

N35-N348 Knooppunt Raalte

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Provincie Overijssel

10 september 2026

Project	N35-N348 Knooppunt Raalte
Opdrachtgever	Provincie Overijssel
Document	Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Status	Definitief 02
Datum	10 september 2026
Referentie	147356/26-013.646
Classificatie W+B	Projectgerelateerd
Projectcode	147356

Dit document is geautoriseerd en intern aantoonbaar vrijgegeven conform het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos.

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

Adres

Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer
K.R. Poststraat 100-3
Postbus 186
8440 AD Heerenveen
+31 (0)513 64 18 00
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos, noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Tekst- en datamining van (delen van) dit document, evenals enige verwerking of reproductie ervan door middel van kunstmatige intelligentie technologieën is uitdrukkelijk niet toegestaan, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Dit document (of delen ervan) mag niet worden verveelvoudigd en/of anderszins worden gebruikt op enigerlei wijze voor het trainen van kunstmatige intelligentie technologieën, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING 6

1 INLEIDING 10

1.1 Aanleiding voor de Verkenning N35-N348 Knooppunt Raalte 10
1.2 Doelstelling van de Verkenning N35-N348 Knooppunt Raalte 11
1.3 Projectgebied 12
1.4 Leeswijzer 12

2 PROCES EN BESLUITVORMING 14

2.1 Projectprocedure 14
2.2 Milieueffectrapportage 16
2.3 Trechtering in de Verkenning 16
2.4 Participatie 17

3 VOORGESCHIEDENIS PROJECT N35-N348 KNOOPPUNT RAALTE 18

3.1 Toelichting op de onderzoeken 18
3.2 Besluiten en afspraken 2018-2026 20

4 PROBLEEMANALYSE EN PROJECTDOELSTELLING 21

4.1 Doorstroming 21
4.1.1 Verkeersmodel 21
4.1.2 Situatieschets verkeersstromen 21
4.1.3 Huidige situatie (basisjaar 2020) 22
4.1.4 Autonoom (2040) en Ambitieus (2040) 25
4.1.5 Spoorkruising 27
4.2 Verkeersveiligheid 27
4.2.1 Huidige situatie 27
4.2.2 Autonoom en Ambitieus (2040) 29
4.3 Leefbaarheid 29
4.3.1 Huidige situatie 29
4.3.2 Autonoom 2040 en Ambitieus 2040 30

4.4 Probleemstelling 30
4.5 Projectdoelstelling 31

5 KADERS VOOR DE OPGAVE 32

6 FOTO VAN DE LEEFOMGEVING 33

6.1 Huidige situatie plangebied en studiegebied 33
6.1.1 Situatieschets 33
6.1.2 Bodem en water 34
6.1.3 Natuur 37
6.1.4 Landschap, cultuurhistorie en archeologie 39
6.1.5 Gezondheid 41
6.2 Autonome ontwikkelingen 45
6.2.1 Rijk 46
6.2.2 Provincie 47
6.2.3 Gemeente Raalte 47
6.2.4 Bedrijventerreinen 48
6.2.5 Waterschap Drents Overijsselse Delta 48
6.3 Toekomstige ontwikkelingen 49

7 ONTWIKKELING ALTERNATIEVEN 52

7.1 Proces naar kansrijke alternatieven N35-N348 Knooppunt Raalte 52
7.2 Afweegkader voor kansrijke alternatieven 52
7.3 Beschouwde oplossingsrichtingen 53
7.4 Niet nader te onderzoeken oplossingsrichtingen 53
7.5 Kansrijke oplossingsrichtingen 54
7.6 Kansrijke alternatieven 55
7.6.1 Vaste onderdelen in elk alternatief 55
7.6.2 Varianten 55
7.7 Alternatief 1: Nulplus gelijkvloerse kruising N35-N348 55
7.8 Alternatief 2: ongelijkvloerse kruising met ongescheiden rijbanen 56
7.9 Alternatief 3: ongelijkvloerse kruising met gescheiden rijbanen 58
7.10 Onderzoeksalternatief Verkenning 59

8 AANPAK ONDERZOEK PLAN-MER 61

8.1 Het onderzoeksproces op hoofdlijnen 61
8.2 Beoordelingskader plan-MER 62
8.3 Afwegingskader voor de Verkenning 64
8.4 Beoordelingswijze 64

9 VERVOLGSTAPPEN 65

Laatste pagina 64

Bijlage(n)

		Aantal pagina's
I	Begrippenlijst en referentielijst	2
II	Notitie Kansrijke Alternatieven - separaat	69
III	Beleidskaders	7

SAMENVATTING

De provincie Overijssel wil samen met Rijkswaterstaat en gemeente Raalte komen tot een oplossing voor de problemen op en nabij het kruispunt van de N348 met de N35 en de Burgemeester Zuidwijklaan (kruispunt Bos). In deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) leest u wat deze problemen zijn, welke oplossingen we willen onderzoeken en hoe we deze oplossingen willen beoordelen.

Met deze NRD informeren we u over het doel en de aanpak van het nog uit te voeren onderzoek: het milieueffectrapport (MER). U kunt reageren op de analyses die we hebben uitgevoerd en de oplossingen (alternatieven) die we willen onderzoeken. Ook kunt u reageren op de onderzoeksthema's en methoden. We gebruiken de reacties in het vervolg van de verkenning van het project N35-N348 Knooppunt Raalte.

Via de website Website van overrijsel, ter inzage leest u hoe u kunt reageren op deze NRD. Via de volgende link kunt u gelijk een zienswijze indienen: https://loket.overijssel.nl/aanvraag?schema=aanvraagzienswijze. U heeft zes weken (vanaf start publicatie) de tijd om een zienswijze in te dienen.

Aanleiding en doelstelling

In het project N35-N348 Knooppunt Raalte kruisen de Heinoseweg (N35) en de Nieuwe Deventerweg (N348) elkaar op 'kruispunt Bos'. Op dit kruispunt sluit ook de Burgemeester Zuidwijklaan vanuit Raalte Noord aan op de N35 en de N348. Deze kruising is met verkeerslichten geregeld en geheel gelijkvloers, ook voor fietsers en voetgangers. De huidige gelijkvloerse kruising van de N35 en N348 is het meest verkeersonveilige kruispunt op het traject van de N35. Door de beperkte capaciteit van het kruispunt ontstaan regelmatig files, vertragingen en verkeersonveilige situaties. Iets ten zuiden van kruispunt Bos kruist de N348 de spoorlijn Zwolle – Enschede met een gelijkvloerse spoorwegovergang.

Afbeelding 0.1 Projectgebied

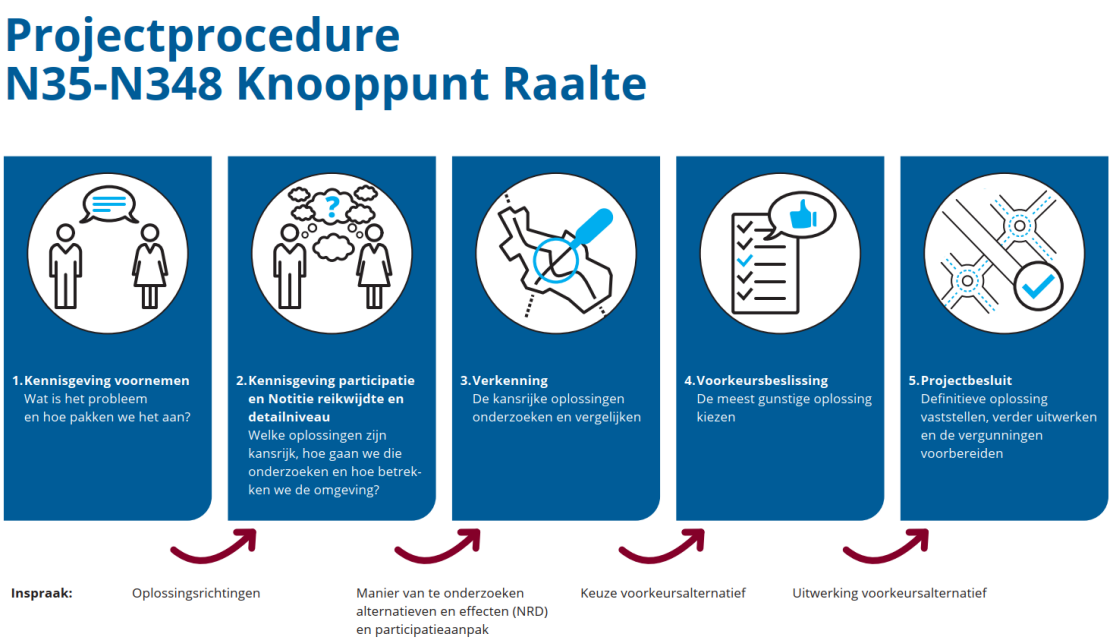


Het doel van het project is een structurele verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming van het Knooppunt Raalte, waarbij een integrale oplossing wordt geboden voor auto-, trein-, landbouw- en langzaam verkeer.

Projectprocedure en plan-MER

Het project N35-N348 Knooppunt Raalte wordt uitgevoerd met een projectprocedure. Gedeputeerde Staten van Overijssel is het Bevoegd Gezag. Onderstaande afbeelding geeft de stappen in de procedure weer. De Kennisgeving Voornemen is al afgerond. De plan-Milieueffectrapportage (plan-MER) hoort bij de verkenningsfase en maakt onderdeel uit van de beslisinformatie om te komen tot een Voorkeursbeslissing.

Afbeelding 0.2 Projectprocedure N35-N348 Knooppunt Raalte



Probleemanalyse

Bij kruispunt Bos bij Raalte komen de N35 en de N348 samen. Het kruispunt verwerkt veel doorgaand verkeer tussen onder andere Zwolle, Twente en Deventer. In de huidige situatie ontstaan tijdens de spits al regelmatig files en vertragingen. Ook de spoorwegovergang op de N348 zorgt soms voor extra wachtrijen. De verkeersdruk zal naar verwachting richting 2040 toenemen. Zonder aanpassingen kan het kruispunt deze hoeveelheid verkeer niet goed verwerken. Daardoor nemen de wachttijden en files toe. Ook op verschillende wegvakken en kruispunten in de omgeving ontstaat een groter risico op doorstromingsproblemen.
De verkeersveiligheid staat eveneens onder druk. Tussen 2020 en 2024 zijn in het projectgebied 122 ongevallen geregistreerd, waarvan 28 op het kruispunt zelf. Veel ongevallen waren kop-staartbotsingen, die vaak samenhangen met wachtrijen. Daarnaast zijn er risico's voor fietsers, voetgangers en landbouwverkeer door de hoge verkeersintensiteiten, hoge snelheden en gelijkvloerse kruisingen.

Het verkeer heeft ook gevolgen voor de leefbaarheid. Omwonenden ervaren geluid en luchtverontreiniging. Wanneer het verkeer vaststaat, nemen de uitstoot en de gezondheidsrisico's toe. Bovendien wijkt verkeer uit naar omliggende wegen, waardoor sluipverkeer ontstaat en de hinder en verkeersonveiligheid in de omgeving toenemen.

Probleemstelling en projectdoelstelling

In de huidige situatie kent het kruispunt structureel onvoldoende afwikkelcapaciteit, met oponthoud en wachtrijvorming, en is er een relatief hoog aantal geregistreerde verkeersongevallen. In 2040 kan het kruispunt de intensiteitsgroei niet verwerken en wordt een verdere afname van de verkeersveiligheid

verwacht. De bestaande gelijkvloerse spoorkruising vormt een knelpunt voor doorstroming, veiligheid en barrièrewerking.

Het doel van het project is een structurele verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming van Knooppunt Raalte, waarbij een integrale oplossing wordt geboden voor auto-, trein-, landbouw- en langzaam verkeer. Aanvullend is de volgende concretisering gemaakt:
- de inrichting van N35-N348 Knooppunt Raalte voldoet (zoveel mogelijk) aan de uitgangspunten van duurzaam veilig;
- de kruispuntverzadiging bedraagt bij voorkeur minder dan 80 % maar in ieder geval minder dan 90 % en de cyclustijd van de Verkeersregelinstallatie (VRI) bedraagt in 2040 maximaal 120 seconden.

Vaste onderdelen van het project zijn:
- opheffen van de aansluiting Knapenveldsweg/Heinoseweg op de N35;
- realiseren van een ongelijkvloerse kruising van de N348 met de spoorlijn Zwolle-Enschede;
- realiseren van twee ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer met de N35;
- realiseren van een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer en landbouwverkeer met de N348, die gebruik maakt van de ongelijkvloerse spoorkruising.

Kansrijke alternatieven

Op basis van een afweegkader – waarbij getoetst is op doelbereik (doorstroming en verkeersveiligheid), betaalbaarheid, vergunbaarheid en technische uitvoerbaarheid, en milieueffecten – zijn de volgende kansrijke alternatieven bepaald. In alle alternatieven zijn de vaste onderdelen opgenomen.

Alternatief 1: Nulplus gelijkvloerse kruising N35-N348

In het Nulplus alternatief blijven de wegvakken N35 en N348 ingericht als een gebiedsontsluitingsweg (GOW) met ongescheiden rijstroken (1x2) en een ontwerpsnelheid van 80 km/u. De kruising van de N35 met de N348 blijft gelijkvloers met verkeerslichten geregeld, maar wordt uitgebreid met extra opstelstroken om de capaciteit te vergroten. Dit alternatief heeft doelbereik op doorstroming en verkeersveiligheid, maar wijkt af van de gewenste inrichting van de N35 als stroomweg. Het wordt met name kansrijk geacht op de te verwachten lagere milieueffecten en kosten.

Alternatief 2: Ongelijkvloerse kruising met ongescheiden rijbanen

In alternatief 2 wordt de wegas van de N35 ontworpen als regionale stroomweg met een ontwerpsnelheid van 100 km/u, maar ingericht als een gebiedsontsluitingsweg met een ingestelde snelheid van 80 km/u (GOW 80) met één rijstrook per rijrichting (1x2). De kruising met de N348 wordt ongelijkvloers uitgevoerd als een 'Haarlemmermeer'-aansluiting, waarbij de N35 de N348 bovenlangs kruist. De aansluiting van de toe- en afritten op de N348 vindt plaats met gelijkvloerse kruisingen. De N348 wordt ingericht als GOW 60. Landbouwverkeer is in dit alternatief nog wel toegestaan op de N348 maar voor landbouwverkeer en langzaam verkeer wordt langs de N35 een parallelweg aangebracht. Dit alternatief sluit aan bij de mogelijke oplossing waarvoor de drie betrokken overheden budget hebben gereserveerd en is op basis van de huidige inschatting financieel haalbaar.

