden is dit huis verplaatst. Ongeveer 400 meter naar het oost-noord-oosten stond 'Bethlehem', dat is afgebroken en als Nieuw-Bethlehem weer is opgebouwd aan de toenmalige weg, die gebruikt werd door voetgangers, paard-en-wagens en koetsen. Nu dat verkeer door de 'vooruitgang' tot de huidige situatie van dagelijkse files, ernstige geluidshinder en trillingen bij zwaar vrachtverkeer heeft geleid, lijkt het tijd het monument te beschermen door het weer te verplaatsen naar ongeveer de plek waar het vroeger heeft gestaan, zo'n 400 m van de weg af. Er blijken methoden te zijn om gebouwen te verplaatsen, zie https://www.bresser.nu/verplaatsen/ Maar ook afbreken en opnieuw op dezelfde manier opbouwen op een andere plek is met rijksmonumenten gebeurd. Geen gedoe met geluidsscherm, ontsluiting door een extra weg aan te leggen of met allerlei tijdelijke aanpassingen een situatie creëren die later toch weer op fundamenteel niveau veranderd moet worden. Ook geen zogenaamde 'omgevingsvergunning' om een monument aan te kunnen tasten.</i></p>
		<p>Reactie: Het verplaatsen van de woning nu is geen scope van deze verkenning. Pas in de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief zullen mogelijke mitigerende of compenserende maatregelen worden onderzocht.</p>
99571951	1	<p><i>Allereerst maak ik bezwaar tegen de mogelijke geluidsoverlast die de rondweg met zich mee zal brengen. De geplande rondweg loopt langs verschillende woonwijken en natuurgebieden, waardoor de kans op geluidsoverlast aanzienlijk is. Ik wil hierbij benadrukken dat de belastbaarheid op afstand de geluidsoverlast hoger is. Dit betekent dat omwonenden die op grotere afstand van de rondweg wonen, ook hinder ondervinden van de geluidsoverlast. Dit kan niet alleen leiden tot hinder voor omwonenden, maar ook tot gezondheidsproblemen op de lange termijn. Tevens staat onze minicamping # bekend waar respect voor natura en fauna voor op staat. Gasten komen hier voor de rust en kunnen nu hier hinder door ondervinden.</i></p>
		<p>Reactie: Bij het aanpassen van de N35 naar een stroomweg met een rondweg bij Mariënheem en een nieuwe aansluiting nabij de Hooilandweg is het onvermijdelijk dat dit negatieve consequenties heeft voor de omgeving als gevolg van het ruimtebeslag en meer verkeer op de N35. De viltstiftschetsen zoals opgenomen in de NRD worden in de beoordelingsfase van de verkenning uitgewerkt tot een ontwerp en onderzocht op effecten. Hierbij wordt ook onderzoek gedaan naar geluidsbelasting, luchtkwaliteit, aantasting van houtopstanden/bomen en natuurgebieden. Het detailniveau van dit onderzoek is daarbij passend bij het detailniveau van een verkenning, de focus ligt op de beslisinformatie leveren om een voorkeursalternatief te bepalen. Onderzoek naar geluidmaatregelen zoals schermen, stiller asfalt e.d. maakt deel van de vervolgfase waarin het voorkeursalternatief verder wordt uitgewerkt (de planning- en studiefase).</p>
	2	<p><i>Daarnaast maak ik bezwaar tegen de mogelijke impact op Natura 2000-gebieden. De geplande rondweg loopt namelijk langs natuurgebied Boetelerveld die beschermd wordt onder de Natura 2000-wetgeving. De aanleg van de rondweg kan leiden tot verstoring van de flora en fauna in deze gebieden en daarmee de natuurlijke balans verstoren.</i></p>
		<p>Reactie: De effecten van het ontwerp van de alternatieven op natuurgebieden en soorten worden in het planMER in meer detail onderzocht. Het detailniveau van het effectonderzoek wordt uitgevoerd op het niveau dat passend is bij deze fase van de besluitvorming. Voor de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden Sallandse Heuvelrug, Boetelerveld en Wierdense veld vindt voor de gebruiksfase een berekening van stikstofdepositie plaats.</p>
	3	<p><i>Tot slot maak ik bezwaar tegen de mogelijke sluiproute die ontstaat via de Jongstraat, Raamsweg en de Boetelerveldweg. Dit zijn zeer smalle wegen die niet geschikt zijn voor veel (doorgaand) verkeer. Als gevolg van de rondweg zal het verkeer op deze wegen fors toenemen, wat kan leiden tot verkeersonveilige situaties en sluipverkeer door omliggende dorpen en omgevingen. Dit heeft ook een nadelig gevolgen voor gasten van onze minicamping.</i></p>
		<p>Reactie: De viltstiftschetsen zoals opgenomen in de NRD voor de twee alternatieven worden in de beoordelingsfase van de verkenning uitgewerkt tot een ontwerp. Daarbij wordt ook gekeken naar de locaties waar een parallelweg is voorzien en deze wordt aangesloten op bestaande wegen zoals bij de Jongstraat in alternatief 2. De uitgewerkte ontwerpen worden vervolgens beoordeeld op effecten. Bij het aspect verkeer wordt in het planMER ingegaan op het aantal voertuigen dat naar verwachting gebruik gaat maken van de parallelstructuur en naar verandering in het gebruik van omliggende wegen nabij de N35 zoals de Jongstraat.</p>
99617538	1	<p><i>Voor ons is het onbespreekbaar als wij bij ons huis en onze toeleveranciers / afnemers / klanten met de (vracht)auto's tussen de fietsers / wandelaars over de parallelwegen naar Heino of Wijthmen moeten rijden.</i></p>
		<p>Reactie: Bij het aanpassen van de N35 naar een stroomweg is het onvermijdelijk dat belangen van omwonenden en aangelegen bedrijven worden geraakt, mede doordat er minder locaties zijn met een aansluiting op de N35. Rechtstreekse erfaansluiting op de N35 passen echter niet bij de inrichting van een stroomweg, om die reden is een parallelstructuur nodig voor de afwikkeling van verkeer van aangelegen woningen en bedrijven. In de verdere uitwerking van de parallelstructuur wordt ook gekeken naar de gebruikers en inrichting.</p>

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99617538	2	<p><i>Tijdens alle tafel bijeenkomsten hebben de omwonende en plaatselijkbelangen aangegeven dat, een op en afrit ter hoogte van de Hagenweg -Zwolseweg de enigste oplossing is. Iedereen was hier ook mee eens en vond dit de beste oplossing!</i></p> <p><i>We willen een fly-over met op en afritten bij de hagenweg. Geld kan geen argument zijn om het niet te doen.</i></p> <p><i>De nu aangedragen oplossing is een dikke onvoldoende en geeft wederom aan dat wij als omwonende en gebruikers niet serieus genomen worden en dat veiligheid van de weggebruikers niet het belangrijkste is voor Rijkswaterstaat.</i></p> <p>Reactie: Een aansluiting bij de Hagenweg is afgevalen bij de beoordeling van de mogelijke oplossingen voor aanpassing aan de N35 om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren. Een aansluiting op deze locatie wordt niet gezien als kansrijk vanwege de nabijgelegen aansluiting Wijthmen waardoor een extra aansluiting bij de Hagenweg vanuit verkeersoogpunt zeer beperkte meerwaarde heeft. Ook de ruimtelijke impact van een aansluiting is groter dan van een kruising of afsluiting, dit doet afbreuk aan het open (weidse) kommenlandschap. Om die reden voorziet alternatief 2 niet in een aansluiting Hagenweg. In de vervolgfase wordt in variantpakket 1 een ongelijkvloerse kruising bij de Hagenweg (onderdoorgang) en bij het Overijssels kanaal voor lokaal verkeer uitgewerkt. In variantpakket 2 wordt alleen voorzien in een ongelijkvloerse kruising (onderdoorgang) bij het Overijssels kanaal voor lokaal verkeer met een ongelijkvloerse kruising voor fietsers bij de Koelmannsstraat.</p>
99607996	1	<p><i>De zienswijze heeft betrekking op de N35 ter hoogte van de Hagenweg – Zwolseweg. In de plannen Heino Noord en Wijthmen is geen / onvoldoende rekening gehouden met het openbaar bus vervoer.</i></p> <p>Reactie: De aanpassingen aan de N35 zijn inderdaad van invloed op bestaande OV-verbindingen, dit is meegenomen in de beoordeling in de factsheets (bijlage 2 Notitie Kansrijke Alternatieven). Bij de verdere uitwerking van de maatregelen heeft dit onze aandacht.</p>
	2	<p><i>Zoals de plannen er nu liggen is het voor mij als fietser (woon werkverkeer) niet veilig om straks gebruik te maken van de parallelweg langs de N35 aangezien er fors meer vracht en auto verkeer plaats zal gaan plaatsvinden. De bedrijven, Braakman BV, het kinderdagverblijf Fontana, Fakkert Diervoeders, H van de Vegt, van het Oever (vlas), loonbedrijven Mulder Eijkelkamp, van Lenthe, Borst, Kooiker en alle agrarische bedrijven en niet vergeten alle toeleveranciers (ook buitenlandse vrachtauto's) en afnemers en zullen gebruik moeten maken van de parallelweg. Vanzelfsprekend moeten ook de aanwonende en het achterland gebruik maken de parallelweg.</i></p> <p><i>Ook de jeugd maakt gebruik van de parallelweg; Schoolgaande fietsers, basisschool en voortgezet onderwijs.</i></p> <p>Reactie: Ten behoeve van het onderzoek in het kader van het planMER worden de parallelwegen ingetekend en beoordeeld. Bij het aspect verkeersveiligheid wordt ook gelet op het gebruik door verschillende weggebruikers (vrachtverkeer, auto's, fietsers). Bij het vaststellen van het voorkeursalternatief wordt definitief bekend waar wel of geen parallelwegen komen en met welk profiel.</p>
	3	<p><i>De voorgestelde oplossingen bij de Hagenweg -Zwolseweg zorgen voor onveilige situaties op de parallelwegen. De enige juiste oplossing is een op en afrit, vergelijkbaar als bij Wijthmen. Nagenoeg alle aanwezigen gaven dit ook aan tijdens de inspraakavonden, u kunt dit niet negeren. Dat de nieuwe kruising te dicht bij Wijthmen zou komen kan geen argument zijn aangezien bij Zwolle op de A28 ze ook direct achter elkaar aankomen.</i></p> <p>Reactie: Voor de uitwerking van een stroomweg met aansluitingen (met toe- en afritten) geldt dat met verschillende zaken rekening moet worden gehouden. Voor de locatie voor een (nieuwe) aansluiting wordt daarbij gekeken naar de hoeveel verkeer dat op het onderliggende wegennet rijdt, de afstand tussen aansluitingen onderling, of er sprake is van bochten in de stroomweg en dergelijk. Participant doelt op de afgevalen variant aansluiting Hagenweg. Hiervoor geldt dat deze niet wordt gezien als een kansrijke variant. Gezien de (beperkte) afstand tot de aansluiting Wijthmen en ook het ruimtebeslag dat nodig is wordt deze variant niet meegenomen in het vervolg van de verkenning.</p>
99597532	1	<p><i>Participant geeft aan dat zij de zienswijzen van Landgoed De Gunne en Plaatselijk Belang Heino mede onderschrijven.</i></p> <p>Reactie: Voor de reactie op de zienswijze van Landgoed de Gunne wordt verwezen naar reactienummer 99450067 in deze nota. Voor de reactie op de zienswijze van vereniging Plaatselijk Belang Heino verwezen naar reactienummer 99577066 in deze nota.</p>
	2	<p><i>Door het realiseren van een stroomweg (uw voorkeursvariant) met aan weerszijden een parallelweg wordt de rijkbeschermdde woning van participant doorsneden waardoor het wonen onmogelijk wordt gemaakt. Daarom is het aanleggen van een stroomweg met aan beide zijden een parallelweg voor ons onaanvaardbaar. Datzelfde geldt voor een vergelijkbare verbreding van het profiel zonder dat het een stroomweg wordt. Dat lichten wij u graag toe op onze locatie zelf.</i></p>

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99597532	2	<p>Reactie: Bij het aanpassen van de N35 naar een stroomweg met parallelstructuur is het onvermijdelijk dat dit negatieve consequenties heeft als gevolg van het ruimtebeslag. De viltstiftschetsen zoals opgenomen in de NRD voor de twee alternatieven worden in de beoordelingsfase van de verkenning uitgewerkt tot een ontwerp. Daarbij wordt ook gekeken naar de locaties waar een parallelweg is voorzien en de maatvoering van de parallelweg (en bermen). Mogelijk dat op delen langs de N35 een parallelweg kan vervallen als de ontsluiting van woningen, bedrijven en percelen op een andere manier kan worden geborgd.</p>
	3	<p><i>Als de aanleg met bovengenoemde impact wel doorgaat op enig moment in verband met bovenlokale bereikbaarheidsvraagstukken dan is het voor ons noodzakelijk om met elkaar in gesprek te komen over een voor ons zeer ingrijpend alternatief. Een hoge geluidswal zien wij dan niet als passende oplossing. Er zal ons niets anders resten dan verplaatsen. Dat heeft voor ons zeer ingrijpende gevolgen. We zijn bereid daarover het gesprek met u aan te gaan om samen met u een passende oplossing te vinden. Maar voor nu willen we eerst aan u onze zienswijze kenbaar maken: dat een stroomweg of op andere wijze verbreden van het profiel het wonen aan de Zwolseweg echt onmogelijk maakt.</i></p> <p>Reactie: In de fase van een verkenning wordt gezocht naar een voorkeursalternatief waarmee de doelstellingen leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming het best kunnen worden gehaald. Hierbij wordt ook onderzoek gedaan naar geluidsbelasting, maar dan wel passend bij het detailniveau van een verkenning. Onderzoek naar geluidmaatregelen zoals schermen, stiller asfalt en dergelijke maakt deel van de vervolgfase waarin het voorkeursalternatief verder wordt uitgewerkt (de planning- en studiefase). Er zal overleg plaatsvinden met participant om wensen en standpunten in beeld te krijgen.</p>
99622149	1	<p><i>Participant woont aan de Hagenweg en heeft gronden aan beiden zijden van de N35 in bezit. Om onze gronden te kunnen bereiken zijn wij afhankelijk van mogelijkheden om aan de overkant van de N35 te komen. Onze kinderen gaan op de fiets naar Zwolle op school. Dat zij dit veilig kunnen doen, heeft voor ons grote prioriteit. Voor boodschappen, sport, activiteiten, sociale contacten etc, zijn wij afhankelijk van een goede en veilige ontsluiting richting Zwolle, Dalfsen en Heino.</i></p> <p>Reactie: Binnen alternatief 1 verandert er weinig aan de wijze waarop de N35 gekruist kan worden ten opzichte van de bestaande situatie en in de route om naar Zwolle te fietsen of richting Heino te gaan.</p> <p>Bij alternatief 2 wijzigt wel de wijze waarop verkeer (auto en fiets) van de Hagenweg aan de andere zijde komt of richting Zwolle en Heino moet rijden. Binnen alternatief 2 worden twee varianten onderzocht waarbij de uitwerking bij de Koelmansstraat en Hagenweg verschilt. Beide varianten voorzien in een onderdoorgang voor (langzaam) verkeer bij het Overijssel kanaal en gaan uit van een verbinding van de parallelstructuur op de aansluiting Wijthmen (beide zijden N35):</p> <ul style="list-style-type: none">• Variantpakket 1: Afsluiten Koelmansstraat, ongelijkvloerse kruising Hagenweg en nieuw viaduct bij Overijssels kanaal. De doorrijhoogte bij het Overijssels Kanaal zal vergelijkbaar zijn met de bestaande situatie (circa 3,70 meter). Deze kruising wordt dan alleen gefaciliteerd voor fietsers op de Kanaaldijk Noord. Landbouw- en vrachtverkeer zal in deze situatie gebruik moeten maken van de kruising bij de Hagenweg. Voor het uit te werken ontwerp wordt ervan uitgegaan dat de N35 bovenlangs de Hagenweg kruist. De N35 wordt op deze locatie verhoogd. Voor de doorrijhoogte bij de Hagenweg wordt 4,60 meter aangehouden.• Variantpakket 2: Ongelijkvloerse fietskruising Koelmansstraat, afsluiten Hagenweg en nieuw viaduct bij Overijssels kanaal. De doorrijhoogte bij het Overijssels Kanaal wordt verhoogd tot 4,60 meter. <p>In de uitwerking van het ontwerp wordt ook gekeken naar de locaties waar een parallelweg is voorzien en de maatvoering ervan. Bij het aspect verkeersveiligheid wordt in de beoordeling van dit ontwerp gelet op het gebruik door verschillende weggebruikers (vrachtverkeer, auto's, fietsers). Bij het vaststellen van het voorkeursalternatief wordt definitief bekend waar wel of geen parallelwegen komen en met welk profiel.</p>
	2	<p><i>1. Alternatief de weg blijft hetzelfde: Participant geeft aan dat het alternatief waarbij de N35 hetzelfde blijft geen optie is, het feit dat deze MIRT-verkenning er ligt maakt dit ook duidelijk. De weg wordt steeds voller en drukker, onder andere met zwaar vrachtverkeer. Oversteken wordt een steeds grotere kunst en risico en is vooral voor landbouwverkeer en vrachtverkeer welke langer de tijd nodig hebben, haast niet meer te doen.</i></p> <p>Reactie: De MIRT-verkenning is inderdaad gericht op het onderzoeken welke maatregelen aan de N35 bijdragen aan de doelstellingen om de bestaande situatie te verbeteren. De bestaande situatie in combinatie met autonome ontwikkelingen in 2040 geldt daarvoor als referentiesituatie en niet als oplossing voor de geconstateerde problemen op de N35 Wijthmen-Nijverdal.</p>

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99622149	3	<p><i>2. De huidige weg verbeteren.</i> <i>Participant heeft als bedrijf te maken met een verbetervoorstel voor het traject Overijssels kanaal – Heino, namelijk het voorstel voor de bajonetkruising Zwolseweg. Participant vindt het alternatief waarbij de huidige weg wordt verbeterd compleet ontzinnig. Op papier lijkt het misschien een minimale verbetering van de veiligheid, maar als in de praktijk het landbouwverkeer van deze kruising gebruik zal moeten maken om aan de overkant van de N35 te komen, wordt het verkeer op de N35 alsnog afgeremd en de doorstroom onderbroken, gelet op de lage snelheid en de tijd die het landbouwverkeer nodig heeft om de N35 op te draaien en de bajonetkruising te nemen. Naar onze mening is dit zonde van het geld wat hier aan uitgegeven gaat worden, terwijl de verkeerssituatie feitelijk niet verbeterd. Dit wordt nog eens extra bevestigd doordat we in het BO-MIRT-alternatief als oplossing voor de N35 tussen Overijsselskanaal en Heino lezen dat de bajonetkruising wordt aangepast op termijn. Op de schetsen zoals die getoond zijn bij de Mol staat letterlijk dat de bajonetkruising wordt opgeheven. Waarom zoveel geld uitgeven aan een kruising die slechts tijdelijk is? Als dit de verbetervoorstellen voor de weg zijn, voegt dat naar onze mening niets toe en blijft feitelijk de huidige situatie zoals bij 1 beschreven actueel.</i></p> <p>Reactie: Het bajonetkruispunt Zwolseweg maakt deel uit de referentiesituatie en wordt vanuit het andere project "N35 Verbeteren verkeersveiligheid Wijthmen-Nijverdal" (Programma Meer Veilig 3) gerealiseerd. Voor alternatief 2 wordt niet uitgegaan van dit bajonetkruispunt Zwolseweg. Ook voor alternatief 1 geldt dat gezien de verkeersintensiteiten een bajonetkruispunt niet wenselijk is en dat de ontsluiting plaats dient te vinden via een parallelweg. In de Notitie Reikwijdte en detailniveau is geconstateerd dat alternatief 1 haalbaar is, maar dat dit weinig oplossend vermogen biedt. Alternatief 2 draagt meer bij aan de doelstellingen (leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming).</p>
	4	<p><i>3. Participant vindt de varianten die er liggen teleurstellend.</i> <i>Wij snappen dat landelijk en provinciaal er economisch belang bij is dat de N35 een stroomweg wordt, waar door gereden kan worden, maar met de huidige voorstellen wordt het probleem van de N35 naar de omliggende parallelwegen doorgeschoven, waar wij als omwonenden en omliggende bedrijven geen enkel voordeel bij hebben. Welke variant ook gekozen wordt, al het omringende verkeer van de N35 tussen de Koelmanstraat en het Overijsselskanaal of feitelijk tot aan Heino, wordt verwezen naar parallelwegen, waar van omliggende bedrijven en woningen vrachtverkeer, landbouwverkeer, fietsers en auto's overheen moeten. Wij kunnen op dit traject op geen enkele manier mee profiteren van doorstroom en snellere verplaatsing op de N35 zelf. Sterker nog wij gaan er op achteruit en we gaan eigenlijk weer terug in de tijd. De verkeerstromen van ons, als omliggende bedrijven en woningen, moeten allemaal over parallelwegen die daarvoor niet zijn ontworpen en toegerust. We komen in situaties terecht waarin vrachtwagens, zwaar landbouwverkeer, auto's en fietsers zich tegelijkertijd en in tegengestelde richtingen over de parallelwegen zullen verplaatsen met een dusdanige frequentie dat de parallelwegen zwaar belast en intensief gebruikt zullen worden. Dit zal ten koste gaan van de wegen zelf, de bermen en nog het allermeeest van de verkeersveiligheid, vooral voor de meest kwetsbare groep, de fietsers.</i></p> <p>Reactie: Bij een stroomweg geldt dat het aantal aansluitende wegen minder is dan bij een gebiedsontsluitingsweg. Consequentie is daarmee dan ook dat omliggende wegen worden aangesloten op bestaande parallelwegen of dat er nieuwe parallelwegen nodig zijn om een alternatieve route te bieden. Omwonenden rijden daarmee over een grotere afstand op de parallelweg om bij een aansluiting te komen. Zoals bij punt 1 aangegeven worden de effecten van de parallelweg voor weggebruikers (vrachtverkeer, auto's, fietsers) onderzocht bij verkeersveiligheid.</p>
	5	<p><i>Participant betreurt het dat er in het verleden iedere keer fragmentarisch is gedacht en in kleine deeltrajecten. Had er vanaf het begin naar het traject Wijthmen – Overijsselskanaal in zijn geheel gekeken, had het viaduct wat indertijd bij Wijthmen is gebouwd, nu wellicht op een heel andere plek gebouwd geworden, zodat we met zijn allen op dit traject van dit viaduct hadden kunnen profiteren en veel minder afhankelijk zouden zijn van de parallelwegen.</i></p> <p>Reactie: Voor de N35 is in het verleden gekozen voor een aanpak van losse trajectdelen.</p>
	6	<p><i>Bij de eerste presentatie van alternatieve plannen voor de N35 bij Zwakenberg in Raalte was een voorstel voor een soort zelfde viaduct als bij Wijthmen, voor de kruising N35 – Hagenweg, op die manier hadden diverse bedrijven, maar ook wij als omwonenden optimaal kunnen profiteren van een oversteek en een op- en afgang van de N35 en zou de belasting voor de parallelwegen veel minder zwaar zijn. Jammer dat dit alternatief inmiddels al is gesneuveld onder druk van de financiën. Dat terwijl er wel geld wordt uitgegeven aan een bajonetkruising even verderop die slechts tijdelijk van aard is. Hoe moeten we dit als burgers nog volgen?</i></p> <p>Reactie: Een aansluiting bij de Hagenweg is afgefallen bij de beoordeling van de mogelijke oplossingen voor aanpassing aan de N35 om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren. Een aansluiting op deze locatie wordt niet gezien als kansrijk vanwege de nabijgelegen aansluiting Wijthmen waardoor een extra aansluiting bij de Hagenweg vanuit verkeersoogpunt zeer beperkte meerwaarde heeft. Ook de ruimtelijke impact van een aansluiting is groter dan van een kruising of afsluiting, dit doet afbreuk aan het open (weidse) kommenlandschap. Om die reden voorziet alternatief 2 niet in een aansluiting Hagenweg.</p>

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99622149	6	<p>In de vervolgfase (planMER) worden twee varianten uitgewerkt:</p> <ul style="list-style-type: none">• Variantpakket 1: Afsluiten Koelmansstraat, ongelijkvloerse kruising Hagenweg en nieuw viaduct bij Overijssels kanaal. De doorrijdhoogte bij het Overijssels Kanaal zal vergelijkbaar zijn met de bestaande situatie (circa 3,70 meter). Deze kruising wordt dan alleen gefaciliteerd voor fietsers op de Kanaaldijk Noord. Landbouw- en vrachtverkeer zal in deze situatie gebruik moeten maken van de kruising bij de Hagenweg. Voor het uit te werken ontwerp wordt ervan uitgegaan dat de N35 bovenlangs de Hagenweg kruist. De N35 wordt op deze locatie verhoogd. Voor de doorrijdhoogte bij de Hagenweg wordt 4,60 meter aangehouden.• Variantpakket 2: Ongelijkvloerse fietskruising Koelmansstraat, afsluiten Hagenweg en nieuw viaduct bij Overijssels kanaal. De doorrijdhoogte bij het Overijssels Kanaal wordt verhoogd tot 4,60 meter.
	7	<p><i>Van wat er dan nog overblijft is wat ons betreft alleen variant 1 nog te overwegen. Zolang er niets gebeurt aan de hoogte van de Ganzepanbrug, zal er bij de kruising N35- Hagenweg minstens een ongelijkvloerse kruising moeten komen waar we met vrachtwagens en zwaar landbouwverkeer overheen of onderdoor kunnen. Zo niet dan krijgen we de situatie dat we met een trekker met mesttank over de parallel naar Wijthmen zouden moeten rijden, daar het viaduct over en dan weer terug om bij onze grond aan de overkant van de N35 te komen. Hierboven hebben we al omschreven wat dat betekent voor het verkeer op en de belasting van de parallelwegen, maar hierbij komt dan ook nog eens de tijd en het geld wat ons dit als bedrijf extra kost. Dit is voor ons onaanvaardbaar.</i></p> <p>Reactie: We begrijpen uw voorkeur. De kruising bij het Overijssels Kanaal betreft een nieuw kunstwerk waar (lokaal) verkeer onderlangs de N35 kruist. De doorrijdhoogte is afhankelijk van het variantpakket. In variantpakket 1 met een kruising van de Hagenweg wordt voor het uit te werken ontwerp ervan uitgegaan dat de N35 de Hagenweg bovenlangs kruist. De N35 wordt op deze locatie verhoogd. Voor de doorrijdhoogte bij de Hagenweg wordt 4,60 meter aangehouden. De doorrijdhoogte bij het Overijssels Kanaal blijft vergelijkbaar met de bestaande situatie. In variantpakket 2 waarbij de Hagenweg wordt afgesloten, wordt de doorrijdhoogte bij het kanaal verhoogd tot 4,60 meter.</p>
	8	<p><i>Participant vindt het bijzonder dat de N35 een doorstroomweg wordt genoemd waar 100 km gereden mag worden. Als het slechts 2 rijstroken blijven, kan er helemaal geen 100 km gereden worden, want er rijden veel vrachtwagens en die mogen niet harder dan 80. We vinden dat dit een verkeerde voorstelling van zaken geeft.</i></p> <p>Reactie: Bij de inrichting van een stroomweg 2x1 100 wordt voorzien in scheiding van de rijbanen, inhalen is daarbij niet mogelijk. Vrachtverkeer kan daarbij van invloed zijn op de werkelijk gereden snelheid. De focus van de verkenning is om invulling te geven aan de afspraken die in het bestuurlijk MIRT-overleg in 2020 zijn gemaakt waarin niet wordt ingezet op capaciteitsuitbreiding. Het doortrekken van 2x2 rijbanen maakt dan ook geen onderdeel uit van de scope. Een verdere toelichting van deze scope is te vinden op pagina 28 van de Notitie Reikwijdte en detailniveau.</p>
99621515	1	<p><i>De woning van participant is op dit moment bereikbaar via de parallelweg van de N35. Participant wil graag een makkelijk en snel te bereiken aansluiting houden met de N35 om vlot in Zwolle en Heino te kunnen komen.</i></p> <p>Reactie: Binnen alternatief 1 verandert er weinig aan de wijze waarop de N35 gekruist kan worden ten opzichte van de bestaande situatie en in de route om naar Zwolle of richting Heino te gaan via het kruispunt Hagenweg. Bij alternatief 2 wijzigt wel de wijze waarop verkeer (auto en fiets) richting Zwolle en Heino moet rijden. De aansluiting van de parallelweg (oost en westzijde) op de N35 gaat via de aansluiting Wijthmen. Binnen alternatief 2 worden twee varianten onderzocht waarbij de uitwerking bij de Koelmansstraat en Hagenweg verschilt. Beide varianten voorzien in een onderdoorgang voor (langzaam) verkeer bij het Overijssel kanaal en gaan uit van een verbinding van de parallelstructuur op de aansluiting Wijthmen (beide zijden N35):</p> <ul style="list-style-type: none">• Variantpakket 1: Afsluiten Koelmansstraat, ongelijkvloerse kruising Hagenweg en nieuw viaduct bij Overijssels kanaal. De doorrijdhoogte bij het Overijssels Kanaal zal vergelijkbaar zijn met de bestaande situatie (circa 3,70 meter). Deze kruising wordt dan alleen gefaciliteerd voor fietsers op de Kanaaldijk Noord. Landbouw- en vrachtverkeer zal in deze situatie gebruik moeten maken van de kruising bij de Hagenweg. Voor het uit te werken ontwerp wordt ervan uitgegaan dat de N35 bovenlangs de Hagenweg kruist. De N35 wordt op deze locatie verhoogd. Voor de doorrijdhoogte bij de Hagenweg wordt 4,60 meter aangehouden.• Variantpakket 2: Ongelijkvloerse fietskruising Koelmansstraat, afsluiten Hagenweg en nieuw viaduct bij Overijssels kanaal. De doorrijdhoogte bij het Overijssels Kanaal wordt verhoogd tot 4,60 meter.
	2	<p><i>Participant woont in een heel mooi gebied omgeven door landgoederen, zoals Den Alerdinck, De Gunne en het Reelaer. Het zou enorm jammer zijn om dat te doorsnijden met een 2x2 rijstroken rijksweg. Onze voorkeur is de 2 baans stroomweg. De oproep is om er geen Amelisweerd 2 van te maken!</i></p> <p>Reactie: De focus van de verkenning is om invulling te geven aan de afspraken die in het bestuurlijk overleg MIRT in 2020 zijn gemaakt waarin niet wordt ingezet op capaciteitsuitbreiding. Een verbreding naar 2x2 rijstroken maakt dus geen deel uit van de huidige scope.</p>

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99621515	3	<p><i>Verder is de geluidsoverlast op dit moment al groot, met een snelheidsverhoging van 80 naar 100 zal die overlast verder toenemen. Participant verzoekt om geluidsbeperkende maatregelen te nemen, met name bij de overgang over het Overijssels kanaal. Het geluid daar wordt door de hoogte van de weg nog verder verspreid. Participant zou daar graag geluidsschermen willen en over de hele N35 zeer stil asfalt.</i></p> <p>Reactie: In de fase van een verkenning wordt gezocht naar een voorkeursalternatief waarmee de doelstelling het best kan worden gehaald. Hierbij wordt ook onderzoek gedaan naar geluidsbelasting, maar dan wel passend bij het detailniveau van een verkenning. Onderzoek naar geluidmaatregelen zoals schermen, stiller asfalt e.d. maakt deel van de vervolgfase waarin het voorkeursalternatief verder wordt uitgewerkt (de planning- en studiefase).</p>
99704561	1	<p><i>Als inwoner van buurtschap De Raams, ten zuiden van de Spoorlijn Zwolle-Enschede, hebben wij t.a.v. het nieuw aan te leggen traject nabij Mariënheem, een sterke voorkeur om een 2x2 baansweg als rondweg aan te leggen. Reden hiervoor zijn:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><i>• verkeer kan zo optimaal van Enschede naar Zwolle.</i><i>• dit is een toekomstbestendige oplossing voor deze weg</i><i>• de huidige overgang van A35 naar N35 geeft ook grote fileproblemen</i><i>• voor Mariënheem is dit ook de beste oplossing voor de toekomst. Alle andere oplossingen zijn kostenposten en blijven lapmiddelen.</i><i>• spoorlijn kan blijven op huidige plaats.</i> <p><i>Kortom investeer in een duurzame en toekomstbestendige oplossing voor de N35 naar A35 met rondweg om Mariënheem heen.</i></p> <p>Reactie: De focus van de verkenning is om invulling te geven aan de afspraken die in het bestuurlijk MIRT-overleg in 2020 zijn gemaakt waarin niet wordt ingezet op capaciteitsuitbreiding. Het doortrekken van 2x2 rijbanen maakt dan ook geen onderdeel uit van de scope. Een verdere toelichting van deze scope is te vinden op pagina 28 van de NRD.</p>
99576820	1	<p><i>We willen jullie graag meegeven i.v.m. de aansluiting van de N348 op de N35 ter hoogte van Raalte dat wijzelf en als buurt pleiten voor het openhouden van de oversteek van de Steege over de N348. (iets noordelijker gelegen van bovengenoemde aansluiting).</i></p> <p><i>In een eerder stadium zou door de provincie deze kruising worden voorzien van een ondertunneling.</i></p> <p><i>Daar staan we nog steeds vierkant achter en pleiten nogmaals voor deze tunnel of landbouwtunnel zoals jullie dat ook wel noemen.</i></p> <p><i>Hoor graag hoe dit kan meegenomen worden in de aanpassingen van de N35.</i></p> <p>Reactie: Bij het aanpassen van de N35 naar een stroomweg met een rondweg bij Mariënheem en een nieuwe aansluiting nabij de Assendorperweg/Hooilandweg en een aanpassing van de N348 is het onvermijdelijk dat dit consequenties heeft voor de (directe) omgeving als gevolg van het ruimtebeslag. De viltstiftschetsen zoals opgenomen in de NRD worden in de beoordelingsfase van de verkenning uitgewerkt tot een ontwerp en onderzocht op effecten. Hierbij wordt ook gekeken naar de structuren die daardoor ook aangepast moeten worden zoals oost-west verbindingen bij de N348 tussen Raalte-Noord en Mariënheem (Steege, Assendorperweg).</p> <p>Vooralsnog is er geen tunnel bij de Steege onder de N348 voorzien vanuit deze verkenning.</p>

2.2 Beantwoording zienswijzen bedrijven

In navolgende paragrafen zijn de zienswijzen opgenomen die door 14 bedrijven zijn ingediend.

2.2.1 99358145

Registratie- nummer	Punt	Zienswijze en reactie
------------------------	------	-----------------------

99358145	1	<i>Bij het kruispunt de Hagenweg bieden de voorliggende varianten geen oplossing voor de situatie. Bij de vorige bijeenkomsten was 95% van de aanwezigen het ermee eens dat er ter hoogte van het kruispunt een op- en afrit zou moeten komen. Dit is niet terug te vinden in de voorliggende varianten.</i>
----------	---	--

Reactie: De voorgestelde oplossingsrichting voor een aansluiting Hagenweg (met toe- en afritten) is voorafgaand aan de Notitie Reikwijdte en Detailniveau N35 Wijthmen-Nijverdal onderzocht als mogelijke oplossing en afgevallen. Nabij de Hagenweg ligt de aansluiting Wijthmen waardoor de verkeerskundige noodzaak er niet is. Een aansluiting die tevens toekomstvast moet zijn (geschikt voor toekomstige uitbreiding naar 2x2 rijstroken) kent een groot ruimtebeslag. De ruimtelijke impact van een aansluiting is daardoor groter dan van een kruising of afsluiting, dit doet afbreuk aan het open (weidse) kommenlandschap. Een aansluiting bij de Hagenweg wordt niet gezien als een kansrijke variant en niet verder onderzocht in het planMER.

	2	<i>In de voorgestelde varianten tussen Wijthmen en het Overijssels Kanaal zou het bedrijf met de vrachtwagens over de parallelwegen naar Heino en/of Wijthmen moeten gaan. Dit geldt dus ook voor alle toeleveranciers en de bezoekers van de winkel. Dit levert gevaarlijke situaties voor vooral fietsers en overig verkeer.</i>
--	---	--

Reactie: Ten behoeve van het onderzoek in het kader van het planMER worden parallelwegen ingetekend en beoordeeld. Bij het aspect verkeersveiligheid wordt ook gelet op het gebruik door verschillende weggebruikers (vrachtverkeer, landbouwverkeer, auto's, fietsers). Bij het vaststellen van het voorkeursalternatief wordt definitief bekend waar wel of geen parallelwegen komen en met welk profiel.

2.2.2 99358027

Registratie- nummer	Punt	Zienswijze en reactie
------------------------	------	-----------------------

99358027	1	<i>Het grootste knelpunt vindt participant dat er een te groot stuk over de parallelweg gereden moet worden vanaf de Ganzepanweg en Hagenweg als daar geen mogelijkheid komt om de N35 op te rijden. Dat is een bezwaar omdat in dat gebied veel landbouwverkeer zit. Er zit een veevoederbedrijf wat veel vrachtverkeer geeft. Ook zitten er aan de Ganzepanweg aan beide kanten veel agrarische bedrijven met veel trekverkeer. Daarnaast is er veel fietsverkeer. Het is gewoon gevaarlijk om zo veel verkeer over die smalle weg te laten rijden.</i>
----------	---	---

Reactie: Bij het aanpassen van de N35 naar een stroomweg is het onvermijdelijk dat belangen van direct omwonenden worden geraakt, bijvoorbeeld doordat er minder locaties zijn met een aansluiting op de N35. De uitwerking van de parallelwegen (maatvoering, globale ligging) is onderdeel van de verkenning. Bij de beoordeling van de effecten wordt ook gekeken naar de verkeersveiligheid voor de gebruikers van de parallelwegen (landbouwverkeer, vrachtverkeer, fietsers, voetgangers en dergelijke).

	2	<i>Als het knelpunt bij kruispunt Bos in Raalte niet opgelost is, voordat met dit traject wordt aangevangen, heeft de hele verbreding geen enkele zin</i>
--	---	---

Reactie: Deze zienswijze wordt ter kennisgeving aangenomen. In het project "N35 Verbeteringen knooppunt Raalte" onderzoekt de provincie Overijssel met haar partners welke aanpassingen nodig zijn voor het kruispunt N35/N348 Nieuwe Deventerweg. Voor deze verkenning is het uitgangspunt dat aanpassingen binnen het project "N35 Verbeteringen knooppunt Raalte" zijn uitgevoerd en daarmee in deze verkenning onderdeel is van de referentiesituatie.

2.2.3 99170905

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99170905	1	<i>Participanten ziet wel de voordelen voor het dorp, maar in de voorkeursvariant komt er een rotonde precies over de kwekerij van participanten heen. Participanten worden liever uitgekocht doordat de weg over het land van participanten heen komt, dan dat zij de weg tegen het bedrijf aan krijgen. Alle gevolgen bij de uitvoer van welk project om de weg heen dan ook, zullen negatieve effecten hebben voor participanten. Zowel voor de aan- en afvoer, en de klanten van het bedrijf zijn ook particulieren die het bedrijf moeten kunnen blijven bereiken. Eventuele uitkoop moet derhalve in een vroeg stadium plaatsvinden.</i>
----------	---	--

Reactie: In deze verkenningsfase willen we graag een beeld krijgen van de wensen en standpunten van de betrokken grondeigenaren en direct omwonenden. Wij nemen hierbij kennis van uw standpunt. In uw geval wordt uw eigendom geraakt door alternatief 2. Het eindresultaat van de verkenning is, naar verwachting in 2025, de voorkeursbeslissing van de Minister van IenW over het voorkeursalternatief (VKA). Als er voor de realisatie van het werk er gronden van u benodigd zijn, dan zal hierover door een medewerker van RWS met u in overleg worden getreden, waarbij gehandeld zal worden naar de daarbij van toepassing zijnde (wettelijke) kaders.

2.2.4 99167193

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99167193	1	<i>Er komt vanaf de Jongstraat in Mariënheem een fietsdoorgang in de richting van Manege Bartels (richting Heeten). Participant is van mening dat dit beter een doorgang voor alle verkeer zou moeten worden; minimaal autoverkeer incl. paardentrailer/personenbussen.</i>
----------	---	---

Reactie: In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is voor de kruising van de De Jongstraat met de verlegde N35 (rondweg) in de viltstiftschets alleen een verbinding opgenomen. Hierbij is nog niet aangegeven of het gaat om een fietsdoorgang, een doorgang voor gemotoriseerd verkeer of alle verkeer (inclusief landbouwverkeer). In de beoordelingsfase van de verkenning worden de viltstiftschetsen uitgewerkt tot ontwerpen waarbij ook aandacht wordt besteed aan het onderliggend wegennet in relatie tot bestaande structuren. Niet uitgesloten wordt dat routes wijzigen of langer worden. Er is aandacht voor het belang van de verbinding tussen Mariënheem en de zuidzijde van het spoor. Opgemerkt wordt dat de uitwerking bij de rondweg ook afhankelijk is van het behouden danwel afsluiten van de N35 spoorkruising bij de Nijverdalseweg. Bij behoud van de N35 spoorwegovergang kan de huidige N35 worden benut voor de verbinding naar Mariënheem voor alle verkeer en is een zuidelijke parallelweg tot de De Jongstraat niet nodig.

99167193	2	<i>Participanten hebben een kinderopvangbedrijf aan de Raamsweg aan het einde van de Jongstraat. Als de doorgang naar de Raamsweg afgesloten wordt, is het verkeer tussen bijvoorbeeld de opvang en de scholen (waar de kinderen heen moeten worden gebracht en van op worden gehaald) gestremd. Ook de ouders die de kinderen halen en brengen naar de opvang wonen veelal in Mariënheem. Zij zouden dan helemaal om moeten rijden via Raalte. Dat is zeker een kilometer of zes omrijden.</i>
----------	---	---

Reactie: Zie ook de reactie bij punt 1. In de beoordelingsfase van de verkenning worden de viltstiftschetsen uitgewerkt tot ontwerpen waarbij ook de De Jongstraat wordt ingepast en wordt bepaald op welke wijze de ontsluiting plaats kan vinden en welk type verkeer gebruik kan maken van de De Jongstraat ter hoogte van de kruising met de rondweg Mariënheem. Hierbij is niet uitgesloten dat de route naar uw bedrijf langer wordt vanuit Mariënheem indien dit alleen een fietsdoorgang wordt.

2.2.5 99450067

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

-
- 99450067 1 *Inleiding: Landgoed "De Gunne", welk overigens in figuur 44 niet volledig is ingetekend, is gelegen ten noordwesten van het dorp Heino. De oudste vermelding gaat teug naar 1583. Het landgoed is in 2027 300 jaar onafgebroken bezit van de familie Van Sonsbeeck. Het betreft een traditioneel landgoed met onder meer historische bebouwingen, bossen, lanen, landbouwgronden, natuurterreinen en water. Het gehele landgoed is als opengesteld landgoed gerangschikt onder de Natuurschoonwet 1928. De aanwezige bossen en natuurterreinen zijn aangewezen als Nederlands Natuur Netwerk (NNN). Naast ecologische waarden bevat het ook waardevolle cultuurhistorische en landschappelijke elementen. Een gedeelte ter grootte van ongeveer 46 hectare is aangewezen als beschermde historische buitenplaats. Naast het hoofdgebouw (rijksmonumentnr. 521425) hebben niet alleen tal van gebouwde delen de status van rijksmonument (monumentnr. 521427 t/m 521434), maar hebben ook (de aanleg van) het park, de lanen en deel van de landerijen de status van rijksmonument (monumentnr. 521426), ofwel de ongebouwde delen hebben ook de status van rijksmonument. In 1828 is het landgoed doorsneden door de Rijksstraatweg, thans bekend als N35. De landbouwgronden zijn de belangrijkste economische pijler voor de instandhouding van het landgoed.*
- Het landgoed is ingebracht in Landgoed 'De Gunne' B.V. Het doel van de vennootschap is -kort samengevat- het in stand houden, beheren en exploiteren van het in Heino gelegen landgoed genaamd "De Gunne" met haar cultuurhistorische waarden, natuurwaarden en de landschappelijke waarden.*
- Hierbij worden de navolgende zienswijzen ingediend:*
-
- Reactie: Voor figuur 44 in de factsheet parallelstructuur Overijssels Kanaal-rondweg Heino (traject 3) van de Notitie Kansrijke Alternatieven (bijlage 2 van de NRD) is gebruik gemaakt van GIS-data van de provincie Overijssel. Voor het planMER wordt gebruik gemaakt van GIS-data van de provincie en RCE en zal worden gekeken of de volledige begrenzing wordt aangegeven.
-
- 2 Vooraf:
1. Normaal maatschappelijk risico: bestuurders willen geen filevorming op de N35. Goed om daarbij niet uit het oog te verliezen dat vandaag de dag filerijden tot het normaal maatschappelijk risico behoort.
- Reactie: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen. De verkenning richt zich overigens niet alleen op het voorkomen van filevorming. De doelstellingen zijn gericht op het verbeteren van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming.
-
- 3 *2. Leefbaarheid wordt door uw deskundigen in de stukken alleen maar uitgelegd als oversteekbaarheid N35 en barrièrewerking N35. Ik verwijs u hiervoor naar onder meer het document Geactualiseerd Participatieplan N35 Wijthmen - Nijverdal [3] (o.a. paragraaf 2.3) en document Notitie Kansrijke Alternatieven MIRT-verkenning N35 Wijthmen - Nijverdal [4] (o.a. paragraaf 2.1). Leefbaarheid gaat verder dan alleen oversteekbaarheid/barrièrewerking. Bij leefbaarheid gaat het ook over geluidsoverlast, luchtkwaliteit (o.m. stikstof en fijnstof), aantasting leefomgeving, toename recreatiedruk (handhaving / zwerfvuil). Extra stikstof uitstoot door o.m. harder rijden en de verkeersaanzuigende werking van een stroomweg, betekent ook extra verzuren bosbodems (en daarmee het ecosysteem), (alg)aantastingen rode beschermde elementen op de buitenplaats (let wel: status Rijksmonument). Een gezonde bodem is essentieel voor het toekomstig bestaan van het landgoed, de landbouw en Nederland.*
- Reactie: Bij de door u gerefereerde vermeldingen gaat het om conclusies uit een Verkeerskundig Onderzoek naar de verkeerskundige problemen. In de NRD wordt in hoofdstuk 4 toegelicht hoe de milieueffecten worden onderzocht in de milieueffectrapportage (planMER). De toetsing op leefbaarheid in de doelstelling is daarbij inderdaad gekoppeld aan barrièrewerking en oversteekbaarheid. De andere aspecten zoals geluid en luchtkwaliteit en ruimtebeslag worden ook onderzocht. Dit geeft ook inzicht op het gebied van leefbaarheid. Toename recreatiedruk is geen aspect in deze verkenning.
-
- 4 M.b.t. het nul -alternatief (wat als de weg hetzelfde blijft ?):
3. Opgemerkt wordt dat de weg niet hetzelfde blijft. Door uitvoering van het project 'meer veilig 3/' 'N35 verbeteren verkeersveiligheid' worden er al maatregelen uitgevoerd. De erpercelen Zwolseweg 50, 52 en 52a worden daarbij bijvoorbeeld al ontsloten op het achterland (Moerweg).
- Reactie: De weg blijft inderdaad niet overal hetzelfde. Bij de uitleg op het nul-alternatief (paragraaf 4.2 NKA) is aangegeven dat het nulalternatief uitgaat van de referentiesituatie. De maatregelen uit het project "N35: Verbeteren verkeersveiligheid Wijthmen-Nijverdal" (Programma Meer Veilig 3) en daarnaast ook het project "N35 Verbeteringen knooppunt Raalte" en het project "N35 Nijverdal-Wierden" worden als autonome projecten beschouwd. In het nulalternatief worden geen maatregelen uitgevoerd die voortvloeien uit deze verkenning.
-

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

-
- 99450067 5 M.b.t. het nul-plus-alternatief (wat als Rijkswaterstaat, de provincie en de gemeente alleen de huidige weg verbeteren?): => 80 km/u handhaven:
4. inrichting weg. Bij het nul-plus-alternatief wilt u de bermverharding uitbreiden naar twee meter. Dit ruimtebeslag is ter hoogte van landgoed De Gunne niet beschikbaar. Het zal niet aanvaardbare gevolgen hebben voor cultuurhistorie, natuur, archeologie, landschap, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Ik verwijs u hiervoor naar elders in deze zienswijzen.
-
- Reactie: In het kader van het wegontwerpproces worden in eerste instantie de ideale profielen voor het betreffende wegtype gehanteerd. Bij de uitwerking van het ontwerp in de vervolgfase kan het zijn dat dit profiel moet worden aangepast om bijvoorbeeld knelpunten te beperken of waardevolle locaties te ontzien. Dit kan ook inhouden dat een bermverharding van 2 meter niet overal wordt toegepast.
-
- 6 M.b.t. het BO-MIRT-alternatief (wat als Rijkswaterstaat, de provincie en de gemeente van de N35 een stroomweg maken?): => 100 km/u met ongelijkvloerse aansluitingen:
5. Vooraf: de verschillende voorgestelde uitwerkingen in het BO-MIRT-alternatief zijn zeer ambitieus. Maar laten wij realistisch blijven: Nederland kan nu al de stikstofnormen, waterkwaliteit, etc. niet halen. Ook zitten wij inmiddels met de ecologische autoriteit, waarover verder op meer.
-
- Reactie: Deze inbreng wordt voor kennisgeving aangenomen.
-
- 7 6. Parallelstructuur Overijssels kanaal - rondweg Heino (traject 3): tot de viltstiftschetsen behoort ook een variant met een aan de oostzijde van de N35 te realiseren doorgaande parallelstructuur tussen de Hagenweg en de Dalfserweg (tot aan de rondweg). Dit omdat bij het opwaarderen van de N35 naar een stroomweg erfaansluitingen niet meer zijn toegestaan. Dit zou de leefbaarheid, welke in de stukken herhaald als oversteekbaarheid en opheffen barrièrewerking wordt uitgelegd, moeten verbeteren. Op de eerste plaats wordt opgemerkt dat in het project Meer veilig 3 (ook wel N35 verbeteren verkeersveiligheid genoemd) de erfaansluitingen Zwolseweg 50, 50 en 52a te Heino al worden opgeheven en worden deze erfpercelen op het achterland (de Moerweg) ontsloten. Via een te realiseren interne wegenstructuur, waarvoor de noodzakelijke omgevingsvergunning in 2023 reeds verleend is, wordt het erfperceel Zwolseweg 54 op de bajonetsluiting ontsloten. Ook blijken uw stukken is een parallelstructuur aan de oostzijde doorlopend naar de Dalfserweg ongewenst (hierover dadelijk meer) en moeten deze erfpercelen ontsloten worden op het achterland. Dat gebeurt dus al in het project Meer veilig 3. Hierdoor is een kostbare parallelstructuur doorlopend naar de Dalfserweg achterhaald en dan ook helemaal niet nodig. Blijkens het document Notitie Kansrijke Alternatieven MIRT-verkenning N35 Wijthmen - Nijverdal [4] is er voor deze parallelweg ook maar weinig draagvlak. In dit kader ook goed om in ogenschouw te nemen dat er aan de zuidzijde van het 2x2 baans gedeelte van de N35 tussen Zwolle en Wijthmen ook geen doorlopende parallelstructuur aanwezig is. In het document Notitie Kansrijke Alternatieven MIRT-verkenning N35 Wijthmen - Nijverdal [4] wordt al een lokale ontsluiting van de erven en het landgoed De Gunne via de kruising van het Overijssels kanaal als voor de hand liggend gezien. Het niet doortrekken van een noordelijke parallelweg naar de Dalfserweg maakt het kruispunt N35 - Dalfserweg ook eenvoudiger omdat dit kruispunt dan niet voorzien hoeft te worden van een aansluiting op een dan niet bestaande noordelijke parallelweg.
-
- Reactie: Binnen het project "N35 verbeteren verkeersveiligheid" is voor de realisatie van bajonetkruispunt "Heino-Noord" het bestemmingsplan vastgesteld en wordt voorzien in de aanleg van deze maatregelen. In de analytische fase zijn viltstiftschetsen opgesteld waarbij met name is gekeken naar functionele oplossingen voor de afwikkeling van verkeer en de bereikbaarheid van woningen en bedrijven gelegen aan de N35. De beoogde infrastructurele maatregelen vanuit de verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal worden in samenhang gezien met de maatregelen binnen het project "N35 verbeteren verkeersveiligheid". In afstemming met participant en andere betrokkenen wordt gekeken welke maatregelen en aanpassingen nodig zijn.
-
- 8 Voor zover het bajonet Zwolseweg (nabij Zwolseweg 62) er op enig moment wel uit gaat zal langs de bestaande lijnstructuur in het landschap (de N35) in noordelijke richting vanaf de bajonetkruising naar de Ganzepannebrug een parallelweg als ontsluiting van de erfpercelen Zwolseweg 58, 60, 62 en 70 en de plaatselijk aan de oostzijde gelegen landerijen. Daarbij geen nieuwe landschappelijke doorsnijdingen naar het achterland. Dat zou bovendien de oude landschapsstructuur onacceptabel aantasten.
-
- Reactie: Alternatief 2 voorziet in het opheffen van het (autonome) bajonetkruispunt Zwolseweg (ook wel Heino-Noord) en de aanleg van een parallelweg. Ook voor alternatief 1 geldt dat gezien de verkeersintensiteiten een bajonetkruispunt niet wenselijk is en dat de ontsluiting plaats dient te vinden via een parallelweg. In de verkenning wordt het ontwerp verder uitgewerkt. De effecten hiervan op landschap worden in deze verkenning in beeld gebracht in het planMER.
-

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

-
- 99450067 9 *Een doorlopende parallelstructuur tussen de Hagenweg en de Dalfserweg (tot aan de rondweg) betekent voor cultuurhistorie namelijk ook:*
a. Een enorme aantasting van de Rijksbeschermden historische structuur van de beschermde historische buitenplaats " De Gunne". De varianten worden door uw eigen deskundigen voor wat betreft onder meer de cultuurhistorie al als negatief en zeer negatief beoordeeld en daarmee als (zeer) negatief erkend (zie ook document Notitie Kansrijke Alternatieven MIRT-verkenning N35 Wijthmen — Nijverdal [4]). In de notitie Reikwijdte en Detailniveau MIRT-verkenning N35 Wijthmen — Nijverdal [1] is onder meer te lezen (citaat:) 'De Rijksbeschermden Gunne wordt ook daadwerkelijk doorsneden. Het bredere profiel met een parallelweg aan weerszijde heeft grote impact op de monumentale (park)structuur van landgoed De Gunne.'. De parallelstructuur zal ook de beschermde historische zichtas aantasten. Bovendien zal dat een boskap van een gedeelte van het historische beukenpark betekenen. De boomstammen van de overblijvende beuken worden daarbij plotseling bloot gesteld aan zonlicht. Deze beuken zullen dan sterven als gevolg van zonnebrand. De boomschors van beuken is namelijk te dun. Binnen afzienbare termijn zal het gehele beukenpark door dergelijke overheidsingrijpen 'opgerold worden' (lees: sterven). Let wel in 1979 heeft Rijkswaterstaat aan de westzijde niet voor niets de beuken laten staan.
- Reactie: Bij het aanpassen van de N35 naar een stroomweg met parallelstructuur is het onvermijdelijk dat dit negatieve consequenties heeft als gevolg van het ruimtebeslag. De viltstiftschetsen zoals opgenomen in de Notitie Reikwijdte en detailniveau (NRD) voor de twee alternatieven worden in de beoordelingsfase van de verkenning uitgewerkt tot een ontwerp. Daarbij wordt ook gekeken naar de locaties waar een parallelweg is voorzien en de maatvoering van de parallelweg (en berm). Mogelijk dat op delen langs de N35 een parallelweg kan vervallen als de ontsluiting van woningen, bedrijven en percelen op een andere manier kan worden geborgd. Effecten van het uitgewerkte ontwerp op cultuurhistorie worden in het planMER beoordeeld. Aantasting van bomen wordt onder andere meegenomen in de beoordeling bij landschap en natuur.
-
- 10 *Een doorlopende parallelstructuur tussen de Hagenweg en de Dalfserweg (tot aan de rondweg) betekent voor natuur namelijk ook:*
b. Een groot deel van het landgoed is begrensd als onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), daartoe behoren in het ieder geval de aanwezige houtopstanden. In deze variant worden die aangetast onder meer door ruimtebeslag. Dit los van de hele stikstofproblematiek bij zowel aanleg als in gebruik hebben van de stroomweg (daarover later in deze zienswijzen meer). Alleen al aantasting van de houtopstanden heeft effect op beschermde soorten. Houd daarbij ook rekening met in de directe omgeving voorkomende beschermde dier- en plantensoorten als onder meer diverse vleermuissoorten, de das, de boomarter, de groene specht, een in 2009 doodgereden otter, maar ook door de ecoloog hr. C.M. van Herk in opdracht van de provincie Overijssel uitgevoerde korstmosseninventarisatie aangetroffen korstmossen (waaronder zes Rode lijstsoorten, waarvan vier soorten bedreigd, een soort gevoelig en een soort kwetsbaar). Belangrijke vraag is daarbij ook wat de impact op die soorten is bij een toename van de verkeersintensiteit door het opwaarderen naar een stroomweg, alsmede de extra stikstofuitstoot ten gevolge van het verhogen van de maximale snelheid. Tevens is belangrijk een inschatting te maken wat de Raad van State daar vervolgens van vindt. Daar bij anticiperen op het toekomstige elektrificeren van het wagenpark is analoog aan de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 niet mogelijk. Voor wat betreft impact op de natuur wordt keer op keer alleen gekeken naar Natura2000 gebieden. De Ecologische Autoriteit heeft op basis van een eind januari 2024 uitgebracht rapport de Minister opgeroepen zich niet alleen op de natuur in Natura2000-gebieden te richten, maar op alle bestaande stikstofgevoelige natuur en daarbij geadviseerd de natuur en haar omgeving als één geheel te zien, waarbij ook maatregelen rond de gebieden genomen dienen te worden. Dat advies kunt u als overheidspartij niet terzijde leggen.
- Reactie: In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt ook bepaald op welke locaties een parallelweg nodig is en of dat aan beide zijden van de N35 nodig is. Effecten van het uitgewerkte ontwerp op natuurgebieden (onder andere Natuur Netwerk Nederland (NNN)), soorten en houtopstanden worden in het planMER beoordeeld.
Voor de stikstofberekening gebruiksfase wordt uitgegaan van de wettelijke kaders en rekentools van het Ministerie.
-
- 11 *Een doorlopende parallelstructuur tussen de Hagenweg en de Dalfserweg (tot aan de rondweg) betekent voor archeologie namelijk ook:*
c. Deze variant met een parallelweg aan de oostzijde, wordt door uw eigen deskundigen ook voor wat betreft Archeologie als negatief en zeer negatief beoordeeld en daarmee erkend (zie ook document Notitie Kansrijke Alternatieven MIRT-verkenning N35 Wijthmen - Nijverdal [4]). De oostelijke parallelstructuur gaat ter hoogte van de beschermde historische buitenplaats door een gebied dat in het vigerende omgevingsplan (voorheen: bestemmingsplan) de dubbel bestemming waarde Archeologie 1 heeft en daarbij tevens zeer oude esgrond onherstelbaar vernietigd.
- Reactie: In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt ook bepaald op welke locaties een parallelweg nodig is en of dat aan beide zijden van de N35 nodig is. Effecten van het uitgewerkte ontwerp op archeologie worden in het planMER beoordeeld.
-

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

-
- 99450067 12 *Een doorlopende parallelstructuur tussen de Hagenweg en de Dalfserweg (tot aan de rondweg) betekent voor landschap namelijk ook:
d. Ook voor landschap wordt de varianten door uw eigen deskundigen als negatief en zeer negatief beoordeeld en daarmee als (zeer) negatief erkend (zie ook document Notitie Kansrijke Alternatieven MIRT-verkenning N35 Wijthmen — Nijverdal [4]). Blijkens uw eigen adviseurs heeft het landschap van de landgoederen Den Alerdinck en De Gunne een zeer hoge waarde (zie ook document Notitie Kansrijke Alternatieven MIRT-verkenning N35 Wijthmen — Nijverdal [4]). Let wel: delen van landgoed De Gunne zijn nog identiek aan de situatie zoals weergegeven op kaartmateriaal uit 1730. Laat dit niet door toe doen van bestuurders die nu toevallig voor vier jaar bestuurder zijn, vernietigen. Dit zoals bijvoorbeeld wel gebeurd is met de oude delen van onder meer de stad Zwolle en het dorp Raalte. Onherstelbaar en eeuwig zonde! Belangrijk is het om het juist voor het nageslacht te koesteren. De impact van een parallelstructuur aan de oostzijde is zeker ter hoogte van de beschermde historische buitenplaats enorm. Het heeft een enorme inbreuk op de eeuwenoude landschapsstructuur. Op het traject Zwolle - Wijthmen hebben wij gezien hoe groot de impact op het Sallandse landschap is geweest.*
- Reactie: In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt ook bepaald op welke locaties een parallelweg nodig is en of dat aan beide zijden van de N35 nodig is. Effecten van het uitgewerkte ontwerp op landschap worden in het planMER beoordeeld.
-
- 13 *Een doorlopende parallelstructuur tussen de Hagenweg en de Dalfserweg (tot aan de rondweg) betekent voor Leefbaarheid/ruimtelijke kwaliteit namelijk ook:
e. Door aantasting van cultuurhistorie, natuur, archeologie en landschap wordt de kwaliteit van de woon- en leefomgeving van mens, plant en dier enorm aangetast. Een parallelstructuur aan de oostzijde doorlopend naar de Dalfserweg is ook in strijd met een goede ruimtelijke ordening.*
- Reactie: In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt ook bepaald op welke locaties een parallelweg nodig is en of dat aan beide zijden van de N35 nodig is.
-
- 14 *7. Ongelijkvloerse kruising Dalfserweg (traject `Heino tot Raalte'; traject 4): bij het BO-MIRT-alternatief is een ongelijkvloerse kruising Dalfserweg voorzien.
Voorop gesteld wordt u hierbij in herinnering gebracht dat tijdens het BO MIRT overleg van 20 november 2020 een bestuurlijke voorkeur is uitgesproken voor een 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. De bestuurlijke voorkeur voorziet dus niet in een ongelijkvloerse kruising N35 - Dalfserweg. Zoals uw adviseurs aangeven zijn vanaf de Koelmansstraat in het noorden tot aan het zuidelijke kruispunt bij Heino (Berkendijk) bijna alle kruispunten met verkeerslichten geregeld en beschikt de N35 over twee doorgaande rijstroken op het kruispunt. Iets dat zorgt dat er op het kruispunt meer doorgaand verkeer op de N35 verwerkt kan worden. Vanaf Raalte verandert dit. In het verkeerskundig onderzoek (2020) zijn enkele belangrijke kruispunten met behulp van een dynamisch model gesimuleerd (VISSIM). De doorstroming op elk kruispunt is met behulp van dit model getoetst op basis van de verkeerscijfers 20230 `Hoog'. Hieruit bleek dat specifiek twee kruispunten tot grote knelpunten in de spits leiden, dit zijn N35-N348 (Ommerweg/Almelosestraat) en N35 - Tunnelweg. Dit zo in uw ter inzage liggende stukken lezende, is het aanpassen van de kruising Dalfserweg (traject `Heino tot Raalte'; traject 4) helemaal niet nodig en ook niet in lijn met de bestuurlijke voorkeur (d.d. 20 november 2020).*
- Reactie: Tijdens het bestuurlijk MIRT-overleg van 20 november 2020 is het volgende afgesproken. "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)". Deze afspraken zijn vastgelegd in de startbeslissing voor deze Verkenning. De uitwerking van een stroomweg 2x1 is ook bepalend voor de aanpassing van bestaande kruispunten. Verkeerslichten zoals bij de Dalfserweg passen niet goed bij een stroomweg. In de startbeslissing zijn in figuur 7 voor het BO-MIRT-alternatief indicatief de locaties aangegeven voor mogelijke kruispunt-aanpassingen. Voor de Dalfserweg en Raalterdwarsweg/Berkendijk is als bouwsteen een ongelijkvloerse aansluiting in figuur 7 opgenomen. Bij een inrichting van de N35 als stroomweg is om die reden in deze verkenning gekeken naar een ongelijkvloerse aansluiting, ongelijkvloerse kruising of afsluiting. Hierbij is ook gekeken naar de verkeersintensiteiten in 2040 op de N35. Op basis van de NKA en factsheets worden voor de rondweg Heino de aansluitingen bij de Dalfserweg en Raalterdwarsweg/Berkendijk verder uitgewerkt tot een ontwerp en in het planMER beoordeeld. Verkeerskundig zijn bij een stroomweg twee ongelijkvloerse aansluitingen in de rondweg Heino zeer wenselijk.
-

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

- 99450067 15 *Een ongelijkvloerse kruising Dalfserweg betekent namelijk ook:*
- a. Ruimtelijke kwaliteit en landschap: Bij de ruimtelijke kwaliteit is blijkens het document Notitie Kansrijke Alternatieven MIRT-verkenning N35 Wijthmen — Nijverdal [4] gekeken naar de veranderingen van de hoogteligging N35 en wegprofiel en de beleefbaarheid. Het wegdek op een aan te leggen viaduct heeft een hoogteligging van circa zes meter. Daarboven op komen nog lantaarnpalen, verkeersborden, bewegwijzering etc. Een verhoogde kruising bij de Koelmanstraat is volgens uw deskundigen minder wenselijk omdat een viaduct afbreuk doet aan de openheid van het aanwezige weidse en laaggelegen landschap. Vervolgens geven uw deskundigen aan dat een viaduct bij de kruising Dalfserweg afbreuk doet aan de herkenbaarheid van het landschap (dekzandrug). Ook tast het de landgoedbiotoop (landgoed + bufferzone) van landgoed De Gunne ernstig aan.*
- Ook voor landschap wordt de varianten door uw eigen deskundigen als negatief en zeer negatief beoordeeld en daarmee als (zeer) negatief erkend (zie ook document Notitie Kansrijke Alternatieven MIRT-verkenning N35 Wijthmen - Nijverdal [4]). Nogmaals blijkens uw eigen adviseurs heeft het landschap van de landgoederen Den Alerdinck en De Gunne een zeer hoge waarde (zie ook document Notitie Kansrijke Alternatieven MIRT-verkenning N35 Wijthmen - Nijverdal [4]).*
- Let wel: delen van landgoed De Gunne zijn nog identiek aan de situatie zoals weergegeven op kaartmateriaal uit 1730. Laat dit niet door toe doen van bestuurders die nu toevallig voor vier jaar bestuurder zijn, vernietigen. Dit zoals bijvoorbeeld wel gebeurd is met de oude delen van onder meer de stad Zwolle en het dorp Raalte. Onherstelbaar en eeuwig zonde! Belangrijk is het om het juist voor het nageslacht te koesteren. De impact van een viaduct bij de kruising met de Dalfserweg is enorm en tast de oude landschapsstructuur onaanvaardbaar aan.*
- Op het traject Zwolle - Wijthmen hebben wij gezien hoe groot de impact op het Sallandse landschap is geweest. Alleen al uit dit oogpunt zal indien een ongelijkvloerse kruising niet te voorkomen is, deze gerealiseerd moeten worden bij het bestaande viaduct ter hoogte van de onderdoorgang van de Lemelerveldseweg. Het politieke gekrakeel moet u daarbij niet schuwen. Zij kijken allemaal met korte termijn perspectief. Het zijn geen rentmeesters of hoeders van het landschap. Omdat de Dalfserweg überhaupt erg krap ligt tussen het landgoed "De Gunne" en Heino moet voor een kruising meer in de richting van het dorp Raalte worden uitgeweken.*
-
- Reactie: Vanuit verkeerskundig oogpunt is de Lemelerveldseweg niet meer in beeld als locatie voor een nieuwe aansluiting in de rondweg Heino. In de verdere uitwerking van het ontwerp van de aansluiting Dalfserweg wordt waar mogelijk rekening gehouden met een ligging waarbij het landgoed wordt ontzien. Bij het aanpassen van de N35 naar een stroomweg met parallelstructuur is het helaas onvermijdelijk dat dit negatieve consequenties heeft als gevolg van het ruimtebeslag. Dit maakt dat er op meerdere locaties optimalisaties nodig zijn om de N35 goed te passen met oog voor de omgeving.
-
- 16 *b. Cultuurhistorie: Een ongelijkvloerse kruising Dalfserweg betekent ongeacht welke van de genoemde in studie te brengen variant (D1a, D1b of D2) een enorme aantasting van de Rijksbeschermden historische structuur van de beschermde historische buitenplaats "De Gunne". Bovendien ligt het in het landgoedbiotoop van landgoed "De Gunne". De varianten worden door uw eigen deskundigen voor wat betreft onder meer de cultuurhistorie al als negatief en zeer negatief beoordeeld en daarmee als negatief en zeer negatief erkend (zie ook document Notitie Kansrijke Alternatieven MIRT-verkenning N35 Wijthmen - Nijverdal [4]). De verhoogde aanloop naar een viaduct kan ook de beschermde historische zichttas aantasten.*
-
- Reactie: In het planMER worden de effecten van de aansluiting Dalfserweg (D1b halfklaverblad) op cultuurhistorie in beeld gebracht. Hierbij wordt ook rekening gehouden met impact op zichtassen.
-
- 17 *c. Natuur: Een groot deel van het landgoed is begrensd als onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), daartoe behoren in het ieder geval de aanwezige bossen. Bij een ongelijkvloerse kruising Dalfserweg wordt die aangetast onder meer door ruimtebeslag. Dit los van de hele stikstofproblematiek bij zowel aanleg als in gebruik hebben van de stroomweg (daarover later in deze zienswijzen meer). Alleen al aantasting van de houtopstanden heeft effect op beschermde soorten. Houd daarbij ook rekening met in de directe omgeving voorkomende beschermde dier- en plantensoorten als onder meer diverse vleermuissoorten, de das, de boomkruiper, groene specht, een in 2009 doodgereden otter, maar ook door de ecoloog br. C.M. van Herk in opdracht van de provincie Overijssel uitgevoerde korstmosseninventarisatie aangetroffen korstmossen (waaronder zes Rode lijstsoorten, waarvan vier soorten bedreigd, een soort gevoelig en een soort kwetsbaar). Belangrijke vraag is daarbij ook wat de impact op die soorten is bij een toename van de verkeersintensiteit door het opwaarderen naar een stroomweg, alsmede de extra stikstofuitstoot ten gevolge van het verhogen van de maximale snelheid. Tevens is belangrijk een inschatting te maken wat de Raad van State daar vervolgens vindt. Daar bij anticiperen op het toekomstige elektrificeren van het wagenpark is analoog aan de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 niet mogelijk.*
- Voor wat betreft impact op de natuur wordt keer op keer alleen gekeken naar Natura2000 gebieden. De Ecologische Autoriteit heeft op basis van een eind januari 2024 uitgebracht rapport de Minister opgeroepen zich niet alleen op de natuur in Natura2000-gebieden te richten, maar op alle bestaande stikstofgevoelige natuur en daarbij geadviseerd de natuur en haar omgeving als één geheel te zien, waarbij ook maatregelen rond de gebieden genomen dienen te worden. Dat advies kunt u als overheidspartij niet terzijde leggen.*

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

- 99450067 17 Reactie: In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt ook bepaald op welke locaties een parallelweg nodig is en of dat aan beide zijden van de N35 nodig is. Effecten van het uitgewerkte ontwerp op natuurgebieden (onder andere Natuur Netwerk Nederland (NNN)), soorten en houtopstanden worden in het planMER beoordeeld.
Voor de stikstofberekening gebruiksfase wordt uitgegaan van de wettelijke kaders en rekentools van het Ministerie.
-
- 18 *d. Archeologie: Een ongelijkvloerse kruising Dalfserweg, wordt door uw eigen deskundigen ook voor wat betreft Archeologie als negatief en zeer negatief beoordeeld en daarmee erkend (zie ook document Notitie Kansrijke Alternatieven MIRT-verkenning N35 Wijthmen — Nijverdal [4]). Een viaduct op de locatie Dalfserweg kan een gebied dat in het vigerende omgevingsplan (oud bestemmingsplan) de dubbel bestemming waarde Archeologie 1 aantasten en daarbij onherstelbaar vernietigen.*
Reactie: De effecten van het ontwerp van de aansluiting Dalfserweg worden in het planMER in meer detail onderzocht om de aantasting van archeologie inzichtelijk te maken.
-
- 19 *e. Leefbaarheid. Door aantasting van cultuurhistorie, landgoedbiotoop, natuur, archeologie en landschap wordt de kwaliteit van de woon- en leefomgeving van mens, plant en dier enorm aangetast. Een ongelijkvloerse kruising Dalfserweg is in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Voor wat betreft de ruimtelijke kwaliteit geldt hetzelfde.*
Reactie: De effecten van de alternatieven worden voor de criteria zoals opgenomen in de NRD Tabel 4-1 Beoordelingskader zeef 2 Beoordelingsfase verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal (planMER) in het planMER beoordeeld dat dient als beslisinformatie voor de Voorkeursbeslissing.
-
- 20 *Voor zover de minister besluit tot een verdere studie van een ongelijkvloerse kruising Dalfserweg, dan zien wij ontwerpen niet alleen in een 2D versie, maar ook in een 3D versie uitgewerkt. De impact zoals het nieuwe viaduct in de Heinoseweg (N35) ter hoogte van Sauna Swoll heeft, belooft weinig goeds.*
Reactie: In de beoordelingsfase van de verkenning wordt een ontwerp opgesteld. Daarbij wordt eerst een elementair ontwerp (EO) gemaakt om te zien wat de impact van een geometrisch richtlijnconforme infrastructuur op de omgeving is. De volgende stap is dat op basis van ruimtelijke knelpunten (bebouwing, wegen, spoorwegen, risicovolle kabels en leidingen, beschermde (natuur)gebieden, landgoed e.d.) wordt gekeken of optimalisatie mogelijk is om het knelpunt te voorkomen of te verminderen. Dit leidt tot een inpassend ontwerp (IO). In het Inpassend Ontwerp (IO) wordt het EO-ontwerp verder uitgewerkt naar een compleet drie dimensionaal geometrisch ontwerp, met als resultaat een werkend verkeerssysteem dat ruimtelijk ingepast is. Dit ontwerp dient om aan te tonen dat de weg technisch inpasbaar en maakbaar is. Het IO-ontwerp wordt in het planMER onderzocht op de effecten voor diverse aspecten. Mogelijk dat daaruit aanbevelingen worden gedaan voor verdere aanpassingen in het ontwerp (integraal inpassend ontwerp).
-
- 21 *8. Leefbaarheid wordt door uw deskundigen in de stukken alleen maar uitgelegd als oversteekbaarheid N35 en barrièrewerking N35. Ik verwijs u hiervoor naar onder meer het document Geactualiseerde Participatieplan N35 Wijthmen - Nijverdal [3] (o.a. paragraaf 2.3) en document Notitie Kansrijke Alternatieven MIRT-verkenning N35 Wijthmen - Nijverdal [4] (o.a. paragraaf 2.1).
Leefbaarheid gaat verder dan alleen oversteekbaarheid/barrièrewerking.
Bij leefbaarheid gaat het ook over geluidsoverlast, luchtkwaliteit (o.m. stikstof en fijnstof), aantasting leefomgeving, toename recreatiedruk (handhaving / zwerfvuil). Extra stikstof uitstoot door o.m. harder rijden en de verkeersaanzuigende werking van een stroomweg, betekent ook extra verzuren bosbodems (en daarmee het ecosysteem), (alg)aantastingen rode beschermde elementen op de buitenplaats (let wel: status Rijksmonument).*
Extra concentraties stikstof brengt de cyclus uit balans met problemen als bodemverzuring en eutrofiëring als gevolg. U wordt hiervoor ook verwezen naar het vakblad natuur bos landschap, nummer 189, november 2022. Het betreft een themanummer / special over de bodem. Een gezonde bodem is essentieel voor de toekomst van het landgoed, de landbouw en Nederland. Elke dag verliest de wereld 2.000 hectare aan landbouwgrond door verzilting (ten gevolge van irrigatie). Onderzoekers van de Verenigde Naties zeggen dat dit niet zo door kan gaan. Straks verliezen wij dagelijks een veelvoud aan gronden (bos- en landbouwgronden) ten gevolge van bodemverzuring en de daaruit voortvloeiende uitloging van bepaalde essentiële mineralen. De (park)bossen op het landgoed zullen daar onder gaan lijden.
Om dan maar niet te spreken over de broedvogels waarvan bekend is dat de eierschalen dunner en kwetsbaarder worden ten gevolge van stikstof uitstoot. Bij een vervolgstudie wordt daar ook aandacht voor gevraagd. Waarbij op voorhand wordt opgemerkt dat door het tunneleffect onder het hoge beukengeboomte een modelmatige uitwerking geen waarheidsgetrouw beeld zal geven. Ook is het goed om daarbij rekening te houden dat in lijn van de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 daarbij niet geanticipeerd mag worden op het toekomstige elektrificeren van het wagenpark. Overigens elektrische auto's betekenen weer meer fijnstof uitstoot.

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

-
- 99450067 21 **Reactie:** De toetsing op leefbaarheid in de doelstelling is inderdaad gekoppeld aan barrièrewerking en oversteekbaarheid. De andere aspecten zoals geluid en luchtkwaliteit en ruimtebeslag zijn ook van invloed op leefbaarheid maar worden bij de milieuaspecten onderzocht. Dit geeft ook inzicht op het gebied van leefbaarheid. Toename van recreatiedruk is geen onderzoeks-aspect in deze verkenning. NO₂ concentraties zijn van belang voor luchtkwaliteit en worden beoordeeld bij lucht. Stikstofeffecten op natuurgebieden zijn onderdeel van de beoordeling bij het aspect natuur. Voor de stikstofberekening gebruiksfase wordt uitgegaan van de wettelijke kaders en rekentools van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het effectonderzoek wordt uitgevoerd op het detailniveau dat passend is bij deze fase van de besluitvorming.
-
- 22 **9. Voor wat betreft Natuur maken uw deskundigen een nadrukkelijk onderscheid tussen wel en geen Natura2000. De Ecologische Autoriteit heeft op basis van een eind januari 2024 uitgebracht rapport de Minister opgeroepen zich niet alleen op de natuur in Natura2000-gebieden te richten, maar op alle bestaande stikstofgevoelige natuur en daarbij geadviseerd de natuur en haar omgeving als één geheel te zien, waarbij ook maatregelen rond de gebieden genomen dienen te worden. Ik verwijs u hiervoor naar elders in deze zienswijzen.**
- Door zowel het opwaarderen naar een 100 km stroomweg en de verkeersaanzuigende werken zal de stikstofuitstoot alleen maar toenemen. Om dan nog maar niet te spreken over de extra stikstofuitstoot bij de aanleg van onder meer ongelijkvloerse kruispunten.*
- Uw eigen deskundigen benoemen de meest negatieve score voor de ecologie met name het kappen van bomen en de verdere versnippering van habitats. Er is bij de stroomwegvariant sprake van ruimtebeslag van het Nederlands Natuurnetwerk (NNN). Zoals al aangegeven herbergt landgoed De Gunne beschermde dieren- en plantensoorten.*
- Voor wat betreft Natuur wordt in de factsheets in het document Notitie Kansrijke Alternatieven MIRT-verkenning N35 Wijthmen — Nijverdal [4] aangegeven dat door de extra bermverharding ter hoogte van landgoed De Gunne enkele aanwezige bomen verwijderd moeten worden vanwege de aanleg van grasbeton, maar dat deze bomen niet valt binnen de definitie houtopstanden. Laatstgenoemde mag u uitleggen. Betreffende bomen maken namelijk onderdeel uit van het (park)bos en zijn daarmee weldegelijk onderdeel van de houtopstanden.*
-
- Reactie:** Voor de stikstofberekening gebruiksfase wordt uitgegaan van de wettelijke kaders en rekentools van het Ministerie. Bij de beoordeling natuur in de factsheets (bijlage NKA) is gekeken naar aantasting van houtopstanden (struiken, hakhout e.d.) en is ook apart gekeken naar bomen. Bomen kunnen inderdaad ook wordt gezien als onderdeel van houtopstanden.
-
- 23 **10. Verhogen maximale snelheid van 80 km/u naar 100 km/u. Het verhogen van de maximale snelheid betekent meer stikstof uitstoot. Nederland kan nu al de stikstofnormen niet halen. Niet begrepen wordt waarom u de maximale snelheid bij deze variant wilt verhogen van 80 km/u naar 100 km/u. Door de uitspraak van de Raad van State is ten gevolge van de stikstofproblematiek onder andere de woningbouw enorm gestagneerd. Goed om in ogenschouw te nemen dat demissionair minister Harbers in januari 2024 vanwege de stikstof de maximale snelheid op de snelwegen niet wil verhogen van 100 km/u naar 130 km/u.**
- Het verhogen van de maximale snelheid betekent naast extra stikstof-uitstoot en extra geluidsoverlast ook extra CO₂-uitstoot t.g.v. het hogere brandstofverbruik van 100 (proberen te) rijden. De 100 km- limiet schaadt het klimaatbeleid. Wat een bizar effect: voor miljarden euro's CO₂ reduceren bij huishoudens/industrie, en minstens 1 megaton CO₂ extra uitstoten voor rijdenot en 2% tijdwinst van de autokiezer.*
- Ook wordt niet begrepen waarom de provincie een voorstander is van het verhogen maximale snelheid van 80 km/u naar 100 km/u, terwijl zij op haar eigen provinciale (verbindings)wegen de maximale snelheid juist van 100 km/u naar 80 km/u heeft verlaagd. Ik noem bijvoorbeeld de N48 (Ommen - Drenthe), N332 (Heeten — Gelderland) en N348 (Raalte — Ommen). Op het Gelderse deel van de N332 is de oude maximale snelheid van 100 km/u door de provincie Gelderland wel gehandhaafd. Het verhogen van de maximale snelheid van 80 km/u naar 100 km/u heeft ook negatieve gevolgen voor de leefbaarheid en gezondheid van bewoners: extra geluidsoverlast, aantasting luchtkwaliteit (o.m. stikstof en fijnstof), etc. Waarom onthaasten de bestuurders zich niet en komen ze genieten van al het natuurschoon op de landgoederen? Laten wij vooral zuinig zijn op de landgoederen met haar groene omgeving en cultuurhistorische elementen, die voor de mens zo belangrijk zijn tegen de alledaagse stress. Het doorbrengen op de landgoederen en in de natuur vermindert de symptomen van stress en angst en zorgt in het algemeen voor een meer ontspannen lichaam.*
-

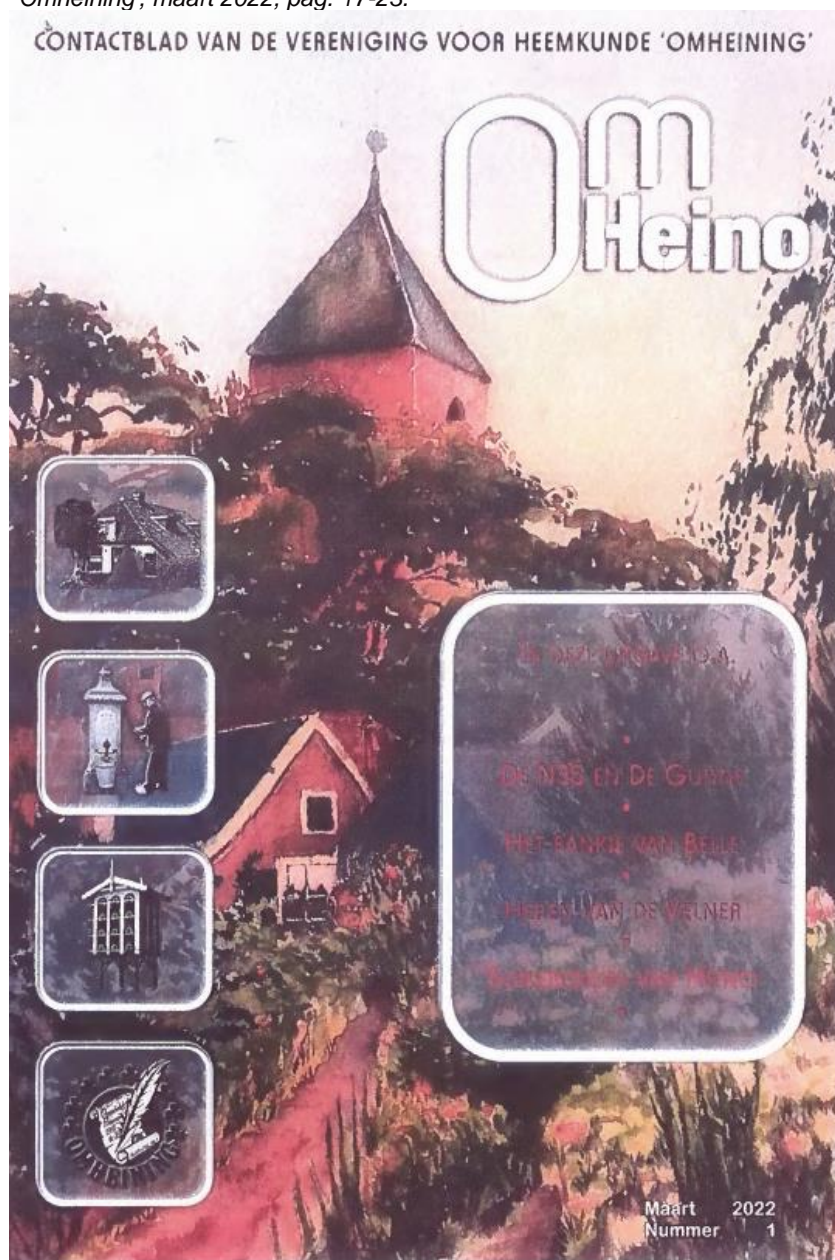
**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99450067	23	<p>Reactie: In de startbeslissing zijn het nul-plus alternatief en het BO MIRT-alternatief opgenomen als alternatieven met beperkte en verdergaande aanpassingen aan de N35. Waarbij het eerst genoemde alternatief uitgaat van een snelheid van 80 km/uur en het tweede alternatief gaat uit van 100 km/uur. In het planMER wordt beoordeeld wat de effecten van beide alternatieven zijn.</p>
	24	<p><i>11. Inrichting weg: In de variant BO-MIRT-alternatief is het standaard profiel in totaal circa 29,8 meter breed. Circa 4,6 meter verharding per rijstrook, middenberm 2,2 meter met geleiderail en aan beide zijden 10 meter obstakelvrije ruimte (inclusief 2 meter halfverharding). Dit ruimtebeslag is ter hoogte van landgoed De Gunne niet beschikbaar. Het zal niet aanvaardbare gevolgen hebben voor cultuurhistorie, natuur, archeologie, landschap, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. U wordt hiervoor naar elders in deze zienswijzen verwezen. Hetzelfde geldt voor een parallelweg, waarvan u vooralsnog een breedte van 6 meter hanteert.</i></p> <p><i>Een geleiderail van verzinktstaal is vanwege de daardoor ontstane bodemverontreiniging ook niet aanvaardbaar. Door grondwaterstromen zal de bodem van het landgoed daarmee verontreinigd worden. Niet duidelijk is wat u bedoeld met toepassen van de maatregel compact profiel. Waarschijnlijk betekent dat nog steeds ruimtebeslag van onderdelen van de Rijksbeschermden historische buitenplaats van De Gunne.</i></p> <p>Reactie: In deze fase is het materiaal gebruik nog niet bekend. In zijn algemeenheid geldt dat bodemverontreiniging moet worden voorkomen.</p>
	25	<p>Samenvattend kan geconcludeerd worden dat de keuze niet moet zijn:</p> <ul style="list-style-type: none">• Het nul-alternatief; of• Het nul-plus- alternatief; of• Het BO-MIRT-alternatief. <p><i>Nogmaals filerijden is vandaag de dag gewoon een maatschappelijk risico. Gekeken moet worden waar kan eenvoudig het fileleed verminderd worden en daarbij in aanvulling op het project Meer veilig 3 de veiligheid verder verbeterd worden.</i></p> <p><i>Dit kan door een combinatie van de drie varianten met daarbij:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Een rondweg om Mariënheem;• Een oplossing voor de twee kruispunten knooppunt Bos (kruising N35/N348; Ommerweg/Almelosestraat)² en N35-Tunnelweg;• Dubbele opstelstroken kruispunten Raalte t/m Nijverdal. <p><i>Voor zover het bajonet Zwolseweg (nabij Zwolseweg 62) er op enig moment wel uit moet langs de bestaande lijnstructuur in het landschap (de N35) in noordelijke richting vanaf de bajonetkruising naar de Ganzepannebrug een parallelweg. Geen nieuwe landschappelijke doorsnijdingen.</i></p> <p><i>Verder zal in een vervolgstudie ook onderzocht moeten worden om de N35 ter hoogte van landgoed De Gunne ondergronds aan te leggen. Hierdoor wordt de doorsnijding uit 1828 visueel weer te niet gedaan en kan een oude historische zichtas hersteld worden.</i></p> <p><i>Voetnoot 2 Hier wordt al jaren onderzoek naar gedaan, maar door het politieke gekrakeel van de gemeente Raalte, is de schop nog steeds niet in de grond en is de uitwerking door stijgende kosten miljoenen duurder geworden. Onbehoorlijk bestuur van de gemeente Raalte.</i></p> <p>Reactie: Het is op dit moment nog niet bekend hoe het voorkeursalternatief eruit gaat zien. Een aanpassing van het nul-plus alternatief of het BO-MIRT alternatief is dan ook niet op voorhand uit te sluiten.</p>
99450067	26	<p><i>Financieel: Voor de N35 heeft de provincie Overijssel een bedrag van 0,1 miljard (+/- meerwerk en kostenstijging). Dit terwijl inmiddels is gebleken dat de capaciteit van het elektriciteitsnetwerk Overijssel onvoldoende is. Moet een deel van de 0,1 miljard niet daaraan besteed worden of gelet op de in de lucht hangende crisis niet opgespaard worden?</i></p> <p><i>Hetzelfde geldt voor de bijdrage van 0,1 miljard (+/- meerwerk en kostenstijging) door de Rijksoverheid. In juni 2023 besluit de minister namelijk om de 0,1 miljard uit het aanlegprogramma (MIRT) de komende jaren te besteden aan groot onderhoud van het bestaande wegennet, dat deel verouderd is en toe is aan groot onderhoud of vervanging.</i></p> <p>Reactie: Dit (allocatie van budgetten) is een politieke afweging en valt buiten de Verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal.</p>
	27	<p><i>Tot slot merkt belanghebbende op gehoord te willen worden.</i></p> <p>Reactie: Met belanghebbende heeft overleg plaatsgevonden en zal dit ook in het vervolg van deze verkenning plaatsvinden.</p>

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99450067
Bijlage

Bijlage: Artikel 'De Rijksstraatweg (N35) en "De Gunne"', contactblad van de vereniging voor heemkunde 'Omheining', maart 2022, pag. 17-23.



Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer

99450067
Bijlage

Tussen Zwolle en Twente ligt de Rijksweg, welke thans bekend is als N35. Een weg die zelfs vandaag de dag onderwerp van gesprek is.

In dit artikel wordt u meegenomen naar vervlogen tijden van deze weg en dan specifiek ter hoogte van landgoed 'De Gunne'. Een landgoed dat doorsneden is door deze weg.

Een landgoed doorsneden

N35	N35
Nijverdal 10	Raalte 4
Almelo 24	Zwolle 23
	Deventer 24

Rijksweg (N35) en 'De Gunne'

VAN ONVERHARDE WEGEN NAAR KUNSTWEGEN

Onder het regiem van Napoleon werd bepaald, dat Parijs door middel van doorgaande wegen met onder meer het regeringscentrum van Nederland en met de hoofdsteden van de provincies verbonden moest worden. Koning Willem I zette dit beleid op het Nederlandse grondgebied voort. Voor de infrastructuur van Overijssel hadden deze plannen ingrijpende gevolgen. Voor 1821 kende men in Overijssel nog geen verharde wegen. Op gezag van koning Willem I werden in 1821 de Provinciale Staten bijeengeroepen om over de aanleg van kunstwegen te 'delibereren'.

VERZET GEMEENTE HEINO

Als het gemeentebestuur van de gemeente Heino ter ore komt, dat er plannen zijn voor de aanleg van een straatweg van Zwolle, over Wijhe en Olst, naar Deventer, verzet zij zich daartegen in een brief van 3 mei 1826, gericht aan Zijne Majesteit de Koning. Het Heino'se gemeentebestuur stelt een ander tracé voor, namelijk 'van Zwolle op de Hoevenbrug langs de zogenaamde Nieuwe Wetering voorbij den Born en den Elshof langs Boxbergen op Deventer'. De voor-delen van een dergelijke verbinding worden uitvoerig aan de orde gesteld. Op 22 februari 1827 komt er bij de gemeente een brief (L.L. cabinet no 31) binnen van de gouverneur der Provincie Overijssel, de heer A.W. Baron Bentinck. Daarin lezen wij dat de weg Zwolle-Wijhe-Olst-Deventer wel zal worden bestraat, doch dat Z.M. de Koning er geen bezwaar tegen maakt om tevens een straatweg Zwolle, over Lentherschool, Heino, Raalte naar Holten te realiseren. De totale kosten worden geraamd op hfl. 300.000,-. De Lentherschool was gelegen aan de Twentseweg, onderdeel van de 'grootte Route', eeuwenlang belangrijkste verbindingsroute tussen de stad Zwolle en Twente. »



17

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99450067
Bijlage

NOODZAAK BEGAANBARE VERBINDING ZWOLLE-ALMELO

Uit de memorie van het project van de bestrating van de weg van Zwolle over Heino, Raalte, Wierden, Almelo, Borne naar Hengelo blijkt dat men een dergelijke verbinding van groot algemeen belang vindt. Immers een dergelijke weg draagt op de eerste plaats bij aan de verbinding tussen de hoofdsteden van het Rijk. De reeds bestaande grote wegen in Overijssel liepen feitelijk langs de grens van de provincie. Men doelt hierbij op de wegen van Zwolle naar Deventer en van Deventer naar Oldenzaal. De beoogde weg van Zwolle over Almelo naar Hengelo doorkruist de provincie en verbindt de belangrijke stad Almelo met de hoofdstad Zwolle en is een goede ontsluiting met de fabrieksstad Enschede en Münster. Ook voor de economie van de andere aanliggende plaatsen als Heino, Raalte, Hellendoorn, Wierden, Borne en Hengelo is een dergelijke verbinding gewenst. Zij droegen daarom financieel ook beperkt bij aan deze tolweg. De noodzaak voor een goede gangbare weg is er helemaal vanwege het feit dat de reeds bestaande verbindingswegen in de zomer door zanderige vlakten lopen en in de winter met water zijn bezwaard, zodat deze wegen in alle jaargetijden moeilijk te begaan zijn voor toenmalige 'vragtwagens en voertuigen'. Met paard en wagen kwam men niet door modderpoelen heen. De enige mogelijkheid was om een kleine schuit (zomp) te nemen en via de weteringen te gaan. In betere jaargetijden kwamen de weteringen zo goed als droog te staan, zodat de scheepvaart weer stil kwam te liggen. De zandwegen (stegen) waren dan weer begaanbaar, maar de karren hobbelden nog zo dat breekbare zaken zelden of nooit heel overkwamen. Bekend is dat de Twentseweg slecht begaanbare stukken had.

DEFINITIEVE GOEDKEURING TRAJECT

In de Heinose raad wordt deze zaak enkele malen uitvoerig besproken met als resultaat, dat er op 7 april 1827 dienaangaande besluiten worden genomen. Op 10 juni 1828, ruim een jaar later dus, schrijft de gouverneur, dat het plan tot aanleg van de straatweg Zwolle-Hengelo definitief is goedgekeurd. Daarbij is van de oude bestaande route via de aan de noordzijde van landgoed 'De Gunne' gelegen Bolderbrug en zo vervolgens langs de herberg bij de Lentherschool aan de Twentseweg afgestapt. Er komen enkele veranderingen en afsnijdingen in de projectweg. In Wijthmen buigt het uiteindelijke tracé af van de Twentseweg om vervolgens ten zuiden van de buitenplaats 'De Gunne' weer op de Zandsteeg (Zuthemerweg) aan te sluiten. Dit gedeelte van het tracé is midden door een oud ontgonnen landschap aangelegd, waardoor veel percelen zijn doorsneden. Iets dat goed zichtbaar is op ouder topografisch en kadastraal kaartmateriaal. In het document *Memorie betreffende het Project der bestrating van den weg van Zwolle over Heino, Raalte, Wierden, Almelo, Borne naar Hengelo* van 10 juni 1828 lezen wij hierover (citaat): '.... de gevoeligste afsnijding welke hier kan worden daargesteld, is op de kaart aangewezen, gaande in eene regte lijn van het huis van W. Mulder door de landen ten westen van den oude weg tot bij het landgoed De Gunne, welk landgoed door den straatweg zal moeten worden doorsneden, zodanig dat de minst mogelijke schade worde aangebragt, aan den aanleg dezer buitenplaats, deze regte lijn zoude vervolgens verder kunnen raaijen op de zandsteeg bij Heino'. In deze memorie lezen we over het tracé verder het volgende: 'Het enige obstakel dat eenigzins bij dit alignement in de weg komt is het zeer fraaie landgoed de Gunne, het welke niet zal kunnen worden

ontweken welke weg men ook zoude kieze, daar hetzelfde zich zeer verre naar beide zijden van den straatweg uitstrekt en dus een grooten omweg zouden moeten worden gemaakt om dit oogmerk te bereiken.' en '.... landgoed de Gunne door het welk den weg zal worden doorgetrokken en zich met eenen toog vereenigende met de zandsteeg tusschen het gemelde landgoed en het dorp Heino.'.

'Het enige obstakel dat eenigzins bij dit alignement in de weg komt is het zeer fraaie landgoed de Gunne...'

In de op 5 juni 1828 opgestelde memorie van het project van de bestrating van de weg van Zwolle over Heino, Raalte, Wierden, Almelo, Borne naar Hengelo lezen we de reden van de veranderingen en afsnijdingen in het project de weg. In de oorspronkelijke variant bevinden zich vrij grote bochten, welke in een dergelijke straatweg niet mogen worden getolereerd. De weg zou hierdoor aanzienlijk langer worden dan strikt noodzakelijk, de aanlegkosten zijn duurder en het komt de schoonheid van de weg niet ten goede. Men wilde derhalve aanmerkelijke afsnijdingen maken, welke afzonderlijk nader zijn beschreven. We lezen in deze memorie over het afwijkende tracé het volgende: '.... gaande in eene rechte lijn van het huis van de heer W. Mulder (thans: Heinoseweg 40 te Wijthmen) door de landen ten westen van de ouden weg tot bij het landgoed de Gunne welk landgoed door den straatweg zal moeten worden doorsneden zoodanig dat de minst mogelijke schade worden aangebragt aan den aanleg dezer buitenplaats, deze regte lijn zoude vervolgens verder raagen op de zandsteeg bij Heino. De landen waardoor den coupure eene aanmerkelijke lengte heeft zoude moeten gaan; zijn grotendeels van geringe waarde en leggen zeer hoog zoo dat de aardebaan den straatweg weinig zouden behoeven te worden opge-

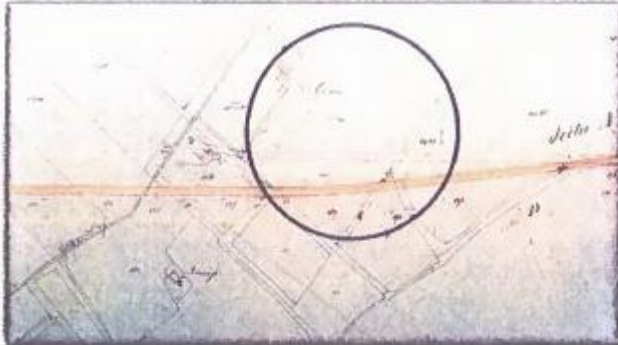
**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99450067
Bijlage

hoogd. Het enige obstakel dat eenigzins bij dit alignement [= rechte-
lijn] in de weg komt is het zeer fraaie landgoed de Gunne, het welke
niet zal kunnen worden ontweken welke weg men ook zoude kieze.
Daar hetzelfde zich zeer verre naar beide zijden van den straatweg
uitstrekt en dus een grooten omweg zouden moeten worden ge-
maakt om dit oogmerk te bereiken.' Deze variant heeft een lengte
van 5500 ellen, terwijl de variant langs de Lentherschool een lengte
van 6900 ellen zou hebben. De besparing van deze kortere versie
wordt voor dit deeltraject begroot op hfl. 5.100,-, welk bedrag
zowel een besparing in grondaankoopkosten als een besparing in
aanleg (bestrating) omvat. De aankoopprijs van de grond ter plaatse
wordt begroot op hfl. 400,- per bunder, welk bedrag in de feitelijke
begroting verhoogd wordt naar hfl. 500,- per bunder. Over de
Steenwetering komt een houten brug (overspanning 3,5 El) en in de
Kolkwetering komt een duiker (doorsnede 1,2 El). De bestrating
wordt 4,5 El breed.

TWEE VARIANTEN

Op een tracé-kaart is te zien dat er ter hoogte van huize 'De Gunne'
aanvankelijk twee varianten van de geplande gewijzigde verbinding
tussen de Hanzestad Zwolle en het Twentse achterland waren.
Mogelijk betreft de iets oostelijker variant een variant die aanvan-
kelijk in studie was. Beide tracés van deze straatweg zouden de bui-
tenplaats 'De Gunne' en het park echter in tweeën delen. De oude
buitenplaats waarvan we de formele aanleg met onder meer lange
lanen op kaartmateriaal uit omstreeks 1730 terug zien, was in de
omgeving van het huis inmiddels getransformeerd naar een bui-
tenplaats in Engelse landschapstijl door de bekende Overijsselse land-
schapsarchitect G.A. Blum.



Het uiteindelijk tracé is minder dicht langs huize 'De Gunne' komen
te liggen. Dit tracé is op betreffende kaart met een kleur aangege-
ven. Het andere tracé staat alleen met lijnen aangegeven. Deze an-
dere variant verlaat ook bij het huis van de heer W. Mulder de oude
weg en ligt aan de oostzijde van de uiteindelijke variant geprojec-
teerd. Een gedeelte van de reeds bestaande Hagenweg is opgeno-
men in deze variant. Op de plek waar destijds de Twentseweg met
een brug de Steenwetering passeerde, zou deze variant ook de
Steenwetering passeren, om vervolgens langs de oostzijde van erve
'Davenschot', via de buitenplaats 'De Gunne' weer op dezelfde plek
op de Zandsteeg (thans: Zuthemerweg) aan te sluiten. Deze niet in
uitvoering gebrachte variant zou de hoek van de grachtenpartij van
de buitenplaats 'De Gunne', bij katerstede 'Slootman', raken en lag
dus dicht bij huize 'De Gunne' geprojecteerd. »



**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99450067
Bijlage



In tegenstelling tot de uitgevoerde variant was het andere tracé niet recht (twee extra bochten) en zou het fraaie landgoed 'De Gunne' meer schaden. Men wilde juist de minst mogelijke schade aanbrengen aan de aanleg van de buitenplaats 'De Gunne'.

TECHNISCHE ASPECTEN

In voormelde memorie van 10 juni 1828 worden ook veel civieltechnische aspecten beschreven. Ten westen van landgoed 'De Gunne' is de aardebaan verhoogd aangelegd. Dit was noodzakelijk doordat gebieden van de nieuwe weg door inundatie konden overstromen. Inundatie door winterwater en water uit de rivier de IJssel. Er wordt gewezen op de sporen van het geweld dat de stroom van het IJsselwater in deze streek heeft veroorzaakt, en dan specifiek de sporen tussen het Zwolse buitengoed Boschwijk en de molen van Lenthe. De weg moet boven de hoogte van het IJsselwater komen te liggen. Door het openstellen van weteringen en beken, kon opgestuwd Zuiderzee- en rivierwater gemakkelijk tot dieper in Salland wateroverlast veroorzaken. Het blijkt dat een belangrijk deel van de benodigde klinkerstenen uit Rijssen komt. Alleen al in de hoogtijdagen waren er in de omgeving van Rijssen en Holten zo'n 80 steenbakkerijen/-ovens. De klinkers zouden via de rivier de Regge verscheept worden naar de Eversberg in Hellendoorn om vervolgens over het land verder vervoerd te worden. Ook zijn er klinkers via de rivieren de Rijn, Waal en IJssel aangevoerd.