Alternatief 3: Ongelijkvloerse kruising met gescheiden rijbanen

In alternatief 3 wordt de N35 ingericht als stroomweg met een ontwerpsnelheid van 100 km/u (SW 100), met per rijrichting één rijstrook die door een middenberm fysiek van elkaar gescheiden zijn (2x1). De N348 wordt ingericht als gebiedsontsluitingsweg met gescheiden rijbanen (2x1, 80 km/u). De kruising N35-N348 wordt ongelijkvloers uitgevoerd met een 'Haarlemmermeer'-aansluiting. De N35 kruist hierbij bovenlangs de N348. De aansluiting van de toe- en afritten op de N348 vindt plaats met gelijkvloerse kruisingen. Voor landbouwverkeer en langzaam verkeer worden parallelwegen aangebracht langs zowel de N35 als de N348. Dit alternatief sluit goed aan bij de oplossingen voor de N35 zoals opgenomen in de MIRT Verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal.

Onderzoeksalternatief Verkenning: N35 als stroomweg 2x2

Vanuit de bestuurlijke wens van de provincie Overijssel om in de toekomst de gehele N35 in te richten als stroomweg 2x2, wordt in de Verkenning ook de impact van een vierde alternatief onderzocht. Dit alternatief wordt geen onderdeel van het MER – het kan niet worden aangemerkt als reëel alternatief omdat het ver

buiten het huidig beschikbare budget valt. Met een gevoeligheidsanalyse en kwalitatieve beschrijving van ruimtebeslag en effecten biedt het onderzoek handvatten voor toekomstbestendige ontwerpkeuzes in de te onderzoeken alternatieven.

Aanpak plan-MER en beoordelingskader

In het plan-MER worden de kansrijke alternatieven beoordeeld op doelbereik (doorstroming en verkeersveiligheid), milieueffecten, uitvoerbaarheid en kosten. De effecten van de kansrijke alternatieven worden onderling vergeleken ten opzichte van de referentiesituatie (zonder uitvoering van het project) en in de situaties bij de autonome en toekomstige ontwikkelingen in en rondom het plangebied.

Bij het beschrijven en beoordelen van de effecten van de kansrijke alternatieven worden zowel kwantitatieve als kwalitatieve effectbepalingsmethoden gebruikt. Naast de beoordeling op het doelbereik verkeersveiligheid en doorstroming worden de volgende leefomgevingsaspecten beoordeeld:

- gezondheidsaspecten: geluid, trillingen, luchtkwaliteit, externe veiligheid, licht en klimaat;
- bodem (waaronder ontplofbare oorlogsresten) en water;
- natuur (soorten- en gebiedsbescherming, Natura 2000, NNN, houtopstanden);
- archeologie, landschap en cultuurhistorie;
- sociale aspecten.

De beoordeling vindt plaats op een vijfpuntsschaal, variërend van zeer positief (++) tot zeer negatief (--) ten opzichte van de referentiesituatie.

In de Verkenning worden buiten het MER nog onderzocht en beoordeeld: technische uitvoerbaarheid, financiële haalbaarheid en duurzaamheid.

Vervolgstappen NRD

De NRD ligt zes weken ter inzage en wordt ter advisering voorgelegd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer). Iedereen heeft de mogelijkheid een zienswijze in te dienen op de NRD. Zie publicatie van de NRD voor meer informatie over mogelijkheden hiervoor. De zienswijzen worden verwerkt in een Nota van Antwoord. Op basis van de Nota van Antwoord en de adviezen van de Commissie mer op de NRD wordt het MER opgesteld.

1

INLEIDING

Voor u ligt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de Verkenning N35-N348 Knooppunt Raalte. De Verkenning is onderdeel van de projectprocedure om te komen tot een Projectbesluit. Met deze NRD informeren we u over het doel en de aanpak van het nog uit te voeren onderzoek: het milieueffectrapport (MER). De NRD beschrijft naast de huidige opgave voor Knooppunt Raalte ook in het kort de in het verleden al onderzochte oplossingsmogelijkheden. De NRD licht toe wat de problemen zijn op Knooppunt Raalte, de te onderzoeken kansrijke alternatieven en hoe we deze oplossingen willen beoordelen.

1.1 Aanleiding voor de Verkenning N35-N348 Knooppunt Raalte

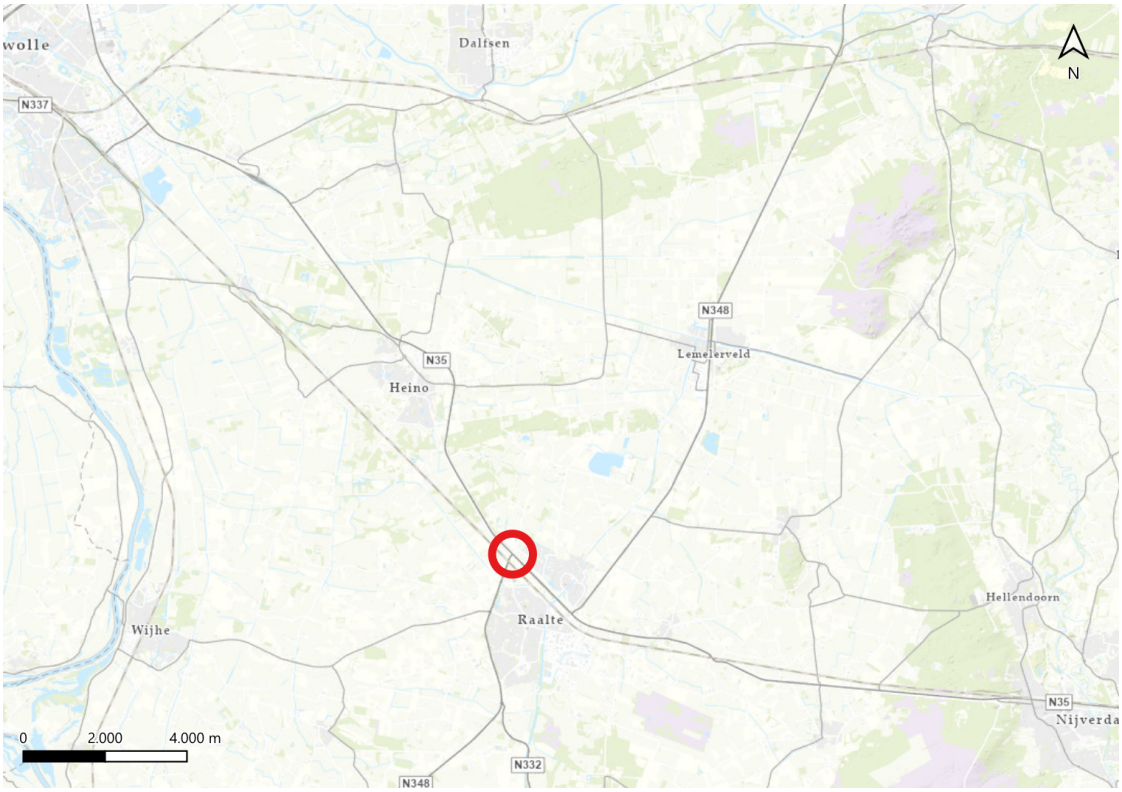
Op knooppunt Raalte, ook bekend als 'kruispunt Bos', kruisen de Heinoseweg (N35) en de Nieuwe Deventerweg (N348) elkaar. Op dit kruispunt sluit ook de Burgemeester Zuidwijklaan vanuit Raalte Noord aan op de N35 en de N348. Deze kruising is met verkeerslichten geregeld en geheel gelijkvloers, ook voor fietsers en voetgangers. Iets ten zuiden van kruispunt Bos kruist de N348 de spoorlijn Zwolle – Enschede met een gelijkvloerse spoorwegovergang. Zie afbeelding 1.1. voor de huidige ligging van knooppunt Raalte.

De N35 is een belangrijke oost-west verbinding tussen de economische regio's Zwolle/Kampen en Twente en is in beheer bij Rijkswaterstaat. De aansluitende N348 vormt een belangrijke noord-zuid verbindingsroute tussen Deventer en Ommen en is in beheer bij de provincie Overijssel. Het onderliggende wegennet is in beheer bij de gemeente Raalte.

De huidige gelijkvloerse kruising van de N35 en N348 is het meest verkeersonveilige kruispunt op het traject van de N35 [ref. 1]. Door de beperkte capaciteit ontstaan regelmatig files, vertragingen en verkeersonveilige situaties. Dit vraagt om maatregelen om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren. In afbeelding 1.1 is de huidige ligging van Knooppunt Raalte weergegeven.

Provincie Overijssel, Rijkswaterstaat en de gemeente Raalte werken samen aan een oplossing voor Knooppunt Raalte.

Afbeelding 1.1 Huidige ligging N35-N348 Knooppunt Raalte (rood)



Knooppunt Raalte en kruispunt Bos
De termen Knooppunt Raalte en kruispunt Bos worden vaak door elkaar gebruikt.

Knooppunt Raalte verwijst naar het project: het geheel van de wegkruising N35-N348 en Burgemeester Zuidwijklaan, de spoorkruising, de fiets- en voetgangersverbindingen en de overige bijbehorende voorzieningen.

Kruispunt Bos verwijst naar de huidige kruising van de N35, de N348 en de Burgemeester Zuidwijklaan.

1.2 Doelstelling van de Verkenning N35-N348 Knooppunt Raalte

De doelstelling van dit project is een structurele verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming van het Knooppunt Raalte, waarbij een integrale oplossing wordt geboden voor auto-, trein-, landbouw- en langzaam verkeer.

1.3 Projectgebied

Afbeelding 1.2 Projectgebied Knooppunt Raalte



Het projectgebied bestaat uit het geheel van de met verkeerslichten -geregelde kruising van de N35 met de westelijke aansluiting van het provinciale weggedeelte Deventer – Raalte N348 en de Burgemeester Zuidwijklaan.

Aan de westzijde ligt de grens nabij hectometerpaaltje 18.0 en valt de kruising van de N35 met de Knapenveldsweg binnen het project. Aan de oostzijde ligt de grens ter hoogte van het bedrijf Beaphar nabij hectometerpaaltje 20.35.

Aan de noordzijde wordt een nieuwe rotonde gerealiseerd die zorgt voor de ontsluiting van Raalte Noord en de Franciscushof. Aan de zuidzijde valt de bestaande rotonde van de N348 met de Hondemotsweg/ Ceintuurbaan net buiten het projectgebied. Dat maakt dat de kruising van de N348 met de spoorlijn Zwolle-Enschede onderdeel van het project is.

Voor de uitvoering van het totale project, wordt op dit moment, een bestuursovereenkomst getekend door de partners provincie Overijssel, Rijkswaterstaat en gemeente Raalte.

1.4 Leeswijzer

De NRD is als volgt opgebouwd:
- in hoofdstuk 2 is het proces van de projectprocedure toegelicht;
- hoofdstuk 3 beschrijft de relevante voorgeschiedenis van het project;
- in hoofdstuk 4 zijn de probleemanalyse en de projectdoelstelling opgenomen;
- hoofdstuk 5 geeft een samenvattend overzicht van de voor dit project relevante beleidskaders;

- in hoofdstuk 6 is de huidige situatie van het plangebied beschreven waarbij ook de autonome ontwikkelingen en toekomstige ontwikkelingen in beeld zijn gebracht;
- hoofdstuk 7 beschrijft vervolgens het proces van de totstandkoming van kansrijke alternatieven en licht de alternatieven toe die in de MER worden onderzocht;
- hoofdstuk 8 presenteert het beoordelingskader en het afwegingskader;
- in hoofdstuk 9 worden de vervolgstappen van het proces en de planprocedure toegelicht.

Als bijlage I is een begrippenlijst opgenomen waarin de belangrijkste termen en afkortingen uit deze notitie worden toegelicht. Deze bijlage bevat ook de referentielijst van documenten waarnaar in de tekst wordt verwezen. In bijlage II is de Notitie Kansrijke Alternatieven opgenomen waarin de totstandkoming van de te onderzoeken alternatieven is uitgewerkt. Bijlage III bevat de relevante beleidskaders van Rijk, provincie Overijssel, gemeente Raalte en het Waterschap Drents Overijsselse Delta.

2

PROCES EN BESLUITVORMING

2.1 Projectprocedure

Het project N35-N348 Knooppunt Raalte wordt uitgevoerd met een projectprocedure. In deze procedure wordt in een aantal stappen toegewerkt naar een projectbesluit van Gedeputeerde Staten van Overijssel. Het projectbesluit is het besluit waarmee de provincie aanpassingen aan de N35-N348 Knooppunt Raalte wil realiseren.

Knooppunt Raalte betreft de kruising van een Rijksweg en een Provinciale weg. Omdat het regionale belang hier groter is dan het Rijksbelang is besloten dat Gedeputeerde Staten het Bevoegd Gezag is voor de te volgen projectprocedure.

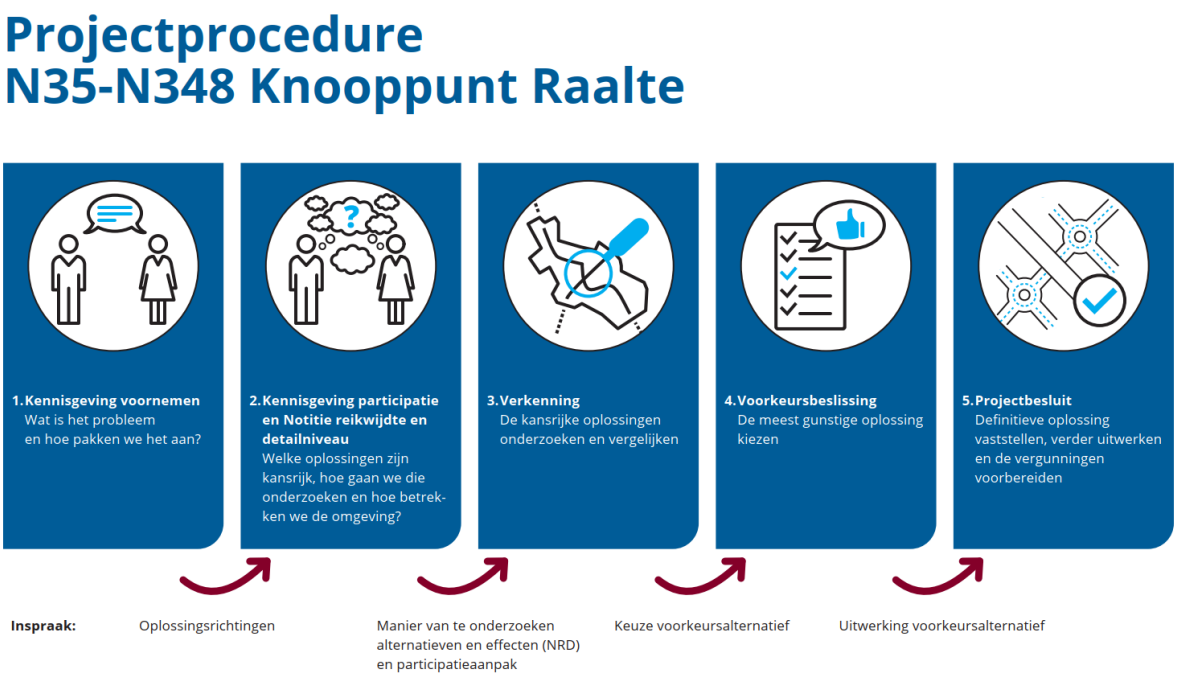
Vanwege de keuze van het Bevoegd Gezag om in de projectprocedure na de Verkenning een Voorkeursbeslissing te nemen is er sprake van MER-plicht. De Voorkeursbeslissing wordt onderbouwd met een plan-Milieueffectrapport (plan-MER), dat ervoor zorgt dat het milieubelang goed wordt afgewogen bij de te maken keuzes.

De Verkenning van de N35-N348 Knooppunt Raalte maakt geen deel uit van de Verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal en is niet opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) .

De procedurestappen

In afbeelding 2.1 zijn de procedurestappen weergegeven. Daaronder volgt de toelichting bij deze stappen.

Afbeelding 2.1 Projectprocedure N35-N348 Knooppunt Raalte



Startfase

- de eerste stap in de projectprocedure was de Kennisgeving Voornemen: deze heeft van 13 februari 2026 tot 30 maart 2026 ter inzage gelegen. Er zijn 4 reacties ingediend. In hoofdzaak bestaan de reacties uit aandacht voor geluid als gevolg van het veranderen van wegen, een veilige fiets- en voetverbinding ter plaatse van het knooppunt, toekomstbestendig ontwerpen en een goede toekomstige ontsluiting van een bedrijf. De reacties hebben niet geleid tot aanpassingen van de te onderzoeken oplossingen. Wel krijgen de aangedragen punten een plek in het inhoudelijk proces. De indieners hebben bericht ontvangen over de beantwoording van de reactie;
- de Kennisgeving Participatie en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau liggen hierbij ter inzage.

Verkenningsfase

Voorkeursbeslissing en plan-MER:
Tijdens de verkenningsfase worden de kansrijke alternatieven (zie bijlage II: Notitie Kansrijke Alternatieven) beoordeeld op onder andere technische inpassing, landschappelijke inpassing, kosten en de milieueffecten. Op basis daarvan wordt de beste oplossing bepaald: het voorkeursalternatief. Deze verkenningsfase omvat het opstellen van een plan-Milieueffectrapport (plan-MER) dat helpt bij de keuze en onderbouwing van het voorkeursalternatief. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft betrekking op het plan-MER.

Provincie Overijssel, Rijkswaterstaat, en gemeente Raalte willen met de Verkenning komen tot een ‘voorkeursalternatief’ waarmee een zo groot mogelijke verkeersveiligheid en -doorstroming bereikt kan worden, passend binnen de financiële kaders.

Het voorkeursalternatief uit de verkenningsfase wordt uitgewerkt in een, zogeheten, Voorkeursbeslissing. De voorkeursbeslissing bevat de oplossing waarvoor is gekozen voor de aanpak van N35-N348 Knooppunt Raalte. De Voorkeursbeslissing wordt eerst als ontwerp door Gedeputeerde Staten vastgesteld. Op het ontwerp van de Voorkeursbeslissing kan door iedereen worden gereageerd en pas daarna wordt de definitieve Voorkeursbeslissing vastgesteld door Gedeputeerde Staten.

Planfase

Projectbesluit:

In de planfase wordt het voorkeursalternatief nader uitgewerkt, afgestemd en onderzocht, tot een detailniveau waarmee ook vergunningen kunnen worden aangevraagd via een ontwerp-projectbesluit. Na het doorlopen van de procedure en het verwerken van zienswijzen en adviezen wordt het projectbesluit vastgesteld. Er is dan mogelijkheid om beroep tegen het besluit in te stellen.

Realisatiefase

Na het onherroepelijke projectbesluit start de voorbereidingsfase van de bouw. Er wordt een aannemer geselecteerd om het uitgewerkte voorkeursalternatief te bouwen en alle benodigde vergunningen voor de uitvoering worden aangevraagd.

2.2 Milieueffectrapportage

Gedeputeerde Staten hebben aangegeven in de projectprocedure een Voorkeursbeslissing te nemen, op basis van de Verkenning. Deze voorkeursbeslissing vormt het kader voor een projectbesluit voor een project dat is aangewezen in bijlage V bij het Omgevingsbesluit (artikel 16.36, lid 1 Omgevingswet en J1 bijlage V Omgevingsbesluit) en op grond daarvan is sprake van een plan-mer-plicht;

Provincie Overijssel wil met het opstellen van een plan-MER bijdragen aan een transparant en navolgbaar planproces voor de N35-N348 Knooppunt Raalte waarin de milieueffecten volwaardig in beeld gebracht en meegewogen worden in de besluitvorming.

Indien de Voorkeursbeslissing een besluit over realisatie van een project behelst, volgt een project-mer(beoordeling) over de milieugevolgen van het gekozen alternatief. Een wijziging van een weg is opgenomen in bijlage V Omgevingsbesluit onder nr J1-Wegen.

2.3 Trechtering in de Verkenning

Het proces van trechtering in de Verkenning van verschillende oplossingsrichtingen naar een voorkeursalternatief vindt plaats in drie stappen.

Stap 1

Van inzicht in problemen, mogelijke oplossingen/maatregelen naar kansrijke alternatieven voor een oplossing van de problemen. De weerslag van dit proces is beschreven in deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) (hoofdstuk 7).

Stap 2

Nadere uitwerking en onderzoek van de kansrijke alternatieven. Dit wordt beschreven in het plan-Milieueffectrapport (plan-MER).

Stap 3

Beschrijving van de keuze voor een Voorkeursalternatief, onder andere op basis van het plan-MER, de kosten en de uitvoerbaarheid. Deze keuze wordt beschreven in de Voorkeursbeslissing.

2.4 Participatie

De provincie en haar bestuurlijke partners streven naar een oplossing die zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van alle betrokken partijen in het gebied. Deze verkenning wordt daarom in samenwerking met de omgeving uitgevoerd. Het doel van participatie is om de omgeving (zoals bewoners, bedrijven en organisaties) te betrekken bij de verkenning. Het participatieproces moet ruimte bieden voor initiatieven die bijdragen aan de projectdoelen. De betrokkenheid van de omgeving verhoogt de kwaliteit van het besluitvormingsproces.

In de Kennisgeving Participatie, te vinden via: www.overijssel.nl/terinzage is uitgewerkt hoe de participatie zal plaatsvinden.

3

VOORGESCHIEDENIS PROJECT N35-N348 KNOOPPUNT RAALTE

Het project N35-N348 Knooppunt Raalte heeft een voorgeschiedenis die begint in 2009. In de afgelopen jaren zijn er diverse onderzoeken en verkeersstudies uitgevoerd. In tabel 3.1 is een overzicht weergegeven van deze onderzoeken. De tekst die na de tabel volgt is een beschrijving van de onderzoeken die zijn uitgevoerd.

Tabel 3.1 Overzicht uitgevoerde onderzoeken N35-N348 Knooppunt Raalte

Onderzoek	Onderzoek uitgevoerd
marsroute N35 Van ambitie naar uitvoering, Meerjaren uitvoeringsplan 2009-2020	juni 2009
meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)-onderzoeken N35 Wijthmen-Nijverdal	- probleemanalyse 2012 - verkenning 2022-2026
quickscan aanpak N35 Kruispunt Bos	december 2014
verkeerskundige verkenning N348 Oost om Raalte	april 2015
technische uitwerking N35 Kruispunt Bos en spoor ongelijkvloers	december 2015
verkenning Knooppunt Raalte N35-N348	maart 2017

3.1 Toelichting op de onderzoeken

Marsroute 2009

De Marsroute N35 is de naam die de provincie Overijssel geeft aan de ambitie die de regio heeft voor de rijksweg N35. Die ambitie houdt in: de ombouw van de N35 (in fasen) naar een autoweg met ongelijkvloerse aansluitingen, 2x2 rijstroken geschikt voor 100 km/u. Op deze manier wil de regio de doorstroming, de veiligheid en de leefbaarheid op en rond de N35 verbeteren. De N35 is een Rijksweg, de ambitie van de provincie voor deze weg ligt op de korte en middellange termijn niet in lijn met de mogelijkheden die het Rijk voor deze verbinding ziet. Daarbij is het met de huidig beschikbaar gestelde middelen nog niet mogelijk om een stroomweg met 2x 2 rijstroken te realiseren [ref. 2].

MIRT N35 Probleemanalyse N35 Wijthmen -Nijverdal 2012

Het Rijk heeft in 2012 een MIRT onderzoek uitgevoerd voor het traject Wijthmen – Nijverdal. Het project Knooppunt Raalte maakte hier onderdeel van uit. Dit onderzoek concludeerde dat op het gebied van bereikbaarheid geen van de door het Rijk gehanteerde streefwaarden voor doorstroming wordt gehaald. Bovendien voldeed het tracé op meerdere locaties niet aan de Europese normen voor verkeersveiligheid (EuroRAP). Ter hoogte van Knooppunt Raalte is geconcludeerd dat het aantal ernstige ongevallen relatief hoog is. In 2014 zijn door de partijen afspraken gemaakt over de verbetering van de verkeersveiligheid op de N35 [ref. 1].

MIRT verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal 2022-2026

Om de kwaliteit van de N35 te verbeteren, werken het Rijk en de regio zowel bij de voorbereiding als de financiering nauw samen. In het Bestuurlijk Overleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van 20 november 2020 hebben Rijk en regio, de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de gedeputeerde van de provincie Overijssel afspraken gemaakt over de verbetering van de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is de MIRT-Verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal gestart in 2022 en rond deze naar verwachting in 2026 af met een voorkeursbeslissing. De N35-N348 Knooppunt Raalte maakt echter geen deel uit van die MIRT-verkenning van het Rijk, maar is een zelfstandig project

De afspraken zijn gebaseerd op de uitkomsten van een verkeersonderzoek in opdracht van het ministerie van IenW en de provincie Overijssel over de N35 Wijthmen-Nijverdal uit 2020. Met de ondertekening van de Startbeslissing door de Minister op 3 maart 2022 is daarna de MIRT-verkenning gestart. De gekozen aanpak is gericht op het stapsgewijs verbeteren van delen van de N35 en bestaat uit zowel korte als lange termijn maatregelen. Deze fasering past bij de Marsroute en de afspraak tussen het Rijk en de regio om de N35 stapsgewijs per tracédeel te bezien.

De afgelopen jaren is het traject N35 tussen Zwolle en Wijthmen door het Rijk en de regio opgewaardeerd naar een stroomweg met 2x2 rijstroken en met een maximumsnelheid van 100 km/uur (stroomweg). Na de ongelijkvloerse aansluiting Wijthmen is de N35 uitgevoerd als een gebiedsontsluitingsweg (GOW) met één rijstrook per richting ('1x2 rijstrook'), een maximumsnelheid van 80 km/uur en diverse gelijkvloerse kruispunten (zowel voorrangskruispunten als met verkeerslichten) en diverse rechtstreekse erfaansluitingen op de hoofdrijbaan. Het ongelijkvloers maken van de aansluiting van de N348 (Deventerweg) op de N35 in Raalte wordt verkend in het project N35-N348 Knooppunt Raalte. Bij Nijverdal sluit de N35 via de Salland-Twentetunnel aan op het traject N35 Nijverdal-Wierden. Na de tunnel wordt gewerkt aan de plannen om het traject Nijverdal-Wierden de komende jaren om te bouwen naar 2x2 rijstroken met een maximumsnelheid van 100 km/uur (stroomweg). Bij Wierden gaat de N35 over in de autosnelweg A35 en komt bij knooppunt Azelo samen met de autosnelweg A1, die onderdeel is van het Trans Europees Netwerk Transport (TEN-T).

Quickscan aanpak N35 kruispunt Bos 2014

De Provinciale Staten hebben in een motie (d.d. 8 oktober 2014) aangenomen, dat er onderzocht moet worden welke mogelijkheden er zijn voor kruispunt Raalte voor een 'grotere investering voor aanvullende ingrepen richting Marsroute'. De Quickscan die vervolgens is uitgevoerd had als hoofddoel om duidelijkheid te verkrijgen of investeren in kruispunt Bos (N35) en/of een ongelijkvloerse spoorovergang op de N348 een no-regret investering is voor de bereikbaarheid/veiligheid van Raalte en omgeving. Daarbij zijn alternatieve routes voor de N35 dan het huidige tracé van N35 beschouwd. De N35 Zuidom, N35 Noordom en N348 Oostom zijn beschouwd [ref. 3].

Verkeerskundige verkenning N348 Oost om Raalte 2015

Uit deze Quickscan is gebleken dat een ongelijkvloerse aansluiting bij Knooppunt Raalte, in combinatie met een ongelijkvloerse kruising van de N348 met het spoor, het meeste oplevert voor de verkeersveiligheid en de doorstroming. Daarnaast is geconstateerd dat de eerdere tracés van de N35 ten noorden en ten zuiden van Raalte ook bij nadere bestudering zijn afgewezen, maar dat de variant 'N348 Oost om Raalte' verkeerskundig nog niet voldoende is onderzocht om met zekerheid te kunnen stellen dat de voorgestelde reconstructie van Knooppunt Raalte geen desinvestering is. Daarom heeft de provincie Overijssel samen met Rijkswaterstaat en de gemeente Raalte een aanvullend verkeerskundig onderzoek laten doen naar de effecten van de variant 'Oost om Raalte'. Uit dit onderzoek is gebleken dat de varianten 'Oost om Raalte' verkeerskundig geen meerwaarde bieden en daarom niet verder hoeven te worden onderzocht en uitgewerkt.