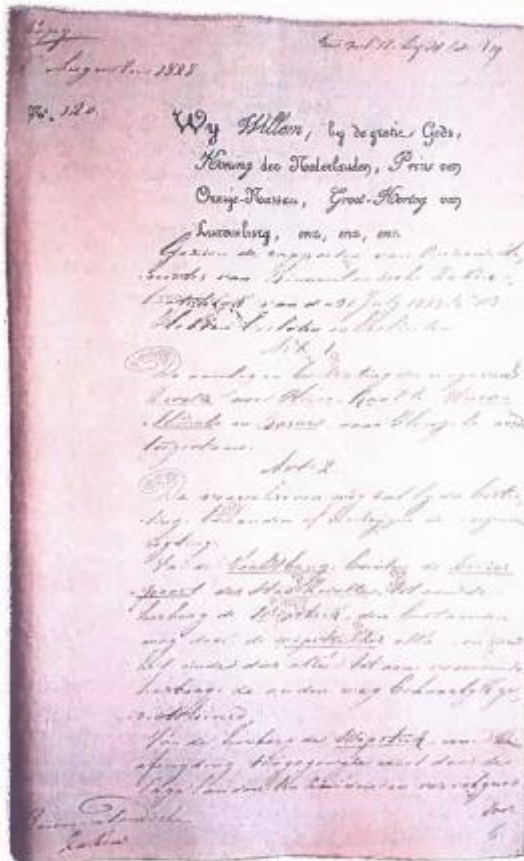
KONINKLIJK BESLUIT

Op 6 augustus 1828 wordt bij Koninklijk Besluit door de koning Willem I een concessie verleend voor de 'daarstelling van eenen straatweg, die de Overijsselsche havens Zwolle en Kampen met de fabrieksteden Almelo en Enschede' verbinden moest. In dit besluit dat bekend is onder Besluitnr. 20, wordt gerefereerd naar een rapport van de minister van Binnenlandsche Zaken van 31 juli 1828 (rapportnr. 103). De voor de weg benodigde grond werd ten algemenen nutte onteigend. Onteigening van particulier eigendommen met een beroep op het algemeen nut was mogelijk op grond van een wet uit 1810, waarvan de rechtskracht echter nogal omstreden was, en die bovendien aan eigenaren een scala van mogelijkheden bood om de zaken te rekken. De totale kosten zijn begroot op hfl. 542.000,-. De aanliggende gemeenten droegen vanwege het belang voor de lokale economie bij in de kosten. De gemeente Heino betaalt tot de finale aflossing van het negatieve kapitaal jaarlijks hfl. 200,-. De stad Zwolle betaalde met jaarlijks hfl. 3.000,- meer dan de helft van de bijdrage van alle gemeenten. Daarmee blijkt het belang dat de stad Zwolle zelf ook bij een goede verbinding had. In artikel 2 van Koninklijk Besluitnr. 120 wordt de richting van de nieuwe weg nauwkeurig beschreven. Hierin lezen wij: 'artikel 2 richting weg:van daar raaijende in eene regte lijn op en door het landgoed de Gunne, door het welk der weg, zal worden doorgetrokken, en zich toogsgewijze vereenigen met de Zandsteeg tusschen het gemelde landgoed en het dorp Heino'. In artikel 4 wordt aangegeven dat de gronden worden onteigend ten algemenen nutte. Als rijkstaxateur voor het gedeelte nabij het dorp Heino, wordt de heer G. Noordman uit Wijhe benoemd. Hij zal, samen met de taxateurs die door de landeigenaren zijn aangewezen, over gaan tot de waardering der eigendommen, zo schrijft de Gouverneur der Provincie Overijssel in een brief van 1 november 1828. Blijkens de staat van voorlopige vereffeningen van de schadevergoeding wegens onteigening van de voor de aanleg van deze weg benodigde grond, ontving

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99450067
Bijlage

de weduwe W.A. van Sonsbeeck-Cremers een vergoeding van hlf. 477,29 voor de doorsnijding van de buitenplaats. 'De Gunne'. Haar zwager, de heer B.J. van Sonsbeeck heeft ook tot landgoed 'Den Alerdinc' behorende grond moeten afstaan voor de aanleg van deze straatweg. Omdat de grond onteigend is, vinden wij geen verkooptransactie terug in de hypothecaire boekhouding (1811-1832).



COMMISSIE
Bij Koninklijk Besluit van 23 juli 1829 (Besluitnr. 107) stelt koning Willem I een commissie in voor het beheer van de fondsen die bestemd zijn voor de aanleg en bestrating des wegs van Zwolle over Heino, Raalte, Wierden, Almelo en Borne op Hengelo. De commissie bestaat uit enkele grondeigenaren die met eigendommen aan de weg grenzen en mensen uit plaatselijke besturen van de meest belanghebbende gemeenten. Dit onder voorzitterschap van de gouverneur. De heer B.J. van Sonsbeeck wordt als grondeigenaar onder Heino benoemd als commissielid. Hij is overigens de enige grondeigenaar die zitting heeft in de commissie. De commissie adviseert tevens de administratie van waterstaat over de plaatsing van de tolpunten en de afsluitingen van zijwegen die voor de tolopbrengsten hinderlijk zijn.

BRIEF
Op 19 augustus 1829 is er bij de gemeente Heino een brief van Gedeputeerde Staten van Overijssel binnengekomen. In deze brief wordt vermeld dat de heer B.J. van Sonsbeeck, eigenaar van het landgoed 'Den Alerdinc', heeft verzocht de geprojecteerde straatweg van Zwolle naar Raalte over een lengte van 1600 ellen zodanig te verhogen dat daardoor, met de door hem reeds gedane bedijking, zijn landgoed 'Den Alerdinc' wordt bevrijd van de inundatie van het rivieren en zeewater. De meerkosten zullen door hem worden vergoed. Tevens verzoekt hij om de Kolkwetering door middel van sloten langs de straatweg naar de Steenwetering (thans: Overijsselse kanaal) af te geleiden. Het eerste verzoek moet ingewilligd zijn. Immers het wegdek van deze straatweg, tussen de Steenwetering en de hogere dekzandrug van landgoed 'De Gunne', ligt aanzienlijk hoger dan de omliggende landerijen. Dit terwijl men in voornoemde memorie van het project van de bestrating juist aangeeft dat de gronden reeds de juiste hoogteligging hebben, zodat de weg weinig behoeft te worden opgehoogd. Tegen het tweede verzoek werd onder leiding van mevrouw W.A. van Sonsbeeck-Cremers, schoonzuster van de heer B.J. van Sonsbeeck, een beklag bij de autoriteiten ingediend. Blijkens een kennisgeving van Gedeputeerde Staten (d.d. 11 november 1828), werd dit beklag aanvankelijk met succes bekroond. De heer B.J. van Sonsbeeck heeft zich vervolgens echter met een verzoek tot de koning gericht. Het departement van Waterstaat werd door Zijne Majesteit de Koning gemachtigd om te verklaren dat bij het Gouvernement geen bedenkingen bestonden tegen de verlegging van de in zijn verzoek vermelde waterleiding de Kolkwetering.
In 1831 werd krachtens ministeriële beschikking, die na Koninklijke machtiging werd verleend, de benedenloop van de Kolkwetering verlegd en kwam deze parallel aan de oostzijde van de straatweg te lopen om vervolgens uit te monden in de Steenwetering. Pas nadat de heer B.J. van Sonsbeeck op 14 maart 1831 een overeenkomst met mevrouw W.A. van Sonsbeeck-Cremers had gesloten werd de bewuste dam onder de straatweg afgedamd. »

Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer

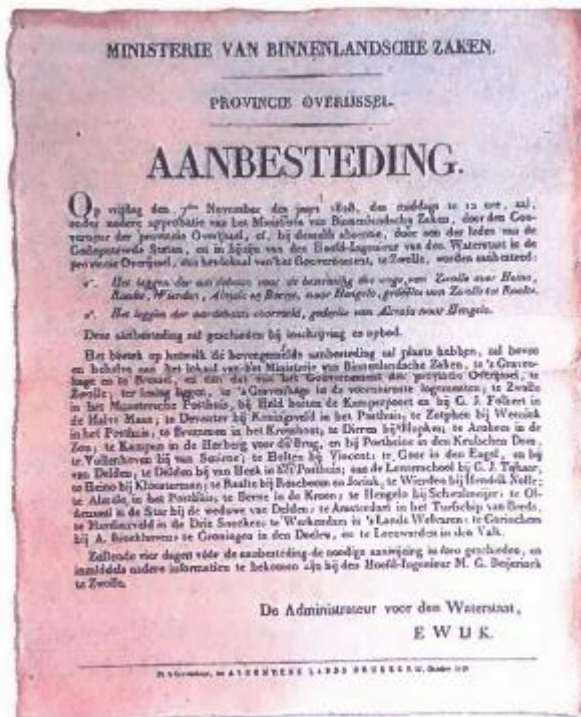
99450067
Bijlage

AANBESTEDING

Op vrijdag 7 november 1828 vindt onder nadere goedkeuring van het Ministerie van Binnenlandsche Zaken door de Gouverneur van de provincie Overijssel de openbare aanbesteding van de eerste twee delen van de aan te leggen aardebaan plaats. De aanbesteding geschiedt bij inschrijving en opbod en vindt in Zwolle plaats in het bijzijn van de Hoofd-Ingenieur van Waterstaat. De aanbesteding betreft het gedeelte van Zwolle tot Raalte en het gedeelte van Almelo naar Hengelo. Uit het verslag van Gedeputeerde Staten (d.d. juli 1831) blijkt dat de werken aan de straatweg zijn voltooid tot ruim 8.000 meter boven het dorp Raalte. Bij een latere weg reconstructie is gebleken dat de 'Grote weg' bij de aanleg met antracietgrijze klinkers bestraat is. Mogelijk toen reeds aan weerszijde een eiken bomenrij als bermbeplanting. Het werk is tijdelijk gestaakt door gebrek aan fondsen. Ter hoogte van de buitenplaatsen 'De Gunne' en 'Den Alerdinc' zal in de jaren 1829/30 aan de straatweg zijn gewerkt. In 1829 is namelijk het land voor huize 'De Gunne' door de straatweg 'vernietigd'. De buitenplaats is door de aanleg van de straatweg in twee delen opgedeeld. Het park in Engelse landschapsstijl wordt gesplitst in een park en een aan de andere zijde van de straatweg gelegen overpark. Zes jaar na aanvang is de hele weg voltooid. In 1834 werd de 'Grote weg (weg der 2^e klasse)' van Zwolle naar Hengelo officieel opengesteld. Na voltooiing werd deze weg ook wel als de 'Nieuweweg' aangeduid. Deze wegenverbetering stimuleerde het vervoer per boerenkar sterk. Per dag passeerden er bijvoorbeeld 100 karren Nijverdal. De nieuwe klinkerweg naar Twente was rond 1847 al weer kapot gereden. De verharding is toen (plaatselijk) vervangen door een macadam-verharding.

TWENTSEWEG

Dat na realisatie van deze nieuwe verharde straatweg de 'grote Route' (de huidige Twentseweg), ter hoogte van landgoed 'De Gunne', haar functie voor een belangrijk deel had verloren blijkt uit een verslaglegging van de



Macadam wegaanleg.

markevergadering (d.d. 14 november 1837) in het markeboek van de marke Lenthe. Naar aanleiding van de op dat moment is slechte staat verkerende Bolderbrug over de Steenwetering meldt markerichter B.J. van Sonsbeeck namelijk het navolgende: '..... Dan brengt de Markerichter ter kennis der Erfgenamen (rechthebbenden in de marke) dat de zogenaamde Bollaardsbrug, leggende over den steenwetering, op de oude Twentse weg, in zulken slegte staat is, dat eene geheele vernieuwing vereischt, dat dit egter eene kostbare reparatie voor de marke opleverd, dat die brug bijna geen nut meer is uithoofde der

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99450067
Bijlage

aangelegde Straatweg van Zwol op Raalte, dat ook zeer schadelijk voor de afwatering is, weshalven hij zedert een jaar werkzaam is geweest met het Provinciaal Bestuur, Burgemeesters van Dalfsen en Heino om het daar henen te dirigeren, dat voornoemde Bollaardsbrug geheel vernietigd weerd en een nieuwe weg aan te leggen, van af de twentsche weg bij de groote Kappe, langs Kruissebrinks Langenkamp, over een Zaaikamp voor Kruissebrinks agterdeur, door Davenschotter Allee en voorts tot aan de Straatweg en dan een brugje te leggen over de Nieuwe Kolkwetering, het geen zijnes inziens, een veel korter en beter weg zoude opleveren als mede de grote kosten van een gehele nieuwe Bollaardsbrug besparen, beneves de afwatering der Steenwetering aanmerkelijk zouden bevorderen.'. De markerichter heeft hierbij, zonder resultaat, alle mogelijke moeite aangewend om van de onteigening en betaling tot aanleg van een nieuwe weg ontslagen te worden. De markevergadering beslist unaniem dat de markerichter te verzoeken deze zaak in orde te brengen. De plannen van deze nieuwe weg zijn niet doorgegaan. Tijdens de markevergadering van 26 maart 1844 wordt besloten om een nieuwe brug aan te leggen. Deze nieuwe weg zou overigens een ongewenst neven-effect van de straatweg geweest zijn.

In 1881 omschrijft Frederik Willem van Eeden (1829-1901), een bekend botanicus en publicist uit Haarlem, in zijn 24 pagina's tellende relaas op weg naar de Lemelerberg: 'Zuidwaarts van Zwolle ligt den straatweg naar Almelo, in 't begin een breede lange laan door statige beuken beschaduwd, schilderachtig vooral als in de donkere verte een huifkar op een koppel roodbonte koeijen aankomt Spoedig zien wij in den graszoom langs de weg overal vriendelijke lichtrode bloemen van een wilde anjelier (*Dianthus deltaoides*), die langs de linker Ijsseleover niet voorkomt. In Salland is hij algemeen, ook in oostelijk Groningen zag ik hem, maar in het westen van ons land ontbreekt hij'. Zijn beschreven route loopt echter niet langs het landgoed 'De Gunne'. «

Tekst: Diederik van Sonsbeeck



◀ Een passont over de N35 ter hoogte van het landgoed 'De Gunne'.



© Landgoed 'De Gunne' B.V.

▼ Mevr. Van Sonsbeeck -Mahie wandelend met haar dochter Betsy.



© Landgoed 'De Gunne' B.V.

◀ Het zicht vanaf de Rijksstraatweg via de historische zichtas op huize 'De Gunne'. Vanwege het drukker wordende verkeer op de N35 is de zichtas in de vijftiger jaren dichtgepoat.

2.2.6 99490166

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99490166 1 *Ons melkveebedrijf is gelegen aan de Hagenweg. Daarnaast zijn wij eigenaar van de percelen landbouwgrond, kadastraal geregistreerd onder Dalfsen sectie Y nummers 273, 274 en 307. Op de voorlopige schetsen in de notitie is op deze percelen een parallelweg en een ongelijkvloerse kruising ingetekend.*

Alternatief 1

In de optie "alternatief 1" is er een bajonetkruispunt ingetekend ten hoogte van de Hagenweg. In hoofdstuk 3.3.2. van de notitie geeft u aan dat deze optie voor de toekomst geen oplossing is, omdat de weg te intensief wordt gebruikt. Wij delen deze mening. Bij een bajonetkruispunt moeten wij bij het oversteken met een auto of een landbouwvoertuig gedeeltelijk op de N35 rijden. Dit lijkt ons niet verstandig, omdat dit de doorstroming tegenhoudt. Tevens is het gevaarlijk, gezien de verschillen in snelheid tussen het verkeer op de N35 en de snelheid van onze landbouwvoertuigen.

Reactie: Voor alternatief 1 wordt om die reden in de verdere uitwerking van het ontwerp uitgegaan van een kruispunt met verkeerslichten bij de Hagenweg.

2 **Alternatief 2**

In alternatief 2 is het een optie om een ongelijkvloerse kruising bij de Hagenweg te realiseren, de kruising bij de Koelmansstraat af te sluiten en/of een ongelijkvloerse kruising te realiseren ten hoogte van het Overijssels kanaal. Tevens wordt er een parallelweg gerealiseerd ten zuiden van de N35 tussen de Koelmansstraat en de Hagenweg.

Onze voorkeur heeft een ongelijkvloerse kruising ten hoogte van het Overijssels Kanaal en een parallelweg ten zuiden van de N35 voor aanwonenden.

De argumenten van onze voorkeur van een ongelijkvloerse kruising ten hoogte van het Overijssels Kanaal zijn:

- 1. Er is al een ongelijkvloerse kruising ten hoogte van het Overijssels Kanaal. Deze kan relatief eenvoudig worden opgewaarderd naar een ongelijkvloerse kruising voor al het overstekend verkeer.*
- 2. Een ongelijkvloerse kruising bij de Hagenweg geeft een groot object direct voor onze woning. De grootte van dit object wordt naar ons inziens onderschat. Hij moet immers ruimte bieden voor een onder/boven doorgang van een toekomstig 2*2 wegdek van de N35, een aansluiting hebben op de parallelwegen en voldoende hoogte/breedte hebben voor groot landbouwverkeer. Dit gaat veel overlast geven voor ons landbouwbedrijf en gaat ten koste van ons woongenot.*

De redenen dat wij een parallelweg ten zuiden van de N35 willen voor uitsluitend aanwonenden zijn:

- 1. De aansluiting op de bestaande wegen(Ganzepanweg ten zuiden van de N35) is niet mogelijk. Dit een smal, kronkelend weggetje welke niet geschikt is voor groot en veel verkeer.*
- 2. Bij een aanpassing van de huidige Ganzepanweg ten zuiden van de N35 is het waarschijnlijk nodig om 3 á 4 huizen te verplaatsen. Dit gaat veel weerstand en kosten geven.*
- 3. Er is voldoende ruimte aan de noordzijde om relatief eenvoudig een weg te realiseren voor lokaal verkeer en een fietspad. Deze kan gemakkelijk worden aangesloten op het huidige tracé tussen de Koelmansstraat en het kruispunt bij Wijthmen.*

Reactie: Beide variantpakketten tussen Wijthmen en het Overijssels Kanaal worden in het planMER onderzocht waarna de Minister een voorkeursalternatief bepaald. Op dit moment is niet bekend of dit uw voorkeursoplossing is met alleen bij het Overijssels kanaal een kruising. Daarbij moet bij het kanaal rekening worden gehouden met een volledig nieuw viaduct dat is geschikt is voor al het kruisend verkeer dat onderlangs de N35 kruist.

In de verkenning wordt ook de parallelstructuur uitgewerkt, waaronder langs de zuidzijde inclusief de aanpassing van de bestaande weg zodat deze geschikt is voor meer verkeer dat gebruik maakt van de parallelweg vanwege het opheffen van aansluitingen op de N35. Daarbij wordt ook gekeken of aan beide zijden een parallelweg nodig is. Voor de uitwerking wordt in eerste instantie uitgegaan van doorgaand zuidelijke parallelweg (zoals in viltstiftschetsen NRD is aangegeven). Knelpuntanalyses van het ontwerp en effecten kunnen aanleiding zijn om parallelwegen op delen te laten vervallen als dat mogelijk is. In dit stadium is dat nog niet bekend.

- #### 3 *Wij hebben wel een aantal zorgen bij de genoemde varianten. Deze willen wij graag met jullie delen.*
- 1. Verlies van (schaarse) landbouwgrond. Dit verlies moet worden gecompenseerd. Tevens gaan de ingetekende wegen over onze huiskavel. Dit geeft een direct gevolg voor de beweiding van onze veestapel en heeft dus ook gevolgen voor de toekomst van onze onderneming.*
 - 2. Overlast/toename van het verkeer.*
 - 3. In het huidige tracé hebben wij een kavelpad liggen in de berm ten zuiden van de N35. Deze is cruciaal voor de bereikbaarheid van onze landbouwpercelen. Deze moet behouden blijven of worden vervangen door een alternatief.*

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99490166 3 Reactie: In deze verkenningfase willen we graag een beeld krijgen van de wensen en standpunten van de betrokken grondeigenaren en direct omwonenden. Wij nemen hierbij kennis van uw standpunt. In uw geval wordt uw eigendom geraakt. Het eindresultaat van de verkenning is, naar verwachting in 2025, de voorkeursbeslissing van de Minister van IenW over het voorkeursalternatief (VKA). Als er voor de realisatie van het werk er gronden van u benodigd zijn, dan zal hierover door een medewerker van RWS met u in overleg worden getreden, waarbij gehandeld zal worden naar de daarbij van toepassing zijnde (wettelijke) kaders.

4 Toekomst Hagenweg

Daarnaast vinden wij het belangrijk dat er goed nagedacht wordt over de toekomst van de Hagenweg. In het verleden was dit een rustige weg met woningen en boerderijen. Inmiddels is het een doorgaande weg en huisvest het bedrijven met relatief veel transportbewegingen. Naar onze mening moet er in de besluitvorming een keuze worden gemaakt of de Hagenweg een rustige weg wordt met een aantal boerderijen en woningen of een doorgaande weg. Beide opties zijn naar onze mening realiseerbaar. Onze voorkeur gaat echter wel uit naar een rustige weg. Dit geeft namelijk het meeste woon en werkplezier. Een aantal aandachtspunten:

Variant "Rustige hagenweg"

- *Voor het verkeer van Laag Zuthem is het relatief eenvoudig om een alternatief voor de Hagenweg te realiseren. Namelijk door de Kanaalweg open te stellen voor doorgaand verkeer richting Zwolle en de Grote Hagenweg aan te sluiten langs het Overijssels kanaal op de toekomstige overgang bij het Overijssels Kanaal over de N35. De Kanaalweg is een veel kortere/efficiëntere route naar Zwolle voor mensen van en naar Laag Zuthem. Aan de Grote Hagenweg wordt op dit moment een nieuwe woonwijk gerealiseerd. Om deze goed te ontsluiten is een aansluiting met de N35 nodig.*

Reactie: De verkenning richt zicht op de N35 en de voorziene aansluitingen en kruisingen. De verkenning voorziet niet in aanpassingen of maatregelen op andere weggedelen (andere wegbeheerder dan RWS), zoals het openstellen van de Kanaalweg voor doorgaand verkeer.

De kruising bij het Overijssels Kanaal betreft een nieuw kunstwerk waar (lokaal) verkeer onderlangs de N35 kruist. De doorrijdhoogte is afhankelijk van het variantpakket. Bij een kruising van de Hagenweg zal de doorrijdhoogte bij het Overijssels Kanaal vergelijkbaar zijn met de bestaande situatie. Bij afsluiten van de Hagenweg zal de doorrijdhoogte bij het kanaal worden verhoogd tot 4,60 meter.

5 Variant "Drukke Hagenweg"

- *De huidige Hagenweg is op dit moment niet geschikt voor het vele verkeer. Hij is onoverzichtelijk, gevaarlijk voor fietsers en te smal. Wanneer men vindt dat de Hagenweg een doorgaande weg moet zijn, zien wij graag dat deze wordt verbreed en overzichtelijker gemaakt wordt.*
- *Bij een doorgaande weg moet extra worden nagedacht over de verbindingsweg naar de ongelijkvloerse kruising bij de Ganzepannerbrug. Deze slingert in de schetsen nog om Fakkert diervoeders heen. Het is een optie om de Hagenweg te verplaatsen naar achter # richting het Overijssels Kanaal. Dan kan het verkeer in 1 rechte lijn naar de ongelijkvloerse kruising. Daarnaast doorkruist de drukke weg ons bedrijf niet meer (op dit moment ondernemen wij op # en #).*

Reactie: In alternatief 2 worden twee varianten uitgewerkt voor het traject tot het Overijssels kanaal. Voor de Hagenweg wordt een kruising ('doorgaande Hagenweg') of een afsluiting uitgewerkt. Hierbij wordt ook de parallelweg verder uitgewerkt. Beide variantpakketten voorzien in een kruising (onderdoorgang onder viaduct) bij het Overijssels kanaal, de doorrijdhoogte verschilt:

- Variantpakket 1: Afsluiten Koelmansstraat, ongelijkvloerse kruising Hagenweg en nieuw viaduct bij Overijssels kanaal. De doorrijdhoogte bij het Overijssels Kanaal zal vergelijkbaar zijn met de bestaande situatie (circa 3,70 meter). Deze kruising wordt dan alleen gefaciliteerd voor fietsers op de Kanaaldijk Noord. Landbouw- en vrachtverkeer zal in deze situatie gebruik moeten maken van de kruising bij de Hagenweg. Voor het uit te werken ontwerp wordt ervan uitgegaan dat de N35 bovenlangs de Hagenweg kruist. De N35 wordt op deze locatie verhoogd. Voor de doorrijdhoogte bij de Hagenweg wordt 4,60 meter aangehouden.
- Variantpakket 2: Ongelijkvloerse fietskruising Koelmansstraat, afsluiten Hagenweg en nieuw viaduct bij Overijssels kanaal. De doorrijdhoogte bij het Overijssels Kanaal wordt verhoogd tot 4,60 meter.

De verkenning richt zicht op de N35 en de voorziene aansluitingen en kruisingen. Er wordt voorzien in een aansluiting hiervan op de bestaande (lokale) weg. De verkenning voorziet niet in een andere inrichting van de aanpalende weggedelen (andere wegbeheerder dan RWS).

2.2.7 99545679

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99545679	1	<p><i>Graag wordt een zienswijze ingediend namens 2B2S Investments B.V. en Vlamincckhorstweg B.V. Eerstgenoemde vennootschap is eigenaar van perceel Heino K2 12. Vlamincckhorstweg B.V. is eigenaar van enige percelen direct gelegen aan het traject van de N35 die tezamen het landgoed Vlamincckhorstweg vormen.</i></p> <p><i>Deze zienswijze betreft ten eerste de kruising N35 en de Berkendijk. Om deze kruising zowel landschappelijk goed in te passen als ook de (geluids)overlast voor de omgeving (denk aan mens en dier) te mitigeren, pleiten wij voor het verdiept aanleggen van de N35. Zodat de Berkendijk de N35 op maaiveld niveau kruist.</i></p> <p>Reactie: Voor de aansluiting Berkendijk wordt een ontwerp opgesteld voor een ongelijkvloerse aansluiting Berkendijk (B1a Haarlemmermeeroplossing). In de NRD is dit met vilstiftschetsen aangegeven. In de vervolgfase wordt het ontwerp uitgewerkt waarbij ook gekeken wordt naar de hoogteligging van de N35 en de Berkendijk in combinatie met de aansluiting van de N35 op de Berkendijk en de Raalterdwarsweg. Mogelijke opties die hierbij worden bekeken zijn de N35 op maaiveld en Berkendijk verhoogd zoals benoemd in de NRD. Ook de door participant aangedragen optie met de N35 verdiept en Berkendijk op maaiveld wordt bekeken bij het uitwerken van het ontwerp om te bepalen welk ontwerp in het planMER wordt beoordeeld.</p>
99545679	2	<p>Verder is het niet duidelijk of voor de aanleg / verbreding van de N35 (en bijbehorend wegprofiel) delen van percelen in eigendom van landgoed Vlamincckhorstweg nodig zijn. Aantasting van het landgoed wordt als onwenselijk ervaren en dient zoveel als mogelijk is, te worden voorkomen.</p> <p>Reactie: Bij de uitwerking van het ontwerp wordt ook gekeken naar mogelijkheden om aantasting van het landgoed te voorkomen of beperken. In het planMER wordt het uitgewerkte ontwerp bij de Berkendijk en de effecten daarvan verder in beeld gebracht.</p>

2.2.8 99566434

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99566434 1 *Binnen de grenzen van de Notitie Reikwijdte Detailniveau (Hierna: NRD) bevinden zich kruisend aan de N35 de volgende bovengrondse hoogspanningsinfrastructuren die in eigendom en beheer zijn van TenneT:*
- 380kV verbinding Zwolle- Hengelo (ZL-HGL380)
- 110kV verbinding Raalte-Nijverdal (RT-NVD110).

Algemeen over TenneT

TenneT is bij de Elektriciteitswet 1998 (de " E-wet") aangewezen als beheerder van het landelijke hoogspanningsnet van 110 kV en hoger. Het landelijke hoogspanningsnet is door het ministerie van EZK als vitale infrastructuur aangeduid. TenneT is hiermee verantwoordelijk voor een ongestoorde werking van het landelijke hoogspanningsnet.

De kerntaken van TenneT zijn het optimaal beheren, onderhouden en veiligstellen van bestaande en nieuwe ondergrondse en bovengrondse hoogspanningsverbindingen. De hoogspanningsverbindingen van TenneT zijn, zowel boven- als ondergronds, dan ook ruimtelijke relevant. Deze vitale infrastructuur moet daarom een gepaste bescherming krijgen en behouden in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitgangspunt hierbij is een ongestoorde ligging gedurende de gehele levensfase van de hoogspanningsverbinding.

De aanwezigheid van deze hoogspanningsverbinding kan beperkingen opleveren voor het gebruik van de gronden. Om de veiligheid van personen en goederen te waarborgen gelden er bijvoorbeeld aan te houden veiligheidsafstanden. Bovendien is het van belang dat hoogspanningsverbindingen te allen tijde bereikbaar zijn en blijven voor onderhoud, storingen en/of calamiteiten, ten behoeve van de leveringszekerheid en het zo efficiënt mogelijk gebruik kunnen maken van onze assets.

Om de gevaren zoveel mogelijk te beperken voor de medemens en om er mede op toe te kunnen zien dat er geen aantasting plaats kan vinden van het doelmatig en veilig functioneren van ondergrondse-/bovengrondse hoogspanningsverbindingen, streven wij ernaar om een juiste planologische borging te krijgen en behouden.

Het voorliggende plan geeft ons aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen en/of verzoeken.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (verder: NRD) is de gebiedsontwikkeling N35 Wijthmen-Nijverdal toegelicht. Het betreft de MIRT-verkenning om mogelijke oplossingen om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming op dit deel van de N35 te verbeteren. Een concrete uitwerking van de verschillende opgaven voor uw gemeente is in de NRD nog niet geformuleerd. Omdat deze notitie wel de basis vormt voor het planMER en verdere uitwerking in het Omgevingsplan, willen wij u verzoeken om TenneT op te nemen als (voor)overlegpartner. Wij willen u dan ook vragen om hiervoor contact op te nemen via ruimtelijkeplannen@tennet.eu.

Reactie: Er is inmiddels contact met TenneT geweest en dat zal in het vervolg ook worden gedaan. De uitwerking van de plannen wordt afgestemd met TenneT.

2 *In het Investeringsplan (IP) 2024-2033 van TenneT staan de toekomstige ontwikkelingen opgenomen voor Nederland. Het IP is via onderstaande link in te zien en/of te downloaden.*
<https://www.tennet.eu/nl/bedrijf/publicaties/investeringsplannen/>

Verbeelding

Deze ruimtelijke functie is niet doorvertaald op de verschillende figuren in de NRD (waaronder de verbeelding van de verschillende scenario's). Met name bij de relatief grootschalige hoogspanningsinfrastructuur kan het waardevol zijn het bestaande en eventuele toekomstige ruimtebeslag op te nemen. TenneT verzoekt toevoeging van deze functie op de verbeelding te overwegen, zodat een zorgvuldige belangenafweging kan worden gemaakt. Indien gewenst kunt u de locatie van een hoogspanningsverbinding opvragen in een DWG/SHP/GDB bestand. Deze kunt u opvragen via het e-mailadres assetinformatie@tennet.eu. Om toekomstige ontwikkelingen zo snel mogelijk uit te kunnen voeren, is het gewenst om dit ruimtebeslag op te nemen c.q. te vermelden in uw visie.

Reactie: GIS data zal worden opgevraagd bij TenneT zodat hiermee rekening gehouden kan worden bij de verdere uitwerking van het ontwerp.

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

-
- 99566434 3 **Ontwikkelingen in de nabijheid van bestaande hoogspanningsinfrastructuur**
Na het doornemen van het plan, willen we graag aanvullende aandacht vragen voor de volgende ontwikkelingen die plaatsvinden ter plaatse of in de nabijheid van bestaande verbinding(en). Bij de vormgeving van deze ontwikkelingen dient rekening te worden gehouden met de bestaande hoogspanningsinfrastructuur. Onderstaand volgt een toelichting op de voorgenomen ontwikkelingen:
- Ontwikkelingen nabij ons hoogspanningsnet*
De aanwezigheid van hoogspanningsverbindingen kunnen beperkingen opleveren voor het gebruik van de gronden. Om de veiligheid van personen en goederen te waarborgen gelden er bijvoorbeeld aan te houden veiligheidsafstanden. Bovendien is het van belang dat hoogspanningsverbindingen te allen tijde bereikbaar zijn en blijven voor onderhoud, storingen en/of calamiteiten, ten behoeve van de leveringszekerheid en het zo efficiënt mogelijk gebruik kunnen maken van ons hoogspanningsnet. TenneT vraagt, indien de gemeente ontwikkelingen mogelijk maakt in de nabijheid van ons hoogspanningsnet, hierover vroegtijdig in contact te treden. Hiervoor kunt u contact opnemen via ruimtelijkeplannen@tennet.eu.
-
- Reactie: Er is inmiddels contact met TenneT geweest en dat zal in het vervolg ook worden gedaan. De uitwerking van de plannen wordt afgestemd met TenneT.
-
- 4 **Toetsen veiligheid en leveringszekerheid**
Om te kunnen toetsen of de ontwikkelingen geen aantasting veroorzaken aan de veiligheid en leveringszekerheid van deze hoogspanningsverbindingen, willen wij graag in een overleg met u de plannen nader bespreken. Onlangs heeft hierover een eerste overleg plaatsgevonden met mijn collega van Asset Environment Management, dit stellen wij zeer op prijs. Voor het vervolg kunt u opnieuw in contact treden met toestemming@tennet.eu.
-
- Reactie: Er is inmiddels contact met TenneT geweest en dat zal in het vervolg ook worden gedaan. De uitwerking van de plannen wordt afgestemd met TenneT.
-
- 5 **Staalkaart TenneT**
TenneT heeft, in samenwerking met Netbeheer Nederland, de staalkaart " Elektriciteit en gas in het Omgevingsplan" inclusief bijbehorende voorbeeldregels opgesteld. De staalkaart betreft een handreiking om gemeentelijke ambities in samenhang met ambities op het gebied van energievoorzieningen bij elkaar te brengen in het Omgevingsplan. Bijgaand treft u de link aan waar u de Staalkaart kunt vinden: <https://www.netbeheernederland.nl/publicatie/staalkaart-nbnl-elektriciteit-en-gas-omgevingsplan-februari-2024>
- TenneT nodigt uit om gebruik te maken van de Staalkaart bij het opstellen van een Omgevingsplan en vervolgens samen met u mee te denken in het op duurzame wijze opnemen van het hoogspanningsnet in Omgevingsplannen. U kunt hiervoor contact opnemen met de behandelaar van deze brief.*
-
- Reactie: Er is inmiddels contact met TenneT geweest en dat zal in het vervolg ook worden gedaan. De uitwerking van de plannen wordt afgestemd met TenneT.
-

2.2.9 99578775

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

-
- 99578775 1 *Op 21 maart 2024 hebben wij de bijeenkomst bijgewoond in restaurant de Mol over de plannen van de N35. Tot onze verbazing zagen wij bij de afslag Heino-Noord (aansluiting Dalfserweg), dat de enigste overgebleven variant dwars door ons bedrijf en huis liep. In juni 2023 hadden wij echter bij Plaatselijk Belang Heino een alternatieve variant gezien, waarbij geen huizen of bedrijven werden opgeofferd. Deze variant was naar ons weten al bij u onder de aandacht gebracht. Waarom hebben wij deze variant niet terug gezien bij de presentatie?*
-
- Reactie: In paragraaf 3.3 is de zienswijze van Vereniging Plaatselijk Belang Heino (99577066) met de door PBH aangedragen oplossing opgenomen. In de NRD is een halfklaverblad aansluiting (D1b) voor de Dalfserweg overgebleven als kansrijke variant. Afgevalen varianten zijn een Haarlemmermeeraansluiting (D1a), ongelijkvloerse kruising (D2) en afsluiting van de Dalfserweg (D3). De door PBH aangedragen oplossing (compacte Haarlemmermeer ter hoogte van Dalfserweg) waarbij uw eigendom wordt ontzien is niet beoordeeld in de factsheets bij de Notitie Kansrijke Alternatieven.
-

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99578775	2	<p><i>Wij maken bezwaar tegen de huidige plannen, mede omdat wij van mening zijn dat de huidige vergunningen op geen enkele andere locatie verkregen kunnen worden. Onze locatie heeft momenteel zowel een industrie- als een landbouwvergunning; ook bevindt ons woonhuis zich naast het bedrijfspand, omdat het voor de werkzaamheden t.o.v. ons bedrijf noodzakelijk is.</i></p> <p><i>Wij zijn in 2005 verplaatst vanuit het dorp om de kern van het dorp te ontlasten van ons vrachtverkeer en geluidsoverlast. Vanwege de geluidsproductie van ons bedrijf was dit destijds de enige optie in Heino, tussen de N35 en de Zwolseweg. Zodoende een snelle aansluiting op de N35.</i></p> <p><i>Wij verzoeken u dringend om te kiezen voor de variant die door Plaatselijk Belang Heino is voorgesteld, zodat ons bedrijf en woonhuis worden ontzien.</i></p> <p>Reactie: In deze verkenningfase willen we graag een beeld krijgen van de wensen en standpunten van de betrokken grondeigenaren en direct omwonenden. Wij nemen hierbij kennis van uw standpunt. De variant van Plaatselijk belang Heino is bekend bij het projectteam en voorzien van een eerste beoordeling door specialisten. Voor de Dalfserweg wordt een Haarlemmermeer zoals PBH heeft voorgesteld niet als kansrijk beschouwd omdat deze niet voldoet aan de ontwerprichtlijnen van RWS. De voornaamste reden hiervoor is het feit dat de in-/uitvoeging van en naar Wijthmen in een veel te krappe boog uitkomen. In de beoordelingsfase wordt de kansrijke variant verder ontworpen en voorzien van een beoordeling. Daarbij wordt gekeken naar de mogelijkheden om rekening te houden met omliggende percelen en bebouwing.</p> <p>In uw geval wordt uw eigendom geraakt door alternatief 2. Het eindresultaat van de verkenning is, naar verwachting in 2025, de voorkeursbeslissing van de Minister van IenW over het voorkeursalternatief (VKA). Als er voor de realisatie van het werk er gronden van u benodigd zijn, dan zal hierover door een medewerker van RWS met u in overleg worden getreden, waarbij gehandeld zal worden naar de daarbij van toepassing zijnde (wettelijke) kaders.</p>
----------	---	--

2.2.10 99569967 en 99570105

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99569967	1	<p>Zienswijze</p> <p><i>Vloedgraven en Vloedgraven B.V. namen kennis van de notitie Reikwijdte en Detailniveau. Deze notitie is zeer uitgebreid. Zij wensen aan te geven welke belangen voor hen spelen en met welke belangen u bij de verdere planvorming en de uitwerking van alternatieven rekening dient te houden. Zoals aangegeven, de percelen van Vloedgraven en Vloedgraven B.V. liggen tussen de kernen Raalte en Mariënheem. De besluitvorming voor wat betreft de alternatieven heeft grote gevolgen voor Vloedgraven en voor Vloedgraven B.V. Beide willen graag reageren op alternatief 2, Traject 10: Rondweg Mariënheem.</i></p> <p><i>Bij dit alternatief zijn in eerste instantie twee mogelijkheden genoemd, M1 en M2. M1 rondweg Noordzijde spoor is echter komen te vervallen. Vloedgraven en Vloedgraven B.V. kunnen derhalve slechts reageren op M2, de rondweg zuidzijde spoor. Dit alternatief wordt als een kansrijke variant omschreven.</i></p> <p><i>Bij deze variant komt de weg zeer nabij de woning van Vloedgraven te liggen. Zij maken hiertegen bezwaar. Een weg vlak voor het raam tast het woongenot onredelijk zwaar aan. Van het mooie uitzicht zoals Vloedgraven dit nu heeft, is bij uw voorstel niet langer sprake.</i></p> <p>Reactie: De zorgen van de participant zijn begrijpelijk. De kansrijke variant M2 heeft als gevolg dat het uitzicht veranderd. Bij een dergelijk onderzoek als de MIRT verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal kan er niet aan worden ontkomen dat er negatieve effecten optreden voor sommige bewoners, bedrijven en grondeigenaren. Bij de uitwerking van de ontwerpen voor de alternatieven en varianten en het beoordelen van de effecten in het planMER wordt ook gekeken naar omliggende percelen en bebouwing. In de verkenningfase wordt ook een beeld verkregen van de wensen en standpunten van de betrokken grondeigenaren. Wij gaan hierover in gesprek met participant.</p>
99570105	2	<p><i>Voor Vloedgraven geldt dus dat variant M2 ertoe leidt dat de weg nu heel dicht bij de woning komt. De vraag is of gelet op de te verwachten geluidsbelasting de woning in dat geval op het perceel, op de huidige locatie, kan worden gehandhaafd. Vloedgraven denkt dat dit maar zeer de vraag is.</i></p> <p><i>Van belang is of aan de geluidsnormen wordt voldaan maar ook of de woning - gelet op de bouw - zal worden beschadigd bij de aanleg en het gebruik van de weg. Vloedgraven wenst op dit punt graag verduidelijking.</i></p> <p>Reactie: In de fase van een verkenning wordt gezocht naar een voorkeursalternatief waarmee de doelstelling het best kan worden gehaald. Hierbij wordt ook onderzoek gedaan naar geluidsbelasting, maar dan wel passend bij het detailniveau van een verkenning. Onderzoek naar geluidmaatregelen zoals schermen, stiller asfalt, toetsing geluidnormen op woning niveau maakt deel van de vervolgfase waarin het voorkeursalternatief verder wordt uitgewerkt (de planning- en studiefase).</p>

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99569967 3 Variant M2 leidt ertoe dat de weg ook heel dichtbij het bedrijfspand van Vloedgraven B.V. komt te liggen. Het bedrijfspand heeft een functie als showroom. Ook voor Vloedgraven B.V. geldt derhalve dat zij vreest dat het zicht vanuit de showroom onevenredig zal worden aangetast en de vraag derhalve is of de bedrijfsactiviteiten kunnen worden voortgezet.
 99570105

Reactie: Zie antwoord bij punt 1.

4 Vloedgraven B.V. zou ook graag inzicht krijgen in de gevolgen die variant M2 heeft voor de bereikbaarheid van het bedrijfspand.

Reactie: De viltstiftschetsen zoals opgenomen in de NRD voor de twee alternatieven worden in de beoordelingsfase van de verkenning uitgewerkt tot een ontwerp. Daarbij wordt ook gekeken naar de ontsluiting van panden en percelen. Zie punt 1: wij gaan hierover in gesprek met participant.

5 Vloedgraven en Vloedgraven B.V. realiseren zich dat er in enige vorm uitwerking aan plannen zal worden gegeven. Zolang zij de indruk heeft dat u geen kennis heeft van de situatie van Vloedgraven en van Vloedgraven B.V. is het voor hen niet mogelijk gefundeerd te reageren. In alle gevallen lijkt het variant M2 gelet op hetgeen bovenstaand gesteld niet uitvoerbaar.
 Voor Vloedgraven privé is van belang dat haar woongenot niet wordt aangetast. Dat is nu wel het geval. De woning moet ook nog wel bewoonbaar blijven.
 Voor Vloedgraven B.V. is van belang dat zij het bedrijf op de huidige locatie kan voortzetten. Dat betekent dat het bedrijfspand bereikbaar moet blijven en dat het pand gelet op de ligging ook bruikbaar moeten blijven als showroom. Daarbij wensen zij zekerheid dat de woning en het bedrijfspand schadevrij blijven en dat in privé en zakelijk geen sprake zal zijn van onnodige geluidsoverlast.
 Vloedgraven en Vloedgraven B.V. denken dat deze situatie bereikt moeten kunnen worden. Voorwaarde is wel dat de percelen van beide niet komen te liggen tussen een hoofdweg en een randweg. Dat zou de situatie voor hen nog ongunstiger maken.
 Graag zien participanten een uitnodiging voor overleg tegemoet.

Reactie: In deze verkenningsfase willen we graag een beeld krijgen van de wensen en standpunten van de betrokken grondeigenaren en direct omwonenden. Wij nemen hierbij kennis van uw standpunt. Met alternatief 2 variant M2 is sprake van ruimtebeslag op percelen van participant. Voor alternatief 2 met een gecombineerde aansluiting en een rondweg Mariënheem en alternatief 1 wordt in de komende fase van de verkenning het ontwerp verder uitgewerkt. Het ruimtebeslag wordt dan inzichtelijk en de ontwerpen worden beoordeeld op effecten. Voor de verwerving van de voor het werk noodzakelijke gronden zal gehandeld worden naar de daarvoor van toepassing zijnde (wettelijke) kaders, waarbij door een medewerker van RWS vroegtijdig in overleg met de betreffende grondeigenaren zal worden getreden.

Bijlage 1 6 Bijlage 1: Oproep om op de plannen voor de MIRT-verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal te reageren van de overheid

The image shows a flyer for public consultation on the N35 Wijthmen-Nijverdal project. The flyer includes a photo of a road, text about the project, and two columns titled 'HOE KUNT U REAGEREN?' with options for digital, model, and post. It also features two maps of the project area.

Bijlage 2 7 Bijlage 2: Inschrijving kadaster (vanwege vertrouwelijkheid niet opgenomen in de Nota van Antwoord)

Bijlage 3 8 Bijlage 3: Inschrijving kadaster (vanwege vertrouwelijkheid niet opgenomen in de Nota van Antwoord)

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99616773 4

Probleemstelling

Belanghebbenden mogen hetgeen waarvoor de gemeente op hun verzoek een omgevingsvergunning heeft verleend slechts in stand houden indien en voor zover zij ook de situatie in stand houden waarop het beplantingsplan en het erfinrichtingsplan zien. Deze verplichting niet alleen voor henzelf, maar ook en evenzeer voor eventuele rechtsopvolgers onder algemene- of bijzondere titel (dit is in juridische zin geborgd door middel van een kettingbeding).

Bij ongewijzigde uitvoering van de nu voorliggende plannen - en dat geldt meer in het bijzonder ook voor de gepresenteerde voorkeursvariant - is er géén ruimte meer voor de aanleg en instandhouding van de verplicht voorgeschreven landschapselementen (!). Daardoor ontstaat met andere woorden een direct conflict; de voorgenomen infrastructurele werken en de plattelandskamers van belanghebbenden kunnen eenvoudigweg niet naast elkaar bestaan. De bouw van de eerste appartementen is reeds voltooid. Het project is het point of no return met andere woorden allang voorbij. Een deel van de boerderij wordt zelfs ook al verhuurd en de oplevering van de resterende appartementen wordt binnenkort voorzien.

Wanneer de plannen van de minister zoals genoemd in de Notitie Kansrijke Alternatieven (NKA) doorgang vinden in de vorm van traject 6 uit de factsheet van bijlage 4 (bij een keuze voor mogelijke oplossing B1a, B1b en B2) zijn alle investeringen voor niets geweest en zal er geen sprake meer zijn van een reële exploitatie van alle verhuureenheden (nog los van het hiervoor gesignaleerde juridische probleem van de door de gemeente aan belanghebbenden opgelegde voorwaardelijke verplichtingen).

Reactie: De aanpassing van de N35 naar een stroomweg in combinatie met een ongelijkvloerse aansluiting heeft ruimtebeslag tot gevolg voor de omliggende percelen, waaronder dat van participant. In de factsheets zijn de mogelijke varianten beoordeeld en afgewogen. Voor de rondweg Heino is voor het (stroomweg) alternatief 2 de situatie beoordeeld voor 1 of 2 aansluitingen bij Heino. Op basis van de verkeerskundige beoordeling heeft dit geresulteerd in de keuze om de bestaande VRI-kruispunten te vervangen door een ongelijkvloerse aansluiting. Deze keuze maakt dat de mogelijke variant B2 Kruising Berkendijk is afgefallen. Voor de Berkendijk zijn twee mogelijke aansluitvarianten uitgewerkt: B1a (Haarlemmermeer) en B1b (halfklaverblad met aansluiting aan noordwest- en zuidoostzijde van de Berkendijk). Omdat het halfklaverblad negatiever is beoordeeld, is deze afgefallen. Dit heeft inderdaad als consequentie dat dit de belangen van participant mogelijk nadelig raakt. Bij de uitwerking van de aansluiting van de Berkendijk tot een ontwerp wordt ook gekeken naar de exacte ligging van de aansluiting en de omliggende wegen en naar mogelijkheden om rekening te houden met omliggende percelen en bebouwing.

- 5 *Voor belanghebbenden resteert bij effectuering van de voorkeursvariantie derhalve kennelijk slechts het scenario van een gedwongen onteigening van al hun eigendommen ter plaatse. Ten onrechte zijn deze kosten tot op heden echter niet meegenomen in de door en in opdracht van het Ministerie en de Provincie Overijssel uitgevoerde kostprijsberekeningen.*

Reactie: De uitwerking van het ontwerp van de aansluiting Berkendijk is nodig om inzichtelijk te maken welke ruimte hiervoor nodig is. Daarbij worden ook de kosten van het alternatief bepaald (inclusief een post voor vastgoedkosten).

- 6 *Niet alleen het woon- en leefklimaat ter plaatse zou overigens in onevenredige mate worden aangetast door de uitvoering van de nu in kaart gebrachte varianten, maar ook de gedurende een traject van meerdere jaren voorbereide transformatie van de voormalige agrarische gebouwen en de historische boerderij met verhuureenheden zou in gevaar komen. Daardoor zou met name ook de zoon van belanghebbenden worden getroffen, omdat hij hiermee in zijn broodwinning zou gaan voorzien. Ook dit traject is in nauwe samenwerking met de gemeente Raalte afgelegd.*

Wethouder Wagemans is persoonlijk met zijn ambtenaar op locatie geweest en in een gesprek met belanghebbenden en hun architect hebben zij de inmiddels vergunde plannen ook uitvoerig besproken. Conclusie: een goed plan waar we aan mee willen werken. Op basis van dit gesprek met de wethouder hebben/ hadden belanghebbenden ook vertrouwen in de toekomst.

7 Alternatief

Belanghebbenden ondersteunen niet alleen als inwoners van Heino de variant die is ontwikkeld door en in samenspraak met de Vereniging Plaatselijk Belang Heino (PBH), maar ook vanuit de eigen privé situatie, waarbij zij zich feitelijk dus sterk maken voor een ondernemersbelang.

Wanneer de PBH variant (Bijlage 3) verder zou worden ontwikkeld en gerealiseerd, gaan de investeringen van belanghebbenden niet verloren. Daarnaast heeft deze variant nog meer en andere voordelen ten opzichte van de nu in de NRD gepresenteerde varianten, waardoor de PBH bij de plaatselijke bevolking ook op een - veel - groter draagvlak kan rekenen dan de verschillende varianten die nu 'van bovenaf opgelegd' lijken te worden.