In oktober 2014 hebben de minister van Infrastructuur en Milieu, de provincie Overijssel, de Regio Twente, de gemeenten Zwolle, Dalfsen, Raalte en Hellendoorn de bestuursovereenkomst N35 Wijthmen – Nijverdal ondertekend waarbij zij zich tot doel hebben gesteld om voor het traject N35 Wijthmen – Nijverdal allereerst verkeersveiligheidsknelpunten aan te pakken ten aanzien van het functioneren van de huidige N35 als gebiedsontsluitingsweg [ref. 4].

Technische uitwerking N35 Kruispunt Bos en spoor ongelijkvloers 2015

In december 2015 is een integrale technische uitwerking gemaakt van Knooppunt Raalte met het spoor ongelijkvloers en een spooronderdoorgang in de N348 en een duurzame oplossing voor alle modaliteiten, waarbij de ruimtelijke (landschappelijke) inpassing en planologische aspecten zijn meegenomen. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat een variant met een kwart klaverblad op de kruising N35-N348 in combinatie met een ongelijkvloerse kruising van de N348 met het spoor de meest optimale oplossing biedt voor bereikbaarheid en verkeersveiligheid (de voorkeursvariant toentertijd) [ref. 6].

Verkenning Knooppunt Raalte N35/N348 2017

Provinciale Staten hebben vervolgens in januari 2016 ingestemd met het nader uitwerken van de voorkeursvariant om een beter beeld van de kosten te krijgen, maar vooral ook om tot een meer integrale totaaloplossing te komen waarbinnen naast een verkeerskundig/functioneel ontwerp ook de ruimtelijke kwaliteit en de omgevingsanalyse een nadrukkelijke plek innemen. De Verkenning en nadere uitwerking hebben geleid tot een geoptimaliseerde voorkeursvariant. Bij besluit van 12 april 2017 hebben Provinciale Staten ingestemd met de voorbereiding en de realisatie van de geoptimaliseerde voorkeursvariant Knooppunt Raalte (N35-N348).

3.2 Besluiten en afspraken 2018-2026

2018 - 2023

In 2018 is de verkenning naar een integrale verkeersoplossing afgerond en hebben de bestuurlijke partners (Rijkswaterstaat, gemeente Raalte en provincie Overijssel) een bestuursovereenkomst (BOK) gesloten voor het project N35-N348 Knooppunt Raalte. Het doel van het project is om te komen tot een structurele verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming voor knooppunt Raalte, waarbij een integrale oplossing wordt geboden voor auto-, trein-, landbouw-, en fietsverkeer.

In 2021 is geconstateerd dat er onvoldoende middelen beschikbaar waren voor het project. Op basis daarvan is gezocht naar mogelijkheden het project te versoberen en naar mogelijkheden om extra budget te genereren.

2023 - 2026

Eind 2023 hebben partijen aanvullende afspraken gemaakt over de wijze van financieren van de opgave. Dat maakt dat het project weer is opgepakt en bestuurlijk vorm gekregen heeft.

Met de introductie van de Omgevingswet per 1 januari 2024 is nogmaals naar de planologische procedure gekeken. Geconcludeerd is dat de besluitvorming in het verleden onvoldoende basis biedt om gelijk de stap te zetten naar een projectbesluit. Besloten is om te starten met een ‘smalle’ verkenning waarbij de geoptimaliseerde voorkeursvariant als uitgangspunt wordt genomen. Hierbij staan het bevoegd gezag en de projectpartners wel open voor nieuwe alternatieven of varianten indien die worden aangedragen. In de verkenningsfase worden meerdere varianten met elkaar vergeleken (zie hoofdstuk 7).

Op 13 februari 2026 is het project N35-N348 Knooppunt Raalte van start gegaan met de publicatie Kennisgeving Voornemen (Zaaknummer PS26-000098).

4

PROBLEEMANALYSE EN PROJECTDOELSTELLING

De probleemanalyse is toegespitst op de doelstelling van het voornemen van het project: verbeteren van doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheidsaspecten die daarmee samenhangen. De verkeersanalyse is daarmee de basis van de analyse. Er is gebruik gemaakt van verkeersmodelberekeningen met zichtjaar 2040, een verkeersveiligheidsanalyse en de aan verkeer gerelateerde leefbaarheidsaspecten. Zonder aanpassingen aan het knooppunt is de verwachting dat de knelpunten omvangrijker worden. In deze NRD is een samengevatte probleemanalyse opgenomen, in bijlage II is de Notitie Kansrijke Alternatieven opgenomen met een gedetailleerde probleemanalyse.

4.1 Doorstroming

4.1.1 Verkeersmodel

Er is gebruik gemaakt van het Regionaal Verkeersmodel Overijssel (RVMO1.3). Dit model is projectspecifiek gemaakt door relevante autonome ontwikkelingen tot 2040 voor de gemeente Raalte te actualiseren en passend te maken op het fijnmazige detailniveau van Knooppunt Raalte. Het basisjaar van dit model is 2020 en dit basisjaar wordt gebruikt om de huidige problematiek te beschrijven.

Voor de probleemanalyse zijn in de modelberekeningen drie scenario's in beschouwing genomen:
1 basisjaar (2020);
2 autonoom (2040): hierbij zijn gerealiseerde plannen, plannen in uitvoering, plannen waarvan er een stedenbouwkundig ontwerp ligt en plannen die in procedure zijn meegenomen;
3 ambitieus (2040): hierin zijn ten opzichte van scenario autonoom ook plannen toegevoegd waarover nog geen ruimtelijk besluit is genomen maar waartoe wel een voornemen bestaat c.q. verkennend onderzoek is opgestart.

Voor elk scenario is gekeken naar de intensiteiten en intensiteit/capaciteit (I/C)-verhoudingen op wegvakken en (globaal) ook op kruispunten in het invloedsgebied. Daarnaast is met behulp van het rekenprogramma COCON gekeken naar de kruispuntverzadiging als maat voor de afwikkeling van het verkeer, voor het kruispunt N35-N348 in de twee toekomstscenario's.

4.1.2 Situatieschets verkeersstromen

Wegverkeer
Er rijdt veel doorgaand verkeer op kruispunt Bos, met name de relaties Zwolle-Twente, Zwolle-Deventer en Twente-Deventer vallen op. De N35 vertoont met een hoog aandeel doorgaand verkeer sterke tekenen van een stroomweg tussen de economische regio's Zwolle en Twente.

Openbaar vervoer
Buslijn 166, Zwolle Hessenpoort - station Raalte, rijdt via de N35 en de N348 (richting Deventer) naar het station Raalte. Deze bus rijdt op werkdagen per richting eenmaal per uur. Buslijn 166 heeft westwaarts een halte Carpoolplaats aan de N35 en oostwaarts een halte Carpoolplaats aan de N348.

Het treinstation Raalte ligt aan de lijn Zwolle-Enschede. Vanaf hier vertrekken er elk half uur sprinters en elk uur een intercity in beide richtingen. De spoorlijn loopt direct ten zuiden van kruispunt Bos parallel aan de N35 en kruist de N348 gelijkvloers.

Fietsers en voetgangers

Fietsers kunnen de N35 direct ten oosten van huidige kruispunt Bos oversteken Deze fietsoversteek is onderdeel van een doorgaande fietsroute vanuit Raalte richting het noorden. De N348 kan op de zuidtak van het kruispunt overgestoken worden. Op deze oost- en zuidtak zijn zowel voetgangers als fietsers in de verkeerslichtenregeling (VRI-regeling) opgenomen. Voetgangers hebben daarnaast op de westelijke tak van de N35 een oversteek naar de carpoolplaats. De noordelijke tak (Burgemeester Zuidwijklaan) kent in de VRI- regeling geen oversteekplaats.

Movares heeft in 2014 het fietsnetwerk in kaart gebracht (Spoorse doorsnijding Raalte, 3 september 2014). Hieruit komen twee belangrijke verbindingen naar voren om Raalte-Noord te verbinden met Raalte Centrum/Zuid: via kruispunt Bos of via de Ganzeboomlaan. Deze routes zijn ook in de huidige situatie nog steeds van kracht. Aan de Ceintuurbaan is voorgezet onderwijs gevestigd en aan de Zwolsestraat middelbaarberoepsonderwijs, zwembad de Tijenraan en de sportvelden. Deze voorzieningen bevinden zich binnen 1 kilometer van het projectgebied, waardoor de verwachting is dat scholieren, sporters en recreanten gebruik maken van de oversteek bij kruispunt Bos.

Landbouwverkeer

Landbouwverkeer is niet toegestaan op de N35. Echter, er geldt een uitzondering voor kruispunt Bos. Vanaf circa 1.000 meter ten westen van de kruising met de Knapenveldsweg tot en met de kruising met de N348, in de richting van Deventer is landbouwverkeer toegestaan. Op de N348 is landbouwverkeer toegestaan.

Langs de N35, vanaf Heino tot en met de Knapenveldsweg, ligt een parallelweg/erftoegangsweg die wordt gebruikt door landbouwverkeer en fietsverkeer. De Knapenveldsweg is een erftoegangsweg die eveneens door landbouwverkeer wordt gebruikt.

Invloed Vrachtwagenheffing

Op 1 juli 2026 is in Nederland de vrachtwagenheffing ingegaan. Vanaf die datum betalen eigenaren van vrachtwagens per gereden kilometer op snelwegen, en op sommige provinciale en gemeentelijke wegen. De N35 en de N348 zijn niet aangemerkt als wegen waarop vrachtwagenheffing van toepassing is. Gevolg hiervan kan zijn dat de intensiteit op de N35 en N348 hoger wordt. De invloed van vrachtwagenheffing op verkeersintensiteiten is verwerkt in de te gebruiken verkeersmodellen.

4.1.3 Huidige situatie (basisjaar 2020)

Wegvakken

In het basisjaar 2020 wordt het verkeersnetwerk in de omgeving van Raalte met name belast op de N35, de N348 en de Almelosestraat. De intensiteiten op de relevante wegvakken zijn weergegeven in tabel 4.1. De locaties van de wegvakken zijn opgenomen in afbeelding 4.1.

Afbeelding 4.1 Wegvakken 1 tot en met 6 voor beoordeling intensiteit en capaciteit



Tabel 4.1 Intensiteiten en I/C-verhoudingen rondom het kruispunt in basisjaar 2020

Nr.	Locatie	Richting	Intensiteit (mvt/etm)	I/C ochtend	I/C avond
1	N35 hm 19,1 Heinoseweg (westelijke tak)	n	10.800	79	62
		z	**10.600**	61	69
2	N35 hm 19,4 Heinoseweg (oostelijke tak)	n	**8.800**	56	55
		z	9.300	50	67
3	N35 hm 21,4 Heinoseweg	n	9.500	58	70
		z	10.200	75	66
4	N348 hm 66,6 Nieuwe Deventerweg (zuidelijke tak)	n	**9.000**	56	59
		z	8.700	55	54
5	N348 hm 66,7 Ommerweg	n	5.900	27	50
		z	6.100	50	35
6	Burgemeester Zuidwijklaan (noordelijke tak)	n	1.900	13	20
		z	**2.300**	31	19

Binnen het plangebied

De wegvakken binnen het plangebied Knooppunt Raalte hebben voldoende capaciteit als naar de intensiteit/capaciteit (I/C)-verhoudingen wordt gekeken. Er zijn een aantal wegvakken waarbij de I/C-verhouding tussen de 70-80 % is. Dergelijke I/C-verhoudingen tonen een risico op doorstromingsproblemen

aan, maar zijn niet zo hoog dat deze problemen structureel voorkomen. Er zijn geen wegvakken waarbij de I/C's boven de 80 % uitkomen. Dit betekent dat de doorstroming op wegvakniveau in principe voldoende is.

Dit zegt echter niets over de doorstroming van kruispunten zelf, kruispunten zijn vrijwel altijd maatgevend, zie hier voor volgende paragraaf kruispunt N35-N348.

Buiten het plangebied

Bij nadere analyse van de I/C-verhoudingen buiten het plangebied van Knooppunt Raalte is het opvallend dat de Almelosestraat in beide spitsen boven de 80% uitkomt. Deze weg vormt een alternatieve route om de N35 te bereiken vanuit Raalte en wordt vermoedelijk gebruikt door doorgaand verkeer tussen de N348 vanuit Deventer en de N35 richting Wierden om kruispunt Bos te omzeilen.

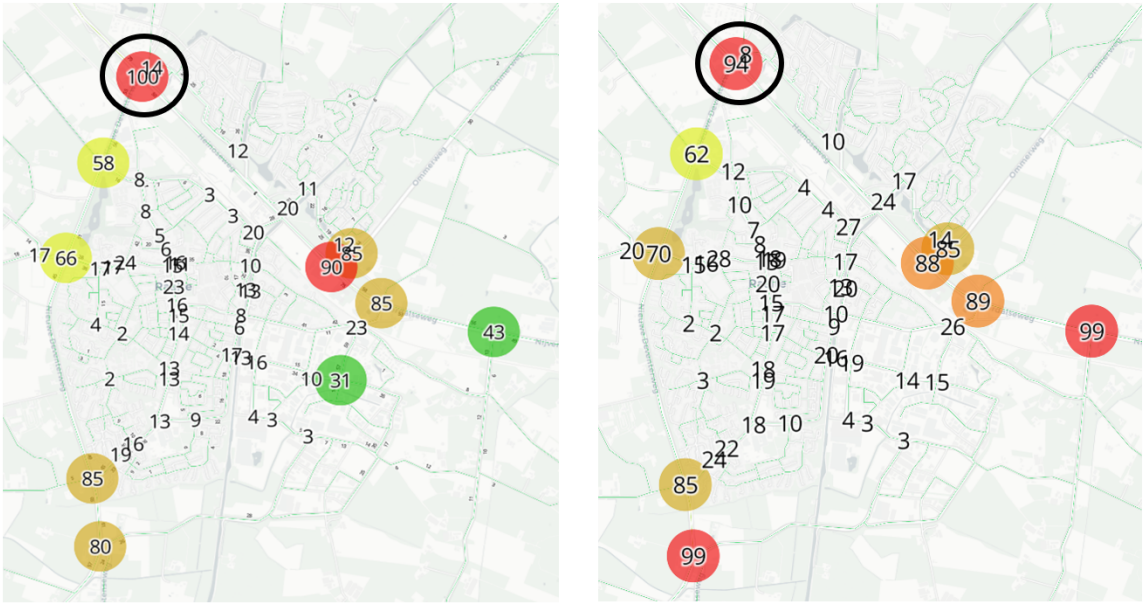
Kruispunt N35-N348

Afbeelding 4.22 laat de kruispuntverzadigingen (in hoeverre de capaciteit van het kruispunt nog voldoet) in de omgeving van Raalte zien. Bij kruispunt Bos is te zien dat de verzadigingsgraden >90 % is in beide spitsen. Bij dergelijk hoge verzadigingsgraden is de verwachting dat het kruispunt structureel onvoldoende afwikkelcapaciteit kent in de spitsperioden.