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

-
- 99616773 7 Reactie: Een halfklaverblad met beide aansluitingen aan de zuidzijde van de Raalterdwarsweg / Berkendijk is geen kansrijke variant omdat deze niet voldoet aan de ontwerp richtlijnen die worden gehanteerd en om die reden niet uitgewerkt als viltstiftschets. Zo voldoet het ontwerp van PBH (B1c) niet aan de gestelde eisen. De boogstralen van de verbindingbogen van deze oplossing voldoen niet aan de vereiste boogstralen. Tevens dient de aansluiting van de invoeging langs een rechtstand of ruime boog plaats te vinden, onder andere in verband met zicht. Voorgaande is ook besproken met participant.
-
- 8 **Kern**
Deze zienswijze richt zich vooral op het traject van factsheet 6 Berkendijk-Raalterdwarsweg.
In het kader van de MIRT-verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal is op 6 maart 2024 de NRD gepubliceerd, inclusief de Notitie Kansrijke Alternatieven (hierna: NKA). Tijdens een inloop-bijeenkomst d.d. 6 juni 2023 in zaal Zwakenberg zijn ontwerpen getoond van verschillende oplossingen. Ruim daarvoor heeft Plaatselijk Belang Heino, (hierna: PBH) alternatieve ontwerpen getoond aan de inwoners van Heino als ook een mogelijke oplossing. Alle leden en aanwezigen hebben - unaniem - gestemd vóór de ontwerpen van PBH. Hierover leest men opmerkelijk genoeg helemaal niets terug in de NRD terwijl dit juist het draagvlak onder de inwoners bepaalt van een dergelijke belangrijke aanpassing in de infrastructuur van hun dorp.
Indieners van deze zienswijze hebben in de loop der tijd diverse bijeenkomsten bijgewoond van RWS, als ook van PBH. Er is bij die gelegenheid ook aangegeven dat de oplossingen van PBH zouden worden meegenomen in de afwegingen van de alternatieven. Maar hier lijkt op voorhand in ieder geval nog helemaal niets te zijn gedaan.
Reactie: Wij betreuren het beeld van participant over de mate van het betrekken van de ontwerpen van PBH bij de afweging van varianten en alternatieven tot dusver. Bij de eerste beoordeling van de ontwerpen van PBH is aangegeven dat de vorm op zich wel kan, maar er onderdelen in zitten, die niet voldoen aan de ontwerp richtlijnen. In de beoordelingsfase wordt de haalbaarheid van de ontwerpen van PBH beoordeeld in het ontwerp proces. In de verantwoording over participatie bij het planMER zal ingegaan worden op de ontwerpen van PBH.
-
- 9 **Draagvlak en vertrouwen**
Vanuit RWS gezien is het raadzaam om samen de ontwerpen van PBH verder uit te werken. Ook politiek gezien is dit verstandig, omdat RWS met dit project ook grote invloed heeft op het draagvlak en vertrouwen van de burger in RWS en de Raalter politiek. De gemeente Raalte komt ongewild in een ander daglicht te staan als blijkt dat in een zorgvuldig gevoerd proces met de gemeente gekozen wordt voor een ontwerp wat niet alleen voor belanghebbenden zeer nadelig is, maar ook tegen de wil van het dorp in gaat. Uw Ministerie ontvangt een haalbaar volwaardig alternatief ontwerp met draagvlak welke niet duurder is, maar wel beter dan de huidige ontwerpen. Daarbij krijgt u dan ook nog het aanbod van inbreng van lokale kennis en begeleiding. (In het ontwerp team bij PBH zit ruim 100 jaar werkervaring in de branche GWW en proceservaring in dit soort projecten).
Reactie: Wij waarderen de inspanning van PBH om varianten aan te dragen en mee te denken in de onderzoeken in kader van de verkenning. In de afgelopen periode heeft er diverse malen overleg plaats gevonden tussen PBH en het project team. In de beoordelingsfase van de verkenning wordt een onderzoek naar de haalbaarheid van de ontwerp oplossingen van PBH bij de verdere uitwerking van het ontwerp meegenomen in het ontwerp proces.
-
- 10 **Pro forma**
Op enkele onderdelen is deze zienswijze vooreerst nog op hoofdlijnen: enkele onderdelen wordt nog verder uitgediept. Geluid, stikstof en nog enkele andere onderdelen. Hiervoor zijn reeds afspraken gemaakt met verschillende externe deskundigen, waaronder Dr. Ir. Leon Adegeest (bekend van de procedures rondom Lelystad Airport) voor nadere adviezen.
Reactie: Voor de beantwoording van de zienswijze is gebruik gemaakt van de per post ingediende zienswijze.
-
- 11 **Goed van de NRD:**
Keuze is gemaakt in NRD voor 2 aansluitingen nabij Heino op de toekomstige N35: voor de aansluiting Heino-noord en die voor Heino-zuid.
Reactie: Deze inbreng wordt voor kennisgeving aangenomen.
-

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99616773	12	<p><u>Missend of wat opvalt in NRD:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• De door PBH zijn ontwerpen voor Heino Noord en Heino Zuid ingediend bij het projectteam en met RWS besproken. Daarvan ziet men niets terug. Ook niet in de groslijst.• Voor de Haarlemmermeer oplossing is geen draagvlak daar hebben de inwoners op tegen gestemd en voor de oplossing van PBH.• Het plan met verhuur wonen en de boerderijappartementen lijkt te zijn vergeten.• De ruiterroute is vergeten.• De externe effecten zijn onvoldoende beschreven.• Onduidelijk of deze NRD en haar oplossingschetsen passen in de komende MER-beoordeling.• Van de gesprekken met vertegenwoordigers van Plaatselijk Belang Heino (PBH) is niets terug te vinden in de NRD.• De beschouwing op landschappelijke kwaliteit en het in kaart brengen van landgoederen is uitgevoerd, maar door de ontwerpen van PBH niet mee te nemen op enkele plaatsen is dit onvoldoende.
		<p>Reactie: Zie voorgaande reactie op uw ingebrachte punten met betrekking tot het niet opnemen van de door PBH aangedragen ontwerpen in de factsheets/NKA/NRD. In de komende fase van de verkenning (beoordelingsfase) worden de viltstiftschetsen uit de notitie Reikwijdte en detailniveau verder uitgewerkt tot een ontwerp waarbij ook wordt gekeken naar mogelijkheden om aantasting van bebouwing en percelen te voorkomen. Daarna worden deze ontwerpen in het planMER beoordeeld op effecten. In het planMER wordt naar diverse effecten gekeken.</p>
	13	<p><u>Proces RWS met het dorp Heino en PBH:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Op 20 juni 2023 heeft het projectteam van RWS de ontwerpen van PBH ontvangen.• Indiërs van de zienswijze zijn bij een gesprek geweest van PBH met RWS m.b.t. de beantwoording van punten welke bij de toetsing van RWS naar boven zijn gekomen. Dit gesprek vond plaats te Heino in het Dorpshuus met het projectteam op 18 oktober 2023, waarin PBH haar ontwerpen heeft toegelicht en RWS deze heeft becommentarieerd. Na toelichting en uitleg van PBH en gesprek heeft ook RWS het ontwerp van PBH als positief beoordeeld, technisch haalbaar. En passend binnen de ontwerprichtlijnen. Deze zouden doorgegeven worden aan het team van Arcadis zodat deze mee genomen konden worden in de NRD.
		<p>Reactie: Plaatselijk belang Heino (PBH) en het projectteam verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal hebben in de afgelopen periode diverse malen contact gehad en overleg gevoerd over ontwerpvarianten voor de aansluitingen Heino-Noord en Heino-Zuid. In de beoordeling van de ontwerpen van PBH is aangegeven dat de vorm op zich wel kan, maar er onderdelen in zitten, die niet voldoen aan de ontwerprichtlijnen. Het projectteam blijft in gesprek met PBH.</p>
	14	<p><u>In NRD door RWS gekozen principe:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• RWS hanteert een "woestijnmodel" voor haar ontwerpen Half klaverblad en Haarlemmermeer. Deze schetsen zijn (nog) niet afgestemd op de praktijk, waardoor bijvoorbeeld nog niet bekend is in hoeverre ze in technische zin uitvoerbaar zijn (denk daarbij aan ondergrondse kabels en leidingen) en ook niet bekend is in hoeverre hiervoor eventueel draagvlak bestaat bij de bevolking (welke grondeigenaren dus bereid zijn om op vrijwillige basis mee te werken en welke juist niet, is ook nog niet in beeld gebracht).
		<p>Reactie: bij het verder uitwerken van de zogenaamde viltstiftschetsen van het Functioneel Ontwerp (FO) werkt het projectteam volgens de richtlijnen van het "Kader wegontwerpproces". Hierbij wordt in eerste instantie gestuurd op een optimaal verkeersveilig ontwerp zonder te kijken naar de omgeving. Daarna wordt gekeken naar de impact op omgeving, zoals bebouwing, ondergrondse kabels en leidingen en monumentale elementen en wordt het ontwerp waar mogelijk aangepast om beter in te passen in zijn omgeving.</p>
	15	<ul style="list-style-type: none">• Deze NRD-schetsen (B1a en B1b en B2) zijn voor de indiërs van deze zienswijze niet de juiste oplossing, komen totaal niet overeen met wat PBH heeft aangegeven aan de leden. Ook niet overeenkomstig de publicatie in het Weekblad voor Salland heeft laten zien. En ze matchen niet met de praktijksituaties. In de omgeving speelt meer, daarover later meer in deze zienswijze. (niet alle aspecten van de omgeving zijn in de NRD meegenomen). Daardoor wordt een aantal malen de juiste overwegingen en beschouwingen m.b.v. praktijksituaties en omgevingskenmerken gemist.
	16	<ul style="list-style-type: none">• Indiërs van deze zienswijze missen de variant, zoals bij Heino-zuid een halfklaverblad zuidwestelijk bij de Raalterdwarsweg, met zuidoostelijk bij de Berkendijk. Hierna deze variant te benoemen als (optie 1 PBH) B1c.
	15, 16	<p>Reactie: Zoals hiervoor ook aangegeven wordt een halfklaverblad met beide aansluitingen aan de zuidzijde van de Raalterdwarsweg / Berkendijk is niet haalbaar geacht en is deze oplossing niet uitgewerkt als viltstiftschets.</p>
	17	<p><u>Factsheet:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Bijvoorbeeld van niet aangegeven: bij 'route voor stal Reelaer', bij Heino noord is de impact op het bos van landgoed De Gunne verschillend beoordeeld bij hetzelfde ogende schetslijn van Haarlemmermeer- en die van de klaverblad-schets.

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99616773	17	Reactie: Niet duidelijk wat participant aangeeft. De viltstiftschetsen D1a en D1b van de aansluitvarianten Dalfserweg verschillen in asligging van de N35. Het ruimtebeslag is daarmee verschillend. Beiden voorzien in een parallelstructuur (parallelweg aan weerszijde van de N35).
	18	<p><u>Factsheet:</u></p> <ul style="list-style-type: none">Voorbeeld van onjuist is bij Heino-zuid het gebruikte halfklaverblad door het bos. Als dit zuidwestelijk wordt gespiegeld zorgt dat voor een betere inpassing en betere scores voor zo'n oplossing. <p>Reactie: Wij waarderen de inspanning om aangedragen varianten te beoordelen. Echter deze variant B1c wordt niet gezien als mogelijk variant omdat deze niet voldoet aan de ontwerprichtlijnen voor wegontwerp. Andere boogstralen van de N35 zijn verkend om te kijken of de toe- en afritten op voldoende afstand tot de boog liggen. De aangedragen oplossing B1c wordt niet als kansrijk gezien en niet verder onderzocht.</p>
	19	<p><u>Factsheet:</u></p> <ul style="list-style-type: none">In deze zienswijze zijn met een team van deskundigen de effecten mogelijke oplossingen Berkendijk alternatief 2 (traject 6) beoordeeld, waarbij de variant B 1c is toegevoegd. <p>Reactie: Wij waarderen de inspanning om aangedragen varianten te beoordelen. Echter deze variant B1c wordt niet gezien als een kansrijke variant omdat deze niet voldoet aan de ontwerprichtlijnen voor wegontwerp.</p>
	20	<p><u>Kosten inschatting RWS</u></p> <ul style="list-style-type: none">In de NRD is de oplossing B1a geraamd op 40-45mln.Aansluiting Heino-zuid optie 1 B1c: Indiërs van deze zienswijze hebben een zeer ervaren kostendeskundige van Heino Zuid een inschatting van kosten laten maken. Deze deskundige draait ook tenders bij aannemers en opdrachtgevers van grote RWS projecten. Hij geeft aan dat het compacte ontwerp B1c volgens zijn raming gemaakt moet kunnen worden voor 38-43 mln. (Dit ontwerp is op 18 oktober 2023 door # (RWS) in het Dorpshuis te Heino als technisch haalbaar genoemd en passend binnen de ontwerprichtlijnen). <p>Reactie: Deze inbreng wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>
	21	<p><u>Ontwerpen van PB-H: B1c</u></p> <ul style="list-style-type: none">In het ontwerp B1c gaat de Berkendijk middels een onderdoorgang onder de N35 door. De N35 blijft op het huidige maaiveld in het huidige tracé. Het halve klaverblad ligt aan beide wegzijden van de N35 ten zuiden van de Raalterdwarsweg en van de Berkendijk. Voor dit ontwerp is 100% draagvlak. (unaniem gekozen door alle leden van Plaatselijk Belang en voorzitters van verschillende buurtverenigingen).Voor parallelle routes de bestaande wegenstructuur gebruiken en voorkomen dat er bos moet verdwijnen. <p>Reactie: De aangedragen variant B1c wordt niet gezien als kansrijke variant en is daarom niet meegenomen in het de verdere uitwerking. Zie de reactie bij punt 7.</p>
	22	<p><u>Kostenaspecten van het ontwerp B1c van PBH:</u></p> <ul style="list-style-type: none">De door RWS geraamde uitvoeringskosten worden lager als de compactere ontwerpen van PBH worden gebruikt. Kostencompromissen zijn daarbij:<ul style="list-style-type: none">Het hoofd tracé van kabels en leidingen wat aan de noordkant van de Berkendijk en de Raalterdwarsweg ligt kan blijven liggen bij het ontwerp B1c.Bij ontwerp B1c hoeft bijna geen bos te worden gekapt.Hoogteligging van N35 blijft op huidig maaiveld, daardoor minder grondbeslag,Daardoor ook lagere geluidsbelasting voor omgeving met minder geluidswerende maatregelenDoor het compactere ontwerp zijn bochtstralen kleiner met minder m2 aan te leggen wegen, echter de ontwerpen voldoen.(overleg met projectteam d.d. 18 oktober 2023)Betere inpassing in praktijksituaties met minder benodigde m2 grond,Voorkomen van sloop gebouwen en behoud van functies gebouwen,Toekomstvast ontwerp op 2x2 rijstroken en op 100 km/h,Leefbaarheid van B1c is gelijk of scoort beter dan de andere ontwerpen. Zie beoordeling in deze zienswijze.Draagvlak bevolking Heino en vereniging PBH groter,Als voor B1c wordt gekozen is de verwachting dat het totale proces vlotter verloopt omdat iedereen hiervoor heeft gekozen. Dus geen of minder onteigeningen van gronden, Raad van State processen enz.Bij keuze B1c maximale medewerking van de omgeving is de verwachting. <p>Reactie: De aangedragen variant B1c wordt niet gezien als kansrijke variant en is daarom niet meegenomen in de verdere uitwerking.</p>

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

- 99616773 23
- *Op basis van bovenstaande dient het ontwerp van PBH B1c te worden meegenomen:*
 - *Aan het NRD-principe toegevoegd,*
 - *In de MER fase,*
 - *In de ontwerpfase naar detailontwerpen en uitvoering.*
 - *in de communicatie uitingen van RWS naar de bewoners.*

Graag kijken de indieners van deze zienswijze er naar uit om samen met RWS, PBH en stakeholders een zo goed mogelijke oplossing te vinden in de vorm van het ontwerp B1c en dit ontwerp daartoe nader uit te werken.

Reactie: De aangedragen variant B1c wordt niet gezien als kansrijke variant en is daarom niet meegenomen in de verdere uitwerking.

24 Bevindingen uit de NRD

Blz 27 en 28 NRD: Een deel van de potentiële oplossingen is daarbij afgefallen, omdat ze geen voldoende oplossing bieden voor de problemen of technisch danwel ruimtelijk niet haalbaar zijn. In bijlage 2 is een (gros)lijst opgenomen van de oplossingen waarbij is aangegeven welke in een bepaalde stap zijn afgefallen. Op basis van onderzoek en functionele ontwerpen (viltstiftschetsen en rijstrokenschema's) zijn de mogelijke alternatieven en varianten getrechterd naar kansrijke alternatieven en varianten (dit is de zogenaamde zeef 1). De mogelijke varianten zijn beoordeeld in factsheets en de resultaten zijn samengevat in de Notitie Kansrijke Alternatieven (NKA), zie bijlage 4 bij deze NRD. De kansrijke alternatieven en varianten vormen het vertrekpunt voor de beoordelingsfase en daarmee het planMER. De reikwijdte en het detailniveau hiervan is vastgelegd in voorliggende NRD. Daarmee wordt de analytische fase afgesloten.

Onderbouwing zienswijze: De geleverde oplossingen van PBH zijn op d.d. 18 okt 2023 besproken met het projectteam van RWS en PBH. Indieners van deze zienswijze waren daar ook bij aanwezig. De ontwerpen van Heino-Noord en van Heino-zuid waren tijdens dit overleg technisch haalbaar na de beantwoording van de vragen van #. Na deze beoordeling is aangegeven dat deze ontwerpen kansrijk zijn en meegenomen worden in de beoordeling/ variantenafweging. Dit is niet uitgevoerd. Deze oplossingen staan ook niet opgenomen in de groslijst van bijlage 2. Dus het vertrekpunt is onjuist doordat kansrijke ontwerpen niet zijn meebeoordeeld.

Conclusie: Dat de aangedragen kansrijke alternatieven van PBH dienen mee te worden genomen in de MER beoordeling en in het vervolg van de planuitwerking. Het vertrekpunt is onjuist omdat niet alle alternatieven of kansrijke alternatieven zijn meegenomen in de beoordeling.

Reactie: In de analytische fase is een functioneel ontwerp opgesteld waarbij het Kader wegontwerpproces 2.0 van RWS is gevolgd. De aangedragen PBH oplossing B1c voor Heino Zuid wordt niet gezien als kansrijke variant (zie ook reactie bij punt 7) en wordt daarom niet meegenomen in de verdere uitwerking. Voor de Dalfserweg wordt een Haarlemmermeer zoals PBH heeft voorgesteld niet als kansrijk beschouwd. De voornaamste reden hiervoor is het feit dat de in-/uitvoering van en naar Wijthmen in een veel te krappe boog uitkomen.

25 *Blz 27 en 28 NRD: In een enkel geval is ervoor gekozen om een object (zoals woning of bedrijf) wel te ontzien, bijvoorbeeld door een nieuwe parallelweg achterlangs te laten lopen in plaats van een bedrijf te doorsnijden dat direct naast de N35 ligt.*

Onderbouwing zienswijze: De criteria van ontzien wordt in de NRD niet benoemd. Daarom stellen de indieners van de zienswijze: De woningen, ontwikkeling, exploitatie en investeringen van indieners van deze zienswijze moeten eveneens ontzien worden en dat ontwerp oplossing B1a (Haarlemmermeer) wordt afgewogen tegen de ontwerp oplossing van halfklaverblad van PBH (Hierna te noemen B1c, zie ook de bijlage 6 van deze foto van de oplossing) van PBH, (B1c) optie 1.

Reactie: In de viltstiftschetsen zijn principes aangegeven, zoals stroomweg of gebiedsontsluitingsweg en type aansluiting gebaseerd op standaard ontwerprichtlijnen. Alleen in het geval een parallelweg evident over een pand heen gaat en het ook mogelijk leek om het pand heen te gaan is de parallelweg achterlangs een pand/perceel ingetekend. In het stadium van viltstiftschetsen (functioneel ontwerp) wordt geen knelpuntenanalyse gedaan waarbij aanpassingen worden gedaan om bestaande waarden of locaties te ontzien of in te passen. Maatwerk aan het ontwerp vindt plaats na het elementair ontwerp (EO) en maakt dan deel uit van het inpassend ontwerp (IO). In het elementair ontwerp wordt het benodigde ruimtebeslag daadwerkelijk ingetekend in combinatie met hoogteligging, op basis daarvan kan dan worden gekeken of er verdere aanpassingen mogelijk zijn (bijvoorbeeld steiler talud, inperken bermverharding, toepassen geleiderails, aanpassing route parallelweg).

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

-
- 99616773 26 *Blz 32 NRD: De resultaten zoals opgenomen in de NKA en de factsheets zijn besproken met het projectteam (Rijkswaterstaat, Ministerie, Provincie en gemeenten Raalte; 16 en 27 juni 2023), de resultaten zijn gedeeld met de gemeenten Dalfsen en Hellendoorn, de MKG (20 juni 2023) en de ABG (27 juni 2023). Vervolgens zijn in een werksessie (4 juli 2023) met de projectteamleden (Rijkswaterstaat, Ministerie, Provincie Overijssel en gemeenten Raalte en Hellendoorn) de kansrijke alternatieven en varianten geselecteerd die in het planMER verder worden onderzocht (zie paragraaf 3.4).*
- Op 6 juni 2023 zijn deze ontwerpen van PBH in een teamoverleg met PBH besproken met het projectteam. Dus ook ruim voor de start van de besprekingen van het projectteam met (Rijkswaterstaat, Ministerie, Provincie en gemeenten Raalte; 16 en 27 juni 2023). Op 20 juni 2023 heeft het projectteam RWS de ontwerpen van PBH digitaal ontvangen. Deze zouden worden meegenomen, dat lijkt niet zo te zijn gebeurd.*
- Reactie: Plaatselijk belang Heino en het projectteam verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal hebben in de afgelopen periode diverse malen contact gehad en overleg gevoerd over ontwerpvarianten voor de aansluitingen Heino-Noord en Heino-Zuid. In de eerste beoordeling van de ontwerpen van plaatselijk belang Heino is aangegeven dat de vorm op zich wel kan, maar dat er ook elementen in zitten die niet voldoen aan de ontwerprichtlijnen. Het projectteam is hierdoor in eerste instantie uitgegaan van de kansrijke varianten zoals opgenomen in de notitie reikwijdte de detailniveau. Projectteam blijft in gesprek met plaatselijk belang Heino.
-
- 27 *Blz 41 NRD: Voor de Berkendijk geldt dat een aansluiting in of nabij het landgoedbos van 't Reelaer en landgoed de Vlamincchorst ligt (landschap van landgoederen en boskamers). Dit kan van invloed zijn op gebruiks- en belevingswaarden van deze landgoederen. Een Haarlemmermeeraansluiting heeft de minste impact en is overgebleven als kansrijke variant.*
- Onderbouwing zienswijze: Ook hieruit blijkt dat de variant B1c van PBH niet is meegewogen. Die komt hier aanzienlijk beter uit ten opzichte van B1a en B1b. Wat nu er in de NRD staat is onjuist. De impact op de landgoederen is minder met ontwerp van PBH.*
- Reactie: B1c is inderdaad niet meegenomen omdat deze niet als mogelijke variant werd gezien, voor het functioneel ontwerp voldeed deze oplossing niet aan de ontwerprichtlijnen. Voor de kansrijke varianten uit de NRD wordt ten behoeve van het effectonderzoek een ontwerp opgesteld dat ook wordt beoordeeld op de aspecten landschap, cultuurhistorie, archeologie en ruimtelijke kwaliteit waarbij ook de effecten op landgoederen wordt beoordeeld.
-
- 28 *Blz 65 NRD (Autonome) ontwikkelingen, opgenomen in figuur 4-11 onder Ontwikkelgebied wonen:*
- De wijziging van kantoorbestemming naar woonbestemming voor het Vrieswijk terrein ten noorden van de N35.*
 - De bouw van een nieuwe woonwijk 'Franciscushof Zuid' in Raalte-Noord.*
 - Woningbouwontwikkeling op het huidige Douma-terrein in Raalte.*
 - Woningbouwontwikkeling aan de Hellendoornseweg in Mariënheem.*
 - Naast de concrete plannen voor woningbouw is de ambitie gesteld door de gemeente Raalte om circa 3.000 nieuwe woningen en werklocaties in de komende tien jaar te realiseren in het gebied. Hierbij ligt het zwaartepunt van de opgave in Raalte en Heino. Onderzoek naar de gewenste locaties loopt nog.*
- Onderbouwing zienswijze: De autonome ontwikkeling van de 5 boerderijkamers Berkendijk 1, 1a, 1b, 1c, 1d, welke is vergund en de eerste 2 woningen zijn reeds opgeleverd. De autonome ontwikkeling is gebaseerd op het erfinrichtingsplan met de huidige situatie van de N35. Dit is niet meegewogen. De variant B1a heeft grote negatieve gevolgen voor de investeringen, exploitatie, waarde, en rendement van de ontwikkeling. Deze negatieve gevolgen zijn er niet bij de oplossing B1c van PBH.*
- Reactie: In het planMER zal de vergunde situatie (deels bestaand en deels autonome ontwikkeling) worden meegenomen als onderdeel van de referentiesituatie.
-
- 29 *Blz 23 NKA: Voor de verschillende trajecten zijn oplossingen vanuit een 'brede blik' geïnventariseerd, zonder direct vanuit knelpunten een oplossing af te laten vallen. In twee ontwerpdeliers (februari 2023) zijn de oplossingen verder aangevuld door vertegenwoordigers vanuit de direct betrokken organisaties. Vanuit het Ministerie van IenW, Rijkswaterstaat, Provincie Overijssel, ProRail, gemeente Raalte namen zowel allround adviseurs als specialisten op het gebied van wegontwerp, verkeersveiligheid en verkeer deel aan twee werkateliers.*
- Onderbouwing zienswijze: Bij de voorgestelde ontwerpen van het Rijk missen de indieners van de zienswijze de input vanuit ruimtelijke beeldkwaliteit. Zij merken telkens dat deze blik in werkelijk niet zo breed is toegepast anders hadden we PBH ontwerpen en de ontwerpnotitie welke door belanghebbenden is ingediend wel teruggezien in de NRD. De ontwerpen van PBH dienen alsnog te worden meegenomen in het vervolg van de planuitwerking.*
- Reactie: Zoals hiervoor ook aangegeven worden de PHB ontwerpen niet beschouwd als kansrijk en daarom niet verder onderzocht. In de verdere uitwerking wordt verder onderzoek gedaan naar mogelijkheden voor een goede ruimtelijke inpassing van de gekozen oplossingen met oog voor de omgeving.
-

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99616773 30 Notitie Kansrijke Alternatieven (hierna NKA te noemen)

Blz 25 NKA Beoordelingskader zeef 1

De kern voor zeef 1 is het beantwoorden van de volgende drie vragen per alternatief en/of variant:

- 1. Heeft de oplossing voldoende doelbereik (probleemoplossend vermogen)? Het doelbereik wordt getoetst aan de hand van de bijdrage aan de drie projectdoelstellingen.*
- 2. Is er sprake van no-go's, onoverkomelijke belemmeringen en/of zwaarwegende effecten, die kunnen leiden tot niet vergunbaarheid of onacceptabele oplossingen? Voor diverse aspecten worden effecten (zonder aanvullende maatregelen om de effecten te voorkomen of beperken) op basis van expert Judgement bepaald. Hierbij wordt ook gekeken naar het effect op verkeersstromen buiten de N35.*
- 3. Is de oplossing (op alternatiefniveau) realiseerbaar en maakbaar binnen het beschikbaar gestelde budget? Voor de verschillende mogelijke varianten worden de investeringskosten bepaald. Dit maakt inzichtelijk of het budget toereikend is.*

Onderbouwing zienswijze: Het ontwerp B1c is kansrijk, ook financieel en dient te worden meegenomen in MER en het vervolg van de planstudie.

Op basis van bovenstaand kader stellen de indieners van deze zienswijze het volgende inzake doelbereik:

- 1. Verbeteren van de leefbaarheid-> gekoppeld aan de oversteekbaarheid van de N35 en langzaam verkeer, voetgangers fietsers recreatieverkeer waaronder ruiters: Voor het ontwerp van PBH B1c geldt voor al deze aspecten dat de oplossing van PBH hierop beter scoort van B1a en B1b.*
- 2. Verbeteren van de verkeersveiligheid:
Verkeersveiligheidsrisicoklasse:
Bij de oplossing van PBH zal minder verkeer uitwijken naar de omliggende wegen wat per saldo de verkeersveiligheid verbetert.*

- 30 *Met het PBH B1c ontwerp treedt geen verslechtering op ten opzichte van de huidige situatie. Bij de RWS ontwerpen worden fietsers, voetgangers en ruiters gemengd met het overige verkeer waaronder ook landbouw verkeer. Daarmee ontstaat een gevaarlijkere oplossing terwijl dit niet hoeft. In de oplossing van PBH blijft de fietstunnel gehandhaafd en is dus de veiligheid veel groter aangezien het gemotoriseerde verkeer zich scheidt van fietsers voetgangers en ruiters. Stal 't Reelaer is gebeld en gevraagd wat hun voorkeur is: Het ontwerp van PBH B1c liever geen ruiters boven op een viaduct gemengd met overig verkeer. Dat geldt dan ook nog eens voor de verlengde op en afritten omdat anders de fietsers niet over het viaduct kunnen komen.*

Reactie: Het ontwerp van PBH (B1c) is onvoldoende uitgewerkt om nu al mee te nemen als kansrijke variant. De B1a Haarlemmermeer oplossing is de voorkeursoplossing uit de ontwerprichtlijn. Deze lijkt vooralsnog niet te leiden tot onoverkomelijke knelpunten en wordt dus meegenomen naar de beoordelingsfase van de verkenning. Indien bij de nadere uitwerking blijkt dat variant B1a toch grote knelpunten oplevert, zal nogmaals gekeken worden naar de haalbaarheid van de PBH variant B1c.

- 31 *Hierin zit de link naar de tabel met de kleuren uit de factsheet 6. In de tabel van de NKA blz. 109 tm 112 is een extra kolom toegevoegd waarin de beoordeling is weergegeven voor B1c van PBH. Daarbij is een aantal fouten in de beoordeling geadresseerd en hersteld, in die zin dat niet alle aspecten en feiten zijn meegenomen in deze NRD, deze zijn aangepast in de onderstaande tabel en onderbouwd.*

Reactie: De beoordeling zoals gedaan door participant en de toevoeging van B1c wordt niet doorgevoerd in de factsheets, zie ook navolgende reacties. Op meerdere aspecten wijkt de beoordeling van B1c door participant af van de toegepaste systematiek waarbij is beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. Daarmee is de vergelijking niet goed te maken.

Voor de afweging van de mogelijke varianten is niet gewerkt met een multicriteria analyse. Het is dus niet zo dat iedere min even zwaar meeweegt. Per thema is op basis van expert judgement gekeken naar de scores en of dit van invloed is op de kansrijkheid.

- 32 **Factsheet Berkendijk (traject 6)**

Bestaande situatie

In de huidige situatie ligt bij de Berkendijk een met verkeerslichten geregeld kruispunt. De N35 beschikt op dit kruispunt over twee rijstroken voor het doorgaande verkeer. Parallel aan de Raalterdwarsweg/Berkendijk ligt een onderdoorgang voor (brom)fietsers en voetgangers.

De Berkendijk ligt in de directe nabijheid van het landgoed Vlaminckhorst aan de noordzijde en landgoed "Het Reelaer" ten zuiden van de Berkendijk.

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99616773 32



Reactie: Ter kennisname. Factsheet Berkendijk (25/1/2024) komt overeen met bovenstaande tekst.

33 Overzicht varianten

In alternatief 2 wordt de N35 tussen Wijthmen en Raalte opgewaardeerd naar een stroomweg'(2x1 rijstroken, 100 km/uur) waardoor een VRI-kruispunt geen optie meer is. Voor de kruising Raalterdwarsweg/Berkendijk (Heino-Zuid) zijn daarmee de volgende varianten een optie:

- *Ongelijkvloerse aansluiting.*
- *Ongelijkvloerse kruising zonder uitwisseling van verkeer in het geval van één aansluiting op een andere locatie inde rondweg Heino.*
- *Afsluiten voor al het verkeer (auto's, fietsers, landbouw en vrachtverkeer). Het kruispunt wordt opgeheven en er wordt aangesloten op de bestaande parallelstructuur waarmee de zijwegen worden verbonden.*
- *De ongelijkvloerse kruising van PBH oplossing B1c. Zie hiervoor bijlage 6.*

Reactie: In de Notitie Kansrijke Alternatieven zijn in de bijlage 2 Factsheets de mogelijke varianten aangegeven die binnen onderscheiden N35-traject zijn afwogen in de analytische fase van de verkenning (zeef 1) en waarbij de kansrijkheid is bepaald. Participant heeft in haar opsomming de PBH oplossing B1c toegevoegd. In de eerste beoordeling van de ontwerpen van plaatselijk belang Heino is aangegeven dat de vorm op zich wel kan, maar dat er ook elementen in zitten die niet voldoen aan de ontwerprichtlijnen. Het projectteam is hierdoor in eerste instantie uitgegaan van de kansrijke varianten zoals opgenomen in de notitie reikwijdte de detailniveau. Projectteam blijft in gesprek met plaatselijk belang Heino.

34 Afgevalen varianten

Afsluiten Berkendijk, B3

In de autonome situatie (2040) maken circa 3.900 motorvoertuigen/etmaal gebruik van de Raalterdwarsweg (Heinosezijde) en circa 2.200 motorvoertuigen/etmaal van de Berkendijk. In 2040 maken daarmee 6.100 mvt/etmaal gebruik van aansluiting Heino-Zuid. Het geheel afsluiten van Berkendijk voor autoverkeer (met behoud van bestaande fietstunnel op deze locatie) wordt gezien het belang van deze verbinding naar Heino niet aangemerkt als een mogelijke oplossing.



Figuur 63 Schets Berkendijk – afsluiten kruispunten (variant B3) (let op: figuur is gedraaid en niet Noord-gericht)

Reactie: Ter kennisname. Factsheet Berkendijk (25/1/2024) komt overeen met bovenstaande tekst.

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99616773 35 **Mogelijke varianten die in zeef 1 worden beoordeeld**

Variant B1a: de aanleg van een ongelijkvloerse aansluiting Haarlemmermeer

Variant B1a voorziet in aansluiten van de Berkendijk op de N35 met een Haarlemmermeer oplossing. De N35 ligt op maaiveld en wordt bovenlangs met een viaduct gekruist⁶. Door kruising van de Berkendijk bovenlangs en de daarvoor benodigde ophoging is het geotechnisch risicovol om de bestaande fietstunnel te behouden, om die reden is ervoor gekozen om de fietstunnel te verwijderen. Fietsers en voetgangers dienen dan ook gebruik te maken van het viaduct over de N35.

Figuur 64 Schets Berkendijk - variant B1a ongelijkvloerse aansluiting Haarlemmermeer (let op: figuur is gedraaid en niet Noord-gericht)

6 Bij een Haarlemmermeer-oplossing met de kruisende Berkendijk onderlangs de N35 moeten de op- en afritten ook verdiept worden, wat zowel qua ontwerp als qua kosten erg ongunstig is.

Reactie: Ter kennisname. Factsheet Berkendijk (25/1/2024) komt overeen met bovenstaande tekst.

36 Variant B1b: de aanleg van een ongelijkvloerse aansluiting halfklaverblad noordwest/zuidoost

Variant B1b voorziet in aansluiten van de Berkendijk op de N35 met een halfklaverblad oplossing. De N35 ligt op maaiveld en wordt onderlangs gekruist met een nieuwe onderdoorgang voor al het verkeer. In B1b zou het onderliggend wegennet ook verhoogd de N35 kunnen kruisen. Fietsers en voetgangers dienen dan ook gebruik te maken van het viaduct over de N35. Aandachtspunt hierbij is de helling die fietsers nodig hebben om een hoogteverschil van circa zes meter te kunnen overbruggen. Door de benodigde ophoging is het geotechnisch risicovol om de bestaande fietstunnel te behouden, deze zal in dat geval verwijderd worden.

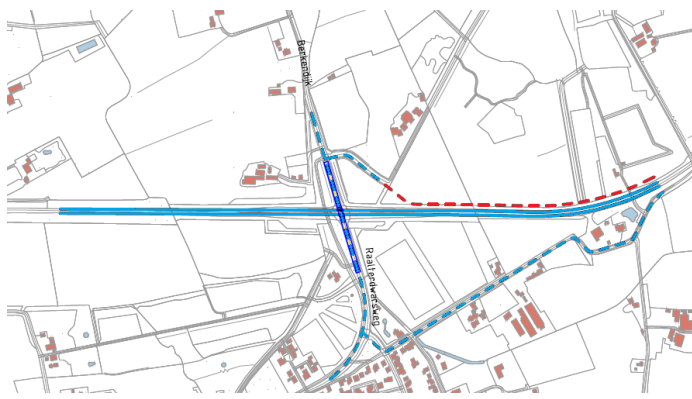


Figuur 65 Schets Berkendijk – variant B1b ongelijkvloerse aansluiting halfklaverblad (let op: figuur is gedraaid en niet Noord-gericht)

Reactie: Ter kennisname. Factsheet Berkendijk (25/1/2024) komt overeen met bovenstaande tekst.

37 Variant B2: de aanleg van een ongelijkvloerse kruising

Wanneer voor een enkele ongelijkvloerse aansluiting wordt gekozen voor de rondweg Heino, dan komt er geen aansluiting bij de Berkendijk. In dat geval kruist de Berkendijk de N35 ongelijkvloers en wordt aangesloten op een parallelstructuur langs de N35 (stippellijnen in de figuur). Hiermee wordt het achterland met elkaar verbonden en kan het verkeer via de parallelstructuur richting Heino worden ontsloten. Omdat hier al een fietstunnel ligt, wordt uitgegaan van een onderdoorgang voor autoverkeer en fietsers/voetgangers, hierbij vervalt de bestaande fietstunnel.



Figuur 66 Schets Berkendijk — variant B2 ongelijkvloerse kruising (onderdoorgang) (let op: figuur is gedraaid en niet Noord-gericht)

Reactie: Ter kennisname. Factsheet Berkendijk (25/1/2024) komt overeen met bovenstaande tekst.

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99616773	38	<p><u>Variant B1c: de aanleg van een ongelijkvloerse aansluiting halfklaverblad zuidwest zuidoost Oplossing B1c zie bijlage 6.</u></p> <p>Variant B1c voorziet in aansluiten van de Berkendijk op de N35 met een halfklaverblad oplossing. De N35 ligt op maaiveld en wordt onderlangs gekruist met een nieuwe onderdoorgang voor al het verkeer. De fietserstunnel kan worden gehandhaafd en in gebruik blijven tijdens realisatie. Fietsers, voetgangers, ruiters blijven gescheiden van het gemengd verkeer. Het kabel en leiding tracé blijft ook gespaard. Evenals de hinder woning aan de Raalterdwarsweg, Berkendijk 1, 1a, 1b, 1c, 1d, 3 en 3a. De recreatieroute Weverspad naar het landgoed wordt ook gespaard.</p>
		<p>Reactie: Dit betreft een nieuwe variant. PBH variant B1c wordt niet gezien als mogelijke oplossing, om die reden wordt de factsheet Berkendijk niet herzien zoals verzocht.</p>
	39	<p><u>Participant heeft tekst toegevoegd aan de effectbeoordeling (zie uitsnede zienswijze):</u></p> <p><u>Toekomstvastheid:</u> Bij de PBH oplossing rijstroken (adaptiviteit) B1 c is reeds rekening gehouden met de adaptiviteit naar 2x2 rijstroken Het viaduct over de N35 moet worden vervangen bij uitbreiding naar 2x2 rijstroken. Dit is het geval bij oplossing B1 b. Bij de oplossing van PBH hoeft er geen viaduct te worden vervangen en is ere reeds rekening mee gehouden met de adaptatie van 2x2 rijstroken.</p>
		<p>Reactie: Het tekstvoorstel van participant om variant B1c toe te voegen aan de Factsheet Berkendijk (25/1/2024) wordt niet overgenomen omdat deze variant niet kansrijk wordt geacht. Participant heeft variant B1c zelf beoordeeld. De factsheet varianten kunnen indien nodig ook in deze fase als 2x2-geschikt worden gemaakt. Voor de viltstiftschetsen (en kosten) is daar nu geen rekening mee gehouden.</p>
	40	<p><u>Participant heeft tekst toegevoegd aan de effectbeoordeling (zie tabel en tabel voor de beoordeling):</u></p> <ul style="list-style-type: none"><u>Recreatie:</u> <u>Toevoeging zienswijze:</u> Dit is een grote verslechtering ten opzichte van de bestaande situatie: Westelijk moet je bij de Korenbloem al weer gelijkvloers liggen met de weg. Dan krijg je een te steile oprit. Niet maakbaar. Zie publicatie CROW richtlijnen voor fietsers. Aan de oostkant komt je uit bij Niens. Over het geheel moet je dan waardevolle bomen kappen om dit te maken boven dien komt je te breed uit bij de aansluiting. De afrit afrijdend slingerend door de s bocht bij Niens kan ook niet. Voor de ontsluiting van de 8 woningen nabij Berkendijk 1, 1a, 1b, 1c, 1d, 3 en 3a dient een nieuwe weg te worden aangelegd. Daardoor altijd omrijden en recreanten en bewoners moeten gemengd met het snelverkeer, voetgangers en ruiters naar boven het viaduct op. Verkeersveiligheid veel slechtere oplossing dan via de huidige fietserstunnel. In B1b doorsnijdt het noordwestelijke klaverblad op het landgoed de recreatieve route Weverspad, deze wordt daarmee afgesloten (-). Ook de woning is dan niet meer bereikbaar omdat daar de afrit nog niet op het maaiveld niveau ligt. <u>Toevoeging zienswijze:</u> In de overwegingen bij recreatie is vergeten de rutterroute mee te nemen, deze wordt verslechterd doordat deze bovenlangs gaat bij oplossing 1Ba en samen met het overige verkeer komt. Fietsers en voetgangers komen ook bij snelverkeer gemengd het viaduct op. De bereikbaarheid van de 5 recreatiewoningen per fiets wordt slechter doordat er telkens moet worden omgedreden voor het viaduct en omhoog tussen gemengd verkeer. Dit is ook bij het geval voor de 2 woningen daar. In variant B1c van PBH wordt de aansluiting van de 5 recreatiewoningen juist verbeterd en wordt de recreatieve route Weverspad op het landgoed niet doorsneden. Met de variant B1a wordt de functie van de recreatiewoningen teniet gedaan.
		<p>Reactie: Het tekstvoorstel van participant om variant B1c toe te voegen aan de Factsheet Berkendijk (25/1/2024) wordt niet overgenomen omdat deze variant niet kansrijk wordt geacht. Participant heeft variant B1c zelf beoordeeld. De beoordeling van B1a en B1b is door participant herzien naar 0 naar - -. Voor oversteekbaarheid is echter beoordeeld of de verbinding intact blijft, en niet of het gebruik nadeliger wordt. De nadelen van een klim voor fietsers zijn erkend en om die reden wel in tekst benoemd, het is echter nog geen show stopper.</p>
	41	<p><u>Participant heeft tekst toegevoegd aan de effectbeoordeling Berkendijk (zie tabel voor de beoordeling):</u></p> <p><u>Duurzaamheid:</u> In variant B1c kruist de Berkendijk de N35 verdiept. Deze variant heeft minder materiaalgebruik dan de andere varianten waarbij geen sprake is van omrijdbewegingen.</p>
		<p>Reactie: Het tekstvoorstel van participant om variant B1c toe te voegen aan de Factsheet Berkendijk (25/1/2024) wordt niet overgenomen, omdat deze variant niet kansrijk wordt geacht. Participant heeft variant B1c zelf beoordeeld. Een verdiepte ligging kent veel materiaalgebruik en kan om die reden niet positief worden beoordeeld t.o.v. de referentiesituatie.</p>
	42	<p><u>Participant heeft tekst toegevoegd aan de effectbeoordeling Berkendijk (zie tabel voor de beoordeling):</u></p> <p><u>Geluid:</u> Alle varianten zijn beoordeeld als negatief met uitzondering van de variant B1c. In deze variant gaat geen verkeer vanaf 6 meter hoogte rechtstreeks het dorp in maar komt onder uit de onderdoorgang. Dit is erg gunstig voor de geluidsbelasting van en naar het dorp en richting het buitengebied.</p>

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99616773	42	<p>Reactie: De beoordeling van B1c door participant is niet juist. Maatgevend is het verkeer op de N35, dat neemt in alle varianten toe ten opzichte van de referentiesituatie wat maakt dat de beoordeling van alle varianten negatief is. Met variant B1c zal vanuit geluidsoogpunt geen sprake zijn van een verbetering nabij de N35. Wel is het zo dat door verschuiving van verkeer van onderliggende wegen naar de N35 er op lokale wegen wel een verbetering zal zijn. De aansluitvorming is daarvoor niet bepalend. Verschillen in hoogteligging tussen de varianten komt niet tot uiting in de effectscore.</p>
	43	<p><i>Participant heeft tekst toegevoegd aan de effectbeoordeling Berkendijk (zie tabel en tabel voor de beoordeling):</i> <i>Natuur: Bij variant B1c is het totale ruimte beslag aantoonbaar veel minder dan B1a en B1b. De diverse houtopstanden langs de N35 worden hierdoor niet of nauwelijks geraakt en dat heeft een gunstig effect op de aanwezigheid van broedvogels en vleermuizen.</i></p> <p>Reactie: In alle varianten is sprake van ruimtebeslag als gevolg van de aanpassing van de N35 en de aansluiting zelf. De beoordeling is ten opzichte van de referentiesituatie (niets doen) en niet een onderlinge variantvergelijking. De beoordeling voor natuur zal dus niet een + zijn. De onderlinge verschillen tussen de aansluitingsvarianten leiden niet tot een onderscheidende effectscore.</p>
	44	<p><i>Participant heeft tekst toegevoegd aan de effectbeoordeling Berkendijk (zie tabel voor de beoordeling):</i> • <i>Werken: participant heeft de beoordeling van B1a (Haarlemmermeer) gewijzigd van 1 naar 2 minnen. Voor B1b (halfklaverblad) is de beoordeling aangepast van 2 minnen naar 1 min.</i> <i>Toegevoegd Zienswijze: Dit klopt niet. Zie bijlage 1+2+3+4 foto's de beoordeling van de kleuren moet dan andersom zijn. B1a wordt rood - - en B1b wordt dan - oranje Tevens heeft B1a een groot nadelig effect op de gebruiksfuncties van de recreatiewoningen.</i></p> <p>Reactie: Voor de beoordeling in de factsheets is geen rekening gehouden met de (autonome) ontwikkeling op het perceel van participant. Dit werkt niet door in de beoordeling van werken maar in de beoordeling van wonen.</p>
	45	<p><i>Participant heeft tekst toegevoegd aan de effectbeoordeling Berkendijk (zie tabel voor de beoordeling):</i> • <i>Gebruiksfuncties: participant heeft de beoordeling van B1a (Haarlemmermeer) gewijzigd van 0 naar 1 min.</i> <i>Toegevoegd Zienswijze: De leefbaarheid van 7 woningen, Berkendijk 1, 1a, 1b, 1c, 1d,3 en 3a wordt nadelig beïnvloed bij de keuze van Bla daarom kleurt B1a van geel naar oranje.</i> <i>In variant B1c komt de woning Raalterdwarsweg niet in het noordwestelijke klaverblad te liggen maar blijft gespaard. De 7 woningen Berkendijk worden hierbij ook gespaard omdat de grondlichamen voor op en afritten voor de Haarlemmermeeroplossing bij B1c niet nodig zijn. B1c heeft ruimtebeslag op agrarische percelen ten zuiden van de Raalterdwarsweg en de Berkendijk. Dit ruimtebeslag is echter aanzienlijk minder dan van de oplossingen B1a en B1b.</i></p> <p>Reactie: Voor de beoordeling in de factsheets is geen rekening gehouden met de (autonome) ontwikkeling op het perceel van participant. Dit werkt door in de beoordeling van wonen, waardoor inderdaad variant B1a een negatieve beoordeling (-) zou moeten krijgen. De vorm van de aansluiting is inderdaad bepalend voor de locatie van ruimtebeslag. De locatie van de bladen van het halfklaverblad passen bij het toepassen van de vereiste boogstralen niet beiden aan de zuidzijde. Om die reden is variant B1c niet opgenomen in de factsheets als mogelijke variant. Opgemerkt wordt dat ook de aanpassing van de N35 naar een stroomweg ruimtebeslag heeft op de naastgelegen percelen.</p>
	46	<p><i>Participant heeft tekst toegevoegd aan de effectbeoordeling Berkendijk (zie tabel voor de beoordeling):</i> <i>Draagvlak: Vanuit PBH heeft de variant B1c groot draagvlak en is unaniem als de voorkeursvariant uitgesproken.</i></p> <p>Reactie: Het projectteam waardeert het initiatief van de participant / Plaatselijk belang Heino om mee te denken met oplossingen voor de aansluitingen Heino-Noord en Heino-Zuid. Voor de ontwerpen van plaatselijk belang Heino is aangegeven dat de vorm op zich wel kan, maar dat er ook elementen in zitten die niet voldoen aan de ontwerprichtlijnen. B1c wordt niet gezien als kansrijke variant. De beoordeling van de participant van B1c is op het ontwerp PB Heino gebaseerd en wordt ter kennisgeving aangenomen.</p>
	47	<p><i>Participant heeft tekst toegevoegd aan de effectbeoordeling Berkendijk (zie tabel voor de beoordeling):</i> <i>Uitvoeringshinder: In de variant B1c zal de uitvoeringshinder er ook zijn echter wel duidelijk minder: Bij deze oplossing blijft het hoofdtracé van kabels en leidingen gespaard en blijft de fietserstunnel behouden. Mogelijk kan de fietstunnel tijdens de uitvoering nog in gebruik blijven geheel of gedeeltelijk tijdens de uitvoering.</i></p> <p>Reactie: In dit stadium van de verkenning is het onderscheidend vermogen tussen de aansluitingsvarianten te beperkt om tot uiting te komen in de effectscore. Om die reden is het niet logisch om de voorgestelde variant B1c minder negatief te beoordelen dan de andere varianten.</p>

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99616773 48 *Tabel 1 Uitsnede beoordeling B1c voor thema's verkeersveiligheid, bereikbaarheid en Leefbaarheid / barrièrewerking:*

Effecten mogelijke oplossingen Berkendijk alternatief 2 (traject 6)

Aspect	Motivering	B1a Aansluiting Haarlem	B1b Aansluiting Haarlem	B2 Kruising	B1c Aansluiting half klaver PBH optie 1
<i>Thema: Probleemoplossend vermogen – Verkeersveiligheid</i>					
Verkeersveiligheid	Het realiseren van twee aansluitingen vanuit Heino op de N35 (B1a en B1b) heeft vanuit verkeersveiligheidsoogpunt de voorkeur op een enkele aansluiting (B2), om toenemende drukte op het onderliggend wegennet te voorkomen. Het opheffen van een gelijkvloers (met verkeerslichten geregeld) kruispunt zorgt voor een verbetering van de verkeersveiligheid. Het gebruik van de Haarlemmermeeroplossing heeft vanwege de heldere en logische opbouw een lichte voorkeur ten opzichte van halfklaverblad.	+	+	0/-	+
<i>Thema: Probleemoplossend vermogen – Bereikbaarheid</i>					
Doorstroming					
Betrouwbaarheid	Zie voor de effectbeschrijving factsheet één of twee aansluitingen Heino (verkeerskundige beoordeling).				
Robuustheid netwerk					
Toekomstvastheid: Uitbreidbaar naar 2x2 rijstroken (adaptiviteit)	De aansluiting (toe- en afritten) moet worden aangepast bij uitbreiding naar 2x2 rijstroken. Bij de oplossing van B1a is dit het geval. Bij de PBH oplossing B1c is reeds rekening gehouden met de adaptiviteit naar 2x2 rijstroken. Het viaduct over de N35 moet worden vervangen bij uitbreiding naar 2x2 rijstroken. Dit is het geval bij oplossing B1b. Bij de oplossing van PBH hoeft er geen viaduct te worden vervangen en is er reeds rekening mee gehouden met de adaptatie van 2x2 rijstroken.	-	-	-	+
Netwerkeffecten (inclusief samenhang HWN/OWN)	Zie voor de effectbeschrijving factsheet één of twee aansluitingen Heino (verkeerskundige beoordeling).				
<i>Thema: Probleemoplossend vermogen – Leefbaarheid / barrièrewerking</i>					
Leefbaarheid / barrièrewerking (oversteekbaarheid)	Lokaal en landbouwverkeer: Bij de Berkendijk blijft in alle varianten de kruising van de N35 voor lokaal verkeer en landbouwverkeer mogelijk. In de aansluitingsvarianten B1a en B1b rijdt het lokale verkeer via de aansluiting van en naar de N35. In variant B2 vervalt de aansluiting met de N35 voor lokaal verkeer (-), dit verkeer moet gebruik maken van een aansluiting noordelijker in derondweg (zie factsheet Lentheweg en Lemeienveldseweg).	0	0	-	+
	Recreatie: Aan de noordzijde van de Berkendijk ligt een (brom)fietsstunnel. Er is geen gemarkeerde wandelroute op deze locatie. In alle varianten wordt een verbinding voor fietsers teruggebracht (0). Bij varianten B1b en B2 is dat een onderdoorgang ter hoogte van de huidige kruising (0). In variant B1a (Haarlemmermeer) gaat al het verkeer via een viaduct. Aandachtspunt is de helling die fietsers nodig hebben om een hoogteverschil van circa 6 meter te kunnen overbruggen (0/-). Toevoeging zienswijze: Dit is een grote verslechtering ten opzichte van de bestaande situatie. Westelijk moet je bij de Korenbloem al weer gelijkvloers liggen met de weg. Dan krijg je een te steile oprit. Niet maakbaar. Zie publicatie CROW richtlijnen voor fietsers. Aan de oostkant komt je uit bij Niens. Over het geheel moet je dan waardevolle bomen kappen om dit te maken boven dien komt je te breed uit bij de aansluiting. De afrit afrijdend slingerend door de s bocht bij	-2	-2	0	+

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99616773 50 Tabel 3 Uitsnede beoordeling B1c voor duurzaamheid, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en gezondheid:

Aspect	Motivering	B1a	B1b	B2	B1c
		Aansluiting Haarlem	Aansluiting halfklover	Kruispunt	Aansluiting halfklover PBH optie 1
<i>Thema's: Duurzaamheid & Milieuaspecten (externe effecten)</i>					
Duurzaamheid	<p>In beide aansluitingsvariant is sprake van de aanleg van toe- en afritten. In variant B1a kruist de Berkendijk de N35 verhoogd en wordt ook voorzien in een en een oostelijke parallelstructuur.</p> <p>In variant B1b kruist de Berkendijk de N35 verdiept. Vanuit materiaalgebruik en grondverzet zijn beide varianten zeer negatief beoordeeld (-).</p> <p>In variant B2 kruist de Berkendijk met een onderdoorgang voor al het verkeer onderlangs de N35 en wordt voorzien in een nieuwe oostelijk parallelstructuur. Deze variant heeft het minste materiaalgebruik en grondverzet (-). In B2 zal wel sprake zijn van omrijdbewegingen van verkeer naar de aansluiting met de N35 elders in de rondweg.</p> <p>In variant B1c kruist de Berkendijk de N35 verdiept. Deze variant heeft minder materiaalgebruik dan de andere varianten waarbij geen sprake is van omrijdbewegingen.</p>	-2	-2	-1	+1
Geluid	<p>In alle varianten verbetert de doorstroming op de N35 en nemen de intensiteiten toe. In de situatie met twee aansluitingen in de rondweg (inclusief aansluiting Berkendijk) wijzigen de verkeersstromen en intensiteiten binnen Heino beperkt en rijdt het verkeer via de huidige routes.</p> <p>In de situatie met één aansluiting in de rondweg (bij de Lentheweg of Lemelerveldseweg) wordt voorzien in een onderdoorgang bij de Berkendijk (B2). Door het vervallen van de aansluiting Berkendijk is op de Raalterdwarsweg in de L1a t/m L1d sprake van een forse afname van het verkeer (1.000 t.o.v. 5.000 mv/etmaal in de referentie), echter in het noorden van Heino is sprake van toenames.</p> <p>Alle varianten zijn beoordeeld als negatief met uitzondering van de variant B1c. In deze variant gaat geen verkeer vanaf 6 meter hoogte rechtstreeks het dorp in maar komt onder uit de onderdoorgang. Dit is erg gunstig voor de geluidsbelasting van en naar het dorp en richting het buitengebied.</p>	-1	-1	-1	+1
Luchtkwaliteit	<p>Door alternatief 2 verbetert de doorstroming op de N35. Dit kan een lichte vermindering van de uitstoot van uitlaatgassen tot gevolg hebben. In 2040 zijn er naar verwachting strengere eisen vanuit de overheid voor bijvoorbeeld goedkeuring van voertuigen, aanvaardbare achtergrondconcentraties van luchtverontreinigingsbronnen en stimulans/subsidies voor het gebruik van elektrische voertuigen. In de situatie met twee aansluitingen in de rondweg (inclusief aansluiting Berkendijk) wijzigen de verkeersstromen en intensiteiten binnen Heino beperkt en rijdt het verkeer via de huidige routes. Bij variant B2 (in de situatie met één aansluiting in de rondweg ter hoogte van de Lentheweg of Lemelerveldseweg) is lokaal sprake van een verschuiving van verkeer in Heino van/naar de aansluiting (zie toelichting bij geluid). De verwachte luchtkwaliteitsverbetering van de varianten t.o.v. 2040 zal zeer beperkt zijn (0).</p>	0	0	0	0
Externe veiligheid	<p>Varianten B1a, B1b en B2 hebben geen effect op het aspect externe veiligheid. De ligging van de referentiepunten van de N35 (gelegen op de middenberm van de N35), de aard en de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N35, de ongevals-frequentie van de N35 (de N35 is en blijft een weg buiten de bebouwde kom) en de omvang van en locatie van de bevolking veranderen niet.</p>	0	0	0	0
Gezondheid	<p>Nabij de N35 kan sprake zijn van een lichte verslechtering door de toename van verkeer. Binnen Heino zijn de effecten beperkt bij de aansluitingsvarianten. Bij het opheffen van het kruispunt (B2) wijzigen de verkeersstromen in Heino meer (toe- en afnames). De varianten zijn beoordeeld als licht negatief tot negatief.</p>	0/-	0/-	0/-	0/-