De gelijkvloerse spoorkruising versterkt dit effect bij kruispunt Bos. Het gebruikte verkeersmodel is niet geschikt hier getalsmatig inzicht in te geven. Bij passerende treinen moet het wegverkeer voor de spoorwegovergang op de N348 wachten. Deze spoorwegovergang ligt circa 200 m ten zuiden van kruispunt Bos. Ook de (ongeregelde) aansluiting van de Oude Zwolsestraat op de N348 heeft een negatief effect op de doorstroming in het studiegebied. Afslaand verkeer kan enige oponthoud geven wanneer dit verkeer wacht op de tegenliggende stroom.

Daarnaast valt in deze onderstaande afbeelding op dat er op verschillende kruispunten, zowel de N35 als op de N348, de verzadigingsgraden hoger dan 85 % zijn (oranje en rode stippen). Dit duidt erop dat de verkeersafwikkeling niet altijd goed is en dat capaciteit in ieder geval tijdens de spitsuren onvoldoende is. Op de N35 voldoet geen van de kruispunten rondom Raalte. Dit betekent dat er tijdens zowel de ochtendspits als de avondspits structureel oponthoud verwacht kan worden.

Afbeelding 4.2 Kruispuntverzadigingen rondom Raalte basisjaar (2020) in ochtendspits (links) en avondspits (rechts). Knooppunt Raalte is aangeduid met de zwarte cirkel



4.1.4 Autonoom (2040) en Ambitieus (2040)

Wegvakken

In tabel 4.2 zijn de intensiteiten rondom het kruispunt in scenario Autonoom (2040) en Ambitieus (2040) opgenomen. In de kolom 'Intensiteitsgroei 2020 - 2040 (mvt/etm)' is het absolute verschil opgenomen tussen het aantal motorvoertuigen/etmaal in 2020 en 2040. In de kolom 'Intensiteitsgroei 2020 - 2040 (%)' is de groei in procenten opgenomen.

Tabel 4.2 Intensiteiten rondom het kruispunt in scenario Autonoom (2040) en Ambitieus (2040) in vergelijking met basisjaar 2020.

Nr	Locatie	Ri	Intensiteit 2020 (mvt/etm)	Intensiteit Autonoom 2040 (mvt/etm)	Intensiteit Ambitieus 2040 (mvt/etm)	Intensiteitsgroei 2040 autonoom t.o.v. 2020 (mvt/etm)	Intensiteitsgroei 2040 autonoom t.o.v. 2020 (%)	Intensiteitsgroei Ambitieus t.o.v. 2020 (mvt/etm)	Intensiteitsgroei Ambitieus t.o.v. 2020 (%)
1	N35 hm 19,1 Heinoseweg (westelijke tak)	n	10.800	12.700	13.000	1.900	18%	2.200	20%
		z	**10.600**	**12.700**	**13.000**	**2.100**	20%	**2.400**	**23%**
2	N35 hm 19,4 Heinoseweg (oostelijke tak)	n	**8.800**	**10.300**	**10.000**	**1.500**	17%	**1.200**	**14%**
		z	9.300	11.300	11.600	2.000	22%	2.300	25%
3	N35 hm 21,4 Heinoseweg	n	9.500	11.500	11.800	2.000	21%	2.300	24%
		z	10.200	12.000	12.700	1.800	18%	2.500	25%
4	N348 hm 66,6 Nieuwe Deventerweg (zuidelijke tak)	n	**9.000**	**11.000**	**11.900**	**2.000**	22%	**2.900**	**32%**
		z	8.700	10.200	10.600	1.500	17%	1.900	22%
5	N348 hm 66,7 Ommerweg	n	5.900	7.300	7.000	1.400	24%	1.100	19%
		z	6.100	6.800	7.600	700	11%	1.500	25%
6	Burgemeester Zuidwijklaan (noordelijke tak)	n	1.900	2.500	4.300	600	32%	2.400	126%
		z	**2.300**	**2.900**	**4.600**	**600**	26%	**2.300**	**100%**

Voor scenario Autonoom geldt dat alle wegvakken een intensiteitsgroei tussen 10-32 % kennen over de periode 2020 - 2040. In scenario Ambitieus nemen de verkeersintensiteiten verder toe tussen de 14-32 % ten op zichtte 2020. Het wegvak Burgemeester Zuidwijklaan valt hierbij op (126 %), dit heeft te maken met de voorgenomen ontwikkeling van een grote woningbouwlocatie: Raalte Noord-Noord.

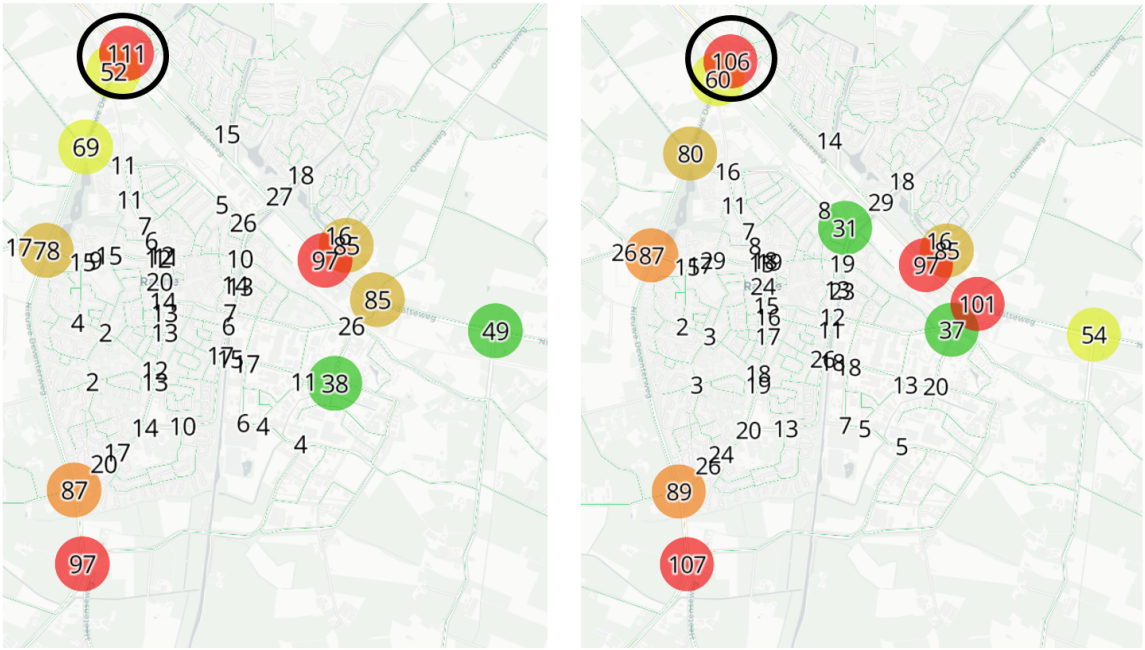
De I/C verhouding is in de ochtendspits ter hoogte van locatie 1 N35 hectometer (hm) 19,1 Heinoseweg (westelijke tak) en locatie 3 N35 hm 21,4 Heinoseweg boven de 80 %. Dit geldt in zowel scenario Autonoom als Ambitieus. Dit betekent dat er op deze momenten een groot risico is op incidentele doorstromingsproblemen op wegvakniveau.

Kruispunt N35-N348

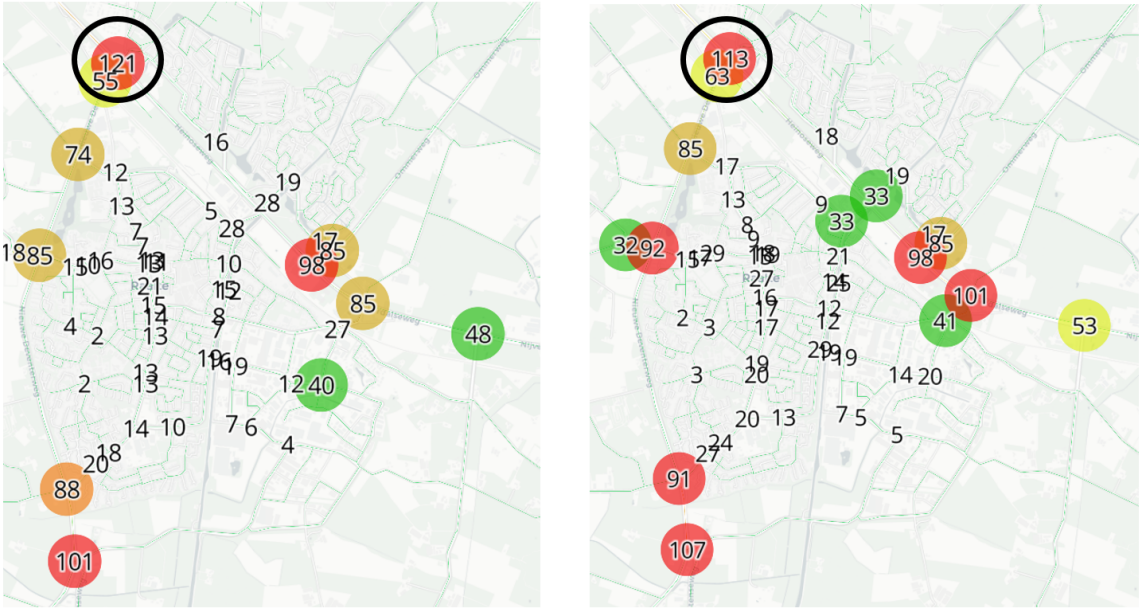
In beide toekomst-scenario's kan kruispunt Bos met de huidige vormgeving de verwachte verkeersdruk niet verwerken. Afbeelding 4.3 en afbeelding 4.4 tonen de kruispuntverzadigingen in de omgeving van Raalte in scenario Autonoom 2040 en Ambities 2040. Hierbij is duidelijk dat kruispunt Bos een te hoge verzadigingsgraad kent, waarbij deze in het scenario Ambitieus over het algemeen hoger zijn. De grenswaarde van verwachte afwikkelcapaciteit ligt bij een verzadigingsgraad van 90 % en deze waarden komen ruim boven 100 % uit.

Daarnaast valt op dat er op meerdere kruispunten in en rondom Raalte verzadigingsgraden te hoog zijn en de verkeersintensiteiten dus niet aankunnen. Twee kruispunten op de N348 kunnen in de spitsen een doorstroomrisico vormen (>80 %), en een derde kruispunt komt zelfs boven de 95 % uit. Dit laatste kruispunt zal structureel onvoldoende afwikkelcapaciteit hebben.
Met de huidige vormgeving van het kruispunt Bos zal de verkeersafwikkeling niet regelbaar zijn binnen de algemeen geaccepteerde maximum cyclustijd, van de verkeerslichtenregeling, van 120 seconden. De maatgevende conflictgroep bestaat alleen uit autorichtingen. Overstekende fietsers en voetgangers zijn geen onderdeel van de maatgevende conflictgroep. Dit betekent dat er binnen een cyclus restruimte is om de groentijd voor fietsers te verlengen. Het ongelijkvloers afwikkelen van langzaam verkeer zal geen effect hebben op de doorstroming van gemotoriseerd verkeer.

Afbeelding 4.3 Kruispuntverzadigingen rondom Raalte in scenario Autonoom (2040) in ochtendspits (links) en avondspits (rechts). Knooppunt Raalte is aangeduid met de zwarte cirkel



Afbeelding 4.4 Kruispuntverzadigingen rondom Raalte in scenario Ambitieus (2040) in ochtendspits (links) en avondspits (rechts). Knooppunt Raalte is aangeduid met de zwarte cirkel.



4.1.5 Spoorkruising

In de Quick Scan aanpak N35 Kruispunt Bos uitgevoerd door Royal Haskoning DHV in 2014 komt barrièrewerking voor. De N35 vormt samen met het spoor een barrière. Uit een simulatie als onderdeel van studie Spoorse Doorsnijding Raalte (Movares, 2014) komt naar voren dat in de avondspits in 2030 de wachtrij voor de spoorwegovergang in de spits een aantal keren terugslaat op kruispunt Bos. In de huidige situatie gebeurt dit ook incidenteel. Bij de voorgenomen intensivering van het treinverkeer tussen Zwolle-Enschede is bij een gelijkvloerse kruising met het spoor een verdere toename van terugslag tot op het kruispunt N35/N348 te verwachten.

4.2 Verkeersveiligheid

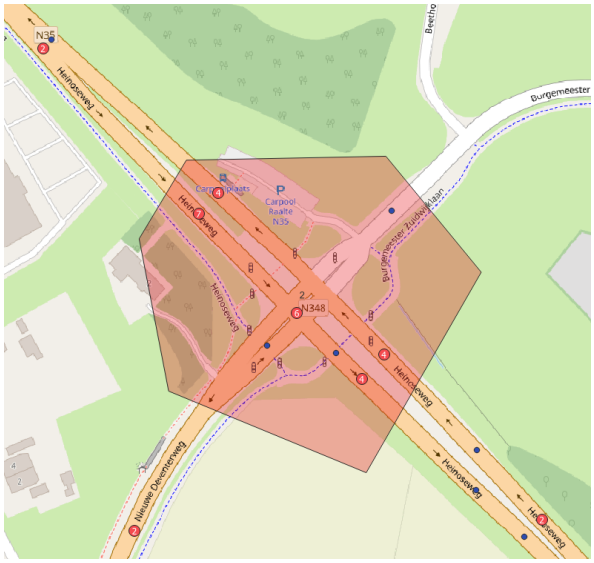
In de analyse is gebruik gemaakt van geregistreerde ongevallen volgens BRON-data tussen 2020 - 2024 (NDW), op basis van expert judgement ingeschat wat de gevolgen voor de verkeersveiligheid zijn in het toekomstjaar. Bij de ongevallen is van de betrokkenen het type verkeersdeelnemer, de aard van het ongeval, de locatie en de afloop geregistreerd. De aanleiding of oorzaak van deze ongevallen is niet geregistreerd. Ongevallen die niet geregistreerd zijn, kunnen niet meegenomen worden in deze analyse. Dit geldt met name voor eenzijdige ongevallen en ongevallen met uitsluitend materiële schade.

4.2.1 Huidige situatie

Afbeelding 4.5 toont de locaties van de ongevallen die plaatsgevonden hebben in de periode 2020 - 2024. In de jaren 2020-2024 volgens de ongevallenregistraties hebben er zich 122 ongevallen voorgedaan in het hele projectgebied op de N35 (117 keer), N348 (4 keer), en de Burgermeester Zuidwijklaan (1 keer). Er zijn 28 ongevallen geregistreerd op het kruispunt zelf. Er is één ongeval dat ter hoogte van de spoorwegovergang plaatsvond, maar het is niet bekend in welke richting dit kop-staartongeval plaatsvond.

Meer dan de helft van de ongevallen in het projectgebied van kruispunt Bos zijn van het type kop-staart. Kop-staartongevallen hebben over het algemeen een sterke relatie met wachtrijvorming. Dit geldt zeker in de buurt van mogelijke knelpunten zoals de VRI bij het kruispunt Bos.

Afbeelding 4.5 Alle geregistreerde ongevallen (2020 - 2024) in zowel het volledige projectgebied (links) als kruispunt Bos (rechts)



In het projectgebied zijn drie ongevallen geregistreerd waarbij een fietser betrokken was. Van twee hiervan is bekend dat dit als flankongeval op de fietsoversteken van kruispunt Bos plaats heeft gevonden. Van een derde ongeval is de aard ervan onbekend. Dit ongeval is bij hm 20.3 geregistreerd, op een locatie waar fietsers niet toegestaan zijn.

Er zijn in de jaren 2020 - 2024 in het projectgebied vier ongevallen geregistreerd waarbij een landbouwvoertuig betrokken is geweest. Alle vier ongevallen hebben plaatsgevonden op de N35, waarvan twee (meervoudige) kop-staartongevallen bij hm 18.8 bij het tankstation.

Weginrichting en functie N35

De huidige N35 is nabij kruispunt Bos ingericht als een gebiedsontsluitingsweg GOW met maximumsnelheid 80 km/u. De functie van de N35 is echter beter te omschrijven als (regionale) stroomweg (RSW), met veel doorgaand (vracht)verkeer tussen de economische regio's Zwolle en Twente. Een basisprincipe vanuit 'Duurzaam Veilig' is 'vorm volgt functie'. Een inrichting als GOW sluit hier niet aan bij de functie als RSW, waarmee dus niet aan dit basisprincipe wordt voldaan.



De inrichting als GOW voldoet bovendien niet meer aan de laatste inzichten op het gebied van verkeersveiligheid. Volgens het recente Handboek Wegontwerp heeft een GOW (in principe) een tussenberm en ongelijkvloerse kruisingen met langzaam verkeer. Onder voorwaarden kan hier weliswaar van afgeweken worden, maar samen met het feit dat de vorm niet aansluit op de functie, resulteert de huidige sub-standaard GOW-inrichting in een verhoogd risico op ongevallen.

Gelijkvloerse spoorkruising N348

De N348 kruist gelijkvloers met het spoor. Overwegen zijn gelijkvloerse kruisingen van spoor en weg, waarbij de trein altijd voorrang heeft. Treinen zijn in de loop der jaren veel sneller en stiller geworden en er is veel meer wegverkeer dat het spoor kruist. Treinen rijden 140 kilometer per uur en hebben geen mogelijkheid

om tijdig te stoppen of uit te wijken. Een botsing met voetgangers, fietsers of automobilisten loopt vaak dodelijk af.

Afsluiting aansluiting Knapenveldsweg/Heinoseweg
De afsluiting van de aansluiting Knapenveldsweg/Heinoseweg op de N35 is nodig vanwege gevaarlijke situaties veroorzaakt door de slechte oversteekbaarheid.

De huidige vormgeving van het kruispunt N35 - Knapenveldsweg - Heinoseweg betreft een ongeregeld voorrangskruispunt. De functie van de weg N35 als stroomweg leent zich in de basis niet voor een ongeregelde kruising voor gemotoriseerd- en langzaam verkeer.

In de huidige situatie is in het midden van het kruispunt weinig ruimte beschikbaar voor landbouw verkeer en langzaam verkeer. Ook moet langzaam verkeer zich tussen verkeer dat linksaf de N35 wil verlaten heen manoeuvreren. Voor gemotoriseerd verkeer vanaf de zijrichting is er geen mogelijkheid om in het midden te wachten. Zij moeten in één keer beide richtingen van de N35 in de gaten houden. De hoge verkeersintensiteiten en hoge snelheden resulteren in lange wachttijden waardoor weggebruikers geneigd zijn om 'zo maar' over te steken. Hierdoor neemt de kans op letselongevallen toe.

4.2.2 Autonoom en Ambitieus (2040)

De verkeersveiligheid op het kruispunt zal in de scenario's Autonoom en Ambitieus 2040 afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Dit is een gevolg van de oplopende intensiteiten op een locatie waar al relatief veel ongevallen plaatsvinden. Het kruispunt kan de intensiteitsgroei niet aan, de cyclustijden zijn te hoog en daarmee zal de wachtrijvorming toenemen. Een groot deel van de ongevallen die in de huidige situatie (tussen 2020-2025) hebben plaatsgevonden, zijn al te relateren aan wachtrijen voor het VRI-kruispunt. Met oplopende intensiteiten is de verwachting dat de verkeersveiligheid op deze locatie alleen maar verder afneemt.
Voor het scenario Ambitieus geldt dat de verkeersveiligheid sterker afneemt ten opzichte van Autonoom, door de hogere intensiteiten in dat scenario.

4.3 Leefbaarheid

De probleemanalyse voor leefbaarheid richt zich op gezondheidseffecten van het wegverkeer. De analyse is gebaseerd op de gegevens in paragraaf 4.1 en paragraaf 6.1.5 van de Foto van de leefomgeving.

4.3.1 Huidige situatie

Het verkeer op de N348 en N35 veroorzaakt onder andere geluidbelasting en luchtverontreiniging vooral in de directe omgeving van de wegen. Geluidwaarden van 55 DB komen op 250 meter afstand van de wegen voor. De huidige luchtkwaliteit bij kruispunt Bos ligt boven de WHO-advieswaarde. Files zorgen voor een hogere emissie (uitstoot) dan verkeer dat kan doorrijden.

Op de momenten dat de doorstroming op kruispunt Bos stokt, ontstaat er sluipverkeer. Verkeer gaat langs de zuidzijde van Raalte, via het bedrijventerrein van en naar de N35 - N348 en via de Almelosestraat. Ook in het buitengebied worden gemeentelijke wegen door regionaal verkeer ongewenst gebruikt. Sluipverkeer heeft een negatieve impact op het welbevinden en veiligheid van andere verkeersdeelnemers en bewoners in de ruime omgeving van kruispunt Bos.

4.3.2 Autonoom 2040 en Ambitieus 2040

Door de verwachte toename in 2040 van de verkeersintensiteiten op de N35, N348 is het aannemelijk dat de daarmee samenhangende gezondheidseffecten toenemen. Bij een ongewijzigd kruispunt Bos verslechtert de doorstroming verder en zal het gebruik van sluiproutes verder toenemen met toenemende effecten op het welbevinden van omwonenden en veiligheid van andere weggebruikers.

Door de hogere intensiteiten in het scenario Ambitieus, ten opzichte van het scenario Autonoom 2040, is het aannemelijk dat de situatie ten aanzien van leefbaarheid ook verder verslechtert.

4.4 Probleemstelling

In de huidige situatie (verkeersmodel 2020 / 2020 - 2024) kent het kruispunt zeer hoge verzadigingsgraden (>90 % in ochtend- en avondspits) en is er structureel onvoldoende afwikkelcapaciteit, met oponthoud en wachtrijvorming, daarnaast is er een relatief hoog aantal geregistreerde ongevallen met typen die passen bij verminderde doorstroming/wachtrijen.

In 2040 (Autonoom en Ambitieus) kan het kruispunt de intensiteitsgroei niet verwerken. Cyclustijden lopen op tot ver boven 120 seconden en wachtrijvorming neemt fors toe, daarmee wordt een verdere afname van de verkeersveiligheid verwacht.

De bestaande gelijkvloerse spoorkruising vormt een knelpunt door wachttijden, veiligheidsrisico's en barrièrewerking. Door weg- en spoorverkeer fysiek van elkaar te scheiden, ontstaat een veilige en toekomstbestendige oplossing die aansluit bij de groei van het spoorverkeer, de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied en de behoefte aan een veilige en betrouwbare verbinding.

4.5 Projectdoelstelling

Het doel van het project N35-N348 Knooppunt Raalte is een structurele verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming van Knooppunt Raalte, waarbij een integrale oplossing wordt geboden voor auto-, trein-, landbouw- en langzaam verkeer. Daarnaast is er aandacht voor de bereikbaarheid van de regio, de leefbaarheid voor omwonenden en de inpassing van de infrastructuur in de omgeving.

In aanvulling hierop is op basis van de probleemstelling een verdere concretisering gemaakt om tot een heldere afweging van alternatieven in de Verkenning en MER te komen:

- de inrichting van N35-N348 Knooppunt Raalte voldoet (zoveel mogelijk) aan de uitgangspunten van duurzaam veilig;
- de kruispuntverzadiging bedraagt bij voorkeur minder dan 80 % maar in ieder geval minder dan 90% en de cyclustijd van de VRI bedraagt in 2040 maximaal 120 seconden.

Vaste onderdelen van het project zijn:

- opheffen van de aansluiting Knapenveldsweg/Heinoseweg op de N35;
- realiseren van een ongelijkvloerse kruising van de N348 met de spoorlijn Zwolle-Enschede;
- realiseren van twee ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer met de N35;
- realiseren van een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer en landbouwverkeer met de N348, die gebruik maakt van de ongelijkvloerse spoorkruising.

5

KADERS VOOR DE OPGAVE

Het beleid van de Rijksoverheid, provincie Overijssel, gemeente Raalte en het waterschap Drents Overijsselse Delta geeft richting en uitgangspunten aan de opgave voor het project N35-N348 Knooppunt Raalte. Hieronder wordt een samenvatting gegeven van de relevante beleidskaders, in Bijlage III zijn de beleidskaders nader uitgewerkt.

Rijksoverheid

De beleidskaders van de Rijksoverheid zijn gericht op het realiseren van een toekomstbestendig Nederland, zoals vastgelegd in de Ontwerp Nota Ruimte en de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), waarbij wordt ingezet op de nationale bereikbaarheid van steden en economische kerngebieden. De Nota Ruimte streeft naar een balans tussen ecologische, sociale en economische belangen en benadrukt meervoudig ruimtegebruik en natuurlijke kenmerken van het landschap. Dit raakt Knooppunt Raalte, dat als een belangrijke verbinding wordt beschouwd, en beoogt een verbetering van de bereikbaarheid tussen de regio's.

Provincie Overijssel

De provinciale beleidskaders zijn onder andere vastgelegd in de Omgevingsvisie en de Integrale Netwerkvisie Overijssel. Deze documenten richten zich op een sterke, bereikbare regio, waarin Raalte een centrale rol speelt binnen de Dagelijkse Stedelijke Systemen van Overijssel. De provincie streeft naar verbetering van de mobiliteit en bereikbaarheid, met specifieke aandacht voor de veiligheid op de wegen en een verhoging van de snelheid op relevante autowegen van 80 km/u naar 100 km/u.

Het provinciale Actieplan geluid voor provinciale wegen legt een plandrempel voor geluidsbelasting vast, waarmee de N348 mee te maken krijgt. Dit integraal beleid vormt de basis voor toekomstige mobiliteitsplannen en zorgt voor een duurzame ontwikkeling van de infrastructuur.

Gemeente Raalte

De Omgevingsvisie Gemeente Raalte 2020 - 2040 richt zich op het versterken van de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Raalte en zijn regio. Het benadrukt het belang van goede infrastructuur, waarbij Knooppunt Raalte als belangrijke schakel wordt gezien die bijdraagt aan de toegankelijkheid van voorzieningen. De gemeentelijke ambitie is gericht op het realiseren van een robuuste hoofdinfrastructuur in combinatie met duurzame oplossingen.

Het ‘Programma Groei, wonen en werken’ schetst het belang om zowel woningbouw als werklocaties te ontwikkelen in Raalte. In de omgevingsvisie is opgenomen dat de gemeente Raalte gaat groeien (woningen en werklocaties. Om te komen tot een gebalanceerde groei van de gemeente Raalte is door prioritering het ‘Programma Groei, wonen en werken’ opgesteld om te komen tot haalbare woningbouw- en werklocaties. Een aantal ontwikkelingen zijn afhankelijk van realisatie door de reconstructie van de N35 en N348.

Waterschap Drents Overijsselse Delta

Het Waterbeheerprogramma Drents Overijsselse Delta 2022 - 2027 legt de nadruk op het beheer van waterkwaliteit en -veiligheid. De initiatieven van het waterschap zijn relevant voor Raalte, met name in het kader van duurzame oplossingen voor waterbeheer en de integratie daarvan binnen de ruimtelijke planvorming.

6

FOTO VAN DE LEEFOMGEVING

Dit hoofdstuk beschrijft Knooppunt Raalte en de omgeving aan de hand van de belangrijkste milieuaspecten uit het beoordelingskader voor het nog op te stellen plan-MER (zie hoofdstuk 8). Hiermee wordt als het ware een foto van de leefomgeving gemaakt van de huidige staat en kwaliteit. Ook wordt er ingegaan op belangrijke autonome ontwikkelingen, die van invloed zijn op de ontwikkeling van Knooppunt Raalte en haar omgeving.

6.1 Huidige situatie plangebied en studiegebied

6.1.1 Situatieschets

Raalte is het hart van agrarisch Salland waar onder meer The Green East, het agro & food innovatiecentrum van de regio, gevestigd is. Op de oostelijke zandgronden, rondom Raalte, is water vanuit de weteringen beschikbaar, hier is volop ruimte voor landbouw. Raalte is aangewezen als een groter dorp in de landelijke gemeente met een stedelijk karakter. In Raalte zijn winkels gevestigd voor de dagelijkse boodschappen, basisonderwijs, bibliotheek en sportclubs [ref. 7].

De N35 is een weg van nationaal belang en conform de bepalingen in de Wet Herverdeling Wegenbeheer 1993 in beheer bij het Rijk. De N35 is de rechtstreekse verbindingsweg van Zwolle naar de regio Twente en is van grote economische betekenis voor de provincie Overijssel. Door de ligging van de N35 en de huidige verschijningsvorm vervult deze in de huidige situatie drie functies:

- de N35 heeft een lokale ontsluitingsfunctie;
- de N35 heeft een regionale verbindingsfunctie voor de aanliggende kernen;
- de N35 heeft een stroomfunctie, als regionale hoofdader voor diverse andere aansluitende N-wegen en als doorgaande verbindingsweg tussen de economische regio's Zwolle en Twente.