51 Tabel 4 Uitsnede beoordeling B1c voor natuur

Natuur	<p>Geen fysieke aanpassingen die leiden tot aantasting van beschermde gebieden van Natura 2000. Aan weerszijden van de N35 liggen percelen van het natuurbeheertype N12.02 Kruiden- en faunairijk grasland dat geen onderdeel is van NNN en door varianten B1a en B1b zal worden aangetast. De variant B2 gaat hier tussendoor. De aansluitingen van B1b zullen daarnaast zorgen voor doorsnijding van een perceel N16.03 Droog bos met productie (buiten NNN).</p> <p>Het is niet de verwachting dat het verkeer met dit maatregelpakket dusdanig toeneemt dat dit leidt tot een significante toename van stikstofdepositie of geluidbelasting.</p> <p>Langs de N35 en de Dalfserweg staan diverse houtopstanden die vooral door de varianten B1a en B1b geraakt worden. Dit heeft mogelijk ook effect op beschermde soorten (broedvogels, vleermuizen). Bij variant B2 wordt op basis van de schets veel minder geraakt.</p> <p>Bij variant B1c is het totale ruimte beslag aantoonbaar veel minder dan B1a en B1b. De diverse houtopstanden langs de N35 worden hierdoor niet of nauwelijks geraakt en dat heeft een gunstig effect op de aanwezigheid van broedvogels en vleermuizen.</p>	-2	-2	-1	+1
--------	---	----	----	----	----

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99616773 52 Tabel 5 Uitsnede beoordeling B1c voor natuur, archeologie, cultuurhistorie, landschap, ruimtelijke kwaliteit

Aspect	Motivering	B1a Aansluiting Haarlem	B1b Aansluiting halfklaver	B2 Kruising	B1c Aansluiting half klaver PBH optie 1
	Op basis van de schetsen kan met name voor variant B1b niet worden uitgesloten dat ook gebouwbewonende broedvogels en vleermuizen effect kunnen ondervinden (door sloop gebouwen). Samenvattend zijn er geen effecten op gebieden van Natura 2000 (anders dan stikstof) en NNN, maar wel op houtopstanden en beschermde soorten. Bij varianten B1a en B1b is het risico op effecten veel groter dan bij B2.				
Archeologie	Traject 6 doorsnijdt tussen kilometers 15.2 en 16.4 een grote zone met (middel)hoge archeologische (verwachtings)waarden. De archeologische (verwachtings)waarden zijn deels gerelateerd aan essen.	-1	-1	-1	0
Cultuurhistorie	Traject 6 bevindt zich binnen een zeer waardevol esdorpen- en ruilverkavelingslandschap. Het effect op het esdorpenlandschap is zeer beperkt. De ingrepen vinden plaats in een laagte tussen de essen bij Heino en 't Reelaer, op enige afstand van de begrenzing van de essen. Het effect op het ruilverkavelingslandschap is negatief vanwege de relatie met de omliggende landgoederen. De ruilverkavelingszone van traject 6 is onderscheidend van de landgoederenzones in trajecten 5 en 7. De historische structuur van het landschap wordt daardoor aangetast.	-1	-1	0	-1
Landschap	Traject 6 doorsnijden zont met hoge landschapswaarden. Deze waarden komen tot uitdrukking in het reliëf, de kleinschaligheid, de openheid (inclusief onderbrekingen binnen bebouingslinten) en beplantingselementen (bosjes, houtsingels en houtwallen). Traject 6 bevindt zich tussen de essen bij Heino en 't Reelaer, en tussen de landgoederen Viaminckhorst en 't Reelaer. Het effect op het landschap is negatief vanwege de landschappelijke relaties tussen deze zones. De structuur van de verschillende landschappen wordt aangetast en is moeilijker af te lezen en te beleven. Voor variant B2 is dit effect zeer beperkt. Daarnaast wordt door de aanleg van variant B1b een zandweg aangetast (Weversweg) tussen de Raalterdarsweg en de Canadastraat. Ook zullen groene structuren worden verwijderd. Zo zullen bomen moeten worden gekapt om de aanleg mogelijk te maken. Dit tast de ruimtelijke (groene) kwaliteit aan. Voor varianten B1a en B1b is dit substantieel. Voor variant B2 is dit effect het zeer beperkt.	-2	-2	0	-1
Ruimtelijke kwaliteit	Het kruispunt Berkendijk ligt in een landschap van landgoederen en boskamers. De afwisseling tussen de dekszandruggen en -laagtes vormt een belangrijk aspect in de belevingswaarde van het natuurlijke reliëf. Bossages op de dekszandruggen en watergangen in de laagtes benadrukken deze hoogteverschillen en maken het landschap leesbaar. De kruising van de Berkendijk met de N35 ligt in de bestaande situatie op een dekszandrug. Het aanleggen van een ongelijkvloerse kruising met de N35 op maaiveld en het onderliggend wegennet verhoogd over een viaduct (inclusief taluds) doet afbreuk aan de belevingswaarde van dit reliëf en de herkenbaarheid van het landschap. <i>Advies/maatregel: Geef toekomstwaarde door lokaal verkeer middels een onderdoorgang de N35 te laten kruisen.</i> Ten westen van de N35 ligt landgoed de Viaminckhorst met nabij de kruising Berkendijk een landgoedbos met hoofdlaan (oude zandweg) en er stroomt een vloedgraaf doorheen. Ten zuidoosten van de Berkendijk ligt landgoed 't Reelaer. Als gevolg van de verbreding van het profiel van de N35 zal in variant B1a, B1b en B2 ruimtebeslag op het landgoedbos van 't Reelaer plaatsvinden. Daarnaast doorsnijdt variant B1b met haar noordwestelijke klaverblad het zuidelijk deel van het landgoed de Viaminckhorst. De gebruiks- en belevingswaarden van deze landgoederen komen hiermee in alle varianten in het geding. Alle drie de varianten maken het mogelijk om de huidige recreatieve verbindingen te behouden. De recreatieve gebruikswaarde komt hiermee niet in gevaar. Sub scores ruimtelijke kwaliteit: Hoogte ligging N35 Wegprofiel N35 Recreatieve verbindingen (beleefbaarheid)				
		-2	0	0	0
		-1	-2	0	0
		0	0	0	+1

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99616773 53 *Tabel 6 Uitsnede beoordeling B1c voor bodem, ontplofbare oorlogsresten, water, klimaatadaptatie, gebruiksfuncties, kosten, risico's, draagvlak en uitvoeringshinder*

Aspect	Motivering	B1a Aansluiting Haarlem	B1b Aansluiting halfvaier	B2 Kruisweg	B1c Aansluiting half klaver PBH optie 1
Bodem	Bij de aanleg zullen graafwerkzaamheden en grondverzet plaatsvinden. Er wordt geen bodemverontreiniging verwacht. Daarom geen effect op bodemkwaliteit.	0	0	0	0
Ontplofbare oorlogsresten	Geen raakvlak met OO binnen het onderzoeksgebied van het uitgevoerde Vooronderzoek naar OO. Echter vallen de verschillende varianten allen deels buiten het onderzoeksgebied van het Vooronderzoek naar OO. Alle drie de varianten worden daarom beoordeeld met NB. In de beoordelingsfase wordt het vooronderzoek geactualiseerd voor het plangebied.	NB	NB	NB	NB
Water en klimaatadaptatie	In alle varianten is sprake van een stroomwegprofiel N35 met aanpassing en/of aanleg van de parallelweg. Het type kruispunt varieert. Voor extra verharding zal worden voorzien in de benodigde watercompensatie. B1a en B1b beide varianten hebben overlap met een primaire watergang die moet worden verlegd en gecompenseerd, ook de duikers onder de N35 voldoen niet meer en moeten worden verlengd. De extra verharding kan worden opgevangen in bermassage en greppels en leveren geen directe extra belasting op het primaire watersysteem. De omvang aan maatregelen is bij B1b groter. B2 de nieuwe parallelweg zorgt voor verlegging van een bermstoot en de duiker onder de N35 in de primaire watergang zal moeten worden verlengd.	-1	-2	0/-	-1
Gebruiksfuncties	Werken: B1a en B1b hebben ruimtebeslag op agrarische percelen ten zuiden van de Raalterdsweg. Het ruimtebeslag is in B1b (halfklaverblad) het grootst omdat de toe- en afritten verder van de N35 liggen en meerdere percelen doorsnijden. B2 heeft geen ruimtebeslag op agrarische percelen. Toegevoegd Zienswijze: Dit klopt niet. Zie bijlage 1+2+3+4 foto's de beoordeling van de kleuren moet dan andersom zijn. B1a wordt rood - - en B1b wordt dan - oranje Tevens heeft B1a een groot nadelig effect op de gebruiksfuncties van de recreatiewoningen. Wonen: in B1b komt 1 woning aan de Raalterdsweg in het noordwestelijke klaverblad te liggen. Toegevoegd Zienswijze: De leefbaarheid van 7 woningen, Berkendijk 1,1a,1b,1c,1d,3 en 3a wordt nadelig beïnvloed bij de keuze van B1a daarom kleurt B1a van geel naar oranje. In variant B1c komt de woning Raalterdsweg niet in het noordwestelijke klaverblad te liggen maar blijft gespaard. De 7 woningen Berkendijk worden hierbij ook gespaard omdat de grondlichamen voor op en afritten voor de Haarlemmermeeroplossing bij B1c niet nodig zijn. B1c heeft ruimtebeslag op agrarische percelen ten zuiden van de Raalterdsweg en de Berkendijk. Dit ruimte beslag is echter aanzienlijk minder dan van de oplossingen B1a en B1b.	-2	-2	0	0
<i>Thema: Haalbaarheid</i>					
Kosten	Alle varianten voorzien in het aanpassen van het profiel van de N35. Van de aansluitingsvarianten heeft het half klaverblad (D1b) de hoogste kosten, deze valt in kostencategorie 55-60 miljoen euro. De Haarlemmermeer aansluiting variant D1a valt in de kostencategorie 40-45. Een onderdoorgang voor al het verkeer valt in de kostencategorie 50-55 miljoen euro.	40-45	55-60	50-55	38-43
Risico's					
Draagvlak	Vanuit de buurttafel is de voorkeur uitgesproken voor het onderlangs kruisen van de N35 (gelijk aan de huidige fietstunnel). Beide aansluitingsvarianten gaan echter uit van de N35 op maaiweld en de Berkendijk met een viaduct over de N35. In het geval van B2 vervalt de aansluiting op de N35 en kruist de Berkendijk (autoverkeer en langzaam verkeer) de N35 (voorkeur is onderlangs). Vanuit de Visie dorpsrand Heino bestaat de wens/meekoppelkans voor een parallelweg langs de buitenzijde van de N35 (oostzijde) tussen de Dalfserweg en de Lemelerveldseweg, eventueel doorgetrokken naar de Berkendijk. Dit zou zwaar (vracht)verkeer uit het dorp kunnen weren. Ook voor landbouwverkeer zou dit gewenst zijn. <i>Vanuit PBH heeft de variant B1c groot draagvlak en is unaniem als de voorkeursvariant uitgesproken.</i>	-	-	0	++
Uitvoeringshinder	In alle varianten is sprake van veel uitvoeringshinder als gevolg van de aanpassingen van de N35, de Raalterdsweg en de Berkendijk (inclusief aanpassing fietstunnel Berkendijk). In de variant B1c zal de uitvoeringshinder er ook zijn echter wel duidelijk minder: Bij deze oplossing blijft heta hoofdtracé van kabels en leidingen gespaard en blijft de fietstunnel behouden. Mogelijk kan de fietstunnel tijdens de uitvoering nog in gebruik blijven geheel of gedeeltelijk tijdens de uitvoering.	-2	-2	-2	ERHO -1

NB niet bekend, in de beoordelingsfase wordt het vooronderzoek Ontplofbare oorlogsresten (OO) geactualiseerd voor het plangebied.

Registratie- Punt Zienwijze en reactie nummer

99616773 54 Tabel 7 Uitsnede totaalbeoordeling B1c:

Aspect	Puntentotaal telling score herwaardering incl. ontwerp B1c			
	B1a Aansluiting Haarlem	B1b Aansluiting half klaver	B2 Kruising	B1c Aansluiting half klaver P101 optie 1
Thema: Probleemoplossend vermogen – Verkeersveiligheid	1	1	-1	1
Thema: Probleemoplossend vermogen – Bereikbaarheid	-1	-1	-1	1
Thema: Probleemoplossend vermogen – Leefbaarheid / barrièrewerking	-2	-2	-3	2
Thema's Duurzaamheid & Milieuaspecten (externe effecten)	-17	-16	-3	2
Thema: Haalbaarheid	-3	-3	-2	1
Totaalscores	-22	-21	-10	7

Reactie: Voor de afweging van de mogelijke varianten is niet gewerkt met een multicriteria analyse. Het is dus niet zo dat iedere min even zwaar meeweegt. Per thema is op basis van expert judgement gekeken naar de scores en of dit van invloed is op de kansrijkheid van de variant. Op meerdere aspecten wijkt de beoordeling van B1c door participant af van de toegepaste systematiek waarbij is beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie.

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99616773 55

Originele stuk uit de MRD.

ALTERNATIEF 2	Impact 4E				Impact 5				Impact 6			Impact 7		Impact 18		Impact 19		Impact 11			
	Lemmerdijkweg				Lemmerdijkweg				Berkseleijde		A01		A03		M1		M2		Groenstraat		
	L1d	L1b	L1c	L2	L1a	L1b	L1c	L2	B1a	B1b	B1c	B2	P1	A01	A03	M1	M2	M1	M2	0	0
Aspecten doelbereik	L1d	L1b	L1c	L2	L1a	L1b	L1c	L2	B1a	B1b	B1c	B2	P1	A01	A03	M1	M2	M1	M2	0	0
Thema: Probleemoplossend vermogen - verkeersveiligheid	0+	0+	0+	0	0+	0+	0	0	0+	0+	0+	0-	0+	0+	0+	0	0	0	0	0	0
Thema: Probleemoplossend vermogen - bereikbaarheid	0+	0+	0+	0	0+	0+	0	0	0+	0+	0+	0-	0+	0+	0+	0	0	0	0	0	0
Doelstelling	0+	0+	0+	0	0+	0+	0	0	0+	0+	0+	0-	0+	0+	0+	0	0	0	0	0	0
Robuustheid netwerk	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Taalvaardigheid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Taalvaardigheid (ind. samenvatting)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Thema: Probleemoplossend vermogen - leefbaarheid / duurzaamheid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid (aanpak)	0	0	0	0																	

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99616773 56

Samenvattend

Participant verzoekt om deze zienswijzen gegrond te verklaren en de NRD op de in deze zienswijze aan de orde gestelde punten aan te passen. Vervolgens dient na heroverweging in redelijkheid alsnog voor de PBH variant (B1c) gekozen te worden, waarbij overigens uiteraard voorstelbaar is dat deze nog op detailniveau wordt aangepast voordat besloten wordt tot de vaststelling van het betreffende traject.

Indieners van deze zienswijzen vertrouwen er in alle gevallen op dat de toezegging alsnog wordt nagekomen dat de ontwerpen van PBH verder zullen worden meegenomen in het vervolgproces. Zij kijken in dit verband uit naar een constructieve samenwerking waarbij zij actief betrokken worden, bij voorkeur samen met PBH.

Graag blijven de indieners van de zienswijze ook persoonlijk betrokken bij het keuzeprocess en ontwerpproces om de specifieke gebiedskennis in te kunnen brengen en om de keuzes uit PBH ontwerpen toe te lichten. In dat verband herhalen zij tenslotte het verzoek met klem dat het ontwerp B1c van PBH:

- aan het NRD-principe wordt toegevoegd en getoetst;
- In de MER-fase wordt meegenomen;
- In de komende ontwerpfases naar detail- en uitvoeringsniveau wordt uitgewerkt.

Graag kijken de indieners van deze zienswijze samenvattend dus uit naar een prettige samenwerking tijdens het vervolgtraject en spreken zij tenslotte zowel de hoop als ook de verwachting uit dat de betrokken overheden hier — letterlijk en figuurlijk — de juiste afslag kiezen en daarmee ook een tweede Lelystadproces kan worden voorkomen.

Een prachtig project van groot belang voor de regio, voor Raalte en Heino, maar ook voor de indieners van deze zienswijze. Alle betrokkenen wensen zij veel succes met het vervolg van de uitwerkingen naar de start van realisatie !

Reactie: Het projectteam waardeert het initiatief van de participant / Plaatselijk belang Heino om mee te denken met oplossingen voor de aansluitingen Heino-Noord en Heino-Zuid. In de afgelopen periode hebben plaatselijk belang Heino en participant meerdere malen overleg gehad. In de overleggen is uitleg gegeven over de stappen in het ontwerpproces. De inbreng van PB Heino is al verder in detail uitgewerkt en sluit nog niet aan bij de stappen in het ontwerpproces van het projectteam. In de komende beoordelingsfase bij de verdere uitwerking van het ontwerp en beoordeling zal het ontwerp van Plaatselijk belang Heino worden betrokken. Er heeft en er wordt overlegd met participant en plaatselijk belang Heino.

57

Bijlagen:

- Bijlage 1 Omgevingsvergunning plattelandskamers**
- Bijlage 2 Ruimtelijke onderbouwing**
- Bijlage 3 Plaatselijk Belang Heino, alternatieve uitvoeringsvariant (B1c)**
- Bijlage 4 Ruimtebeslag Haarlemmermeer inpassing**
- Bijlage 5 Haarlemmermeervariant benodigde grondaankoop**
- Bijlage 6 B1c half klaver PBH Ruimtebeslag inpassing**
- Bijlage 7 B1c half klaver PBH benodigde grondaankoop**

Een afschrift van deze zienswijze met bijlagen is toegestuurd aan:

- Gedeputeerde M. Dadema, provincie Overijssel
- Wethouder B. Breunissen, gemeente Raalte
- Wethouder B. Nijboer, gemeente Raalte
- VVD-fractie, gemeente Raalte
- Bestuur Plaatselijk Belang Heino

57 Bijlage 1 Omgevingsvergunning plattelandskamers - vanwege vertrouwelijkheid niet opgenomen in deze nota van antwoord.

Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer

99616773 58 Bijlage 2 Ruimtelijke onderbouwing

bijlage

Ruimtelijke onderbouwing

Het perceel aan de Berkendijk 3 voldoet aan de karakteristieke kenmerken van het kampenlandschap. De perceelgrenzen worden overwegend geflankeerd door singels. Hiermee wordt het perceel voldoende landschappelijk ingepast conform de landschapskarakteristieken. Deze singels dienen dan ook behouden te blijven, evenals de overige bestaande groenstructuren op het perceel. De omliggende groenstructuren zijn grote omvang en kwaliteit. Het is landschappelijk gezien niet wenselijk de open plekken op het erf aan te planten met groenstructuren.

Initiatiefnemer is wel voornemens om een waterpartij aan de westzijde van het perceel aan te leggen. Deze waterpartij zal aan de westzijde een flauw talud krijgen. De oever moet een flauw talud krijgen van 1:2 tot 1:5 waardoor zich spontaan oevervegetatie kan ontwikkelen. Om het proces te versnellen kan gekozen worden de oevers in te zaaien. Om te voorkomen dat de natuurvriendelijk aangelegde oever overwoekerd wordt door ongewenste soorten, kan inzaai van een ter plaatse thuishorend zaadmengsel plaatsvinden. Een bloemrijk kruidenmengsel met bijvoorbeeld zeggensoorten kan een aantrekkelijk alternatief bieden voor de inplant van riet. Ook een combinatie van inplant van riet en/of zeggen en het inzaaien van natuurzaden is mogelijk. Het Ruigtefloramengsel RN-17 is geschikt voor matig voedselrijke vochtige grondsoorten zoals oevers of laag gelegen vochtige gronden. Een dergelijke waterpartij draagt bij aan de biodiversiteit ter plaatse.

Voor het overige is het perceel voldoende landschappelijke ingepast in het kenmerkende kampenlandschap, er dient dan ook geen extra beplanting te worden geplaatst. De omliggende singels en groenstructuren op het perceel zijn van voldoende omvang en kwaliteit.

legenda

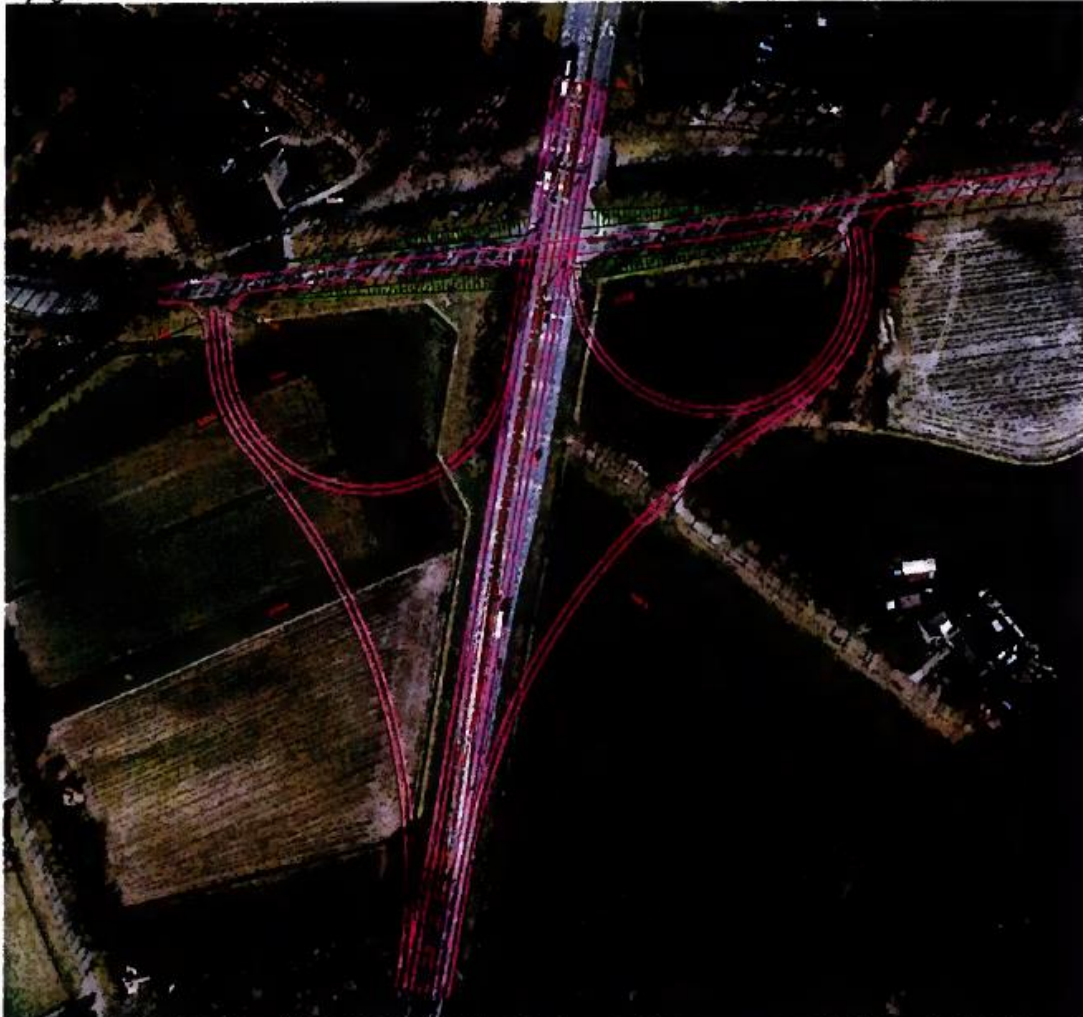
- 1 Waterpartij met flauw talud
- 2 Bijgebouw met plattelandskamers
- 3 Aan te leggen parkeerplaatsen voor bezoekers
- 4 Paardenbak



Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99616773 59 Bijlage 3 Plaatselijk Belang Heino, alternatieve uitvoeringsvariant (B1c)

Bijlage

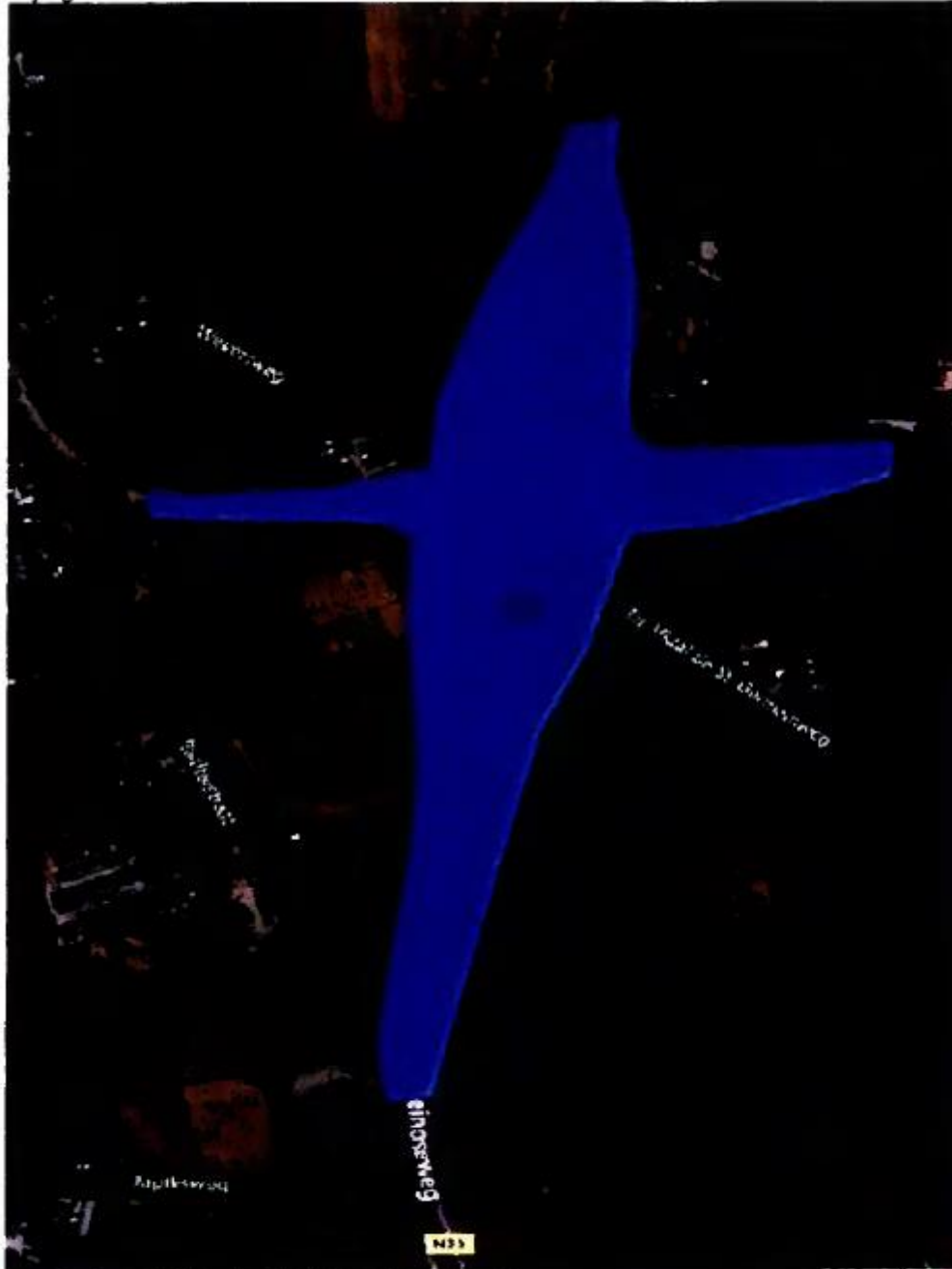


Projectnaam		Type		Aanvraagnummer		Blaad	Aantal	Foto	Documentnummer
Brom Kerkhof				20-6-2023		1	1	ML	Consept
1:1000	1:1000	1:1000	1:1000	1:1000	1:1000	1:1000	1:1000	1:1000	1:1000
Project		Heino zuid N35		Plaatselijk Belang Heino		Dyke 1			

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99616773 60 Bijlage 4 Ruimtebeslag Haarlemmermeer inpassing

Bijlage



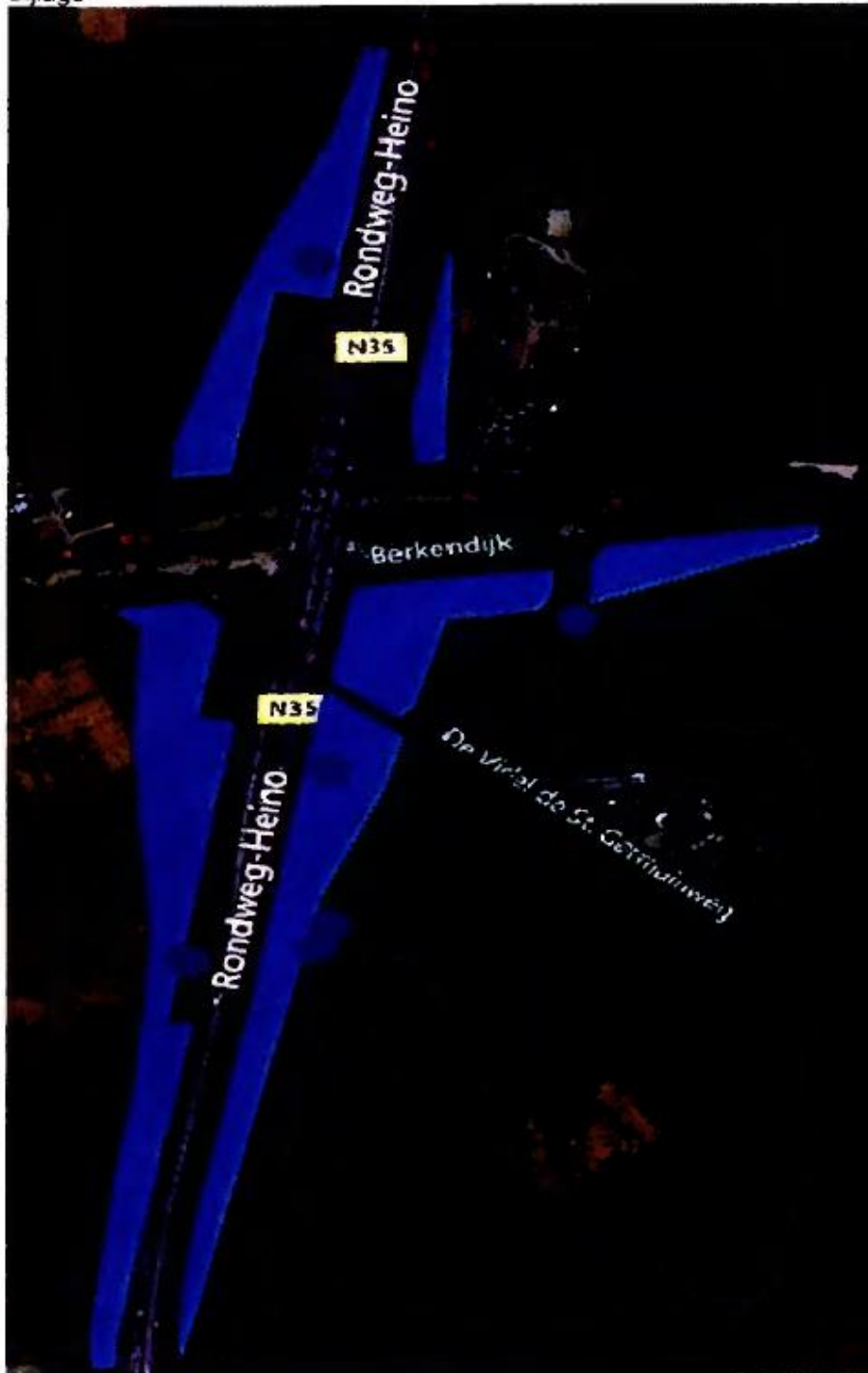
Resultaten calculatie



Laag	Kleur	Lijntype	Object	Aantal	Lengte	Oppervlakte
N-WE-GC-GORDING_BETON-A	BYLAY...	ByLayer	Arcering	1	0,00	109.224,66

Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer

99616773 61 Bijlage 5 Haarlemmermeervariant benodigde grondaankoop
Bijlage



Resultaten calculatie

Laag	Kleur	Lijntype	Object	Aantal	Lengte	Oppervlakte
N-WE-GC-GORDING_BETON-A	BYLAY...	ByLayer	Arcering	6	0 00	39.913,14

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99616773 62 Bijlage 6 B1c half klaver PBH Ruimtebeslag inpassing
Bijlage

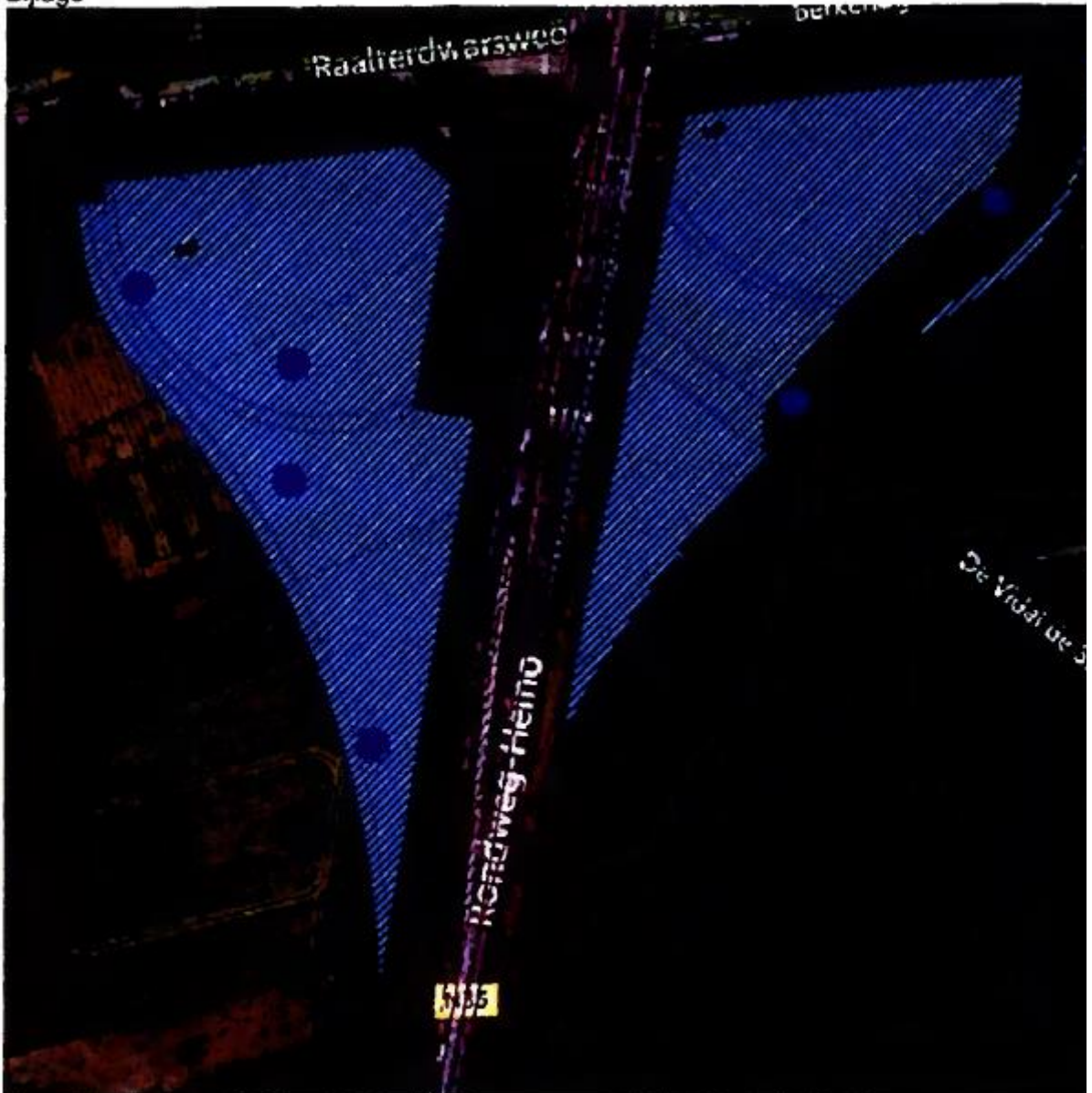


Resultaten calculatie

Laag	Kleur	Lijntype	Object	Aantal	Lengte	Oppervlakte
N-WE-GC-GORDING_BETON-A	BYLAY...	ByLayer	Arcening	1	0,00	53.286,66

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99616773 63 Bijlage 7 B1c half klaver PBH benodigde grondaankoop
Bijlage



Resultaten calculatie

Laag	Kleur	Lijntype	Object	Aantal	Lengte	Oppervlakte
N-WE-GC-GORDING_BETON-A	BYLAY...	ByLayer	Arcering	6	0,00	23,1

2.2.12 99600080

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99600080	1	<p><i>Wij zijn ons bewust van de problematiek rondom Mariënheem en zijn het er mee eens dat er een rondweg moet komen om Mariënheem heen. Onze bezwaren zijn gericht op het stuk net na het dorp, vanaf de Beeldentuin. Wij zijn van mening dat het goed zou zijn om, gezien vanaf Nijverdal, na Mariënheem het spoor te blijven volgen met de nieuwe weg links van het spoor en dan bij Olaf Nijenkamp het spoor te doorkruisen en op het bestaande traject verder te gaan. Uiteraard zal dat kruispunt bij Olaf Nijenkamp dan aangepakt moeten worden. De impact van deze 'variant' is veel minder groot qua percelen die doorkruist worden en mensen die dus eventueel bezwaar kunnen maken/uitgekocht moeten worden. Dit bespaart tijd en geld. Daarnaast zullen er dan veel minder bomen langs de weg staan, hetgeen de veiligheid ten goede komt. Wat ook een voordeel is, is dat er gemakkelijk een ontsluiting naar Deventer gerealiseerd kan worden op de Hertzstraat. Dit bevordert doorstroming.</i></p> <hr/> <p>Reactie: De door participant aangedragen variant op de zuidelijke rondweg wordt niet gezien als een haalbare oplossing. In de Notitie Kansrijke Alternatieven is in bijlage 2 in de factsheet Mariënheem voor alternatief 2 een vergelijkbare variant opgenomen als participant aangeeft, zie figuur 83 'variant zuidzijde spoor, lang tracé'. De kanttekening bij deze lange variant is dat dit ten koste gaat van het onlangs uitgebreide bedrijventerrein de Enk. Daarbij wil de gemeente Raalte een ongelijkvloerse kruising van de Almelosestraat met het spoor in de toekomst niet onmogelijk maken. De lange variant is om die reden afgefallen en wordt niet verder beoordeeld in de verkenning.</p> <hr/>
	2	<p><i>Ongeveer 6 jaar geleden zijn wij ons bedrijf, De Heemse Weide, begonnen aan de Assendorperweg in Mariënheem. Het heeft slechts één gesprek met de gemeente gekost om aan de slag te kunnen met onze droom. De gemeente had namelijk juist in hun beleidsnotitie opgenomen om te willen investeren in toerisme en recreatie. Ons idee van het starten van een camperplaats en boerderijkamers voor recreatieve verhuur werd dan ook met open armen ontvangen. Participant is super trots op wat is neergezet. Het is een prachtige plek geworden. Participant heeft veel geïnvesteerd in het behoud van de Sallandse uitstraling, zowel bij het opknappen van de boerderij als bijvoorbeeld bij het aanplanten van veel nieuw groen. In de afgelopen jaren hebben we naam gemaakt met ons bedrijf en we staan dan ook zeer hoog aangeschreven onder campers en bij de NKC (Nederlandse Kampeerauto Club), Campercontact en zelfs bij de Duitse toporganisatie TopPlatz. En ook heel belangrijk, met ons bedrijf dragen wij een fors steentje bij aan de Raalter/Sallandse economie. Campers doen boodschappen in de gemeente, gaan uit eten, winkelen enzovoort. Wij hebben nauw contact met de horecabedrijven in de omgeving en ook zij zijn blij met ons bedrijf. Het zou echt ontzettend zonde zijn voor ons, voor onze gasten, voor vele ondernemers, voor Raalte, voor Salland, als dit allemaal verloren zou gaan. En er zijn echt andere mogelijkheden! Daarvan zijn wij overtuigd!</i></p> <hr/> <p><i>Heel graag lichten wij bovenstaande nog verder toe in persoonlijk contact.</i></p> <hr/> <p>Reactie: Wij begrijpen de zorgen van de participant in deze zienswijze. Er is reeds een gesprek gevoerd met participant en er zal gedurende het proces verdere communicatie plaatsvinden.</p>

2.2.13 99618381

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99618381 1 *Participant heeft een horecapand aan de Zwolseweg in Heino. Het horecapand heeft momenteel een directe ontsluiting aan de N35. Vanwege de plannen aan de N35 dreigt het horecapand deze ontsluiting te verliezen. Dit is onaanvaardbaar, omdat daarmee de exploitatie van het horecabedrijf sterk wordt benadeeld. In navolgende punten wordt dit verder toegelicht.*

2 **1. Huidige situatie:**

Het pand heeft de functie 'Horeca'. Onder deze functie kende het pand de afgelopen jaren verschillende activiteiten waaronder: een wegrestaurant, all you can eat, pannenkoeken restaurant en een train- en werkcentrum. Momenteel worden er bruiloften en feesten gehouden. De klandizie voor de hiervoor genoemde activiteiten is onlosmakelijk verbonden met de ontsluiting aan de N35. In figuur 1 is de ontsluiting weergegeven met een gele cirkel.



Figuur 1 het pand met de functie Horeca (rood omlijnd) met ontsluiting aan de N35 (geel omlijnd).

3 **2. Aanpassingen N35**

We beschrijven de relevante aanpassingen van de N35 en de onderliggende aanleiding.

2.1 Probleem en doel

De rijksweg N35 is een rechtstreekse verbindingsweg tussen Zwolle en de regio Twente en Duitsland. De weg doorkruist meerdere dorpskernen. Er is filevorming bij kruisingen, een spoorwegovergang, gevaarlijke kruispunten, bushaltes en in- en uitritten. Omdat het steeds drukker wordt op de weg, heeft dit onveilige verkeerssituaties tot gevolg.

2.2 Mogelijke oplossingen

Op basis van het probleem en doel zijn er alternatieven bedacht voor de N35. Hieronder ga ik in op de alternatieven:

- *Het nul-alternatief: Wat als de weg hetzelfde blijft?*
Bij het nul-alternatief wordt de huidige situatie van de weg vergeleken met de verwachte verkeersgeneratie van de N35. Hieruit blijkt dat de N35 drukker wordt en dat de verkeersontstoppingen en onveilige situaties toenemen. Hierdoor zou de N35 in de toekomst niet meer voldoen aan de eisen die worden gesteld in het verkeer. Dit alternatief is, voor het langer termijn, geen optie.
- *Het nul-plus alternatief: Wat als alleen de huidige weg wordt verbeterd?*
Met het nul-plus alternatief wordt de huidige weg verbeterd. Hierbij blijft de N35 een 80 km/u en door Mariënheem een 50 km/u weg. Er worden aanpassingen gedaan op kruispunten, wegvakken en parallelwegen.
- *Het BO-MIRT alternatief: Wat als de N35 een stroomweg wordt?*
Met het BO-MIRT alternatief wordt de N35 omgezet naar een stroomweg. Op deze stroomweg mag 100 km/u worden gereden, tussen Mariënheem en Nijverdal 80 km/u. Voor fietsers komen er viaducten en/of tunnels. De meeste (bajonet-) kruisingen worden afgesloten of aangepast. Ook worden parallelwegen uitgebreid of aangepast. Ten slotte wordt er bij Mariënheem een rondweg gerealiseerd.

Reactie: Met betrekking tot het nul-alternatief geldt overigens dat de weg niet gelijk is aan de bestaande situatie. Het nul-alternatief gaat namelijk uit van de referentiesituatie (zie uitleg in paragraaf 4.2 NKA). De maatregelen uit het project N35: Verbeteren verkeersveiligheid Wijthmen-Nijverdal (Programma Meer Veilig 3) en daarnaast ook het project "N35 Verbeteringen knooppunt Raalte" en het project "N35 Nijverdal-Wierden" worden als autonome projecten beschouwd. In het nulalternatief worden geen maatregelen in het kader van de verkenning uitgevoerd. Overige genoemde oplossingen zijn zoals benoemd in uw zienswijze.

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

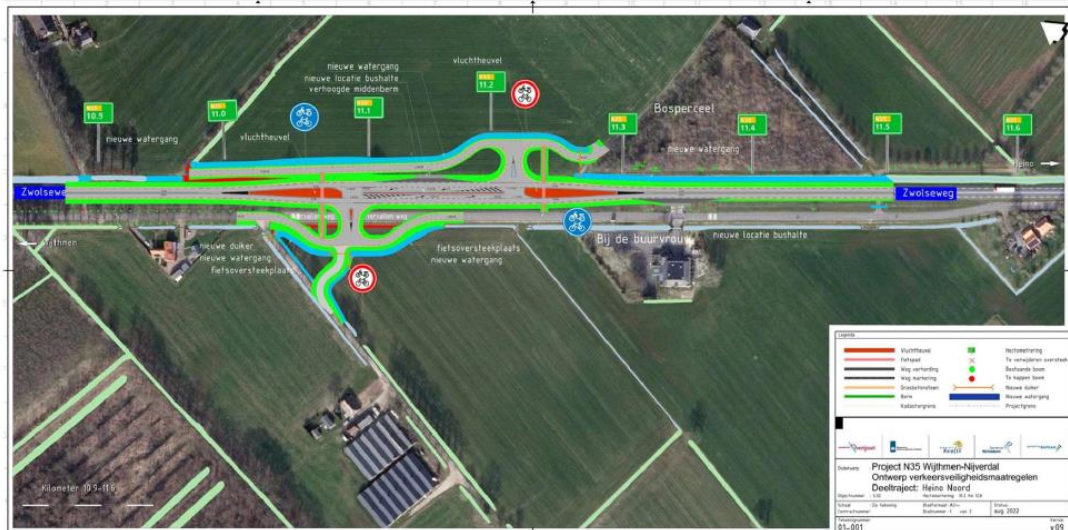
99618381	4	<p>3. Mogelijke oplossingen betrekken op Horecapand</p> <p><i>De N35 is in verschillende trajecten opgedeeld. Per traject is er aangegeven welke aanpassingen er worden gedaan bij elk alternatief. Het horecapand ligt in traject 3. Voor traject 3 zijn in de notitie reikwijdte en detailniveau 2 alternatieven beschreven: het Nul-plus alternatief en het BO-MIRT alternatief.</i></p> <ul style="list-style-type: none"><i>Nul-plus alternatief traject 3: Geen nieuwe aanpassingen, de N35 behoudt het 80-km regime. Autonome aanpassing ter verbetering van de verkeersveiligheid zijn noodzakelijk. Dit vertaalt zich in aanpassing van de parallelwegen en realisatie bajonetkruispunt ter hoogte van Zwolseweg.</i><i>BO-MIRT alternatief traject 3: aanpassingen aan het weg regime: 2x1 stroomweg 100 km/uur en het aanleggen van een volledige parallelwegenstructuur (ter hoogte van traject 3) en opheffen bajonetkruispunt ter hoogte van Zwolseweg.</i> <p><i>In de NRD is aangegeven dat de voorkeur uitgaat naar het BO-MIRT alternatief.</i></p> <hr/> <p>Reactie: Genoemde aanpassingen zijn inderdaad zoals voorgesteld. Het genoemde bajonetkruispunt wordt vanuit een ander project gerealiseerd, het project N35 Verbeteren verkeersveiligheid Wijthmen-Nijverdal dat voorziet in korte termijn oplossingen voor de verkeersveiligheid. Het bajonetkruispunt is daarmee onderdeel van de referentiesituatie en niet een aparte maatregel uit deze verkenning. Alternatief 2 voorziet in het opheffen van het (autonome) bajonetkruispunt Zwolseweg (ook wel Heino-Noord) en de aanleg van een parallelweg. Ook voor alternatief 1 geldt dat gezien de verkeersintensiteiten een bajonetkruispunt niet wenselijk is en dat de ontsluiting plaats dient te vinden via een parallelweg.</p> <hr/>
	5	<p>4. Klandizie horecapand:</p> <p><i>Zoals beschreven in de inleiding heeft het horecapand de functie Horeca. Onder deze functie kan het pand gebruikt worden voor: Café, Restaurant.</i></p> <p><i>Bovendien geldt een wijzigingsmogelijkheid (binnenplans) tot het realiseren van een hotel.</i></p> <p><i>In het verleden zaten de volgende bedrijven gevestigd in het horecapand: Motel, Casino, Wegrestaurant, All you can eat, Pannenkoekenrestaurant, Train- en werkcentrum. The White Garden is nu gevestigd in het horecapand. Het bedrijf organiseert bruiloften. De klandizie voor de activiteiten van het horecapand is onlosmakelijk verbonden met de ontsluiting aan de N35.</i></p> <hr/> <p>Reactie: Bij het aanpassen van de N35 naar een stroomweg is het onvermijdelijk dat belangen van omwonenden en aangelegde bedrijven worden geraakt, mede doordat er minder locaties zijn met een aansluiting op de N35. Rechtstreekse erfaansluiting op de N35 passen echter niet bij de inrichting van een stroomweg, dat geldt ook voor deze locatie. Om die reden vindt de ontsluiting van deze locatie in alternatief 2 plaats via de parallelstructuur waarbij de locatie via de aansluitingen Dalfserweg en Wijthmen bereikbaar zijn en niet langer ter hoogte van het horecapand.</p> <hr/>
	6	<p>Wegrestaurant</p> <p><i>De locatie met bereikbaarheid is een van de belangrijkste factoren die de klandizie van een wegrestaurant beïnvloeden. De N35 wordt gebruikt door verschillende weggebruikers. Hieronder worden de belangrijkste weggebruikers voor het horecapand als wegrestaurant weergegeven:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><i>Automobilisten: Individuen en gezinnen die met de auto reizen. Ze kunnen onderweg zijn voor zaken, vakantie of andere doeleinden. Deze stopten vaak bij het wegrestaurant voor een snelle maaltijd, kop koffie of een plaspauze.</i><i>Vrachtwagenchauffeurs: Vrachtwagenchauffeurs vormden ook een belangrijke doelgroep voor het wegrestaurant. Ze stoppen vaak voor maaltijden, snacks, rust en eventuele rusttijden die wettelijk verplicht zijn.</i><i>Carpoolers en ritdelers: Mensen die carpoolen of ritdelen stopten ook regelmatig bij het wegrestaurant.</i><i>Reizigers met bussen: Mensen die met bussen reizen, zoals langeafstandsbussen of tourbussen stopten regelmatig bij het wegrestaurant voor een pauze tijdens de reis.</i><i>Motorrijders: Motorrijders die lange afstanden afleggen, maakten ook gebruik van het wegrestaurant om te rusten en/of te eten.</i><i>De weggebruikers hierboven genoemd, beslissen vaak spontaan om bij het wegrestaurant te eten, zonder vooraf te plannen. Ze nemen vaak een pauze en kiezen het dichtstbijzijnde wegrestaurant als rustpunt. De ontsluiting aan de weg hierbij is cruciaal.</i> <hr/> <p>Reactie: Zie de beantwoording bij punt 5 van deze zienswijze.</p> <hr/>
	7	<p>All you can eat</p> <p><i>Het all you can eat restaurant, is ook afhankelijk van de verschillende weggebruikers, zoals benoemd onder het wegrestaurant. Hierbij ontvangt het all you can eat wel meer bestemmingsverkeer. Voor de bereikbaarheid van het all you can eat restaurant is de ontsluiting ook voor het bestemmingsverkeer belangrijk.</i></p> <hr/> <p>Reactie: Zie de beantwoording bij punt 5 van deze zienswijze.</p> <hr/>

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99618381	8	<p><i>Pannenkoekenrestaurant</i></p> <p><i>Het pannenkoekenrestaurant profiteerde van de drukke weg door de constante stroom aan voorbijgaand verkeer. Het pannenkoeken restaurant was goed toegankelijk door de ontsluiting. Hierdoor kwamen veel reizigers die op zoek waren naar een snelle en smakelijke maaltijd tijdens de reis. Tegelijkertijd leidde de ontsluiting naar de N35 voor het aantrekken van bestemmingsverkeer, zoals lokale bewoners en gezinnen die specifiek naar het restaurant komen. De combinatie van zowel voorbijgaand verkeer en bestemmingsverkeer was cruciaal voor het verdienmodel van het pannenkoekenrestaurant. Hierdoor sprak het restaurant een breed scala aan klanten aan.</i></p> <p>Reactie: Zie de beantwoording bij punt 5 van deze zienswijze.</p>
	9	<p><i>Train- en werkcentrum</i></p> <p><i>De doelgroep van het train- en werkcentrum bestond uit werkende mensen, zoals kantoormedewerkers en zelfstandigen. Een goede ontsluiting naar de drukke weg is belangrijk om deze doelgroep te bereiken. Het vergemakkelijkt de toegang voor forenzen en lokale bedrijven, waardoor het centrum aantrekkelijker wordt als locatie voor vergaderingen, trainingen en zakelijke evenementen. Dit verhoogde niet alleen de toegankelijkheid, maar ook de aantrekkelijkheid van het gebruik van het centrum, wat cruciaal is voor het verdienmodel.</i></p> <p>Reactie: Zie de beantwoording bij punt 5 van deze zienswijze.</p>
	10	<p><i>Bruiloftenzaal</i></p> <p><i>Momenteel wordt het horecapand gebruikt als bruiloftenzaal. Voor de klandizie van de bruiloftenzaal (getrouwde/verloofde stellen) is het van belang dat het pand goed bereikbaar is voor de gasten. Daarnaast vergemakkelijkt de ontsluiting aan de N35 de toegang voor leveranciers en cateringbedrijven, wat de planning en uitvoering van een bruiloft en het event vereenvoudigt. Een goede bereikbaarheid zorgt ervoor dat de bruiloftenzaal een aantrekkelijke keuze wordt voor stellen die op zoek zijn naar een plek om te trouwen.</i></p> <p>Reactie: Zie de beantwoording bij punt 5 van deze zienswijze.</p>
	11	<p>5. Probleemstelling Horecapand bij verdwijnen ontsluiting N35:</p> <p><i>Bij het BO-MIRT initiatief verliest het horecapand de ontsluiting aan de N35. De (toekomstige) gebruikersgroepen zoals hiervoor benoemd, gebruiken voornamelijk de stroomweg en niet de parallelwegen. Het realiseren van het voorgestelde alternatief beperkt de gebruiksmogelijkheden ernstig. Dit geldt voor het huidige gebruik, maar ook voor de gebruiksmogelijkheden die op basis van het bestemmingsplan en de binnenplanse mogelijkheden zijn gegeven (en in het verleden zijn gebruikt). Met de realisatie van het voorkeursalternatief wordt de exploitatie zodanig beperkt dat een gezonde bedrijfsvoering niet langer mogelijk is.</i></p> <p>Reactie: Bij het aanpassen van de N35 naar een stroomweg is het onvermijdelijk dat belangen van omwonenden en aangelegen bedrijven worden geraakt, mede doordat er minder locaties zijn met een aansluiting op de N35. Rechtstreekse erfaansluiting op de N35 passen echter niet bij de inrichting van een stroomweg, dat geldt ook voor deze locatie. Om die reden vindt de ontsluiting van deze locatie in alternatief 2 plaats via de parallelstructuur waarbij de locatie via de aansluitingen Dalfserweg en Wijthmen bereikbaar zijn en niet langer ter hoogte van het horecapand.</p>

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99618381 12 *In augustus 2022 lagen plannen voor een ontsluiting direct ten noorden van het horecapand aan de Zwolseweg, zoals te zien is in figuur 2. Voor voorstel past wel bij het gebruik van het horecapand. Namens de eigenaar verzoeken we dan ook om deze ontsluiting terug te brengen in de voorkeursvariant.*



Figuur 2 ontwerp verkeersveiligheidsmaatregelen deeltraject augustus 2022 (bron: n35wijthmennijverdal)

6. Zienswijze

Participant verzoekt om de voorkeursvariant binnen de NRD zodanig aan te passen dat er een ontsluiting in de directe omgeving (binnen 150 meter) van het horecabedrijf aan de Zwolseweg is opgenomen.

Reactie: Een bajonetkruispunt zoals voorzien in het project N35: Verbeteren verkeersveiligheid Wijthmen-Nijverdal (Programma Meer Veilig 3) is geen geschikte kruispuntvorm voor een stroomweg vanwege enerzijds de hogere verkeersintensiteiten en anderzijds snelheid. Ook een oplossing met verkeerslichten past niet bij een stroomweg. Daarnaast is het aantal aansluitingen in een stroomweg beperkter ten opzichte van een gebiedsontsluitingsweg. In de verdere uitwerking van alternatief 2 wordt om die reden niet voorzien in een aparte aansluiting voor uw locatie en zal de afwikkeling van verkeer en gebruikers naar deze locatie via de parallelstructuurplaats moeten vinden. Ook voor alternatief 1 geldt dat gezien de verkeersintensiteiten een bajonetkruispunt niet wenselijk is en dat de ontsluiting plaats dient te vinden via de parallelweg.

2.2.14 99704708

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99704708 1 *Nu is het vanaf Zwolle tot aan de afslag Hoonhorst 2x2 rijbanen. Participant verzoekt om dit door te trekken tot aan Nijverdal. De bestaande obstakels zijn er, maar nu doorpakken, kost minder dan het in 3 toekomstige trajecten te gaan doen. Immers alle kosten blijven in de toekomst stijgen, terwijl er nu al chronisch geld gebrek is.*

Vanaf Hoonhorst 2x1 rijbanen, kom vanaf Zwolle in een flessenhals terecht, met als gevolg stilstand op dat weggedeelte, vandaar mijn voorkeur voor 2x2.

Daarbij als de N35 een doorstroomweg word, met 100km/h als max snelheid. Zul je dat in de praktijk nooit halen i.v.m. vrachtverkeer wat max 80/85 kan/mag. In het verleden is dit al uitgezocht. https://open.rijkswaterstaat.nl/publish/pages/157668/verkenning_inrichting_en_uitrusting_deel2_409196.pdf

Dit heeft mijn ziens geen voordeel ten opzichte van de huidige situatie, het enigste verschil is dat de parallelwegen beter moeten worden ingericht/aangelegd, en de Ganzepan eindelijk eens word aangepakt.

Reactie: De focus van de verkenning is om invulling te geven aan de afspraken die in het bestuurlijk MIRT-overleg in 2020 zijn gemaakt waarin niet wordt ingezet op capaciteitsuitbreiding. Het doortrekken van 2x2 rijbanen op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal maakt geen onderdeel uit van de scope. Een verdere toelichting van deze keuze in het voortraject is te vinden op pagina 28 en 29 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99704708	2	<p><i>De Afslag Hoonhorst verplaatsen naar het viaduct bij Wijthmen, is een logische stap. De gene die op Zwolle aan moet hoeft hiervoor amper om te rijden. Daar in tegen, de gene die naar Heino willen. Zullen eerder de parallelrijbaan hiervoor gaan gebruiken. Dat houdt in, dat deze ook dusdanig moet worden aangepakt zodat vrachtwagens en landbouwverkeer auto's en fietsers elkaar niet in de weg zitten, tot aan Heino. En deze niet vol te leggen met drempels².</i></p> <p>² De drempels die geven fietsers / brommers de gelegenheid dat ze het verkeer (landbouw) zowel links en rechts inhalen als ze de drempels rustig overgaan met hun zware machines. (uit eigen ervaring al meerdere malen meegemaakt) dit is levensgevaarlijk!!, zorg er voor dat het verkeer normaal door kan rijden.</p> <p>Reactie: Wij begrijpen de zorgen van de participant. De wijze waarop de parallelstructuur wordt gerealiseerd zal in de komende beoordelingsfase van de verkenning worden onderzocht.</p>
	3	<p><i>De kruising Hagenweg, de optie ongelijke kruising, of anders via de Ganzepan. Aangegeven is al dat in alle gevallen het brugdek vd Ganzepan niet voldoet aan de gestelde eisen. Als de Ganzepan word vervangen, deze met het oog op de toekomst in alle gevallen, dusdanig te maken dat deze ook geschikt is voor 2x2 rijbanen. Met een doorrijhoogte van minimaal 4,50 meter. (mocht er een keer speciaal transport via de parallelrijbaan gaan, dat dit geen directe belemmering is)</i></p> <p>Reactie: De kruising bij het Overijssels Kanaal betreft in alternatief 2 een nieuw kunstwerk (ook geschikt voor 2x2 rijbanen) waar (lokaal) verkeer onderlangs de N35 kruist. De doorrijhoogte onder het nieuwe viaduct is afhankelijk van de variant:</p> <ul style="list-style-type: none">• Variantpakket 1: Afsluiten Koelmansstraat, ongelijkvloerse kruising Hagenweg en nieuw viaduct bij Overijssels kanaal. De doorrijhoogte bij het Overijssels Kanaal zal vergelijkbaar zijn met de bestaande situatie (circa 3,70 meter). Deze kruising wordt dan alleen gefaciliteerd voor fietsers op de Kanaaldijk Noord. Landbouw- en vrachtverkeer zal in deze situatie gebruik moeten maken van de kruising bij de Hagenweg. Voor het uit te werken ontwerp wordt ervan uitgegaan dat de N35 bovenlangs de Hagenweg kruist. De N35 wordt op deze locatie verhoogd. Voor de doorrijhoogte bij de Hagenweg wordt 4,60 meter aangehouden.• Variantpakket 2: Ongelijkvloerse fietskruising Koelmansstraat, afsluiten Hagenweg en nieuw viaduct bij Overijssels kanaal. De doorrijhoogte bij het Overijssels Kanaal wordt verhoogd tot 4,60 meter.
	4	<p><i>Noordzijde van de Hagenweg westelijk vd N35 een parallelrijbaan voor aanwonenden / bestemmingsverkeer met aansluiting op het stukje Ganzepanweg en dat doortrekken naar Wijthmen. Zuidelijk vd Hagenweg een deugdelijke parallelweg richting Ganzepan en door naar Heino. Deze zoals hierboven ingericht dat het voor alle weggebruikers vlot toegankelijk is. En deze niet vol te leggen met drempels.</i></p> <p>² De drempels die geven fietsers / brommers de gelegenheid dat ze het verkeer (landbouw) zowel links en rechts inhalen als ze de drempels rustig overgaan met hun zware machines. (uit eigen ervaring al meerdere malen meegemaakt) dit is levensgevaarlijk!!, zorg er voor dat het verkeer normaal door kan rijden.</p> <p><i>Het stuk parallelweg onder de Gunne, hoeven maar een paar bomen gekapt te worden. Aan verlies biodiversiteit/soorten hoeft men geen zorgen te maken. Het soort boom staan daar nog in grote getale, het diertje wat specifiek gebruikt maakt van het merk of soort boom, vind binnen 30 meter wel een ander van het zelfde merk of soort.</i></p> <p>Reactie: De wijze waarop de parallelstructuur wordt gerealiseerd zal in het tweede deel van de Verkenning (beoordelingsfase) worden onderzocht. Hierbij wordt in eerste instantie uitgegaan van een zuidwestelijke parallelweg tussen de aansluiting Wijthmen en Heino voor doorgaand verkeer. De inrichting volgt in een later stadium.</p>
	5	<p><i>Uitkomend bij Heino noord, daar een op en afrit voor het verkeer van en naar Heino, met een ongelijkvloerse kruising naar de Dalfserweg. Tevens daar ook aan te leggen aan de noordzijde vd N35 een parallelrijbaan richting de Lemelerveldseweg, en door naar de Berkendijk. De kruising Lemelerveldseweg is al verhoogd, daar kan men ook richting het dorp of naar Lemelerveld.</i></p> <p><i>De kruising Berkendijk, ook verhoogd, zodat het langzaam verkeer niet meer door Heino hoeft om in Raalte te komen. Dit is met werktuigen tot 3 meter breed een verschrikking, en met ontheffing tot 3,5 meter gekkenwerk. De veiligheid in het dorp ligt mij aardig aan het hart.</i></p> <p>Reactie: De wijze waarop de aansluitingen Dalfserweg en Berkendijk worden gerealiseerd zal in het tweede deel van de Verkenning (beoordelingsfase) worden onderzocht. Bij de Dalfserweg wordt een halfklaverblad oplossing (D1b) met een verdiepte Dalfserweg uitgewerkt tot een ontwerp. Bij de Berkendijk wordt een Haarlemmermeeroplossing uitgewerkt tot een ontwerp. Er wordt niet voorzien in een noordelijke parallelweg tussen de Dalfserweg en Berkendijk. De verkenning richt zich primair op de N35 en niet op aanpassing van het onderliggend wegennet en wegen in beheer van de gemeente.</p>

**Registratie-
nummer** **Punt** **Zienswijze en reactie**

99704708	6	<p><i>Kruispunt Bos is ook een hoofdpijn dossier, ruimte en aansluiting met de parallelwegen. Voor Raalte geldt, het is beter te doen om door het gedeelte dorp Raalte te komen, dan Heino, maar het is niet meer van deze tijd om met landbouwverkeer door woonwijken / winkelstraten te rijden. De tijd van Ot en Sien met paard en wagen is al ver verleden tijd.</i></p> <hr/> <p>Reactie: Het deel van de N35 waar het project "N35 Verbeteringen knooppunt Raalte" is voorzien valt niet binnen de scope van deze verkenning. De aanpassing van dat trajectdeel wordt, voor deze verkenning, gezien als een autonome ontwikkeling die deel uitmaakt van de referentiesituatie in 2040.</p>
----------	---	--

2.3 Beantwoording zienswijzen buurt- en bewonersorganisaties

In deze paragraaf zijn de zienswijzen opgenomen die door buurt- en bewonersorganisaties zijn ingediend:

- Vereniging Plaatselijke Belang Heino (PBH) (zie paragraaf 2.3.1).
- Knoopbelang Noordwest Raalte (zie paragraaf 2.3.2).
- Door meerdere inwoners van buurtschap de Raams is een zienswijze ingediend (zie paragraaf 2.3.3).

2.3.1 99577066 - Vereniging Plaatselijk Belang Heino

Registratie- nummer	Punt	Zienswijze en reactie
------------------------	------	-----------------------

99577066	1	<p><i>In het kader van de MIRT-verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal heeft u op 6 maart 2024 uw Notitie Reikwijdte en Detailniveau (hierna NRD) gepubliceerd inclusief de Notitie Kansrijke Alternatieven (hierna NKA). Allereerst onze complimenten voor de goed leesbare stukken welke een duidelijke weergave geven van het door u doorlopen proces.</i></p> <p>Reactie: Dank voor de complimenten.</p>
	2	<p><i>Zoals bekend heeft Plaatselijk Belang Heino (hierna PB) u alternatieven aangereikt voor varianten van beide aansluitingen te Heino welke volledig gedragen worden onder de Heinose inwoners. Deze alternatieven zijn op 6 juni 2023 besproken met heren # en # van uw projectteam. De ontwerpen zijn op 20 juni nagestuurd. Wij lezen dat het projectteam op 16 en 27 juni heeft gesproken over mogelijke alternatieven, waarna op 4 juli de kansrijke alternatieven en varianten zijn geselecteerd. In het gesprek op 6 juni, en op 20 juli bevestigd per mail, is ons toegezegd dat de ontwerpen van PB in uw analyses worden meegenomen. Na het lezen van de NKA en NRD missen wij deze ontwerpen en is het ons onduidelijk op welke wijze deze toezegging wordt nagekomen in de selectie en keuzes die u nu in de NRD maakt. Deze onduidelijkheid is teleurstellend en tegen het tot nu niet nakomen van afspraken maken wij bezwaar. Het is mede de reden dat wij u deze zienswijze sturen op de NRD en NKA.</i></p> <p>Reactie: Zie navolgende beantwoording op de ingebrachte punten.</p>
	3	<p>PB kan zich op hoofdlijnen vinden in keuzes: <i>Naast de vanzelfsprekende thema's 'bereikbaarheid', '(verkeers-)veiligheid' en 'haalbaarheid' beoordeelt u ook op de thema's 'leefbaarheid' en 'duurzaamheid/milieu'. PB herkent zich in alle thema's en is blij dat deze thema's en voor haar belangrijke omgevingskwaliteiten meewegen, zoals het landschap en de landgoederen.</i></p>
	4	<p><i>Onder 'leefbaarheid' had PB graag een bredere beoordeling gezien, door ook de effecten op het vestigingsklimaat (zowel voor bedrijven als voor inwoners) te waarderen. Immers, en als voorbeeld, bij veel voorzieningen wordt de continuïteit bepaald door het aantal bedrijven en bewoners in het dorp.</i></p> <p><i>Mede in dit kader is PB content met de uitkomst van de analyse hoe Heino te ontsluiten op de N35. Het handhaven en ongelijkvloers maken van beide huidig aanwezige aansluitingen is vanuit verkeersveiligheid (zeker ook die in en om het dorp) en leefbaarheid de enige en logische keuze.</i></p>
	3 / 4	<p>Reactie: Effecten op vestigingsklimaat worden niet onderzocht in het planMER. Een dergelijke analyse is geen onderdeel van de verkenning.</p>
	5	<p><i>Opvallend vindt PB de passages op pagina 83, 89 en 109 van bijlage 4 waar respectievelijk staat dat de verbeterde doorstroming uiteindelijk leidt tot een negatieve waardering van 'toekomstvastheid' en (nieuwe) viaducten bij opwaardering naar 2x2 rijstroken moeten worden vervangen. In lijn met de motie van de Provinciale Staten d.d. 27 maart 2024 geeft PB u de overweging mee om gelijk het profiel met 2x2 rijstroken aan te leggen en deze optie minimaal te verkennen. Overigens, de ontwerpen van PB beoordelen wij als zeer positief op "toekomstvastheid".</i></p> <p>Reactie: De focus van de verkenning is om invulling te geven aan de afspraken die in het bestuurlijk MIRT-overleg in 2020 zijn gemaakt waarin niet wordt ingezet op capaciteitsuitbreiding. Een verdere toelichting van deze keuze in het voortraject is te vinden op pagina 28 en 29 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.</p> <p>Op bestuurlijk niveau is er contact tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Provincie Overijssel over hoe wordt omgegaan met de motie van de Provinciale Staten van 27 maart 2024. IenW heeft schriftelijk gereageerd op deze zienswijze. De reactie is terug te vinden in bijlage 1 van deze Nota van Antwoord. De provincie Overijssel laat in overleg met het ministerie van IenW een kostenraming opstellen voor de extra kosten voor een uitbreiding van een stroomweg van 2x1 rijstroken naar 2x2 rijstroken. Deze informatie is beschikbaar bij de besluitvorming voor deze verkenning.</p>

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99577066 6 **PB mist vermelding van overleggen en de door haar aangeleverde alternatieven:**
Het afgelopen jaar zijn er meermalen op formele avonden, in klankbordbijeenkomsten en ook in 1op-1 gesprekken prettige contacten geweest tussen uw projectorganisatie en PB. PB heeft vanuit haar opstelling om constructief samen te willen werken vaak het contact met uw organisatie gezocht. Het rapport bevat noch een passage over dit contact, noch over de door PB aangereikte ontwerpen en bijbehorende ontwerpverantwoording. Dit terwijl u al sinds voorjaar 2023 bekend bent met onze ontwerpen, u op pagina 23 van de NKA aangeeft dat alle input geïnventariseerd is en op pagina 6 aangeeft dat alle mogelijke alternatieven afgewogen worden. In het gesprek op 18 oktober 2023 is door uw projectteam aan PB aangegeven dat de ontwerpen van PB realistisch en financieel haalbaar zijn. Kortom, vermelding van alle contactmomenten, de ontvangst van alternatieven en beschrijving hoe deze meegaan in het vervolg had uw procesverantwoording volledig gemaakt waardoor ook niet-direct betrokkenen een compleet inzicht krijgen van uw verder gedegen ogend opgezette proces. Wij doelen met niet-direct betrokkenen onder andere op individuele Heinose inwoners, zoals diegenen die op onze drukbezochte bijeenkomsten van 16 mei en 19 juni 2023 unaniem de voorkeur uitspraken voor onze ontwerpen van beide aansluitingen.

Reactie: Wij betreuren het dat de door Plaatselijk belang Heino (PB) ingebrachte varianten niet zijn opgenomen in de factsheets bij de afgevallen dan wel mogelijke varianten. Dit had wel recht gedaan aan de inspanningen die door PB en bewoners zijn geleverd. In de komende beoordelingsfase zal in het planMER aandacht worden besteed aan het participatieproces en de inbreng van Plaatselijk belang Heino hierin. In de beoordelingsfase van de verkenning wordt een onderzoek naar de haalbaarheid van de ontwerp oplossingen van PBH bij de verdere uitwerking van het ontwerp meegenomen in het ontwerpproces.

7 **PB stelt voor om het ongelijkvloers aansluiten alleen als principe vast te stellen:**
De in de NKA en NRD beschouwde alternatieven zijn zogenaamde 'woestijnontwerpen'. Hierna worden in uw proces inpassingsontwerpen gemaakt, waarbij de negatieve scores uit de factsheets mede aanleiding zijn om compromissen te sluiten op het thans in de NKA en NRD gehanteerde "ideale" wegontwerp. Het wordt PB niet duidelijk in welke mate beschouwde alternatieven nog flexibiliteit kennen. Uit de gesprekken met uw projectteam maken wij op dat de ontwerpen van PB passend zijn binnen de gemaakte keuze en zijn meegenomen naar het vervolgtraject om te komen tot uw inpassingsontwerpen.

Met verbazing lezen wij nu op pagina 57 dat voor de aansluiting Dalfserweg wordt gekozen voor een omvangrijk half klaverblad terwijl ons ontwerp is gebaseerd op een Haarlemmermeer oplossing met een kleinere omvang en beter passend in de omgeving. Bij de aansluiting Berkendijk kiest u juist voor de Haarlemmermeer terwijl het voorkeursontwerp van PB uitgaat van een half klaverblad, ten opzichte van een NRD-variant niet door het bos maar omgeklapt door het bouwland.

PB stelt voor om nu geen keuze te maken in de aansluitingsvorm (zowel Haarlemmermeer als half klaverblad door naar volgende ontwerp ronderde), doch uitsluitend te besluiten tot het ongelijkvloers aansluiten. Immers wanneer de latere ontwerpen samen met die van PB in de volgende fase opnieuw tegen het beoordelingskader uit de NKA en NRD worden gehouden, kunnen de doorgevoerde compromissen leiden tot een andere waardering op de thema's en daarmee tot een afwijkende voorkeursvariant.

Uitgaande van uw toezegging dat onze ontwerpen worden meegenomen, verwacht PB dat de exacte locatie en ruimtebeslag van beide aansluitingen, maar ook het horizontale en verticale alignement niet via de NKA en NRD is vastgesteld (o.a. ligt nog open: Ligt de N35 of de kruisende weg boven? Hoever stijgt de bovenste weg boven het maaiveld uit? Hoe diep ligt de onderste weg?). Wanneer dit wel is vastgesteld verneemt PB dit graag per ommegaande. PB behoudt zich dan het recht voor om deze zienswijze aan te vullen met een nadere standpuntinname. Deze zienswijze is derhalve op dit punt pro forma.

Reactie: Voor de Dalfserweg wordt een Haarlemmermeer niet als kansrijk beschouwd. De voornaamste reden hiervoor is het feit dat de in-/uitvoeging aan de zijde van Wijthmen in een veel te krappe boog uitkomen. Conform de richtlijn dient de boog een minimale straal te hebben van 1500 m voor een invoeging en een straal van 2000 m (rechtsdraaiend) voor een uitvoeging. De bestaande boog heeft een straal van slechts 700 meter. Bij de halfklaverblad oplossing (D1b) zijn de puntstukken dusdanig gepositioneerd, dat de in-/uitvoeging buiten de krappe boog vallen. Voor de kansrijke variant D1b wordt in de beoordelingsfase van de verkenning een ontwerp opgesteld. Daarbij wordt eerst een elementair ontwerp (EO) gemaakt om te zien wat de impact van een geometrisch richtlijnconforme infrastructuur op de omgeving is. Ook wordt dan bepaald welke weg hoog of laag komt de liggen (de N35 danwel de kruisende weg). In de viltstiftschetsen is een voorkeur benoemd, maar dat ligt in de analytische fase nog niet vast. De volgende stap is dat op basis van ruimtelijke knelpunten (bebouwing, wegen, risicovolle kabels en leidingen, beschermde (natuur)gebieden, landgoed e.d.) wordt gekeken of optimalisatie mogelijk is om het knelpunt te voorkomen of te verminderen. Dit leidt tot een inpassend ontwerp (IO). In het IO wordt het EO-ontwerp verder uitgewerkt naar een drie dimensionaal geometrisch ontwerp, met als resultaat een werkend verkeerssysteem dat ruimtelijk ingepast is. Dit ontwerp dient om aan te tonen dat de weg technisch inpasbaar en maakbaar is. Het inpassend ontwerp wordt in het planMER onderzocht op de effecten voor diverse aspecten. Mogelijk dat daaruit aanbevelingen worden gedaan voor verdere aanpassingen in het ontwerp (integraal inpassend ontwerp).

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
 nummer**

99577066 8

PB snapt de waardering en uitkomst van de aansluiting Dalfserweg niet:

Uitgaande van de factsheet Dalfserweg doorsnijden varianten D1a en D1b beide landgoed 'de Gunne'. Variant D1a scoort hierbij lager op cultuurhistorie en landschap. Op basis van de globale schets in figuren 54 en 55 kan het verschil in waardering niet objectief door PB worden geverifieerd. Daarbij gaat u, zoals eerder al aangehaald, in het inpassingsplan de negatieve kenmerken van de alternatieven verzachten of wegnemen. PB daagt u uit om beide varianten te ontwerpen zonder doorsnijding van het landgoed om daarna pas de keuze te maken. Naar mening van PB is respecteren van de landgoedgrens mogelijk middels het ingestuurde PB-ontwerp. De exercitie kan ook nieuwe inzichten geven op de andere thema's waar variant D1a nu nog lager scoort dan D1b. Op de thema's 'verkeersveiligheid' en 'externe veiligheid' scoort variant D1a beter dan D1b. Tevens zijn de kosten van D1a lager. Het is PB onduidelijk waarom D1b uw uiteindelijke keuze is geworden.

Tot slot spreekt u over 'een strook van percelen met natuurbeheertype N16.03 Droog bos met productie en N17.03 Park- of stinzenbos' die kan worden aangetast. Het is PB onduidelijk waar dit perceel/deze percelen precies ligt/liggen en het woordje 'kan' doet overkomen dat aantasting vooralsnog niet aan de orde is. Het is raar om iets dat niet zeker is, mee te nemen in een beoordeling,

Reactie: De viltstiftschetsen D1a en D1b van de aansluitvarianten Dalfserweg verschillen in asligging van de N35. Beiden voorzien in een parallelstructuur. Het ruimtebeslag is daarmee verschillend. Voor D1a is dat negatiever beoordeeld omdat het tracé en parallelweg opschuift naar het oosten en daarmee meer in het landgoed De Gunne ligt en een grotere aantasting heeft op bijvoorbeeld natuur, landschap, archeologie, cultuurhistorie. Voor zowel externe veiligheid als verkeersveiligheid is geen sprake van een verslechtering ten opzichte van de referentie. Het beperkte onderscheid op deze criteria is in de beoordeling niet bepalend voor de afweging.

Voor de kansrijke variant D1b wordt in de beoordelingsfase van de verkenning een ontwerp opgesteld. Daarbij wordt eerst een Elementair Ontwerp (EO) gemaakt om te zien wat de impact van hiervan op de omgeving is. De volgende stap is dat op basis van ruimtelijke knelpunten (bebouwing, wegen, risicovolle kabels en leidingen, beschermde (natuur)gebieden, landgoed e.d.) wordt gekeken of optimalisatie mogelijk is om het knelpunt te voorkomen of te verminderen. Dit leidt tot een Inpassend Ontwerp (IO). In het Inpassend Ontwerp (IO) wordt het EO-ontwerp verder uitgewerkt naar een drie dimensionaal geometrisch ontwerp, met als resultaat een werkend verkeerssysteem dat ruimtelijk ingepast is. Dit ontwerp dient om aan te tonen dat de weg technisch inpasbaar en maakbaar is. Het IO-ontwerp wordt in het planMER onderzocht op de effecten voor diverse aspecten. Mogelijk dat daaruit aanbevelingen worden gedaan voor verdere aanpassingen in het ontwerp (Integraal Inpassend Ontwerp, IIO).

Natuurbeheertypen zijn afgeleid van de beheertypenkaart van de provincie Overijssel. In het planMER wordt onderzocht of er sprake is van aantasting. De beoordeling van de mogelijke varianten is gedaan op basis van de viltstiftschetsen. De parallelweg danwel de N35 raken of doorsnijden in de viltstiftschetsen deze beheertypen, de aantasting op natuurbeheertypen en of dat voorkomen kan worden, wordt in het planMER verder in beeld gebracht (<https://www.geoportaaloverijssel.nl/>):

https://services.geodataoverijssel.nl/viewer/layer/Natuurbeheerplannen/Subsidiekaart_SNL_Natuurbeheer



Subsidiekaart_SNL_Natuurbeheer

fid	OPP_HA	OPP_M2	BEHEERTYPEN	BEHEER_BHT	LEGENDA_NNN	SUB_BEHEER	OBJECTID
Subsidiekaart_SNL_Natuurbeheer.30525	4.35795818	43579.5818053	Park- of stinzenbos	N17.03	bestaande natuur	1	30969
Subsidiekaart_SNL_Natuurbeheer.29945	8.72266982	87226.69817375	Droog bos met productie	N16.03	bestaande natuur	1	29543

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99577066	9	<p>PB vindt een half klaverblad bij aansluiting Berkendijk kansrijk: <i>In het ontwerp van alternatief B1b is de noordelijke lus (voor de zuidelijke rijrichting) geprojecteerd over het Bouwhuisbos. Vooral hierdoor scoort deze variant slechter dan alternatief B1a. Het is PB onduidelijk waarom u deze lus precies legt op een stuk landgoed en natuur. In de NKA ontbreekt een variant met een half klaverblad met twee zuidelijke lussen of een nadere onderbouwing dat dit alternatief niet inpasbaar is. Naar mening van PB is een half klaverblad realiseerbaar waarbij het landgoed onberoerd wordt gelaten. Zeker wanneer hiervan een inpassingsontwerp wordt opgesteld.</i></p>
		<p>Reactie: De aanpassing van de N35 naar een stroomweg in combinatie met een aansluiting heeft ruimtebeslag tot gevolg voor de omliggende percelen. Voor de Berkendijk zijn twee mogelijke aansluitvarianten uitgewerkt: B1a (Haarlemmermeer) en B1b (halfklaverblad met aansluiting aan noordwest- en zuidoostzijde van de Berkendijk). Omdat het halfklaverblad negatiever is beoordeeld, is deze afgefallen. Bij de uitwerking van de aansluiting van de Berkendijk tot een ontwerp wordt ook gekeken naar de exacte ligging van de aansluiting en de omliggende wegen en naar mogelijkheden om rekening te houden met omliggende percelen en bebouwing.</p>
		<p>Een halfklaverblad met twee zuidelijke lussen wordt niet haalbaar geacht. Dit hangt samen met de asligging van de N35 en de ruimte om de toe- en afritten goed aan te sluiten. De aansluiting van de invoeging dient langs een rechtstand of ruime boog (R>1500 m) plaats te vinden. De bestaande N35 heeft hier een boogstraal van slechts 750 meter. Voor een uitvoering geldt eenzelfde eis (R>2000 m voor een rechtsdraaiende boog). De automobilist heeft dan onvoldoende zicht op achteropkomend verkeer.</p>
10		<p>PB vertrouwt erop dat haar ontwerpen goedkoper zijn: <i>PB heeft helaas zelf geen mogelijkheden om ontwerpen te voorzien van een kostenraming. Bekend is dat de ontwerpen van PB het niveau hebben van 'inpassingsontwerpen'. In de overhandigde nota Ontwerpverantwoording verantwoordt wij de uitgangspunten. De ontwerpen van PB moeten goedkoper uitvallen dan de 'woestijnontwerpen' die voor de NKA en NRD zijn gecalculleerd, vanwege:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <i>Hoogteligging van overgaande wegen in de PB-ontwerpen is lager. Daardoor minder grond benodigd (in ruimtelijke zin, maar ook als materiaal);</i>- <i>Daardoor ook lagere geluidsbelasting op de omgeving met minder geluidswerende maatregelen tot gevolg;</i>- <i>Bochtstralen zijn kleiner aangehouden met minder m2 aan te leggen wegen en minder klimaatadaptieve maatregelen;</i>- <i>Betere inpassing in de praktijksituaties met minder benodigde m2 te verwerven (dure) gronden;</i>- <i>Minder aantasting bos en dus kleine compensatieopgave;</i>- <i>Voorkomen van uitkoop en sloop gebouwen, behoud van functies gebouwen;</i>- <i>Leefbaarheid is groter en daardoor draagvlak onder bevolking Heino en vereniging PB groter (lagere proceskosten).</i>
		<p>Reactie: Wij waarderen de inspanning van PB om varianten aan te dragen. Echter de ingediende varianten worden niet gezien als kansrijke varianten, omdat deze deels niet voldoet aan de ontwerprichtlijnen voor wegontwerp. Bij de uitwerking van de aansluitingen tot een elementair en vervolgens inpassend ontwerp wordt ook gekeken naar de exacte (hoogte)ligging van de aansluiting en de omliggende wegen en naar mogelijkheden om rekening te houden met omliggende percelen, waardevolle gebieden en bebouwing.</p>
11		<p>Samenvattend: <i>PB rekent erop dat de toezegging wordt nagekomen dat haar ontwerpen onderdeel zijn in het vervolgproces (lees: o.a. serieus gewaardeerd op het beoordelingskader van de NKA en NRD en benut in het verdere ontwerpproces). PB ziet uit naar een constructieve samenwerking waarbij, indien gewenst, PB een rol kan nemen op basis van haar kennis van en contacten in de omgeving. Graag raakt PB intensiever betrokken bij het ontwerpproces om de specifieke gebiedskennis in te kunnen brengen en om de keuzes uit haar eigen ontwerpen toe te lichten. Met PB inbreng in het ontwerpproces kan uw projectteam waarschijnlijk betere maatschappelijke resultaten bereiken dan zonder. PB vertrouwt erop dat haar ontwerpen in ieder geval:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <i>Aan het NRD-principe worden toegevoegd en getoetst,</i>- <i>In de MER-fase worden meegenomen, en</i>- <i>In de komende ontwerpfasen naar detail- en uitvoeringsniveau worden uitgewerkt.</i>
		<p><i>Plaatselijk Belang Heino wenst betrokken overheden succes en wijsheid met de verdere voortzetting van dit mooie en voor de regio zo belangrijke project!</i></p>
		<p>Reactie: Wij waarderen de inspanning van PB om varianten aan te dragen en mee te denken in de onderzoeken in kader van de verkenning. In de afgelopen periode heeft er diverse malen overleg plaats gevonden tussen PB en het projectteam. In de beoordelingsfase van de verkenning worden de ontwerp oplossingen van PB betrokken bij de verdere uitwerking van het ontwerp en op passende wijze gewaardeerd.</p>

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99577066
Bijlage

*Bijlage bij registratienummer 99577066, blad 1: Aansluitingen N35 Heino-noord en Heino-zuid
Ontwerpverantwoording*



**Aansluitingen N35 Heino-noord en Heino-zuid
Ontwerpverantwoording**

Datum:

26 februari 2024

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99577066
Bijlage

Bijlage bij zienswijze 99577066, blad 2:

Inhoud

1. Inleiding.....	3
2. Locatie en huidige situatie.....	4
3. Doelen en algemene uitgangspunten.....	6
4. Technische uitgangspunten ontwerp	9
5. Afwijkingen op uitgangspunten.....	11
6. Verbetermogelijkheden.....	12

Bijlagen:

1. Ontwerp aansluiting Heino-noord
2. Ontwerp aansluiting Heino-zuid, variant 1
3. Ontwerp aansluiting Heino-zuid, variant 2

Bijlage bij zienswijze 99577066, blad 3:

1. Inleiding

Plaatselijk Belang Heino heeft een werkgroep die de ongelijkvloerse aansluitingen Heino noord en Heino zuid op de toekomstige N35 zo passend mogelijk op de leefbaarheid en de bestaande situatie heeft ontworpen. Daarvoor gebruikte ontwerpparameters zijn in deze notitie beschreven. Deze notitie heeft als doel om partijen die actief zijn c.q. worden betreffende het ontwerp en realisatieproces effectief te kunnen informeren.

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99577066
Bijlage

Bijlage bij zienswijze 99577066, blad 4:

2. Locatie en huidige situatie

Het dorp Heino kent 7170 inwoners (2021) en ligt aan de doorgaande route tussen Zwolle en Twente. Het dorp kent een breed aanbod van winkels, uitstekende sportvoorzieningen en een gevarieerd verenigingsleven. De goede bereikbaarheid, het voorzieningenniveau en sfeer maken dat Heino aantrekkelijk is om te wonen (forenzen naar Zwolle) en/of inkopen te doen (wijd verzorgingsgebied).

Heino ontsluit via twee aansluitingen op de N35:

- Aansluiting Heino-noord, bij km 12,8
- Aansluiting Heino-zuid bij km 15,5

Van oudsher vormen de Zwolseweg, Dorpstraat en Canadastraat de doorgaande route door het dorp. Na de aanleg van de rondweg (1984) hebben deze wegen hun functie behouden voor doorgaand landbouw- en fietsverkeer en als ontsluiting van Heino. Via deze 'ruggengraat' en aansluitende historische structuren worden ook het omliggend buitengebied en de dorpen Dalfsen, Lierderholthuis, Lemelerveld en Wijhe ontsloten. Doordat de grote stromen verkeer zich concentreren op deze wegen kent Heino rustige en veilige woonwijken.



Ontsluitingswegen Heino

- doorgaande route landbouw- en fietsverkeer
- routes naar omliggende kernen

Het dorp vraagt al decennia om een voorziening voor het doorgaande landbouwverkeer opdat die niet meer door het centrum van Heino hoeven te manoeuvreren. Tevens wordt er onveiligheid en hinder ervaren van doorgaand vrachtverkeer dat via de Zwolseweg en Van der Capellenweg tussen N35 en Lemelerveld blijft rijden.

Plaatselijk Belang Heino (hierna PB) heeft op 15 maart 2023 voor het eerst kennisgenomen van een variantenstudie met verschillende denkbare ontsluitingsstructuren. Deze varianten werden door Rijkswaterstaat gepresenteerd in het kader van de MIRT-verkenning N35. Met de al bestaande verkeersproblematiek in/door het dorp maakt PB zich van meet af zorgen over één variant en dat is de variant met één ontsluiting voor heel Heino ter plaatse van de Van Der Capellenweg/ Lemelerveldseweg. Al het plaatselijke verkeer gaat zich

begeven naar deze aansluiting via wegen die nog veel minder dan de aanwezige ontsluitingswegen zijn ingericht op het verwerken van grote aantallen verkeer (bijv. Vlamincckhorstweg). PB vraagt zich openlijk af of één ontsluiting überhaupt gaat functioneren vanwege de verwerkingscapaciteit van de wegen naar die ontsluiting. Naast dat de onveiligheid en hinder op nieuwe routes toeneemt, blijven de aanwezige ontsluitingswegen hun functie houden voor het doorgaande landbouw- en fietsverkeer

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99577066
Bijlage

Bijlage bij zienswijze 99577066, blad 5:

en blijft hier de al aanwezige onveiligheid en hinder aan de orde. Met andere woorden: het terugbrengen tot één aansluiting verbetert wellicht de doorstroming op de N35, maar de rekening wordt dan betaald door het dorp en haar omgeving middels een sterk verminderde leefbaarheid.

PB heeft naar aanleiding van deze zorg gezocht naar mogelijkheden om de bestaande ontsluitingsstructuur zoveel mogelijk in stand te houden. PB presenteert bij deze verantwoording een drietal ontwerpen voor de aansluitingen Heino-noord (1 ontwerp) en Heino-zuid (2 ontwerpen).

De ontwerpen zijn besproken tijdens een ledenavond d.d. 16 mei 2023 en kregen daar unaniem de goedkeuring van de aanwezige dorpsbewoners. Gelet deze steun in de achterban heeft PB op de inloopavond van 6 juni 2023 in Raalte afwijzend gereageerd op de variant waarbij het dorp verder zou moeten met één ontsluiting.

Ook de op 19 juni 2023 aanwezige 60 vertegenwoordigers van de Zwolseweg, Van der Capellenweg, Lemelerveldseweg en Dorpsstraat, kozen unaniem voor de uitgewerkte aansluitingen Heino-noord en Heino-zuid.

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99577066
Bijlage

Bijlage bij zienswijze 99577066, blad 6:

3. Doelen en algemene uitgangspunten

Doelen en uitgangspunten vanuit PB

PB kent een aantal doelen t.b.v. de omgeving. Hieronder staan de doelen die relevant zijn voor de MIRT-studie en gelden als uitgangspunten:

1. Voorkomen van enig functieverlies in het dorp of haar omgeving om zo de leefbaarheid op het aanwezige niveau te borgen of daar waar mogelijk te verbeteren. Kleinere kernen zijn kwetsbaar en de leefbaarheid is direct gerelateerd aan aanwezige voorzieningen. In dit kader worden o.a. genoemd het vestigingsklimaat voor ondernemingen, de sport- en centrumvoorzieningen van Heino etc.
2. Goede doorstroming op de N35, waaronder het oplossen van de fileproblematiek a.g.v. de verwerkingscapaciteit van knooppunt Raalte. Het dorp Heino en haar omgeving ervaren dagelijks de hinder, onveiligheid en overlast.
3. Het opheffen van sluiproutes, deels direct voortkomend uit de beperkte doorstroming op de N35 (zoals o.a. de Berkendijk, Lemelerveldseweg) maar ook zorgdragen dat de wegcategorisering van de gemeente Raalte beter gaat functioneren (bijv. routekeuze van/naar Lemelerveld via Raalte).
4. Een toekomstvast ontwerp waarin rekening is gehouden met de diverse ruimtelijke ontwikkelingen die momenteel spelen, zoals de uitbreidingen van woningen binnen Heino.
5. Het veiliger maken van de Zwolseweg (naar 30 km weg met weerszijden fietspaden).
6. Veiligheid borgen voor alle gebruikers van de civiele kunstwerken.
7. Efficiënt grondgebruik bevorderen om de impact op de omgeving te minimaliseren.
8. Geluidshinder op de omgeving minimaliseren.
9. Een goede ruimtelijke inpassing (waaronder de verantwoorde landschappelijke inpassing die aanwezige structuren respecteert) en een logische aansluiting op bestaande infrastructuur
10. Het bereiken van draagvlak voor de ontwerpen in de omgeving en bij stakeholders, o.a. door goede communicatie met stakeholders, omgeving en opdrachtgever en door risico's, kansen en belangen van opdrachtgever en stakeholders vooraf volledig in kaart te brengen.
11. Het borgen van de sociale veiligheid.

In afwijking van de aanpak die Rijkswaterstaat hanteert, is PB bij het opstellen van haar ontwerpen gelijk uitgegaan van de kwaliteiten en beperkingen in de directe omgeving. Rijkswaterstaat start met standaard ontwerpen die in beginsel volledig voldoen aan alle technische eisen en uitgangspunten die aan het project zijn meegegeven. Rijkswaterstaat legt de primaire focus op doorstroming en veiligheid op de N35. Vanuit een ideaalbeeld op deze focus ('woestijnontwerp') wordt het voorkeursontwerp (lees: ruimtebeslag) passend gemaakt door hier compromissen op door te voeren. Hier zit een grote zorg van PB omdat belangen als landschappelijke inpassing, functiebehoud, nadelige effecten op de omgeving (introductie van files in Heino) gemakkelijk ondergeschikt kunnen worden aan de primaire focus van RWS. PB wil als stakeholder graag intensief betrokken zijn bij het ontwerpproces en biedt haar kennis en positie naar dorp en inwoners (halen en brengen naar de achterban) aan.

Het vervolg van deze alinea beschrijft belangrijke algemene uitgangspunten die voortkomen uit voorgaande doelen en mede geleid hebben tot enkele compromissen die PB Heino heeft gesloten in haar ontwerpen.

Handhaven bospercelen landgoederen

Heino wordt omsloten door verschillende landgoederen. De bossen van deze landgoederen worden

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99577066
Bijlage

Bijlage bij zienswijze 99577066, blad 7:

gezien als waardevol en karakteriserend voor het gebied. De landgoederen grenzen aan elkaar en vormen zo een doorgaande groene structuur voor flora en fauna. De natuurwaarde wordt veelal onderkend in het vigerende bestemmingsplan. Nabij de aansluitingen Heino-noord en Heino zuid liggen buitenplaats de Gunne, spieker Vlaminckhorst (Bouwhuisbos) en havezate 't Reelaer. In de ontwerpen is getracht de hieronder aangegeven begrenzingslijnen te respecteren:



Afbeelding 1 - Begrenzing landgoed 'de Gunne' nabij aansluiting Heino-noord



Afbeelding 2 - Begrenzing landgoed 'Vlaminckhorst' nabij aansluiting Heino-zuid

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99577066
Bijlage

Bijlage bij zienswijze 99577066, blad 8:



Afbeelding 3 - Begrenzing landgoed 'Reelaer' nabij aansluiting Heino-zuid

Handhaven bedrijf Kamphof

Nabij aansluiting Heino-noord is veetransporteur Kamphof gevestigd. Dit van oudsher Heinose familiebedrijf is circa 20 jaar geleden verhuisd van de Dorpsstraat naar de huidige locatie, grenzend aan bedrijfsterrein Blankenfoort. De relatief recente verhuizing maakt dat de bedrijfsgebouwen voldoen aan de eisen die hier in de huidige tijd aan gesteld worden. De familie Kamphof woont naar alle tevredenheid bij het bedrijf. Zij hebben naar aanleiding van de schetsontwerpen zoals getoond op 6 juni 2023 contact gelegd met PB Heino. In deze schetsontwerpen van RWS werd de aansluiting Heino-noord zuidelijker gepresenteerd en was de Zwolseweg geprojecteerd over de woning en bedrijfsgebouw. PB ziet geen aanleiding om de aansluiting naar het zuiden te verplaatsen en deze drastische maatregel te nemen. Het ontwerp van PB gaat derhalve uit van het handhaven van dit bedrijf op de huidige plek.

Minimaliseren hinder omliggende woonpercelen

Rondom beide aansluitingen liggen een aantal woningen, te weten:

- Zwolseweg 36, 40, 42 en 46
- Blankenvoortsweg 3
- Berkendijk 1, 1a, 1b, 1c, 1d, 3 en 3a
- De Vidal de Sint Germainweg 1, 1a, 3 & 5
- Raalterdwarsweg 1

Uitgangspunt is om deze panden te behouden, bereikbaar te houden en de hinder van geluid en uitstoot zoveel als mogelijk te beperken. Met een kostenefficiënt ontwerp en zo'n hoog mogelijk functiebehoud en -veiligheid.

Huidige ligging handhaven

Uitgangspunt van de MIRT-verkenning is dat de N35 blijft liggen op zijn huidige plek/wegtracé. Dit uitgangspunt is heel rigide aangehouden bij het opstellen van de PB ontwerpen. De as van de weg is bijvoorbeeld op exact dezelfde plek gesitueerd als in de huidige situatie. Met het enigszins verschuiven van de as kan meer ruimte worden verkregen en hoeven concessies op de technische uitgangspunten minder verregaand te worden doorgevoerd. Zie verder hoofdstuk 5.

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99577066
Bijlage

Bijlage bij zienswijze 99577066, blad 9:

4. Technische uitgangspunten ontwerp

Gemotoriseerd verkeer op de N35

De N35 wordt opgewaardeerd naar een stroomweg. Dit betekent dat alle aansluitingen ongelijkvloers zijn en dat de hoofdrijbaan gesloten is verklaard voor langzaam (gemotoriseerd) verkeer. Verkeer van en naar de N35 voegt in en verlaat de hoofdrijbaan middels in-/uitvoegers buiten de doorgaande rijstroken. Deze in- en uitvoegers hebben voldoende lengte om de rijsnelheid van de hoofdrijbaan (100 km/uur) te bereiken of het voertuig veilig te kunnen afremmen. Aanvankelijk zal de N35 bestaan uit 2x1 rijstroken, echter om de doorstroming richting toekomst te kunnen garanderen, dient de weg uitbreidbaar (robuust en toekomstvast conform MIRT) te zijn naar 2x2 rijstroken. De ontwerpen van PB Heino gaan uit van 2x2 rijstroken.

Doorrijhoogtes van viaducten zijn minimaal 4,60 meter. Het maximale hellingspercentage voor het gemotoriseerde verkeer is 5%. Exceptioneel transport op de N35 kan bij onvoldoende doorrijhoogte (bij het ontwerp van Heino-noord) gebruik maken van de in-/uitvoegers om het betreffende kunstwerk te passeren. Deze 'bypass' kent geen hoogtebeperking. Afhankelijk van de beschikbare ruimte en nadere detaillering van de kruispunten kan op deze bypass wel een gelimiteerde breedte gelden voor exceptionele transporten. Alle wegen (zowel de N35 en kruisende wegen) voldoen altijd aan de richtlijnen voortkomend uit de maatvoeringen van het reguliere gemotoriseerde verkeer. (De aansluiting voor Heino-zuid kent geen hoogtebeperking voor exceptionele transporten over de N35.)

Gemotoriseerd verkeer op de kruisende wegen

Alle voertuigen die nu gebruik maken van de aansluitingen moeten daar in de toekomst gebruik van kunnen blijven maken. De kruisende wegen worden bijvoorbeeld niet gesloten voor langzaam gemotoriseerd (landbouw-)verkeer. Dit verkeer moet dezelfde routes kunnen rijden die ze nu ook rijden. Daar waar zij momenteel de N35 gelijkvloers oversteken, gaan ook zij ongelijkvloers de N35 kruisen (geeft ook een verbetering van de doorstroming voor dit verkeer!).

Er wordt bij voorkeur rekening gehouden met langere voertuigen naar de bedrijventerreinen in Heino-noord. PB heeft geen inventarisatie uitgevoerd of er bijzondere voertuigen naar de bedrijventerreinen rijden waar rekening mee gehouden moet worden. Er is dus geen informatie beschikbaar dat bepaalde kruispuntoplossingen moeten afwijken van de richtlijnen. Onze ervaring is dat de sleeplijnen van LZV's (tot 25,25 meter) niet veel afwijken van reguliere vrachtwagens en dat ontwerpen die voldoen aan de richtlijnen doorgaans berijdbaar zijn door LZV's. Het wordt aanbevolen om te inventariseren of er voertuigen zijn die met een doorlopende ontheffing (<27 meter) een herkomst of bestemming op deze bedrijfsterrreinen hebben. Hier dient het ontwerp dan eventueel op te worden aangepast.

Fietsverkeer

Overeenkomstig de uitgangspunten van het strategisch plan verkeersveiligheid (SPV) worden conflicten tussen verkeersdeelnemers met verschillende massa en snelheden vermeden. Verschillende fietsroutes leiden over of langs beide aansluitingen. De fietsvoorzieningen zijn altijd vrij liggend ten opzichte van de rijbanen voor het gemotoriseerde verkeer en hebben een maximaal hellingspercentage van 5% of, indien steiler, het al aanwezige hellingspercentage. Daar waar een rijbaan van gemotoriseerd verkeer gelijkvloers wordt overgestoken, gebeurt dit op een plek waar de snelheid van het gemotoriseerde verkeer heel laag is (bijvoorbeeld bij een rotonde).

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99577066
Bijlage

Bijlage bij zienswijze 99577066, blad 10:

Voetgangers

De aanwezige tunnels worden gebruikt om bijvoorbeeld een rondje te maken over de landgoederen. Gekoppeld aan de fietsvoorzieningen geven trottoirs mogelijkheden om deze rondjes te blijven maken.

Openbaar Vervoer

De huidige halteplaatsen voor de bus liggen buiten de invloedssfeer van het ontwerp en blijven gehandhaafd. Ter plaatse van beide aansluitingen worden geen nieuwe haltevoorzieningen geïntroduceerd.

Vuilnisinzameling

PB heeft contact gelegd met betreffende bewoners waar zij bijv. het vuilnis aanbieden voor de inzameling door ROVA. Deze inzamelplaatsen liggen buiten de reikwijdte van het PB ontwerp. Alleen in geval het ontwerp een breder ruimtebeslag krijgt, dient hier opnieuw aandacht aan besteed te worden.

Gebruikte richtlijnen

PB heeft getracht zich zoveel mogelijk kennis te vergaren om een technisch goed doordacht en realistisch ontwerp te kunnen presenteren. Daar waar bewust wordt afgeweken van bijvoorbeeld Regelgeving wordt dit in het volgende hoofdstuk toegelicht. Onderstaand een opsomming van de technische richtlijnen die zoal zijn geraadpleegd:

- Diverse publicaties van het CROW;
- ROA (voor het puntstuk uitvoegen en voor het puntstuk invoegen is rekening gehouden met RONA i.v.m. geleiderailverlenging);
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV).

Tevens is uitgegaan van de MIRT-afspraken, voor zover die vindbaar zijn op het internet of PB daar kennis van heeft genomen op informatieavonden of in de gesprekken met Rijkswaterstaat.