De N35 is daarmee een zeer aantrekkelijke route voor zowel bestemmings- als doorgaand verkeer. De bijzondere functie van de N35 in het wegennet leidt, bij toenemend verkeersaanbod, tot knelpunten op het gebied van leefbaarheid (oversteekbaarheid), verkeersveiligheid en doorstroming.

Knooppunt Raalte is een met verkeerslichten geregelde kruising, gelegen in het noorden van Raalte die de N35, N348 en Burgemeester Zuidwijklaan verbindt. De N35 loopt van noord naar zuidoost, en de N348, loopt in de richting van noord naar zuid. Deze kruising is onderdeel van een belangrijke route van Zwolle naar Twente. In de huidige situatie is Knooppunt Raalte ook bekend als 'kruispunt Bos'.

Aan de zuidwestzijde van de N35 kruist de spoorlijn Zwolle - Enschede gelijkvloers met de N348. Om de verkeersveiligheid met de spoorwegovergang te verbeteren, wordt de gelijkvloerse kruising aangepast naar een ongelijkvloerse kruising.

Gedeputeerde Staten van Overijssel hebben in 2022 besloten dat, bij realisatie van een onderdoorgang van de N348 onder het spoor in het kader van het project Knooppunt Raalte, het tunneldak over de N348 meteen geschikt wordt gemaakt voor dubbelspoor.

De N35 ter hoogte van Knooppunt Raalte wordt gekenmerkt door de bomenlanen aan weerzijden van de N35. Komend vanuit Heino richting Mariënheem is aan de linkerzijde van Knooppunt Raalte de woonwijk Raalte Noord zichtbaar en bij Knooppunt Raalte de carpoolplaats. Aan de rechterzijde zijn de agrarische landen, het tankstation, tuincentrum het spoor en vervolgens is het dorp Raalte zichtbaar. Ter hoogte van Knooppunt Raalte is aan N35 ter hoogte van de carpoolplaats een bushalte gelegen, hier halteert buslijn 166. De bus halteert ook aan de westzijde van de N348. Buslijn 166 rijdt van station Zwolle naar station Raalte.

Komend vanaf Knooppunt Raalte, via de N348 richting Deventer, is aan de westzijde het tuincentrum gelegen en aan de oostzijde zijn agrarische gronden gevestigd en een woning. Vervolgens kruist de N348 het spoor. Aan de westzijde na het spoor zijn agrarische gronden gelegen en vervolgens de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RZWI). Aan de oostzijde zijn eerst bomen te zien, vervolgens een sportcentrum met zwembad en richting de rotonde N348 Hondemotseweg is Hotel Inn Salland gevestigd.

Afbeelding 6.1 Bovenaanzicht Knooppunt Raalte (bron: gemeente Raalte)

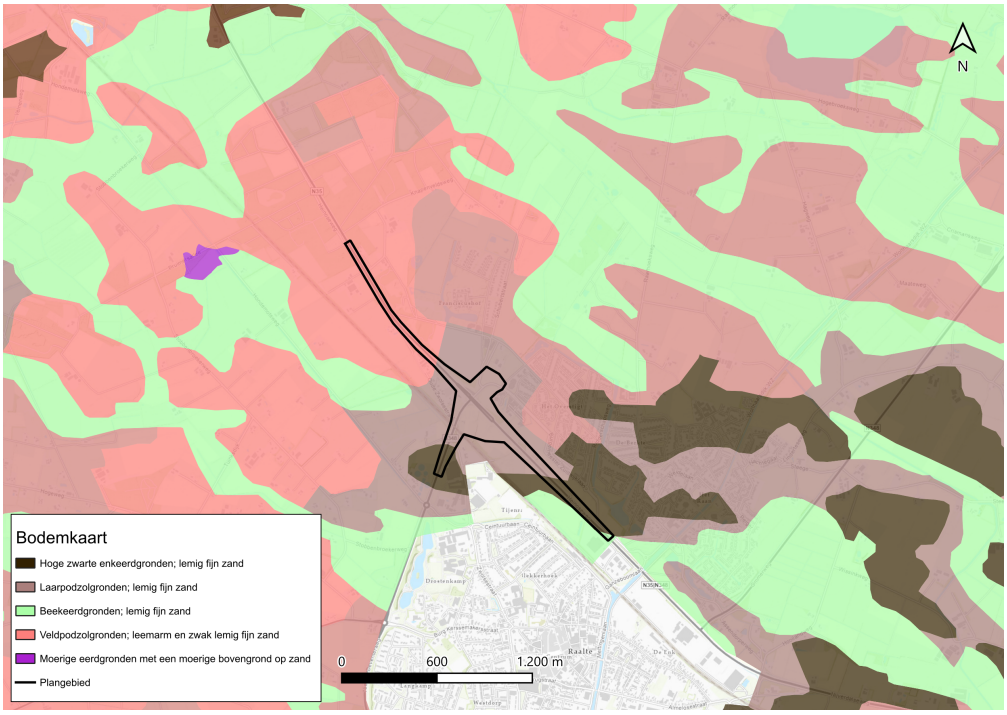


6.1.2 Bodem en water

Bodem

De bodemkaart laat zien dat de bodemsoort ter plaatse van Knooppunt Raalte voornamelijk bestaat uit lemig fijn zand. De huidige samenstelling van de bodem in en rond het plangebied bestaat uit zwak tot sterk lemige zandgronden, maar ook voor een deel uit enkeerdgronden. Enkeerdgronden danken hun naam aan de enk (ander woord voor es), een historische gemeenschappelijke akkervorm. De ligging van deze gronden komt overeen met de ligging van de Raalter enk centraal in het plangebied, ontstaan in de middeleeuwen.

Afbeelding 6.2 Bodemkaart (Wageningen Environmental Research, 2025-01).

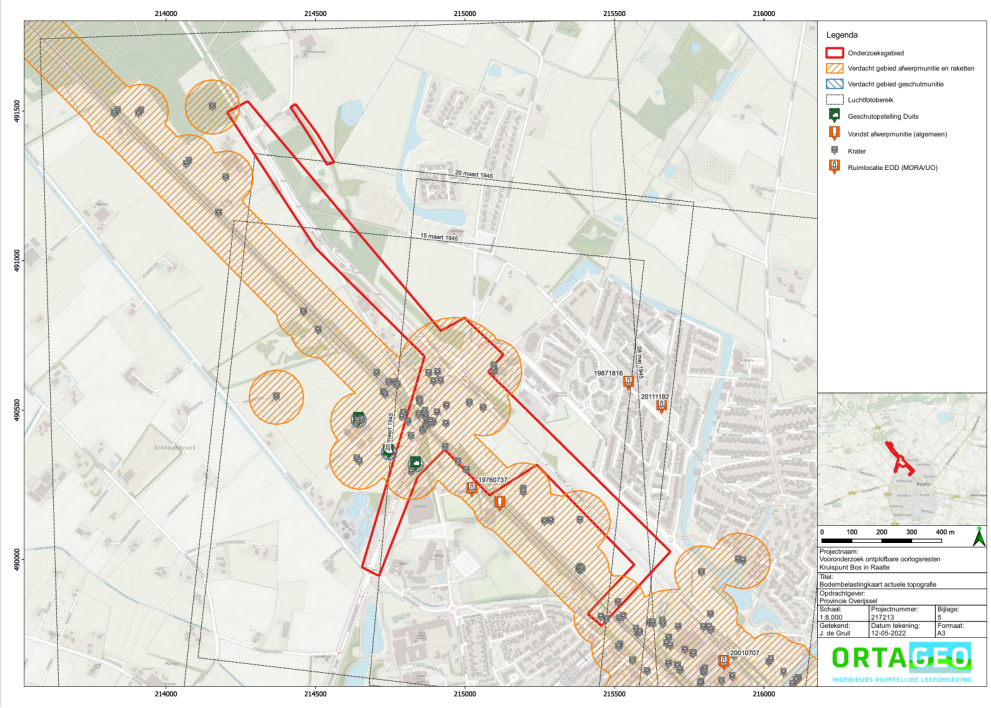


Ontplofbare oorlogsresten

Er is door Ortageo (2022) vooronderzoek uitgevoerd naar mogelijke ontplofbare oorlogsresten in de omgeving van het plangebied. Hieruit blijkt dat in de Tweede Wereldoorlog het spoortracé en in de spoorwegovergang naast kruispunt Bos, meerdere malen zijn gebombardeerd. Hierdoor zijn delen van het plangebied als verdacht verklaard op het voorkomen van verschoten/afgeworpen raketten en afwerpmunitie.

Deze verdachte locaties vereisen een risicoanalyse ontplofbare oorlogsresten, om vast te stellen dat graafwerkzaamheden tijdens de planuitvoering veilig kunnen verlopen.

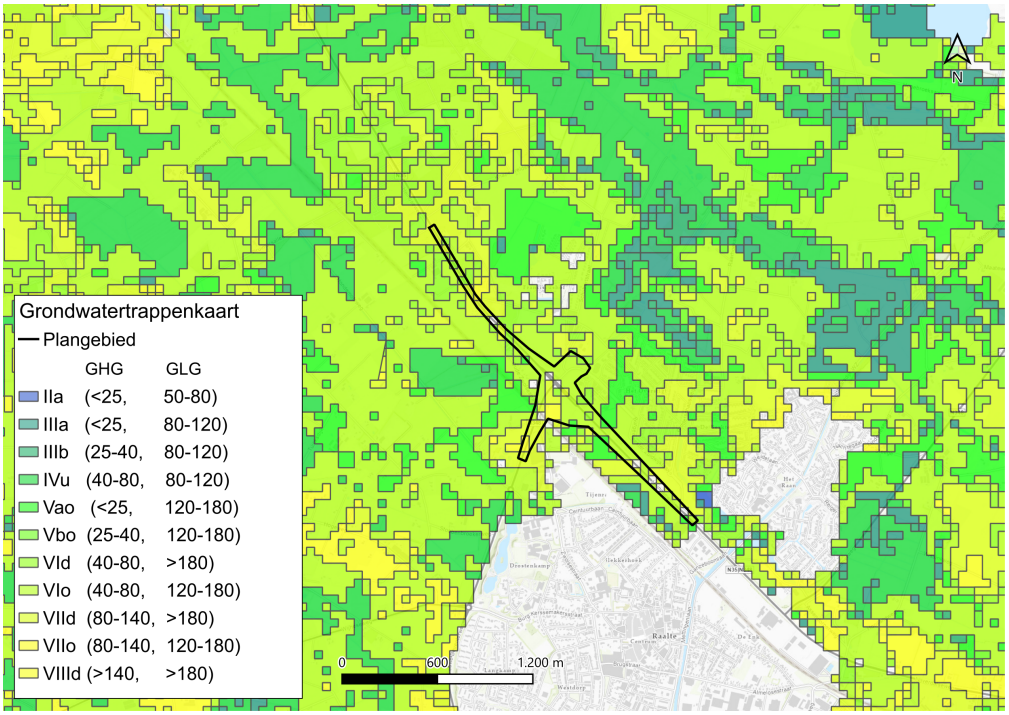
Afbeelding 6.3 Verdachte locaties ontplofbare oorlogsresten (Ortageo, 2022)



Water

Door de goed doorlatende eigenschappen van de zandgronden ligt het grondwater in het plangebied gemiddeld vrij diep. Dit is te zien in de grondwatertrappenkaart (afbeelding 6.4) die via een categorisering van de gemiddelde verwachte hoogste- en laagste grondwaterstanden (GHG en GLG) een code geeft aan een bepaald gebied. Het plangebied reikt tussen de Vao en VIIId. Aan beide kanten van de N35 in het plangebied liggen afwateringssloten die de landbouwpercelen en de wegen draineren.

Afbeelding 6.4 Grondwatertrappenkaart (Geoportaal provincie Overijssel, 2025)



Het plangebied van Knooppunt Raalte is gelegen in een boringsvrije zone. Deze zones zijn ingesteld om te voorkomen dat afsluitende lagen in de ondergrond worden doorboord. Deze lagen bieden bij kwetsbare winningen een extra bescherming tegen het uitspoelen van verontreinigingen naar het diepere grondwater dat bestemd is voor drinkwaterproductie. De boringsvrije zone begint echter op een diepte van 50 meter - mv.

Afbeelding 6.5. Boringsvrije zones (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), 2026).



6.1.3 Natuur

Soortenbescherming

In Nederland zijn bepaalde dier- en plantsoorten beschermd. Dit zijn onder andere de soorten die zijn opgenomen in de Vogel- en habitatrichtlijn. Uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) blijkt binnen drie kilometer van het plangebied de volgende beschermde plantensoorten zijn waargenomen: groenknolorchis en kartuizer anjer. Alle waarnemingen van deze soorten bevinden zich buiten het plangebied. In de omgeving van het plangebied komen daarnaast verschillende soorten flora van de Rode lijst voor.

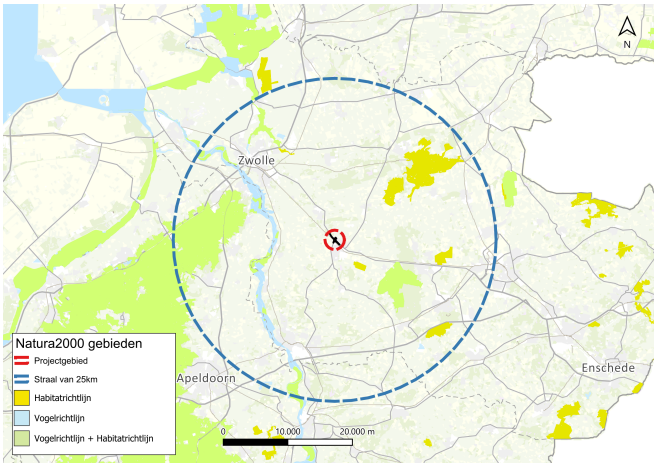
Op basis van de NDFF en het onderzoek van Eelerwoude (2023) blijkt dat er waarnemingen bekend zijn van verschillende soorten vleermuizen, vogels, reptielen en grondgebonden zoogdieren in de directe omgeving van het plangebied.

Werkzaamheden aan Knooppunt Raalte kunnen effecten hebben op beschermde soorten in en nabij het plangebied.