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99577066
Bijlage

Bijlage bij zienswijze 99577066, blad 11:

5. Afwijkingen op uitgangspunten

Aansluiting Heino-noord

In het ontwerpproces heeft PB bewust afgeweken van voorgaande uitgangspunten om zo tot een haalbaar en kostenefficiënt ontwerp te kunnen komen. Binnen het ontwerp van Heino-noord wordt hier specifiek benoemd de afwijking op streven tot minimaliseren van de geluidshinder. Door de N35 niet helemaal te verdiepen tot onder maaiveldniveau, gaat er meer geluid uitstralen naar de omgeving dan wanneer de N35 volledig verdiept wordt aangelegd.

Daarnaast zal bij het gedeeltelijk verdiepen van de N35 de fietsers en voetgangers een helling betreden om het kunstwerk bij Heino-noord te passeren. PB is op deze 'halve verdiepte ligging' uitgekomen vanuit het besef dat het volledig verdiepen van de aansluiting Heino-noord N35 zeer kostbaar is en groot ruimtelijk impact heeft. Dit grote impact heeft zijn weerslag op andere uitgangspunten die ook worden nagestreefd zoals het behoud van landschappelijke kwaliteit, het aansluiten op bestaande structuren en het behouden van specifieke voorzieningen en/of bedrijven. De voordelen van het gedeeltelijk verdiepen van de aansluiting Heino-noord is het volgende:

1. Efficiënt grondgebruik, door het kunstwerk gedeeltelijk te verdiepen, is er minder grond benodigd. De totale breedte en lengte van taluds wordt verminderd. Tevens is er minder grond benodigd van derden. Dit creëert extra draagvlak en is kostenbesparend i.v.m. vermindering grondaankoop. Daarnaast komt het PB ontwerp redelijk dicht bij een gesloten grondbalans. Dit is een groot voordeel tijdens de uitvoering.
2. Minder bemaling benodigd tijdens uitvoering. Het voordeel hiervan is dat er naast minder hoge kosten minder risico is dat kwetsbare natuur wordt beschadigd.

Het talud voor de aansluiting bij Heino noord is aan de zijde van de woningen getekend met 1:1.5 om het ontwerp goed in te kunnen passen in de beschikbare ruimte. Het talud dient normaliter 1:3 te zijn. Hierdoor is op deze locatie een geleiderail langs het talud getekend, om zo het profiel van vrije ruimte te waarborgen

Aansluiting Heino-zuid

Ook binnen het ontwerp van Heino zuid is er op een aantal punten afgeweken van de uitgangspunten om tot een zo haalbaar mogelijk en kostenefficiënt ontwerp te komen.

Hier wordt ook afgeweken van het streven om de geluidshinder te minimaliseren. Doordat binnen het ontwerp van PB Heino de N35 op huidig maaiveld ligt, en niet wordt verdiept, zal er meer geluid de omgeving intreden. Aangezien een aansluiting waarbij de N35 ter hoogte van de aansluiting wordt verdiept extra kosten met zich meebrengt en PB de grenzen van omliggende landgoederen zoveel mogelijk wil respecteren, is de afweging gemaakt om de kruisende wegen onder de N35 door te laten kruisen. Doordat de uitbreiding van de N35 in de toekomst (2x2 rijstroken) en het niet kostenefficiënt is om de N35 te verdiepen, dient minimaal geluid reducerend asfalt te worden aangebracht.

In het ontwerp van de aansluiting bij Heino-zuid is mede gekozen om de N35 op het huidige hoogteniveau te behouden. Ook omdat hierdoor de huidige fiets- en voetgangerstunnel onder de N35 door behouden kan blijven. Deze tunnel zorgt voor afscheiding tussen de fiets/voetgangers en het gemotoriseerde verkeer dat de N35 kruist. De verdere voordelen van het behouden van de N35 op huidig maaiveldniveau is dat tijdens de uitvoering er minder overlast zal zijn voor de gebruikers van de N35. Afhankelijk van de uitvoeringsmethode zijn de wegen tijdelijk gestremd als de tunnel voor het gemotoriseerde verkeer onder de N35 door wordt aangelegd.

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99577066
Bijlage

Bijlage bij zienswijze 99577066, blad 12:

6. Verbetermogelijkheden

Aansluiting Heino-noord

Zoals al gesteld bij de uitgangspunten is PB rigide omgegaan met de eis om de huidige ligging van de N35 te behouden. Het is mogelijk om de ontworpen aansluiting meer naar het noordoosten te verplaatsen, gebruik makend van de daar aanwezige landbouwgronden. Met deze uitbuiging worden de dichtstbijzijnde woningen ontlast. Dit komt direct tegemoet aan de wensen vanuit PB. Tevens zorgt deze uitbuiging van de N35 voor meer ontwerpruimte waardoor wellicht bermen en taluds kunnen gaan voldoen aan geldende richtlijnen.

Daarnaast zijn er in het ontwerp van Heino noord een aantal praktische verbeteringen/toevoegingen mogelijk om zo dicht mogelijk bij de uitgangspunten van PB te komen, zoals het plaatsen van geluidsschermen. Door geluidsschermen te plaatsen op de plek waar de aansluiting wordt opgetild, gaan de omliggende woningen minder hinder ervaren.

Aansluiting Heino-zuid

Het is wellicht mogelijk om het ontwerp van deze aansluiting iets meer te verplaatsen richting het zuidoosten, gebruikmakend van de daar aanwezige landbouwgronden. Dit kan de overlast voor de mensen die dichtbij de aansluiting wonen, verminderen. De dwangpunten, voortkomend uit de begrenzingen van aanwezige landgoederen, geven hier minder mogelijkheden dan bij aansluiting Heino-noord.

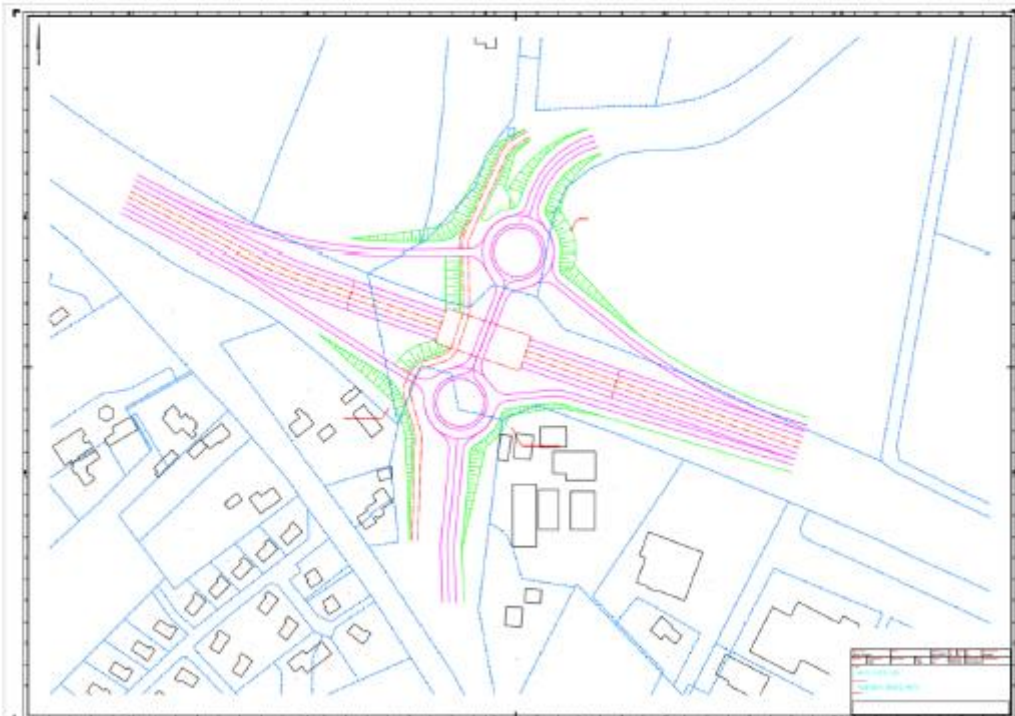
Verder is het nog mogelijk om hier ook geluidsschermen toe te passen, naast het verminderen van de bron door geluid reducerend asfalt toe te passen.

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99577066
Bijlage

Bijlage bij zienswijze 99577066, blad 13:

Bijlage 1. Ontwerp aansluiting Heino-noord

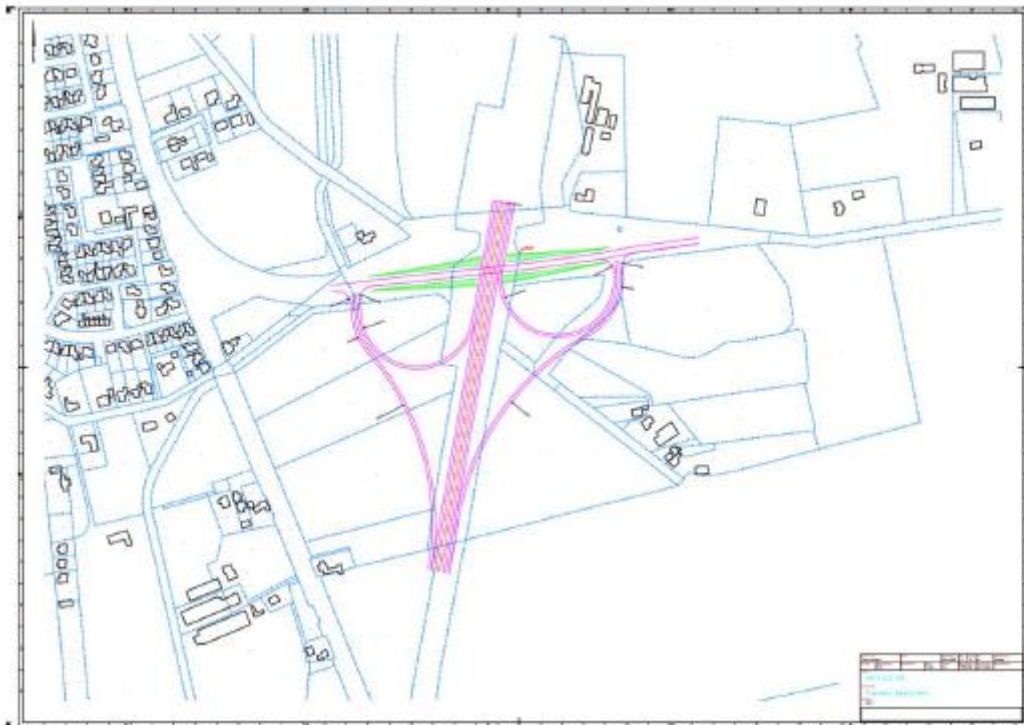


**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99577066
Bijlage

Bijlage bij zienswijze 99577066, blad 14:

Bijlage 2. Ontwerp aansluiting Heino-zuid, variant 1

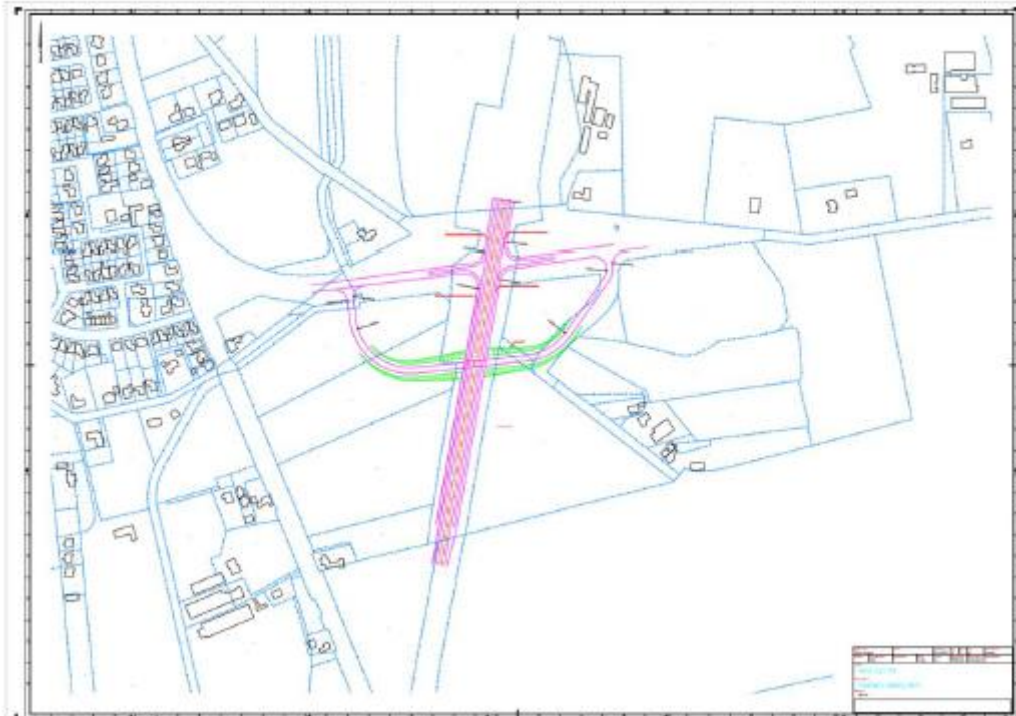
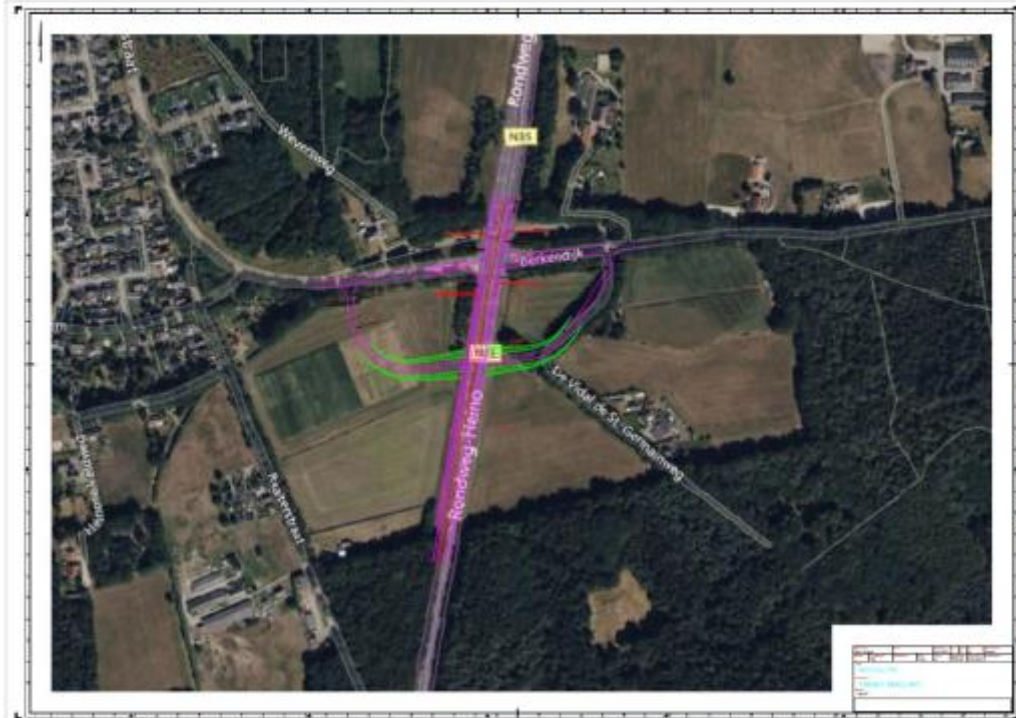


**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99577066
Bijlage

Bijlage bij zienswijze 99577066, blad 15:

Bijlage 3. Ontwerp aansluiting Heino-zuid, variant 2



2.3.2 99577755 - Knoopbelang Noordwest Raalte

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99577755	1	<p>Opgesteld door Knoopbelang Noordwest Raalte <i>Provincie Overijssel heeft een grote ontwikkelopgave op gebied van woningbouw, mobiliteit, klimaatadaptatie en economie. Goede OV- en autoverbindingen zijn daarin belangrijk. Vandaar o.a. de aanpassingen aan de N35. Toch zijn fiets en wandelopen daarin minstens zo belangrijk: actieve mobiliteit zorgt voor leefbaarheid en gezondheid. En elke verplaatsing die niet met een auto maar met de fiets of lopend wordt gedaan, levert direct milieu en gezondheidsvoordeel voor de inwoners van Overijssel. Er wordt ingezet op een snelle doorstroming van de N35 voor de autoverkeer en daarmee op ongelijkvloers kruisen met de N35. Daar staat dan weer tegenover dat er te weinig nagedacht is over de nodige consequenties voor de zwakste verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers, die in de toekomst in de meeste gevallen dan verder moeten omfietsen / lopen, waardoor dit ontmoedigd word.</i></p> <p>Knooppunt Raalte: <i>Je kunt de toekomstige oplossing voor knooppunt Raalte niet los zien van de overige aanpassingen aan de N35, daarom vragen wij nogmaals aandacht voor de het behoud van een voldoende korte en veilige fietsoversteek direct in de buurt van dit kruispunt, zonder ver omfietsen.</i></p> <p>Reactie: De maatregelen uit het project N35 "Verbeteren verkeersveiligheid Wijthmen-Nijverdal" (Programma Meer Veilig 3) en daarnaast ook het project "N35 Verbeteringen knooppunt Raalte" en het project "N35 Nijverdal-Wierden" worden, voor deze verkenning, als autonome projecten beschouwd. Doelstellingen voor deze verkenning zijn leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal, waarbij ook wordt gekeken naar het onderliggende wegennetwerk (onder andere parallelwegen).</p>
	2	<p>Probleemstelling vervallen fietsverbinding Knooppunt Raalte richting NW Raalte. <i>Probleem slechte fietsbereikbaarheid van/naar Noordwest Raalte, van/naar west Raalte, Sportpark Tijenraan/Rohda, middelbare scholen Carmel/Landstede, Heino/Zwolle, carpool/bushalte, Oude Zwolsestraat, diverse bedrijven (Sallandse Poort/Knapenvelder/Groenrijk/e.a.), Hoftheater/ Schuilenburg, enz.. Gevolgen huidige fietsplan: niet veilig, ver omfietsen, risico sluiproutes (fietsers via N348), niet duurzaam a.g.v. bevordering autoverkeer, sociale onveiligheid, diverse routes met verschillende snelheden door 1 fietstunnel en barrière werking, vrachtverkeer op fietsroute, Kortom niet integraal en niet veilig.</i></p> <p><i>Diverse betrokken bewoners van de wijk Fransiscushof-Noord, Salland 1 & 2 en Knapenveld hebben grote zorgen geuit over de verkeersveiligheid van het langzaam verkeer (lees: hun kinderen) en hebben zich dan ook verenigd. Zij zijn over deze fietsverbinding al geruime tijd in gesprek met de Provincie Overijssel, de Gemeente Raalte en diverse organisaties die de belangen van met name fietsers behartigen. Zoals de plannen nu bij de omgeving bekend zijn, is geen plaats voor een extra langzaam verkeersverbinding ter hoogte van knooppunt Raalte. Het gevolg is dat daarmee een situatie wordt gecreëerd met een omrijdafstand van meer dan 70%. Het CROW geeft aan dat indien de omrijdafstand >30% is, passende maatregelen noodzakelijk zijn om de omrijdafstand te verkorten. Het is algemeen bekend én wetenschappelijk bewezen dat jeugd minder verantwoordelijkheidsbesef heeft én het bewustzijn van gevaar. Alle dynamische verkeersrekenmodellen ten spijt, maar het risico dat zij in deze situatie "de kortste en snelste route" zullen volgen is bijzonder groot. Deze route, welke niet is te voorspellen, zal leiden tot levensgevaarlijke situaties voor zowel het langzaam rijdend als het snelverkeer over de N348. Dat moet worden voorkomen en die verantwoordelijkheid ligt bij het bestuur! Deze zorgen worden mede onderschreven door de fietsersbond en VVN.</i></p> <p><i>Omdat op dit moment niet zeker is, dat er binnen het project Knooppunt Raalte een integrale oplossing wordt gerealiseerd, vragen wij middels deze zienswijze nogmaals aandacht voor dit probleem!</i></p> <p>Reactie: Het deel van de N35 waar het project "N35 Verbeteringen knooppunt Raalte" is voorzien, valt niet binnen de scope van deze verkenning. De zorgen van de participant begrijpen wij. De vervallen fietsverbinding ter hoogte van knooppunt Raalte is onder de aandacht gebracht bij het projectteam "Knooppunt Raalte" van de provincie Overijssel.</p>
	3	<p>Wat vragen wij:</p> <ol style="list-style-type: none"><i>Behoud van een veilige fiets oversteek N35 direct nabij kruispunt Bos, voor fietsers en wandelaars tussen Tijenraan, NW Raalte, het Hofterrein, Oude Zwolse straat CROW richtlijnen.</i><i>Veilige weg / fietspad inrichting kruisingen & parallel wegen, omdat hier verschillende stromen samen komen (fietsers, wandelaars, auto's, landbouwverkeer en vrachtverkeer). Gelieve fiets en wandelverkeer niet als sluitpost zien!</i><i>Gezien onze opgedane ervaringen adviseren wij de gezamenlijke overheden te zorgen voor een integrale aanpak voor langzaam fiets en wandelverkeer over gehele traject, en daarin samen op te trekken met omwonenden en belangengroepen, zoals de fietsersbond en VVN. Zo kunnen wellicht hiaten op andere kruising (zoals Raalte-Oost, Heino, Mariënheem) op voorhand worden voorkomen.</i>

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
 nummer**

99577755	3	Reactie: Het deel van de N35 waar het project "knooppunt Raalte" is voorzien valt niet binnen de scope van deze verkenning. De aanpassing van dat trajectdeel wordt gezien als een autonome ontwikkeling die deel uitmaakt van de referentiesituatie in 2040. Wij zullen uw aandachtspunten overbrengen naar het projectteam "Knooppunt Raalte". In de afgelopen periode hebben de verschillende projectteams meerdere keren afstemming gezocht met elkaar. Tijdens de beoordelingsfase zal dit ook gedaan worden. In de beoordelingsfase wordt het ontwerp verder uitgewerkt en beoordeeld. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan verkeersveiligheid voor alle weggebruikers.
----------	---	---

2.3.3 Buurtschap de Raams

Vanuit buurtschap de Raams is door 57 participanten een zienswijze ingediend die grotendeels gelijkloidend is. In deze paragraaf is deze zienswijze met alle aangedragen punten opgenomen met een reactie op deze punten.

Hieronder is een overzicht opgenomen van de 57 registratienummers waarbij wordt verwezen naar de (zienswijze)punten die zijn aangedragen door de betreffende participant. In de zienswijze zijn de registratienummers tevens in een klein lettertype ook opgenomen zodat participanten ook gebruik kunnen maken van de zoekfunctie in deze pdf om de aangedragen punten uit de zienswijze te vinden.

Registratie- nummer	Punt	Registratie- nummer	Punt	Registratie- nummer	Punt
99214754	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7	101146489	1, 2, 3, 4, 5, 6	101156055	1, 2, 3, 4, 5, 6
99552611	1, 2, 3, 3c, 4, 4a, 5, 6	101146741	1, 2, 3, 4, 5, 6	101156125	1, 2, 3, 4, 5, 6
99614693	1, 2, 3, 4, 5, 6	101146823	1, 2, 3, 4, 5, 6	101156176	1, 2, 3, 4, 5, 6
99614862	1, 2, 3, 4, 5, 6	101154016	1, 2, 3, 4, 5, 6	101156219	1, 2, 3, 4, 5, 6
99615259	1, 2, 3, 4, 5, 6	101154132	1, 2, 3, 4, 5, 6	101156376	1, 2, 3, 4, 5, 6
99615333	1, 2, 3, 4, 5, 6	101154253	1, 2, 3, 4, 5, 6	101156433	1, 2, 3, 4, 5, 6
99616914	1, 1a, 1b, 1c, 2, 3, 3b, 4, 5, 6	101154316	1, 2, 3, 4, 5, 6	101156502	1, 2, 3, 4, 5, 6
99617070	1, 2, 3, 4, 5, 6	101154422	1, 2, 3, 4, 5, 6	101156570	1, 2, 3, 4, 5, 6
99617152	1, 2, 3, 4, 5, 6	101154494	1, 2, 3, 4, 5, 6	101156644	1, 2, 3, 4, 5, 6
101145164	1, 2, 3, 4, 5, 6	101154620	1, 2, 3a, 4, 5, 6	101156694	1, 2, 3, 4, 5, 6
101145324	1, 2, 3, 4, 5, 6	101155325	1, 2, 3, 4, 5, 6	101156762	1, 2, 3, 4, 5, 6
101145420	1, 2, 3, 4, 5, 6	101155433	1, 2, 3, 4, 5, 6	101156946	1, 2, 3, 4, 5, 6
101145469	1, 2, 3, 4, 5, 6	101155517	1, 2, 3, 4, 5, 6	101156989	1, 2, 3, 4, 5, 6
101145574	1, 2, 3, 4, 5, 6	101155583	1, 2, 3, 4, 5, 6	101157032	1, 2, 3, 4, 5, 6
101145619	1, 2, 3, 4, 5, 6	101155687	1, 2, 3, 4, 5, 6	101157059	1, 2, 3, 4, 5, 6
101145655	1, 2, 3, 4, 5, 6	101155741	1, 2, 3, 4, 5, 6	101157156	1, 2, 3, 4, 5, 6
101145894	1, 2, 3, 4, 5, 6	101155928	1, 2, 3, 4, 5, 6	101157397	1, 2, 3, 4, 5, 6
101146079	1, 2, 3, 4, 5, 6	101155962	1, 2, 3, 4, 5, 6	101157442	1, 2, 3, 4, 5, 6
101146169	1, 2, 3, 4, 5, 6	101156009	1, 2, 3, 4, 5, 6	101168734	1, 2, 3, 4, 5, 6

Registratienummer Punt Zienswijze en reactie

99214754, 99552611, 99614693, 99614862, 99615259, 99615333, 99616914, 99617070, 99617152, 101145164, 101145324, 101145420, 101145469, 101145574, 101145619, 101145655, 101145894, 101146079, 101146169, 101146489, 101146741, 101146823, 101154016, 101154132, 101154253, 101154316, 101154422, 101154494, 101154620, 101155325, 101155433, 101155517, 101155583, 101155687, 101155741, 101155928, 101155962, 101156009, 101156055, 101156125, 101156176, 101156219, 101156376, 101156433, 101156502, 101156570, 101156644, 101156694, 101156762, 101156946, 101156989, 101157032, 101157059, 101157156, 101157397, 101157442, 101168734	1	<p>1. Zienswijze t.a.v. de in het NDR genoemde varianten. <i>De bewoners van buurtschap De Raams, ten zuiden van de Spoorlijn Zwolle - Enschede, hebben t.a.v. het nieuw aan te leggen traject nabij Mariënheem een sterke voorkeur om het bestaande traject op te waarderen naar een 80 km/uur 1x2 stroomweg met een verdieping van het traject nabij het dorp Mariënheem, en wel om de volgende redenen;</i></p> <ul style="list-style-type: none">• <i>Deze verdiepte variant met een brede brugverbinding tussen het dorp en het tegenoverliggende gemeenschapscentrum, de kerk en de school biedt <u>maximale veiligheid en welzijn</u> voor de dorpsbewoners. De brede brugverbinding laat de school, de kerk en het gemeenschapscentrum heel goed bij het dorp aansluiten.</i>• <i>Deze variant is vanuit het <u>economisch</u> perspectief, t.o.v. de overige in de NRD genoemde varianten, zeer <u>aantrekkelijk</u>. Er hoeft nauwelijks extra grond te worden verworven. Er komt nauwelijks mèèr asfalt. Er hoeven geen woningen en boerderijen te wijken.</i>• <i><u>Milieutechnisch</u> is deze variant veruit het meest <u>gunstig</u>, er hoeft geen kwetsbare natuur te worden opgeofferd. Het Natura 2000 gebied "Het Boetelerveld" wordt het minst belast omdat de afstand tot dit bijzondere natuurgebied het grootst is t.o.v. de overige varianten.</i> <p>Kortom: Een verdiepte aanleg direct langs het dorp, op het huidige tracé, biedt de noodzakelijke VEILIGHEID en WELZIJNI!, spaart KOSTEN!, spaart NATUUR!, spaart RUIMTE!, spaart MILIEU!</p>
99616914	1a	<p>Een voorbeeld van zo'n verdiepte aanleg is er al in de provincie Overijssel, in het dorp Balkbrug is deze voor een aantal jaren geleden gerealiseerd.</p> <p>1, 1a Reactie: De verkenning gaat uit van alternatief 1 als 1x2 gebiedsontsluitingsweg 80km/u (met behoud van tracé) en van het BO MIRT alternatief (2) met een 2x1 stroomweg 100 km/uur. Er wordt daarbij geen stroomweg onderzocht met snelheidsregime 80 km/uur.</p> <p>Het verdiept brengen van de bestaande N35 in Mariënheem ter hoogte van het huidige N35-tracé is geen reële of kansrijke variant. Een dergelijke aanpassing kent een aanzienlijke impact, ook qua ruimtebeslag. Daarnaast is er geen ruimte voor een eventuele toekomstige uitbreiding naar 2x2 rijstroken.</p>
99616914	1b	<p><i>Verder willen wij onder uw aandacht brengen dat de zienswijze van Plaatselijk Belang Mariënheem, welke via diverse mediakanalen telkens opduikt, niet de zienswijze is van alle inwoners van Mariënheem. De N35 loopt niet dwars door Mariënheem, gebruik makend van bovenstaande aanpassingen is de N35 prima in staat om het huidige en toekomstige aanbod van verkeer te verwerken.</i></p> <p><i>Tevens wordt vanuit de overheid gestimuleerd om meer gebruik te maken van het openbaar vervoer, dit is in alle voorgestelde aanpassingen op de N35 niet terug te vinden, daarin wordt alleen maar gekeken naar de N35 als stroomweg, oftewel hoe verkeer op de N35 zo snel mogelijk van A naar B komt.</i></p> <p>Reactie: De N35 doorsnijdt Mariënheem, wellicht meer langs de rand dan door het midden. De N35 betreft een rijksweg die met 50 km/uur door/dicht langs deze kern gaat. De opwaardering van de N35 naar een stroomweg 100 km/uur en de daarvoor benodigde ruimte past niet (op het huidige tracé van de N35).</p> <p>Ten aanzien van openbaar vervoer geldt dat op basis van het verkeerskundig onderzoek uit 2020 is geconcludeerd dat mobiliteitsmanagement of andere vormen van mobiliteit (inzet openbaar vervoer, fiets) in de corridor Zwolle – Enschede de problemen op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid op de N35 niet oplossen. De Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA, 2021) laat zien dat het spoortraject Zwolle - Enschede 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). In het kader van Bestuurlijk Overleg (BO) over het MIRT hebben Rijk en provincie samen onderzocht hoe deze spoorverbinding verbeterd kan worden. Het gaat hier in het bijzonder om de aanpak van de perronveiligheid, de verbetering van de punctualiteit en reistijd op het spoortraject tussen Zwolle en Wierden. In december 2023 is het spoorproject Verbetermaatregelen Zwolle-Enschede gestart, het project eindigt in 2025. Maatregelen aan het spoor of een eventuele toekomstige verdubbeling spoorlijn Zwolle-Enschede wordt niet gezien als oplossing voor de N35 en zijn daarom geen alternatief in deze verkenning.</p>

Registratienummer Punt Zienswijze en reactie

99616914 1c *Ook wordt vanuit Plaatselijk Belang Mariënheem telkens naar voren gebracht het punt dat de school aan de ene kant van de N35 staat, terwijl de meeste inwoners aan de andere kant van de N35 wonen. De rondweg zou in deze situatie een uitkomst zijn. De school in Mariënheem is een verouderd gebouw, welke binnen enkele jaar aan groot onderhoud toe is. Dit zou dan het juiste moment zijn om een nieuwe school te bouwen op een andere plek in Mariënheem, aan de kant van de N35 waar de komt ligt en de meeste mensen wonen en waar ook de toekomstige nieuwbouw van Mariënheem komt.*

Reactie: De N35 betreft desondanks een rijksweg die met 50 km/uur langs de kern van Mariënheem gaat. De opwaardering naar een stroomweg 100 km/uur en de daarvoor benodigde ruimte past niet binnen Mariënheem.

99214754, 99552611, 99614693, 99614862, 99615259, 99615333, 99616914, 99617070, 99617152, 101145164, 101145324, 101145420, 101145469, 101145574, 101145619, 101145655, 101145894, 101146079, 101146169, 101146489, 101146741, 101146823, 101154016, 101154132, 101154253, 101154316, 101154422, 101154494, 101154620, 101155325, 101155433, 101155517, 101155583, 101155687, 101155741, 101155928, 101155962, 101156009, 101156055, 101156125, 101156176, 101156219, 101156376, 101156433, 101156502, 101156570, 101156644, 101156694, 101156762, 101156946, 101156989, 101157032, 101157059, 101157156, 101157397, 101157442, 101168734 2 *In bovengenoemde zienswijze kan het verkeer vanuit het dorp Mariënheem naar de oostelijke N35 aansluitingen (bij Haarle) zijn weg vinden via een nog aan te leggen parallelweg ten noorden van het N35 tracé. Het verkeer naar de westelijke N35 aansluiting (bij Raalte) vindt zijn weg via de reeds geplande parallelweg in westelijke richting ten noorden van het N35 tracé. Vracht- en landbouwverkeer vanuit Mariënheem/Luttenberg kan via 't Fiester (dit verkeer moet in het dorpscentrum vermeden worden) tevens gebruik maken van deze parallelwegen.*

Overigens moet in z'n algemeen opgemerkt worden dat bij geen van de voorgestelde varianten de doorstroming van Zwolle naar Enschede (het oosten) wordt verbeterd omdat er op de dag van vandaag altijd al files staan op het traject Nijverdal-Wierden (in beide richtingen). Wanneer door de verwachte verkeersaantrekkende werking de verkeersintensiteit op de N35 nog gaat toenemen zullen deze files alleen maar groeien.

Wij doen hierbij een dringende oproep aan het Ministerie om deze bovengenoemde, zeer aantrekkelijke, variant alsnog in overweging te nemen!

Reactie: Het verdiept brengen van de bestaande N35 in Mariënheem ter hoogte van het huidige N35-tracé is geen reële of kansrijke variant. Een dergelijke aanpassing kent een aanzienlijke impact, ook qua ruimtebeslag. Daarnaast is er geen ruimte voor een eventuele toekomstige uitbreiding naar 2x2 rijstroken. De aangedragen variant wordt niet meegenomen in de verkenning.

99214754, 99552611, 99614693, 99614862, 99615259, 99615333, 99616914, 99617070, 99617152, 101145164, 101145324, 101145420, 101145469, 101145574, 101145619, 101145655, 101145894, 101146079, 101146169, 101146489, 101146741, 101146823, 101154016, 101154132, 101154253, 101154316, 101154422, 101154494, 101154620, 101155325, 101155433, 101155517, 101155583, 101155687, 101155741, 101155928, 101155962, 101156009, 101156055, 101156125, 101156176, 101156219, 101156376, 101156433, 101156502, 101156570, 101156644, 101156694, 101156762, 101156946, 101156989, 101157032, 101157059, 101157156, 101157397, 101157442, 101168734 3 **2. Zienswijze t.a.v. de in de NRD genoemde voorkeursvariant (omlegging ten zuiden van de spoorlijn), hierna te noemen "zuidelijke variant".**

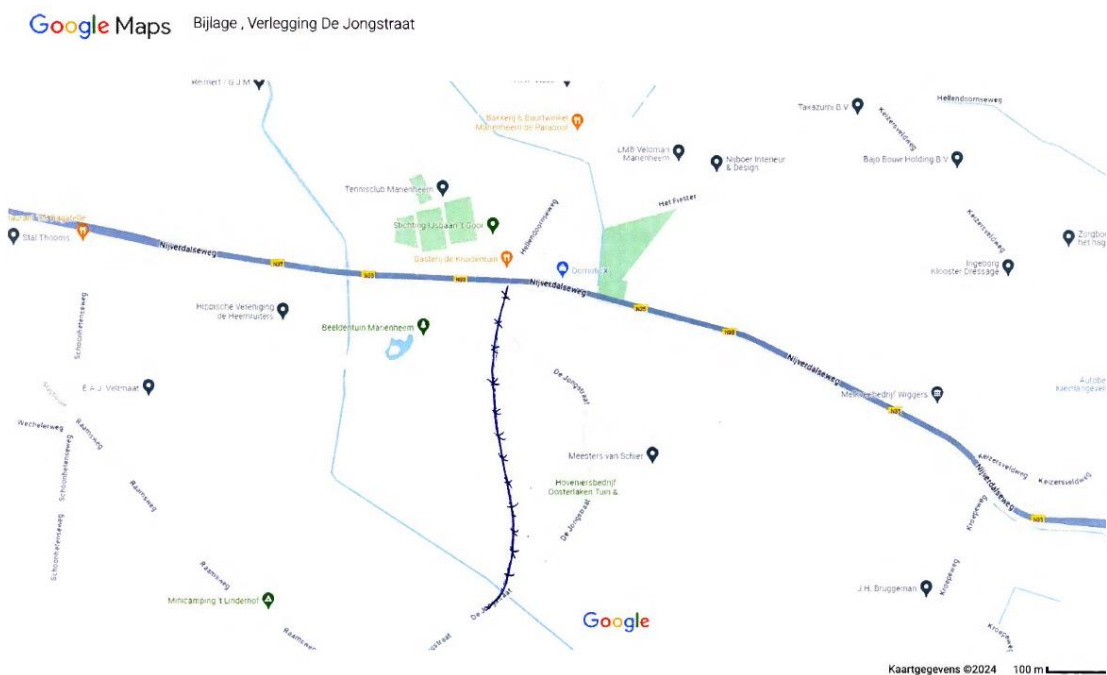
Aangezien deze zuidelijke variant absoluut niet onze voorkeur heeft willen wij in deze fase toch onze zienswijze op deze variant geven omdat er in de verdere verkennende fase geen mogelijk meer toe bestaat.

- De huidige De Jongstraat zal in een toekomstige zuidelijke variant niet geschikt zijn als gebiedsontsluitingsweg voor al het auto-, vracht- en landbouwverkeer. Deze weg zal verlegd moeten worden in westelijke richting zodat alle bochten eruit gehaald worden (zie bijg. schets). Door de verplaatsing van de kruising met de spoorlijn in westelijke richting kan daardoor een verlaging of verhoging van het nieuwe N35 traject veel later worden ingezet, dit geeft een aanzienlijke kostenbesparing.*

Registratienummer Punt Zienswijze en reactie

101154620	3a	2. Zienswijze t.a.v. de in de NRD genoemde voorkeursvariant (omlegging ten zuiden van de spoorlijn), hierna te noemen "zuidelijke variant".
<p>Aangezien deze zuidelijke variant absoluut niet onze voorkeur heeft willen wij in deze fase toch onze zienswijze op deze variant geven omdat er in de verdere verkennende fase geen mogelijk meer toe bestaat.</p> <ul style="list-style-type: none">De huidige De Jongstraat en Kroepeweg zal in een toekomstige zuidelijke variant niet geschikt zijn als gebiedsontsluitingsweg voor al het auto-, vracht- en landbouwverkeer. Deze weg zal verlegd moeten worden in westelijke richting zodat alle bochten eruit gehaald worden (zie bijg. schets). Door de verplaatsing van de kruising met de spoorlijn in westelijke richting kan daardoor een verlaging of verhoging van het nieuwe N35 traject veel later worden ingezet, dit geeft een aanzienlijke kostenbesparing.		
99616914	3b	De woning van participant staat dicht aan De Jongstraat, afstand gevel woning tot hart van de weg is 6,5 meter. Participant heeft nu al veel overlast van het huidige verkeer, voornamelijk landbouwverkeer en vrachtwagens zorgen voor veel geluidsoverlast en trillingen in de woning. Verder wonen wij precies in een onoverzichtelijke bocht in de weg. Meer verkeer zal zorgen voor meer gevaarlijke situaties met name voor fietsers en voetgangers. In het verleden was deze weg een doodlopende weg en is bij aanleg van deze weg ervan uitgegaan dat er nooit veel verkeer gebruik zou maken van deze weg, vandaar ook de situatie van onze woning precies in een scherpe bocht van de weg.

- 99214754, 99552611, 99614693, 99614862, 99615259, 99615333, 99616914, 99617070, 99617152, 101145164, 101145324, 101145420, 101145469, 101145574, 101145619, 101145655, 101145894, 101146079, 101146169, 101146489, 101146741, 101146823, 101154016, 101154132, 101154253, 101154316, 101154422, 101154494, 101154620, 101155325, 101155433, 101155517, 101155583, 101155687, 101155741, 101155928, 101155962, 101156009, 101156055, 101156125, 101156176, 101156219, 101156376, 101156433, 101156502, 101156570, 101156644, 101156694, 101156762, 101156946, 101156989, 101157032, 101157059, 101157156, 101157397, 101157442, 101168734



Reactie bij schets: In de zienswijze met registratienummer 99616914 is bovenstaande schets opgenomen als bijlage. In de andere zienswijzen waar is opgenomen '(zie bijg. schets)' wordt aangenomen dat deze schets bedoeld wordt.

3, 3a, Reactie: In de beoordelingsfase van de verkenning worden de viltstiftschetsen uitgewerkt tot ontwerpen waarbij ook de De Jongstraat wordt ingepast en wordt bepaald op welke wijze de ontsluiting plaats kan vinden en welk type verkeer gebruik kan maken van de De Jongstraat ter hoogte van de kruising met de rondweg Mariënheem.

3b

Indien de spoorwegovergang met de bestaande N35 behouden blijft dan is er geen zuidelijke parallelweg nodig omdat verkeer via de (afgevaardeerde) N35 naar Mariënheem kan. Voor de De Jongstraat wordt dan ook bepaald op welke wijze deze de rondweg kruist en het type weggebruiker (fietsers/voetgangers - gemotoriseerd verkeer (auto/vrachtverkeer) - gemengd verkeer (alle verkeer inclusief landbouwverkeer). Niet uitgesloten wordt dat routes wijzigen of langer worden.

Effecten van wijzigingen in verkeerstromen op lokale wegen worden in het planMER in beeld gebracht bij o.a. verkeer, geluid en luchtkwaliteit. Ook kosten worden in beeld gebracht.

Registratienummer Punt Zienswijze en reactie

99552611 3c *Een nieuw aan te leggen De Jongstraat inclusief de daartoe behorende kruising met de spoorlijn zou feitelijk alleen geschikt te hoeven worden gemaakt voor personenauto's, landbouw- en fietsverkeer. Het vrachtverkeer van/naar Mariënheem kan tenslotte de weg naar de N35 aansluitingen, zowel in oostelijke als westelijke richting, vinden via het dan oude N35 tracé.*

Reactie: In de beoordelingsfase van de verkenning worden de viltstiftschetsen uitgewerkt tot ontwerpen waarbij ook wordt bepaald waar een parallelweg nodig is en op welke wijze de omliggende wegen aansluiten op de N35. Ook wordt gekeken naar de bestaande structuren waaronder de De Jongstraat. Hierbij wordt ook gekeken naar de weggebruikers (fietsers/voetgangers - gemotoriseerd verkeer (auto/vrachtverkeer) - gemengd verkeer (alle verkeer inclusief landbouwverkeer).

Opgemerkt wordt dat de uitwerking bij de rondweg ook afhankelijk is van het behouden danwel afsluiten van de N35 spoorkruising bij de Nijverdalseweg. Bij behoud van de N35 spoorwegovergang kan de huidige N35 worden benut voor de verbinding naar Mariënheem voor alle verkeer en is een zuidelijke parallelweg tot de De Jongstraat niet nodig. Voor de De Jongstraat wordt dan ook bepaald op welke wijze deze de rondweg kruist en het type weggebruiker. Niet uitgesloten wordt dat routes wijzigen of langer worden.

99214754, 99552611, 99614693, 99614862, 99615259, 99615333, 99616914, 99617070, 99617152, 101145164, 101145324, 101145420, 101145469, 101145574, 101145619, 101145655, 101145894, 101146079, 101146169, 101146489, 101146741, 101146823, 101154016, 101154132, 101154253, 101154316, 101154422, 101154494, 101154620, 101155325, 101155433, 101155517, 101155583, 101155687, 101155741, 101155928, 101155962, 101156009, 101156055, 101156125, 101156176, 101156219, 101156376, 101156433, 101156502, 101156570, 101156644, 101156694, 101156762, 101156946, 101156989, 101157032, 101157059, 101157156, 101157397, 101157442, 101168734 4

- *De in de NRD voorgestelde parallelweg langs de zuidelijke variant vanuit het oosten tot aan De Jongstraat is overbodig. Het verkeer van/naar het dorp Mariënheem vindt zijn weg naar alle mogelijke adressen via De Jongstraat, Raamsweg en Kroepeweg.*

Reactie: In de Notitie Reikwijdte en detailniveau is in de viltstiftschets van alternatief 2 met de rondweg Mariënheem tussen de Jongstraat en de Wittebroeksweg een zuidelijke parallelweg ingetekend, uitgaande van een afsluiting van de bestaande N35 spoorwegovergang waardoor een route naar Mariënheem nodig is via de parallelweg en de De Jongstraat.

In de beoordelingsfase van de verkenning worden de viltstiftschetsen uitgewerkt tot ontwerpen waarbij ook wordt bepaald waar een parallelweg nodig is en op welke wijze de omliggende wegen aansluiten op de N35. Ook wordt gekeken naar de bestaande structuren en naar de locaties waar noord-zuid en oost-west relaties voor de N35 (en N348) nodig zijn. Hierbij wordt ook gekeken naar de weggebruikers. Niet uitgesloten wordt dat routes wijzigen of langer worden.

Opgemerkt wordt dat de uitwerking bij de rondweg ook afhankelijk is van het behouden danwel afsluiten van de N35 spoorkruising bij de Nijverdalseweg. Bij behoud van de N35 spoorwegovergang kan de huidige N35 worden benut voor de verbinding naar Mariënheem voor alle verkeer en is een zuidelijke parallelweg tot de De Jongstraat niet nodig.

99552611 4a *De o.i. overbodige parallelweg langs de zuidelijke rondweg kost veel extra ruimte en verhoogd de geluidsbelasting op onze woonkavel aanzienlijk.*

- *De in de NRD getekende afbuiging van de zuidelijke variant, nabij woonkavel van participant, kan veel later (meer in westelijke richting) worden ingezet om de afstand tot ons woonperceel enigszins acceptabel te houden vanuit veiligheids- en geluidsoogpunt.*

Reactie: In de beoordelingsfase van de verkenning worden de viltstiftschetsen uitgewerkt tot geometrische richtlijnconforme ontwerpen en wordt duidelijk welke ruimte nodig is om het bestaande spoor te kruisen in combinatie met een nieuwe aansluiting Almlosestraat/Ommerweg en bestaande dwangpunten in de omgeving.

Registratienummer Punt Zienswijze en reactie

99214754, 99552611, 99614693, 99614862, 99615259, 99615333, 99616914, 99617070, 99617152, 101145164, 101145324, 101145420, 101145469, 101145574, 101145619, 101145655, 101145894, 101146079, 101146169, 101146489, 101146741, 101146823, 101154016, 101154132, 101154253, 101154316, 101154422, 101154494, 101154620, 101155325, 101155433, 101155517, 101155583, 101155687, 101155741, 101155928, 101155962, 101156009, 101156055, 101156125, 101156176, 101156219, 101156376, 101156433, 101156502, 101156570, 101156644, 101156694, 101156762, 101156946, 101156989, 101157032, 101157059, 101157156, 101157397, 101157442, 101168734	5	<ul style="list-style-type: none">• <i>Mede door de verkeers-aantrekkelijke werking, zoals genoemd in de NRD, zal de geluidsbelasting in de zuidelijke variant op de aanliggende woonpercelen hoog zijn. Er dienen voor de betreffende woningen dan ook doeltreffende geluidswerende/absorberende maatregelen te worden genomen.</i>
--	---	--

Reactie: In de fase van een verkenning wordt gezocht naar een voorkeursalternatief waarmee de doelstelling het best kan worden gehaald. Hierbij wordt ook onderzoek gedaan naar geluidsbelasting, maar dan wel passend bij het detailniveau van een verkenning. Onderzoek naar geluidmaatregelen zoals schermen, stiller asfalt e.d. maakt deel van de vervolgfase waarin het voorkeursalternatief verder wordt uitgewerkt (de planning- en studiefase).

99214754, 99552611, 99614693, 99614862, 99615259, 99615333, 99616914, 99617070, 99617152, 101145164, 101145324, 101145420, 101145469, 101145574, 101145619, 101145655, 101145894, 101146079, 101146169, 101146489, 101146741, 101146823, 101154016, 101154132, 101154253, 101154316, 101154422, 101154494, 101154620, 101155325, 101155433, 101155517, 101155583, 101155687, 101155741, 101155928, 101155962, 101156009, 101156055, 101156125, 101156176, 101156219, 101156376, 101156433, 101156502, 101156570, 101156644, 101156694, 101156762, 101156946, 101156989, 101157032, 101157059, 101157156, 101157397, 101157442, 101168734	6	<i>T.a.v. de geluids- en fijnstofbelasting zal de zuidelijke variant bij voorkeur verlaagd moeten worden aangelegd, d.w.z. onder het spoortraject en onder de in westelijke richting verlegde De Jongstraat. De verlaging van het traject kan dan veel later worden ingezet (de tunnelbak wordt daarmee korter).</i>
--	---	--

Reactie: Bij de uitwerking van de rondweg Mariënheem (zuidzijde spoor) wordt ook gekeken naar de hoogteligging van de N35. Vertrekpunt is N35 verhoogd maar ook een verdiepte ligging wordt bekeken. De passage met de De Jongstraat is overigens bij een verdiepte ligging complexer omdat het spoor verhoogd ligt.

99214754	7	<i>De zuidelijke variant zal op minder dan 1000 meter van het Natura 2000 gebied "Boetelerveld" komen te liggen. Daardoor grote impact van de stikstofemissie en biodiversiteitsverlies.</i>
----------	---	--

Reactie: De effecten van het uitgewerkte ontwerp op diverse thema's worden in het planMER beoordeeld. Ook effecten op Natura 2000 worden voor het planMER onderzocht, waaronder stikstofdepositie en soorten (flora en fauna), dit op het niveau dat passend is bij een verkenningsfase. Voor de stikstofberekening voor de gebruiksfase wordt uitgegaan van de wettelijke kaders en rekentools van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

2.4 Beantwoording zienswijzen maatschappelijke organisaties

In deze paragraaf zijn de zienswijzen opgenomen die door maatschappelijk organisaties zijn ingediend:

- Fietsersbond Deventer & Salland (zie paragraaf 2.4.1).
- Stichting Platform Keelbos (zie paragraaf 2.4.2).
- Landgoed Reelaer (zie paragraaf 2.4.3).

2.4.1 99576411 - Fietsersbond Deventer & Salland

Registratie- nummer	Punt	Zienswijze en reactie
------------------------	------	-----------------------

99576411	1	<p><i>Provincie Overijssel heeft een grote ontwikkelopgave op gebied van woningbouw, mobiliteit, klimaatadaptatie en economie. Goede OV- en autoverbindingen zijn daarin belangrijk. Vandaar o.a. de aanpassingen aan de N35. Toch zijn fiets en lopen daarin minstens zo belangrijk: actieve mobiliteit zorgt voor leefbaarheid en gezondheid. En elke verplaatsing die niet met een auto maar met de fiets of lopend wordt gedaan, levert direct gezondheidsvoordeel voor de inwoners van Overijssel.</i></p>
----------	---	---

De plannen die nu voor de N35 klaarliggen, baren ons zorgen, omdat de fietser - laat staan de voetganger - daarin een zeer ondergeschikte, zo niet afwezige rol heeft. Het afsluiten van aansluitingen op de N35 vergroot de barrièrewerking van deze weg. In de plannen worden kruisende verbindingen voor fietsen voorzien, maar deze zijn slechts zeer summier en met teleurstellend weinig begrip voor fietsers meegenomen. Vooral bij Raalte wreekt dit zich.

De aanpassingen aan de N35 gaan, zoals de plannen er nu liggen, vooral voordeel bieden aan automobilisten. Het belang van doorstroming tussen Zwolle en Enschede wordt daarmee geplaatst boven de waarde van goede kruisende verbindingen voor zwakke verkeersdeelnemers. Deze lijken het sluitstuk te worden in de plannen. Eerst de auto, daarna een keer de fietsers. En natuurlijk kost aantrekkelijke, veilige, comfortabele en snelle fietsinfrastructuur geld, maar op een budget van een paar 100 miljoen euro, zou de fiets geen sluitstuk mogen zijn. Mooi voor de auto? Dan ook mooi voor alle fietsers in Heino, Raalte en Mariënheem!

Reactie: In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) zijn viltstiftschetsen opgenomen waarbij (indicatief) is aangegeven waar aanpassingen zijn voorzien aan de N35 en omliggende wegen. Hierbij is voor de omliggende wegen nog niet bepaald voor wie deze bedoeld zijn. In de beoordelingsfase van de verkenning worden de viltstiftschetsen uitgewerkt tot ontwerpen waarbij ook wordt bepaald waar een parallelweg nodig is en op welke wijze de omliggende wegen aansluiten op de N35. Ook wordt gekeken naar de bestaande structuren en naar de locaties waar noord-zuid en oost-west relaties voor de N35 (en ook N348) nodig zijn. Hierbij wordt ook gekeken naar de weggebruikers. Niet uitgesloten wordt dat routes wijzigen of langer worden als gevolg van de aanpassingen. De effecten van de ontwerpen worden beoordeeld in het planMER. Opgemerkt wordt dat het traject in Raalte waar het project "N35 Verbeteringen Knooppunt Raalte" is voorzien wel deel uit maakt van de referentiesituatie (autonome ontwikkeling) maar dat het traject geen onderdeel uitmaakt van de scope van de verkenning.

	2	<p><i>Hoe kan de provincie achter hun beleid om duurzame mobiliteit voorrang te geven en het aan te moedigen (voor korte afstand "gewoon" de fiets pakken), met de voorgestelde aanpassingen blijven staan?</i></p>
--	---	--

Er wordt hoog ingezet op een snelle doorstroming van de N35 voor de autoverkeer en daarmee op ONGELIJKVLOERS kruisen met de N35, dat is prima. Daar staat dan weer tegenover dat er te weinig nagedacht is over de nodige consequenties voor de zwakste verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers, die in de toekomst in de meeste gevallen dan verder moeten omfietsen / lopen !

Wij komen het woord Fiets eigenlijk ook nauwelijks tegen in het NRD-document. Hier en daar een verwijzing naar Koersdocument en Masterplan Snelle Fietsroutes (incl verlenging F35) van de provincie Overijssel, maar daar blijft het bij. Maar ook de betekenis van recreëren via wandel-fiets-ommetjes en fietsknooppunt-routes in dit aantrekkelijke gebied, wordt duidelijk ondergewaardeerd.

Reactie: De doelstellingen van de verkenning zijn gericht op het verbeteren van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming van de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal. De aanpassingen dienen bij te dragen aan een verkeersveilige N35 en een betrouwbare verbinding tussen de regio's Zwolle en Twente. In het planMER wordt onderzoek gedaan naar de effecten voor alle weggebruikers.

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99576411	3	<p>Fietsminnend Salland, vertegenwoordigd in de Fietsersbond Deventer & Salland heeft samenvattend dus de volgende bezwaren</p> <p>1. Er wordt te weinig nagedacht over de barrièrewerking van de NIEUWE N35 voor fietsers <i>Er verdwijnen te veel oversteken en er komen te weinig ONgelijkvloerse mogelijkheden terug. In gesprekken met RWS en uit openbare documenten is ons niet helder geworden WAAR fietsers nu precies kunnen oversteken en wat de omrijdconsequenties zijn. Er is veel onzekerheid wat er concreet gebeurt met aansluitingen Koelmansweg - Hagenweg - Heino-Noord - Heino-Zuid - 't Reelaar - Knapenveldsweg - Kruispunt Bos - Ganzeboomlaan - Almelosestraat / Hooilandweg - Schoonhetenseweg - De Jongstraat - Keizersveldweg - Stationsstraat (Haarle) – Tunnelweg.</i></p> <p>Reactie: Wij begrijpen uw zorgen als vertegenwoordiger van de fietsers. De fietsersbond is deelnemer van de klankbordgroep verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal. Het projectteam zal de fietsersbond blijven betrekken bij de vervolgstappen in de verkenning en informeren over de fietsroutes in relatie tot de variant "N35 stroomweg 100 km/uur".</p>
	4	<p>2. Daar waar FIETSOVERSTEKEN (wel of niet in combinatie met kruisend autoverkeer) worden gerealiseerd is te weinig onderzoek gedaan naar:</p> <p>a. <i>Hoe fietsstromen eigenlijk precies lopen, laat staan aansluiting met nieuwbouwwijken – bedrijfsterreinen bijv aansluiting Raalte NW (met het Hoftheater) met centrum-Raalte en sportvelden Tijenraan. Dit geldt m.n. voor vele scholieren die dagelijks Raalte bezoeken en Woon-Werkverkeer vanuit Raalte, bezoekers van het Hof-theater vanuit Raalte-Centrum en Raalte-Zuid.</i></p> <p>b. <i>Ideale Maaswijdte in het fietsnetwerk; met name zeer relevant voor Raalte-Noord (uitbreiding nieuwbouw in westelijke richting) in verbinding met Raalte-Centrum (vice versa)</i></p> <p>c. <i>BRUG of TUNNEL ? TUNNEL is voor fietsers veel prettiger gezien de lagere hellingsgraad en dus een hogere voorkeur geniet</i></p> <p>d. <i>nog gebruik van VRI's ? Zo ja: waar ?</i></p> <p>Reactie: In de beoordelingsfase worden de kansrijke alternatieven en varianten verder ontworpen en beoordeeld. Daarbij worden diverse effecten beoordeeld. De aanpassingen aan de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal kunnen negatief zijn voor bepaalde doelgroepen of weggebruikers. Waar mogelijk worden negatieve effecten zoveel mogelijk beperkt.</p>
	5	<p>3. De parallelstructuur + toekomst F35 <i>Te onduidelijk welk karakter die krijgt : Fietsstraat ? 30 km/u ? 60 km/u ? Fietssnelweg ? Ook de parallelstructuur zal veelvuldig gebruikt gaan worden door fietsers / wandelaars maar ook door m.n. landbouwverkeer / vrachtverkeer / autoverkeer. Hoe wordt de veiligheid van de grote stroom fietsers van / naar Raalte gegarandeerd ?</i></p> <p><i>Daarnaast speelt de wens van de provincie de F35 van Nijverdal naar Zwolle door te trekken. De parallelstructuur kan daar wellicht voor gebruikt worden maar stelt ook weer eisen aan de vormgeving van de parallelstructuur !</i></p> <p>Reactie: In de beoordelingsfase van de verkenning worden de ontwerpen van de alternatieven en varianten verder uitgewerkt waaronder de parallelstructuren (locatie, ligging, breedte, type, etc.). Hierbij wordt aandacht besteed aan de verkeersveiligheid van alle typen weggebruikers.</p>
	6	<p>4. Kruispunt Bos : waarom toch niet meegenomen ? <i>Je kunt de toekomstige oplossing voor dit knooppunt NIET los zien van de overige aanpassingen aan de N35; komt er wel of niet een Fietsoversteek in de buurt van dit kruispunt ? Zo niet: waar komt er wel een ? Zoals eerder gezegd : de maaswijdte speelt hier een belangrijke rol in dit deel van Raalte dat zich nog volop ontwikkelt.</i></p> <p><i>In de bijlage hieronder zoomen we nog even apart in op de situatie bij Raalte, waarmee we het bewijs leveren dat eigenlijk dat de fiets-oversteeksituaties bij kruispunt Bos, De Ganzeboomlaan en de Almelosestraat en de bijbehorende maaswijdte echt integraal en nog eens kritisch onder de loupe dienen te worden genomen.</i></p> <p>Reactie: Voor de N35 in Raalte met de aansluiting N348 Nieuwe Deventerweg - N35 geldt dat hiervoor een andere planstudie loopt, het project "N35 verbeteringen knooppunt Raalte". Hiervoor is de provincie Overijssel de initiatiefnemer. Hierbij wordt samengewerkt met haar bestuurlijke partners Rijkswaterstaat, gemeente Raalte en ProRail. In de MIRT verkenning wordt ervanuit gegaan dat het project "N35 verbeteringen knooppunt Raalte" een autonome ontwikkeling is. Vanuit deze verkenning kunnen wij nu niet aangeven op welke locaties fietsoversteken voorzien zijn. Het uitgangspunt van het project knooppunt Raalte is dat voor alle modaliteiten een aanvaardbare oplossing wordt gezocht, dus ook voor de fietsers.</p>

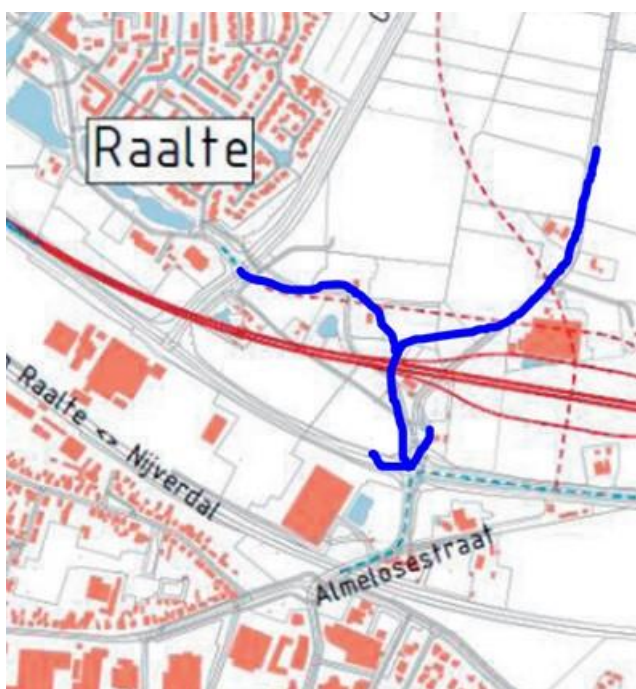
**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99576411 7

BIJLAGE KANTEKENINGEN RECONSTRUCTIE N35 bij RAALTE:

Concreet zijn er bij Raalte twee grote vraagtekens voor goede fietskruisingen:

A. Wanneer de huidige (VRI-geregelde) oversteek Almelosestraat - Hooilandweg verval (Alternatief 2), verdwijnt een aantrekkelijke, snelle en eenvoudige fiets- en loopverbinding tussen Raalte Noord / Mariënheem en industrieterrein De Zegge: een belangrijke werklocatie. Het alternatief voor fietsers is allerminst geruststellend: wanneer de plannen doorgang vinden, moeten fietsers dadelijk omfietsen (meer naar het oosten) én moeten ze een viaduct over, om het autoverkeer te kunnen passeren. Bovendien worden fietsers in dit plan gedwongen langs het drukke autoverkeer vanuit Raalte Noord naar de nieuwe aansluiting van de N35 te fietsen. Dat is geen reclame voor fietsen: omfietsen naast verkeerslawaaai. Terwijl Raalte Noord juist als fietsvriendelijke wijk is ontwikkeld. Bij uitvoering van Alternatief 2 ontstaat ruimte tussen het huidige kruispunt N35/N348 (Ommerweg) en de Almelosestraat voor een vrijliggende fietsverbinding. Wanneer fiets en voetganger niet als sluitstuk van de begroting wordt behandeld, is dit een uitstekende kans om een goede fietsverbinding te realiseren (zie afbeelding).



Reactie: In de beoordelingsfase van de verkenning worden de ontwerpen van de alternatieven en varianten verder uitgewerkt en beoordeeld. Bij het uitwerken van de gecombineerde aansluiting N348/Ommerweg en de Almelosestraat wordt ook aandacht besteed aan het onderliggende wegennetwerk, parallelstructuren en de logische verbindingen tussen Raalte Noord en industrieterrein "De Zegge".

- 8 B. Nogmaals: tot onze spijt wordt kruispunt Bos (knooppunt Raalte) niet in deze plannen genoemd. Ook daar is het tot op heden twijfelachtig of een goede fietsverbinding wordt gerealiseerd tussen Raalte Noord en dorp. Het doemscenario is dat de fietser in alle plannen - vanwege budgetredenen - buiten wal en schip gaat vallen. Met als resultaat fietsverbindingen die onaantrekkelijk zijn, ver omfietsen zijn, of zelfs in het geheel afwezig zijn.

Slechte fietsverbindingen resulteren ook in minder fietsgebruik en bewoners van de Franciscushof (maar ook elders in Raalte Noord), leidt dit ongetwijfeld tot verplaatsingen in het dorp die liever de auto gedaan worden dan met omfietsen langs verkeerslawaaai en over een hoog viaduct. Met uitbreiding van de Franciscushof - met een paar honderd woningen met honderden nieuwe inwoners, waaronder kinderen die de N35 naar Tijenraan en het Carmel College moeten kruisen, is het erg zorgelijk dat hier nog geen goede plannen voor bestaan.

Reactie: In de MIRT verkenning wordt ervanuit gegaan dat het project "N35 verbeteringen knooppunt Raalte" een autonome ontwikkeling is.

- 9 **We verwachten dat het belang van de fietser over AL deze projecten heen wordt geborgd en niet in alle projecten als sluitpost wordt behandeld.**

Reactie: dit punt is ter kennisgeving aangenomen. De projectteams van de diverse projecten op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal hebben regelmatig overleg met elkaar.

2.4.2 99578523 - Stichting Platform Keelbos

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99578523	1	<p>Belanghebbenheid</p> <p><i>Krachtens onze statuten en blijkens de feitelijke werkzaamheden zoals is omschreven in onze statuten artikel 3:3 en 3:9, komen wij op voor de belangen van bezoekers van solitaire verzorgingsplaatsen waar ook HOP bezoekers komen.</i></p> <p><i>Uit dien hoofde achten wij ons gerechtigd om te zake van feitelijk handelen en besluiten van bestuursorganen, zoals thans door middel van deze zienswijze, op te komen door middel van het aanwenden van rechtsmiddelen, en zijn wij aan te merken als direct belanghebbende in de zin van art. 1:2 leden 1 en 3 Algemene wet bestuursrecht. Dit is ook erkend door de Raad van State en diverse Rechtbanken, met onder andere met deze de uitspraken ECLI:NL:RVS:2007: BA2209 van 4 april 2007, ECLI:NL:RVS:2017:393 van 15 februari 2017, ECLI:NL:RBOBR: 2021:1249 van 23-03-2021 en ECLI:NL:RBNNE:2021:2156 van 12 mei 2021 waarin wij reeds als direct belanghebbende zijn erkend.</i></p> <p>Belangenafweging</p> <p><i>Voor de veiligheid dient er elke 20 KM een verzorgingsplaats ingepast te zijn, maar wij hebben in de plannen nergens gezien dat er een verzorgingsplaats is, terwijl het traject ongeveer 24 kilometer lang is. Volgend de richtlijn dient er elke 20 km een verzorgingsplaats te zijn langs de snelwegen. Wij weten dat ter plaatse niet aan deze richtlijn is voldaan. Derhalve verzoeken wij u om te beslissen binnen dit tracé – op zijn minst solitaire – verzorgingsplaatsen aan te leggen – met aan de randen daarvan lage groen beschutting ter bevordering van de sociale veiligheid – ten einde aan de richtlijn te voldoen.</i></p> <p><i>Indien u besluit om geen verzorgingsplaatsen aan te leggen verzoeken wij u uw besluit gemotiveerd te onderbouwen waarom u van de richtlijn afwijkt.</i></p> <p>Reactie: In deze MIRT-verkenning wordt niet voorzien in een verzorgingsplaats langs de N35 Wijthmen-Nijverdal, dat betreft geen scope vanuit de startbeslissing.</p>
----------	---	--

2.4.3 99598457 - Landgoed Reelaer

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99598457	1	<p>Zienswijze landgoed Reelaer:</p> <p><i>Zaken als openbare wegen en de daarvan belangrijke eigenschappen als verkeersveiligheid en doorstroming behoren tot de verantwoordelijkheid van de overheden. De deskundigheid van de overheid trekken wij niet zomaar in twijfel aangaande het type weg dat jullie graag zouden willen realiseren. Wat tot nu toe ontbreekt, is rekening houden met de omgeving langs de weg.</i></p> <p><i>De overheid heeft immers de kennis en de verantwoordelijkheid voor ons (openbare) wegennet, maar het Landgoed en zijn bewoners hebben ook (openbare) verantwoordelijkheden, namelijk bescherming van de natuur (plant en dier), het landschap, bos en bomen, boerderijen, rijksmonumenten.</i></p> <p>Reactie: Er vindt overleg plaats met participant. In deze overleggen zijn genoemde aandachtspunten verder onder de aandacht gebracht van het projectteam.</p>
	2	<p><i>Welke variant ook maar gekozen zal worden, de aandachtspunten voor ons blijven hetzelfde. Het beukenbosje voor Heinoseweg 10 (manege stal t Reelaer) is erg belangrijk om verschillende redenen. Rijksmonument Nieuw Bethlehem (Heinoseweg 8) is het absoluut waard om gespaard te worden, de huurders die het monument met liefde in goede staat hebben bewaard, hebben gewezen op een mogelijke verplaatsingsoplossing.</i></p> <p><i>Als er sprake is van botsende belangen zoals de weg-versus-rijksmonument, de weg-versus- bos, etc. is het bevoegd gezag in onze ogen aan de burger, maar ook aan het Nederlands landschap verplicht om samen te werken met ons, om naar <u>win-win</u> oplossingen te streven. Wij zijn ook Nederlanders net als jullie, alleen beheren wij geen wegen maar wel natuur, rijksmonumenten en landschappelijk erfgoed in het algemeen. (Landgoed t Reelaer is <u>publiekelijk!</u> toegankelijk als wandelgebied). Dus het is niet een geval van publiek belang versus privaat belang. Het ligt veel genuanceerder, zeker nu ons land steeds voller komt te liggen met wegen, woonwijken en voorzieningen waardoor juist mooie buitengebieden belangrijker worden voor ons welvaartsniveau (leefbaarheid)</i></p> <p>Reactie: Wij begrijpen de zorgen van de participant ten aanzien van te keuzes over diverse, soms tegengestelde, belangen. In de beoordelingsfase worden varianten en alternatieven verder ontworpen en beoordeeld. Er zullen in meer of mindere mate effecten optreden voor thema's als natuur, cultuurhistorie, landschap etc. Indien mogelijk zullen negatieve effecten zoveel mogelijk worden gecompenseerd. Er vindt overleg plaats met participant.</p>

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99598457 3 *In onze zienswijze kunnen we trotser op onszelf zijn als er zowel een goede weg wordt aangelegd als ook de waarden van het gebied waar de weg doorheen loopt, worden gecompenseerd, in elk geval niet gehavend en ontwaard.*

Die compensatie is niet louter een geldkwestie maar een oproep om deel te nemen aan (creatieve en effectieve) oplossingen en ontwerpen waarmee alle belangen (inclusief erfgoedwaarden) worden gediend. Dat betekent concreet dat de bevindingen in ons cultuurhistorische rapport en geluidsmetingrapport worden meegenomen in de uitwerkingen. Niet alleen RWS maar ook de Provincie en Gemeente Raalte met regelingen, vergunningen nodigen we uit. Wat deze situatie nodig heeft, is actieve en constructieve deelname van de betrokken ambtenaren aan oplossingen in samenwerking met ons en onze adviseurs. Friso Rengers. (PS dit geldt natuurlijk evenzeer voor de huidige discussie (bajonet) als de toekomst van de N35).

Reactie: Wij begrijpen de belangen van de participant. In samenwerking met het projectteam "N35 Verbeteren verkeersveiligheid Wijthmen-Nijverdal" (ook bekend als meer veilig) wordt met participant gezocht naar oplossingen die recht doen aan de waarden van het gebied rondom de N35.

3 Beantwoording zienswijzen overheid

In deze paragraaf zijn de zienswijzen opgenomen die door overheidsinstanties zijn ingediend:

- Gemeente Dalfsen (zie paragraaf 3.1).
- Gemeente Raalte (zie paragraaf 3.2).
- Regio Twente (zie paragraaf 3.3).
- Provincie Overijssel (zie paragraaf 3.4).

In de tabellen is het registratienummer opgenomen in de eerste kolom. Voor de beantwoording zijn de zienswijzen opgedeeld in (zienswijze)punten. Deze punten staan in de tweede kolom vermeld. De zienswijze is in de derde kolom cursief opgenomen. Onder iedere zienswijze is vervolgens in kolom 3 een reactie opgenomen. Deze start met de aanduiding 'Reactie:'

3.1 99511231 – Gemeente Dalfsen

Registratie- nummer	Punt	Zienswijze en reactie
------------------------	------	-----------------------

99511231	1	<i>Allereerst willen we u danken voor de manier waarop u ons heeft geïnformeerd en betrokken bij de eerste uitwerkingen van de MIRT verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal. Over het algemeen kunnen wij ons goed vinden in de evenwichtige manier waarop de afwegingen, zoals omschreven in de factsheets en de Notitie Reikwijdte en detailniveau, tot stand gekomen. Wij zijn tevreden over het verlopen proces en de manier waarop wij en de betrokken partijen worden meegenomen in het project. In de notitie zijn alle varianten en alternatieven goed en uitvoerig omschreven., met daarbij een duidelijke keuze welke varianten kansrijk zijn. Wij maken graag gebruik van de mogelijkheid om nog enkele punten onder uw aandacht te brengen met het verzoek deze mee te nemen bij de verdere uitwerking.</i>
----------	---	---

Zorgen om de veiligheid van de fietsers

De parallelweg van de N35 wordt nu gebruikt door lokaal verkeer en relatief veel (schoolgaande) fietsers. Het aanpassen van de aansluitingen heeft als gevolg dat de hoeveelheid verkeer op de parallelstructuur van de N35 toeneemt, ook van het zware landbouwverkeer en vrachtverkeer. Wij maken ons grote zorgen over de veiligheid van deze kwetsbare groep verkeersdeelnemers.

Reactie: De wijze waarop de parallelstructuur wordt gerealiseerd zal in het tweede deel van de Verkenning (beoordelingsfase) worden onderzocht. Daarbij wordt eerst een elementair ontwerp (EO) gemaakt om te zien wat de impact van een geometrisch richtlijnconforme infrastructuur op de omgeving is. De volgende stap is dat op basis van ruimtelijke knelpunten (bebouwing, lokale wegen, risicovolle kabels en leidingen, beschermde (natuur)gebieden, landgoed e.d.) wordt gekeken of optimalisatie mogelijk is om het knelpunt te voorkomen of te verminderen. Dit leidt tot een inpassend ontwerp (IO). In het Inpassend Ontwerp (IO) wordt het EO-ontwerp verder uitgewerkt naar een drie dimensionaal geometrisch ontwerp, met als resultaat een werkend verkeerssysteem dat ruimtelijk ingepast is. Dit ontwerp dient om aan te tonen dat de weg technisch inpasbaar en maakbaar is. Het IO-ontwerp wordt in het planMER onderzocht op de effecten voor diverse aspecten. Mogelijk dat daaruit aanbevelingen worden gedaan voor verdere aanpassingen in het ontwerp (integraal inpassend ontwerp). Hierbij wordt ook gelet op verkeersdeelnemers die gebruik maken van de parallelstructuur. De focus in de verkenning ligt daarop op het bepalen van een voorkeursalternatief.

	2	<i>Het Rijk, de provincie en de gemeenten hebben vergaande ambities om het fietsgebruik te stimuleren en te faciliteren. Het project N35 en de verlenging van de F35 is mooie gelegenheid om deze ambities vorm te geven. Door de middelen efficiënt in te zetten en werk met werk te maken kan de veiligheid van de fietsen worden vergroot. Wij dringen er op aan deze kansen zeker te benutten.</i>
--	---	--

Reactie: De ontwikkeling van de snelle fietsroute (ook wel doortraproute genoemd, F35) over voornamelijk de parallelweg van de N35 op de route (Zwolle-Heino-Raalte-Nijverdal) wordt gezien als raakvlakproject. Vanuit de verkenning wordt niet voorzien in realisatie van deze fietsroute. Wanneer er zich kansen voordoen zullen betrokken overheden elkaar opzoeken.

	3	Aansluiting Hoonhorst
--	---	------------------------------

In de huidige situatie ervaart de kern Hoonhorst overlast van verkeer dat niet in Hoonhorst hoeft te zijn. Bij de verdere uitwerking vragen wij uw aandacht voor de aansluiting van de kern Hoonhorst. Een goede en veilige verbinding met de aansluiting Wijthmen is daarbij belangrijk. Door de verbinding met Wijthmen goed vorm te geven, moet het doorgaande verkeer verleid worden om van de hoofdwegen gebruik te blijven maken.

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99511231	3	<p>Reactie: De alternatieven worden in het planMER onderzocht op effecten op het onderliggend wegennet. Alternatief 1 voorziet in een aanpassing van het kruispunt Hagenweg (VRI). In alternatief 2 wordt voorzien in een 2x1 stroomweg waarbij twee varianten worden uitgewerkt voor het traject tot het Overijssel kanaal.</p> <ul style="list-style-type: none">• Variantpakket 1: Afsluiten Koelmansstraat, ongelijkvloerse kruising Hagenweg en nieuw viaduct bij Overijssels kanaal. De doorrijdhoogte bij het Overijssels Kanaal zal vergelijkbaar zijn met de bestaande situatie (circa 3,70 meter). Deze kruising wordt dan alleen gefaciliteerd voor fietsers op de Kanaaldijk Noord. Landbouw- en vrachtverkeer zal in deze situatie gebruik moeten maken van de kruising bij de Hagenweg. Voor het uit te werken ontwerp wordt ervan uitgegaan dat de N35 bovenlangs de Hagenweg kruist. De N35 wordt op deze locatie verhoogd. Voor de doorrijdhoogte bij de Hagenweg wordt 4,60 meter aangehouden.• Variantpakket 2: Ongelijkvloerse fietskruising Koelmansstraat, afsluiten Hagenweg en nieuw viaduct bij Overijssels kanaal. De doorrijdhoogte bij het Overijssels Kanaal wordt verhoogd tot 4,60 meter. <p>Voor de alternatieven wordt een ontwerp uitgewerkt zodat ook voor Hoonhorst de effecten inzichtelijk gemaakt kunnen worden en de wijze waarop deze kern wordt ontsloten richting Zwolle. Voor de alternatieven wordt een ontwerp uitgewerkt zodat ook voor Hoonhorst de effecten inzichtelijk gemaakt kunnen worden en de wijze waarop deze kern wordt ontsloten richting Zwolle.</p>
4		<p>Goede aansluiting N348/N35 bij Raalte <i>Wij pleiten voor een goede aansluiting van de N34/Ommerweg op de N35 (bij Raalte). Wanneer deze aansluiting wordt geoptimaliseerd, verwachten wij dat dit ook een positief effect zal hebben op het voorkomen van onnodige verkeersstromen op het onderliggende wegennet van Lemelerveld.</i></p> <p>Reactie: Voor de aansluiting N348 Ommerweg/Almelosestraat wordt in samenhang met de rondweg Mariënheem een ontwerp opgesteld. Hiervan worden de verkeerseffecten op het onderliggend wegennet beoordeeld.</p>

3.2 99522599 – Gemeente Raalte

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99522599	1	<p><i>U hebt ons gelegenheid gegeven om te reageren om de Notitie Reikwijdte en detailniveau (hierna kortheidshalve NRD genoemd). Wij maken hierbij graag van die gelegenheid gebruik.</i></p> <p><i>In de eerste plaats willen wij opmerken dat wij de voortvarendheid waarderen waarmee de MIRT-verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal tot op heden verloopt. Verder vinden wij het belang om aan te geven dat wij ons kunnen vinden in de conclusie van het NRD dat Alternatief 1 (nul-plus-alternatief) weliswaar haalbaar is maar weinig oplossing biedt.</i></p> <p>Reactie: Dank voor uw complimenten en partnerschap.</p>
2		<p><i>Wij spreken onze voorkeur uit voor Alternatief 2 (BO-MIRT-Alternatief) omdat dit alternatief ons inziens meer oplossingen biedt voor de leefbaarheids-, verkeersveiligheids- en bereikbaarheidsknelpunten. In de aanstaande beoordelingsfase hechten wij bijzonder belang aan een uitwerking van Alternatief 2 waarbij op een goede wijze de omleiding Mariënheem vorm wordt gegeven.</i></p> <p>Reactie: De alternatieven 1 en 2 uit de NRD worden uitgewerkt tot een ontwerp en beoordeeld als beslisinformatie over het voorkeursalternatief. Zoals in de NRD aangegeven heeft alternatief 2 een hoger oplossend vermogen dan alternatief 1. Voor de uitwerking van het ontwerp wordt tevens gekeken naar de mogelijke inpassing van de rondweg Mariënheem in combinatie met de aansluiting N348 Ommerweg/Almelosestraat. De gemeente Raalte wordt betrokken bij de uitwerking van de ontwerpen.</p>
3		<p><i>Daarnaast hechten wij eraan dat er rekening wordt gehouden met de groeibeelden die onlangs door onze gemeenteraad zijn vastgesteld. Hiervoor verwijzen wij naar www.raalte.nl/groei</i></p> <p>Reactie: In het planMER worden de effecten van de alternatieven bepaald ten opzichte van een referentiesituatie. De referentiesituatie gaat uit van de bestaande weginrichting (het nul-alternatief uit de startbeslissing). Daarbij wordt er ook vanuit gegaan dat de toekomstige ontwikkelingen waarover al een besluit is genomen of de besluitvorming gevorderd is, zijn gerealiseerd.</p> <p>De groeibeelden die zijn opgesteld voor Raalte worden beschouwd als een verkenning. Het is een bouwsteen voor de Omgevingsvisie en is pas onderdeel van het beleid als de groeiopgave is verankert in de Omgevingsvisie. De verwachting is de groeiopgave in de eerste helft van 2025 is geland in Omgevingsvisie. De groeibeelden worden betrokken bij het planMER als mogelijke ontwikkeling/raakvlak maar niet als onderdeel van de referentiesituatie.</p>

3.3 99637217 - Regio Twente

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99637217 1 *Bedankt voor het toesturen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) N35 Wijthmen-Nijverdal, de Notitie Kansrijke alternatieven, de samenvatting NRD en het participatieplan. Wij maken bij deze onze regionale reactie op hoofdlijnen aan u kenbaar.*

Allereerst is voor ons als uitgangspunt, geheel in lijn met de door ons omarmde provinciale Marsroute N35, om de N35 als geheel als stroomweg aan te merken en ook een dusdanige inrichting voor de toekomst mogelijk te maken. Dit betekent dat alle studies moeten worden gericht op het op termijn mogelijk maken van een inrichting als 2x2 stroomweg volgens de voorkeurskenmerken Duurzaam Veilig. Dagelijks ervaren wij verkeersproblemen tussen Nijverdal en Wierden. Dit probleem zal na het gereedkomen van Nijverdal-Wierden, bij uitvoering als 80 km/u weg, enkel en alleen verschuiven bij het niet optimaal aanpakken van het wegvak Nijverdal-Wijthmen.

De verkeersstromen worden alleen maar groter. Naast de autonome verkeersgroei zullen de (economische) groeiambities en woningbouwopgave in zowel de Twentse steden, de regio Zwolle als langs de tussenliggende kernen aan de corridor N35 - als deel van de Europese TENT-T corridor NorthSea Baltic - meer vervoersbewegingen genereren. Het gaat dan om personen- en goederenvervoer, zowel via de weg als het spoor. Zelfs als onze ambities voor het versterken van het OV in Overijssel met onder andere het verdubbelen van de spoorlijn Zwolle-Twente en verder naar Duitsland zijn uitgevoerd, zullen er altijd veel personen afhankelijk blijven van de auto voor (een deel van de) reis. In uw rapporten (IMA) wordt uitgegaan van regio Twente als krimpregio en een lage woningbouwopgave. Dit is echter achterhaalde informatie: de regio is nooit gekrompen maar groeit en met onder andere het uitvoeren van de gemaakte woningbouwafspraken, de contournotitie Nota Ruimte en de regionale stedelijke investeringsagenda zal Twente een groot deel van de nationale woonopgave realiseren. Mits uiteraard wordt voldaan aan een aantal basisvoorwaarden zoals een goede bereikbaarheid in en tussen de regio's: 'Elke regio telt'.

Reactie: De focus van de verkenning is om invulling te geven aan de afspraken die in het bestuurlijk MIRT-overleg in 2020 zijn gemaakt waarin niet wordt ingezet op capaciteitsuitbreiding. Een verdere toelichting van deze keuze in het voortraject is te vinden op pagina 28 en 29 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Op bestuurlijk niveau is er contact tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Provincie Overijssel over hoe wordt omgegaan met de motie van de Provinciale Staten van 27 maart 2024. IenW heeft schriftelijk gereageerd op deze zienswijze. De reactie is terug te vinden in bijlage 1 van deze Nota van Antwoord. De provincie Overijssel laat in overleg met het ministerie van IenW een kostenraming opstellen voor de extra kosten voor een uitbreiding van een stroomweg van 2x1 rijstroken naar 2x2 rijstroken. Deze informatie is beschikbaar bij de besluitvorming voor deze verkenning.

2 *Ten tweede staat Regio Twente ook voor een betere verkeersveiligheid in de regio. In uw rapportage geeft u aan dat de verkeersveiligheid in de landelijke rapportage van Rijkswaterstaat "Veilig over Rijkswegen" geen hoog ongevalrisico toekent aan de N35 ten opzichte van het landelijk gemiddelde op de Rijks-N-wegen. Deze rapportage is echter gebaseerd op ongevalscijfers 2014 tot en met 2016. Dat is inmiddels achterhaald. Uit nieuwe onderzoeken (IENW/BSIt-2022/14326) blijkt een groot tot zeer groot verkeersongevalrisico op delen van de hoofdrijbaan en de parallelweg. Voldoende reden dus om de N35 op termijn als stroomweg in te richten en daarmee de veiligheid van zowel het verkeer op de weg als de bewoners langs de weg te verbeteren. Een betere doorstroming en een betere oversteekbaarheid helpen ook mee aan de verbetering van de leefbaarheid langs de N35.*

Reactie: Alternatief 2 voorziet in de inrichting van de N35 als 2x1 stroomweg tussen Wijthmen-Raalte en Raalte-Nijverdalseweg. Voor het traject tussen de Nijverdalseweg en Nijverdal is vanuit de startbeslissing ingezet op behoud als gebiedsontsluitingsweg. Hier zijn zowel in alternatief 1 als 2 alleen maatregelen voorgesteld voor de kruispunten Tunnelweg en Grotestraat en uitbreiding van de bermverharding.

3 *Naast bovengenoemde input verzoekt Regio Twente om het tracé ook te bekijken vanuit behoud van de natuur. Is er bijvoorbeeld rekening gehouden met de gevolgen van het doorsnijden van de Sallandse Heuvelrug? Zijn hier alternatieven bestudeerd zoals het bundelen van spoor- en weginfra door dit nationale park? Hierover denken wij graag met u mee. Wij zijn ons ervan bewust dat gemeente Hellendoorn als direct belanghebbende in de stuurgroep positief heeft gereageerd op de nu voorliggende notitie Reikwijdte en Detailniveau N35 Wijthmen- Nijverdal. Na overleg met de andere Twentse gemeenten wil men nu toch graag dat er een breder onderzoek gaat plaatsvinden zodat er straks een weloverwogen besluit kan plaatsvinden over de mogelijke opties.*

Reactie: Voor het traject tussen de Nijverdalseweg en Nijverdal is vanuit de startbeslissing ingezet op behoud als gebiedsontsluitingsweg. Hier zijn zowel in alternatief 1 als 2 alleen maatregelen voorgesteld voor de kruispunten Tunnelweg en Grotestraat en uitbreiding van de bermverharding. Een verschuiving van de N35 richting het spoor op dit traject is geen onderdeel van de verkenning.

3.4 99683440 - Provincie Overijssel

Registratie- Punt Zienswijze en reactie nummer

99683440 1 *Op 5 maart 2024 is per brief de provincie Overijssel als betrokken/wettelijk bestuursorgaan geraadpleegd over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau MIRT Verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal. Hieronder de reactie van de provincie Overijssel.*

Complimenten

Allereerst de complimenten voor de gedegen notitie. De provincie Overijssel is als partner in het project nauw betrokken bij de totstandkoming hiervan en wij stellen dat zeer op prijs. De provincie investeert net als u 100 miljoen in de realisatie van het BO MIRT alternatief uit 2020. De inzet vanuit de provincie is vooral ten behoeve van de doorstroming, uw inzet is met name gericht op leefbaarheid en verkeersveiligheid. Uw budget is gelukkig beschikbaar gebleven en niet overgeheveld naar uw instandhoudingsopgave. Er is veel werk verzet om te komen tot de NRD, waarin de uitgangspunten staan beschreven voor het PlanMER, een belangrijk onderdeel van de Verkenning.

Reactie: Dank voor uw complimenten en partnerschap.

2 Besluit PS 4 december 2020

Op 4 december 2020 hebben Provinciale Staten besloten "als provinciale bijdrage aan de opwaardering van de N35 tussen Wijthmen en Raalte naar een regionale stroomweg 2x1 100 km/uur toekomstvast, voor het omleggen van de N35 om de kern Mariënheem heen en voor een tijdelijke extra opstelstrook bij de kruisingen van de N35 met de N348 richting Ommen en met de Tunnelweg € 100 miljoen ter beschikking te stellen".

Startbeslissing 3 maart 2022

De afspraken hierover zijn vastgelegd in de Startbeslissing die u op 3 maart 2022 hebt genomen. In deze Startbeslissing wordt genoemd dat in de Verkenning in ieder geval 3 alternatieven worden uitgewerkt.

0. Nul-alternatief (referentiealternatief);

- 1. Nul-plus-alternatief (Optimaal ingerichte gebiedsontsluitingsweg 2x1 met maximumsnelheid 80 km/uur);*
- 2. BO MIRT 2020-alternatief (2x1 stroomweg 100 km/u Wijthmen-Raalte en rondweg Mariënheem).*

In de startbeslissing is ook genoemd dat 2x2 geen onderwerp van studie is. Dat laatste heeft de provincie altijd jammer gevonden om twee redenen:

- Net als dat naast het BO MIRT alternatief het 'mindere' nul-plus alternatief wordt onderzocht ten behoeve van een zuivere afweging vinden wij het heel legitiem om ook het 'meerdere' alternatief van 2x2 mee te nemen.*
- Met de Marsroute uit 2009 is door de provincie haar ambitie voor 2x2 Zwolle-Wierden al vastgesteld. Sindsdien is dit ook al gerealiseerd op het gedeelte Zwolle-Wijthmen en is de planvorming voor 2x2 Nijverdal-Wierden in een vergevorderd stadium. De Combitunnel is ook een feit en destijds ook met extra geld vanuit de regio al voorbereid op 2x2.*

Motie PS 27 maart 2024

Provinciale Staten hebben op 27 maart 2024 de motie "N35 2x2 MIRT Verkenning Wijthmen-Nijverdal" aangenomen. In deze motie verzoeken zij GS in de reactie op de NRD op te nemen om een aantal extra zaken te onderzoeken in het PlanMER. Het gaat om een 2x2 stroomweg op het tracé uit het BO MIRT alternatief en om het verschil in beantwoording aan de doelstellingen, milieueffecten en kosten inzichtelijk te maken tussen "direct 2x2 realiseren" en "eerst 2x1 en daarna 2x2 realiseren".

Verzoek

De provincie staat nog steeds achter het samen opgestelde BO MIRT 2020 alternatief. Maar net als dat het nul-plus alternatief (op verzoek van het Rijk) wordt onderzocht in de verkenning ten behoeve van volledige beslisinformatie ziet de provincie graag dat alsnog ook 2x2 wordt opgenomen in het PlanMER. Wij zijn ons er van bewust dat 2x2 niet past binnen het gestelde budget van 200 miljoen uit de Startbeslissing. Het is sowieso heel onwaarschijnlijk dat het gehele BO MIRT 2020 alternatief voor dit bedrag gerealiseerd kan worden. En daar zit voor ons de crux.

Naar verwachting zullen partijen in de laatste fase van de verkenning (bij de voorbereiding van de voorkeursbeslissing) voor de keuze worden gesteld van fasering, versobering of extra budget.

Om daar de Staten t.z.t. een goede afweging in te kunnen laten maken vinden wij het van belang:

- dat in het PlanMER het alternatief 2x2 (op het tracé uit het BO MIRT alternatief) wordt meegenomen;*
- en dat ook wordt onderzocht wat het verschil is in beantwoording aan de doelstellingen, milieueffecten en kosten tussen "direct 2x2 realiseren" en "eerst 2x1 en daarna 2x2 realiseren"*

Wij zijn van mening dat dit bijdraagt aan een gedegen PlanMER en hopen dat u hiervoor openstaat.

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99683440 2 Reactie: De focus van de verkenning is om invulling te geven aan de afspraken die in het bestuurlijk MIRT-overleg in 2020 zijn gemaakt waarin niet wordt ingezet op capaciteitsuitbreiding. Dit is toegelicht op pagina 28 en 29 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Op bestuurlijk niveau is er contact tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Provincie Overijssel over hoe wordt omgegaan met de motie van de Provinciale Staten van 27 maart 2024. IenW heeft schriftelijk gereageerd op deze zienswijze. De reactie is terug te vinden in bijlage 1 van deze Nota van Antwoord. De provincie Overijssel laat in overleg met het ministerie van IenW een kostenraming opstellen voor de extra kosten voor een uitbreiding van een stroomweg van 2x1 rijstroken naar 2x2 rijstroken. Deze informatie is beschikbaar bij de besluitvorming voor deze verkenning.

**Registratie- Punt Zienswijze en reactie
nummer**

99683440 3 Bijlage: Motie "N35 2x2 MIRT Verkenning Wijthmen-Nijverdal"
Bijlage

Provinciale Staten van Overijssel

Motie (Vreemd aan de orde van de dag)

Artikel 59 RvO voor Provinciale Staten van Overijssel 2023

Datum	Agendapunt
27-03-2024	Moties vreemd aan de orde van de dag

Motie 2x2 in NRD MIRT-verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal

Provinciale Staten van Overijssel in vergadering bijeen op 27 maart 2024.

De Staten, gehoord de beraadslaging,

overwegende dat

- De rijksweg N35 is een weg van nationaal belang. 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.
- De Marsroute (ambitie) ingezet door de provincie Overijssel, de regio Twente en de aanpalende gemeenten, voor de N35 is de ombouw naar een 2x2 100 km/u stroomweg met ongelijkvloerse aansluitingen.
- De provincie heeft nu, net als het Rijk, 100 Miljoen beschikbaar gesteld voor het zogenaamde BO MIRT alternatief, dat betekent het opwaarderen naar een stroomweg 2x1 100 km/uur op het traject Wijthmen-Raalte en een rondweg 2x1 100km/uur om Marienheem (met alle aansluitingen en kruisingen ongelijkvloers). De NRD van deze MIRT-Verkenning ligt nu ter inzage.
- Een 2x2 stroomweg boven een 2x1 stroomweg de volgende voordelen heeft.
 - o Snelheid wordt niet bepaald door het vrachtverkeer.
 - o Bij een calamiteit is er veel minder hinder.
 - o Enzovoort ..
- Direct 2x2 aanleggen is duurder dan 2x1, maar zeker niet 2 keer zo duur als 2x1. En zeker veel goedkoper dan eerst 2x1 aanleggen en daarna 2x2 aanleggen.
- Van 2x1 naar 2x2 betekent kapitaalvernietiging omdat parallelwegen moeten worden opgebroken, geluidsvoorzieningen moeten worden verplaatst en verhoogd. Opnieuw verkeershinder bij de bouw en opnieuw grondverwerving voor de extra benodigde breedte. Opnieuw een traject van burgerparticipatie en onrust voor alle betrokkenen.

van oordeel dat

- Het een gemiste kans is om het alternatief van een 2x2 stroomweg niet mee te nemen in de verkenning.

verzoeken GS

- Een zienswijze in te dienen bij het Rijk met als strekking dat het alternatief van een 2x2 stroomweg meegenomen moet worden in de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) van de MIRT-verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal. Door deze toevoeging aan de verkenning dient er volledige informatie ten aanzien van het behalen van de doelstellingen, milieueffecten en kosten van de volgende alternatieven (alle 100 km/uur stroomweg) gegeven te worden.
 - o Variant 2 x 1
 - o Variant 2 x 2
 - o Variant 2 traps: Eerst 2x1, daarna 2x2.

en gaan over tot de orde van de dag.

Lubbert Talen SGP	Tiemen Jan van Dijk VVD	Fred Kerkhof JA21	Gerit Jansen PVV	Hans Dekker BBB	Laura Mak CDA
----------------------	----------------------------	----------------------	---------------------	--------------------	------------------

Bijlage 1 Reactie op motie provincie Overijssel



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Provincie Overijssel
t.a.v. de heer Heidema
Luttenbergstraat 2
8000 GB Zwolle

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Rijnstraat 8
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 25 juni 2024
Betreft Reactie op motie N35 2x2 MIRT Verkenning Wijthmen-
Nijverdal

Geachte heer Heidema,

Op 3 april heeft u mij een brief gestuurd met daarin uw reactie (zienswijze) op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) van de N35 Verkenning Wijthmen-Nijverdal. Hoewel normaal gesproken met de reactienota wordt gereageerd op de ontvangen zienswijzen in een verkenning, hecht ik aan onze goede relatie als gezamenlijk opdrachtgever voor de verkenning en ontvangt u een separate reactie op uw zienswijze.

In uw brief geeft u aan dat de Provinciale Staten op 27 maart 2024 de motie "N35 2x2 MIRT Verkenning Wijthmen-Nijverdal" aangenomen hebben. In deze motie verzoeken zij Gedeputeerde Staten in de reactie op de NRD op te nemen om een aantal extra zaken te onderzoeken in het PlanMER. Het gaat om een 2x2 stroomweg op het tracé uit het BO MIRT alternatief en om het verschil in beantwoording aan de doelstellingen, milieueffecten en kosten inzichtelijk te maken tussen "direct 2x2 realiseren" en "eerst 2x1 en daarna 2x2 realiseren". Hoewel ik begrip kan opbrengen voor de wens vanuit de provincie, mede in het licht van de Marsroute, vind ik het niet wenselijk om in te gaan op uw verzoek in de zienswijze. Het is bekend dat het Rijk en de provincie Overijssel een andere visie hebben op dit tracé van de N35. Daarom is op het BO MIRT van 2020, waar besloten is de verkenning tussen Wijthmen en Nijverdal te starten, afgesproken om uit te gaan van het wegbeeld van een regionale stroomweg, waarbij een toekomstige uitbreiding naar 2x2 niet onmogelijk is. Afgesproken is om 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). Op dit moment werken we samen aan deze gezamenlijke opgave. Hierbij is het belangrijkste doel om zo snel mogelijk de rondweg Mariënheem te realiseren. Ook gezien de financiële situatie van het mobiliteitsfonds is het op dit moment niet mogelijk dat een 2x2 verbreding gerealiseerd kan worden. In deze brief zal kort worden stilgestaan bij de redenen waarom de realisatie van de rondweg verder uit zicht raakt wanneer een 2x2 ook wordt onderzocht.

Procedureel

Ten eerste zijn er procedurele argumenten om uw verzoek niet te honoreren. Om te zorgen voor uniformiteit in de MIRT-projecten, werkt het ministerie van IenW met de MIRT-spelregels. Doelstelling van deze spelregels is "het procesmatig faciliteren van vlotte, gezamenlijke en gefaseerde besluitvorming over projecten en programma's in de fysieke leefomgeving".

Onze referentie
IENW/BSK-2024/175898

Uw kenmerk
D2024-03-007325

Zoals u zelf aangeeft in uw brief is in de Startbeslissing van de N35 verkenning opgenomen dat het onderzoeken van een 2x2 N35 tussen Wijthmen en Nijverdal geen onderdeel uitmaakt van de te onderzoeken alternatieven. Een belangrijke reden hiervoor was dat er, op basis van de toen beschikbare informatie, geen zicht was op 75% van de financiering van dit alternatief. De MIRT-spelregels schrijven namelijk voor dat bij de start van de MIRT-verkenning er zicht dient te zijn op tenminste 75% financiering van de meest voor de hand liggende oplossing van de opgave. Er is €200 miljoen beschikbaar voor dit project en eerste onderzoeken lieten zien dat de 2x2-oplossing minimaal €400 - €500 miljoen zou kosten¹.

Juridisch gezien is het opnemen van de alternatieven in de startbeslissing ook verplicht. De MIRT-spelregels en de m.e.r.-regelgeving schrijven voor dat niet alleen het alternatief dat de bestuurlijke voorkeur geniet onderzocht moet worden, maar ook redelijke alternatieven. Als hiervan sprake is, wordt dit expliciet benoemd in het startdocument.

Om deze reden wordt niet enkel het alternatief waar bestuurlijke voorkeur voor is (het BO-MIRT alternatief) onderzocht, maar ook het 0+ alternatief. Eventuele andere alternatieven, zoals de 2x2, hadden dus benoemd moeten worden in de startbeslissing. In de startbeslissing is juist expliciet opgenomen dat een 2x2 niet wordt onderzocht. Hierdoor is er geen juridische grondslag om de 2x2 te onderzoeken.

Bovenstaande procedures maken dat, indien een 2x2 onderzocht zou moeten worden, de startbeslissing opnieuw genomen zou moeten worden. Vanuit het oogpunt van een betrouwbare overheid is dat niet wenselijk. Het proces zou hiermee met meerdere jaren vertragen. Grote gedeelten van de onderzoeken uit de verkenning moeten opnieuw worden uitgevoerd of worden aangevuld met de 2x2 variant. Het wordt voor omwonenden wel erg moeilijk te begrijpen als zij over pakweg 2 jaar weer opnieuw worden gevraagd om voor de verkenning input te leveren, maar nu voor de 2x2 variant. Terwijl altijd is gecommuniceerd dat een 2x2 oplossing geen onderdeel uitmaakt van de verkenning. Dit is met name erg vervelend voor de mensen in Mariënheem, omdat zicht op een rondweg dan nog verder in de toekomst ligt, terwijl iedereen het erover eens is dat dit prioriteit heeft.

Hiernaast zal, voor een nieuwe startbeslissing, significant meer budget beschikbaar moeten komen. Een ophoging van het budget is op dit moment vanuit IenW niet realistisch. Onder andere vanwege de opgelopen kosten heeft het ministerie van IenW juist een groot aantal projecten moeten pauzeren² en voor €4 miljard moeten herprioriteren. Dit maakt het niet realistisch om op korte termijn de bijdrage voor dit project (substantieel) te verhogen.

¹ Hierbij dient opgemerkt te worden dat deze onderzoeken zijn verricht voor de excessieve prijsstijgingen van de afgelopen jaren. Het BO-MIRT alternatief is inmiddels geraamd en ook daaruit blijkt dat het beschikbare budget niet voldoende is voor alle maatregelen uit het BO-MIRT alternatief. Tegelijkertijd zal het 2x2 alternatief ook nog duurder zijn geworden en daarmee nog verder buiten het beschikbare budget vallen.

² MIRT-brief voorjaar 2023, Kamerstuk 36 200 A

Inhoudelijk

Er zijn ook inhoudelijke argumenten om de 2x2 niet op te nemen in de verkenning.

Op de N35 treden de knelpunten voornamelijk op in de spits. De rest van de dag is de doorstroming acceptabel. De contourennota van de Mobiliteitsvisie van IenW gaat uit van brede welvaart en gelet daarop is dimensioneren op de spits geen vereiste. Bereikbaarheid is een belangrijk doel, maar wel verbonden met andere maatschappelijk-economische vitale functies. De contourennota van de Mobiliteitsvisie spreekt behalve over bereikbaarheid over diverse publieke belangen zoals duurzaamheid, leefbaarheid en gezondheid. Een forse toename van verkeer over de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal gaat namelijk gepaard met (negatieve) effecten voor duurzaamheid, leefbaarheid en gezondheid. Voor de leefbaarheid geldt namelijk dat het tracé langs danwel door Wijthmen, Heino, Raalte, Mariënheem en Nijverdal loopt. Voor de leefbaarheid is het niet wenselijk dat er zoveel verkeer deze dorpen passeert. Een eventuele 2x2 kent een forse verkeersaantrekkende werking, mede als gevolg van verbredingen op de rest van de N35, die wordt versterkt wanneer de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal wordt verbreed naar 2x2 rijstroken. Er wordt verkeer aangetrokken dat normaal gesproken op de A1 zou blijven rijden. Het ministerie van IenW heeft dan ook liever dat dit verkeer op de snelweg blijft, omdat autosnelwegen zijn ontworpen voor een verkeersveilige afwikkeling van de grootste verkeersstromen.

Het blijft de inzet van IenW om zo snel mogelijk aan de slag te gaan met de rondweg Mariënheem. Het onderzoeken van een 2x2 oplossing zorgt voor verwarring bij de omwoners en verdere vertraging. Dat scenario willen we voorkomen.

Ik kijk ernaar uit om met de provincie Overijssel te werken aan een leefbaarder, verkeersveiliger en beter doorstromende N35. De N35 Wijthmen-Nijverdal is een belangrijke pijler van deze ambitie, maar ook via knooppunt Raalte en Nijverdal-Wierden werken we gezamenlijk aan het realiseren van deze ambitie. Ik hoop dat we onze vruchtbare samenwerking kunnen voortzetten.

Hoogachtend,
De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,



Mark Harbers

Colofon

MIRT-VERKENNING N35 WIJTHMEN-NIJVERDAL
NOTA VAN ANTWOORD NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU

KLANT

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

AUTEUR

F.K., A.A., R.B., W.M., M.V., J.v.L, P.S., J.M.

ONZE REFERENTIE

4KEDP5UMT7YT-1255016292-9972:8

DATUM

15 oktober 2024

STATUS

Definitief

Over Arcadis

Arcadis is de leidende wereldwijd opererende datagedreven duurzame ontwerp-, advies- en consultancyorganisatie op het gebied van de natuurlijke en gebouwde omgeving. Wij zijn met 36.000 architecten, data-analisten, ingenieurs, projectplanners, water- en duurzaamheidexperts. Onze gedeelde passie is: Improving quality of life. Toewijding aan de strategie 'accelerating a planet positive future' onderschrijft onze wereldwijde samenwerking met klanten en hoe we hen helpen met duurzame projectkeuzes. We combineren digitale met mensgerichte innovaties en omarmen toekomstgerichte vaardigheden op het gebied van milieu, energie, water, gebouwen, transport en infrastructuur. We werken vanuit meer dan dertig landen en rapporteerden in 2023 een bruto omzet van 5 miljard euro. www.arcadis.com

www.arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland

T +31 (0)88 4261 261

Arcadis. Improving quality of life

Volg ons op



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

oktober 2024