Natura 2000-gebieden

Naast de soortenbescherming geldt ook gebiedsbescherming: voor Natura 2000-gebieden en Natuurnetwerk Nederland (NNN). In onderstaande afbeelding zijn alle Natura 2000-gebieden binnen een straal van 25 kilometer in beeld gebracht. Deze afstand van 25 km is, bij kabinetsbesluit op basis van een tussenuitspraak van de Raad van State, bepaald als rekenafstand voor stikstofdepositie wegverkeer. De geel gearceerde gebieden zijn habitatrichtlijngebied, dit is gericht op dier- en plantensoorten. De groen gearceerde gebieden hebben zowel de status habitatrichtlijn als de status vogelrichtlijn (VR).

Afbeelding 6.6 Natura 2000-gebieden binnen een straal van 25 kilometer vanaf Knooppunt Raalte (PDOK, 2017) [ref. 8]



Tabel 6.1 Overzicht N2000-gebieden en afstanden tot Knooppunt Raalte

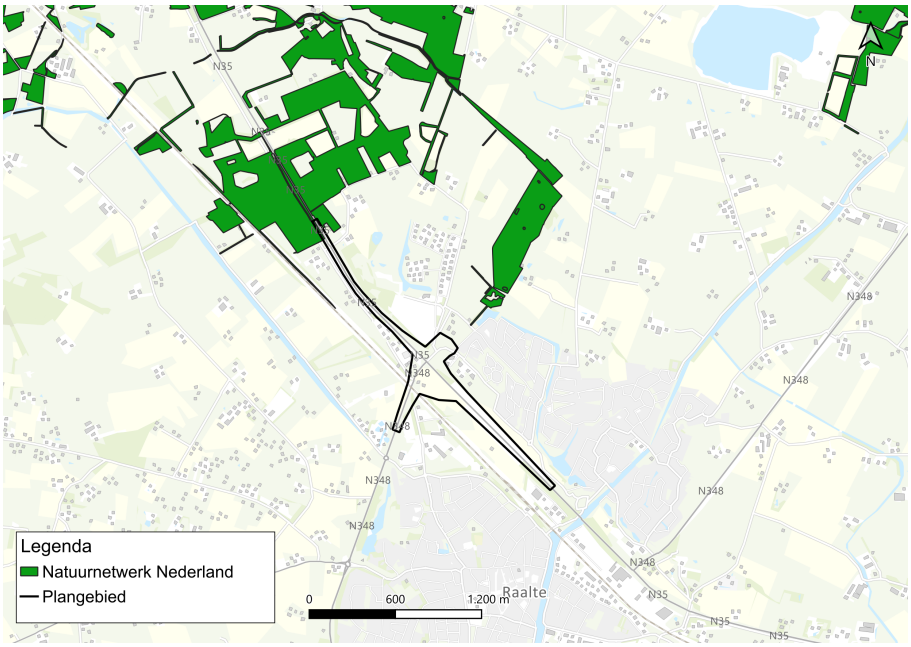
Natuurgebied	Afstand knooppunt (in km)	Bescherming	Beschermde status sinds:
Boetelerveld	4,5	HR	7 mei 2013
Rijntakken	8,5	VR+HR	april 2014 met een wijziging 18 juni 2024
Sallandse Heuvelrug	9,5	VR+HR	7 mei 2013
Vecht- en Beneden-Reggegebied	9,5	HR	4 september 2013 met een wijziging november 2014
Veluwe	14	VR+HR	juni 2014 met een wijziging op 29 september 2016
Wierdense Veld	15,5	HR	25 november 2016
Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht	14,5 en 17	VR+HR	4 september 2013

Het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied is het Boetelerveld. Het Boetelerveld is een nat heideterrein, circa 4,5 kilometer ten zuidoosten van Knooppunt Raalte. Het is aangewezen als een Natura 2000 gebied vanwege het uitgebreid voorkomen van het habitattype Vochtige heiden, evenals andere gevoelige habitattypes. De voornaamste risico's voor deze habitattypes zijn verdroging en overschrijding van de KDW (Kritische depositiewaarde van stikstof).

Natuurnetwerk Nederland (NNN)-gebieden

Rondom Raalte zijn NNN-gebieden aangewezen. Het NNN-gebied Heino-Lemelerveld ligt ten noorden van Knooppunt Raalte en raakt het plangebied. Kenmerkend aan dit NNN- gebied is het kleinschalig landschap met landgoederen en natte schraallanden (zeer oud boerengrasland), lanen en houtwallen. De NNN-percelen direct in en rond het plangebied bestaan voornamelijk uit productiebos.

Afbeelding 6.7 NNN-gebieden (interprovinciaal overleg (IPO), 2022).



Houtopstanden

Bomen en bossen vallen onder houtopstanden en vervullen een belangrijke functie in de fysieke leefomgeving. Bescherming van houtopstanden is een onderdeel van de Omgevingswet. Door de lange ontwikkelingstijd van bossen is deze bescherming van belang. De bomenlaan langs de N35 vormt de voornaamste groenstructuur in het plangebied. Deze laan bestaat grotendeels uit iepen met hier en daar lage vegetatie en dichtbegroeide struiken.

6.1.4 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Landschap

Afbeelding 6.8 geeft de landschapstypen ter plaatse van N35-N348 Knooppunt Raalte weer. Knooppunt Raalte is gelegen in het landschapstype kampenlandschap. Kenmerkend aan het kampenlandschap zijn de kleine akkers, met heggen, hagen, knotbomen, houtwallen, houtsingels en geriefhoutbosje. Het kampenlandschap is ontstaan door langgerekte dekzandruggen, waar westenwind het zand opstuwde daartussen stroomden beekjes.

Het Jong Ontginningslandschap is ontstaan op de dekzandlaagtes en dekzandvlaktes ten noorden van Raalte. De dekzandlaagtes en dekzandvlaktes liggen tegen beekeerdgronden aan.

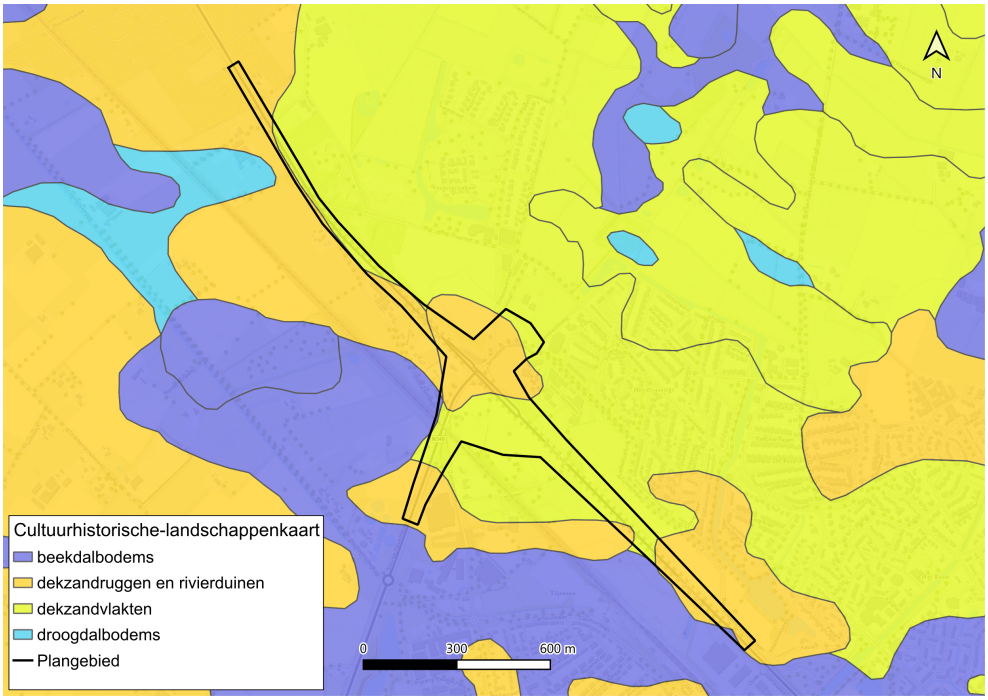
Afbeelding 6.8 Landschapstypen (Provincie Overijssel, 2026).



Cultuurhistorie

In de onderstaande kaart is te zien dat Knooppunt Raalte op dekzandvlakten, dekzandruggen en rivierduinen ligt. Het dekzand werd gevormd tijdens koude perioden in de late ijstijd door afzetting van zand (onder invloed van wind) op reliëfrijke ondergrond. De resulterende kleine hoogteverschillen bepaalden later de vorm en locatie van de akkers, nederzettingen en aangeplante begroeiing. Deze kunnen stammen van de prehistorie en middeleeuwen, tot nieuwere ontginningen (jong ontginningslandschap) die samen het hedendaagse besloten landschap hebben gecreëerd. Dit betekent dat op deze hogere delen oude bewoningsplaatsen zijn en dus rijk aan archeologische vondsten kunnen zijn.

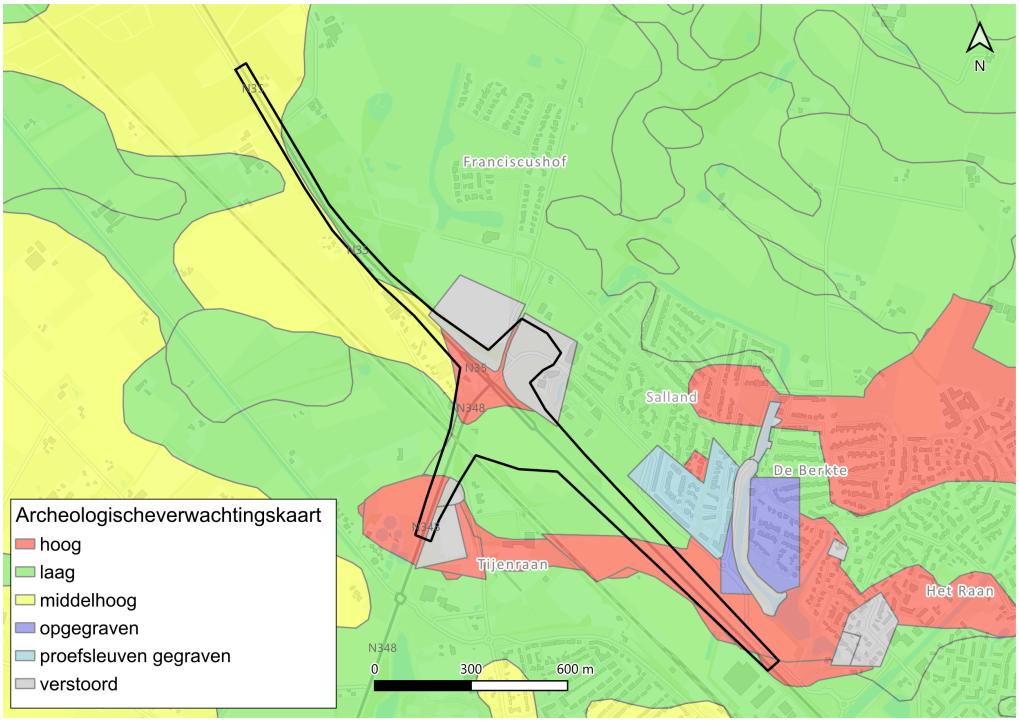
Afbeelding 6.9 Cultuurhistorische landschappenkaart (Erfgoedatlas, 2026).



Archeologie

De archeologische verwachtingskaart (afbeelding 6.10) toont de kans dat er archeologische vondsten in de grond zitten. Rondom en ter plaatse van kruispunt Bos is de archeologische verwachting hoog, dit komt overeen met de aanwezige dekzandrug (afbeelding 6.9 landschapskaart). Bij deze gronden gelden strengere regels betreffende vergravingen en benodigd onderzoek.

Afbeelding 6.10 Archeologische verwachtingskaart (Geoportaal provincie Overijssel, 2026).

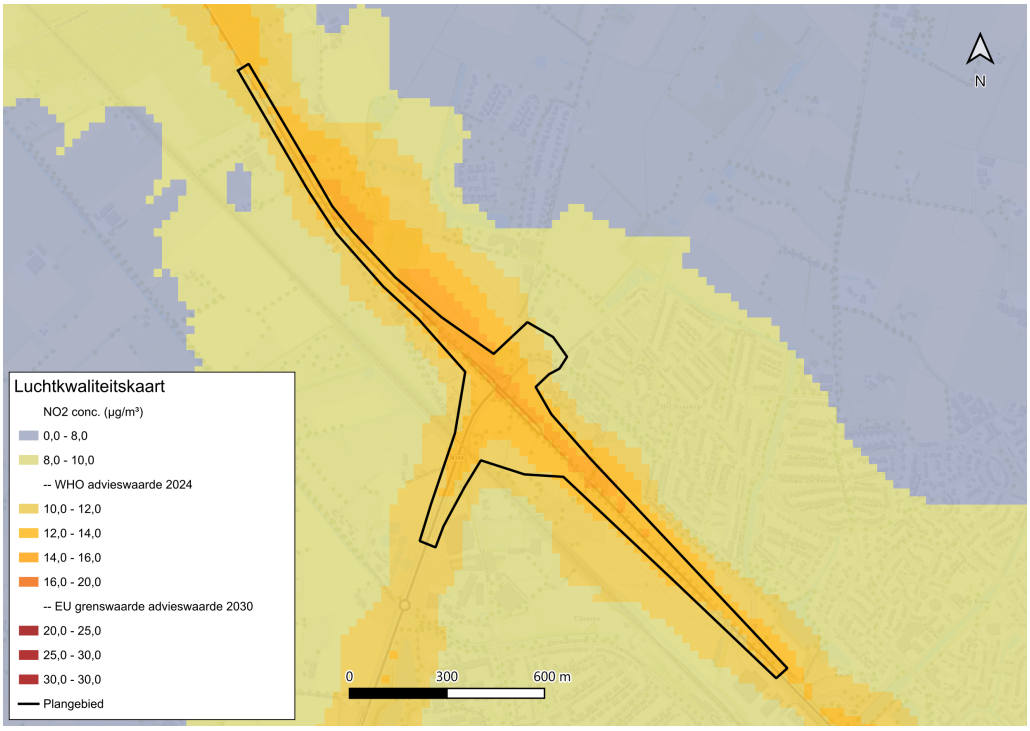


6.1.5 Gezondheid

Luchtkwaliteit

Afbeelding 6.11 toont de luchtkwaliteit rond Knooppunt Raalte, weergegeven is de NO2 (stikstofdioxide) concentratie in microgram per kubieke meter. De huidige wegsituatie biedt vooral rond het kruispunt waardes tot de 16 µg, wat boven de WHO-advieswaarde ligt, maar nog onder de EU-grenswaarde ligt. In 2030 worden de richtlijnen aangescherpt. Langs de rest van de N35 ligt de luchtkwaliteit rond enkele microgram boven de WHO-advieswaarde.

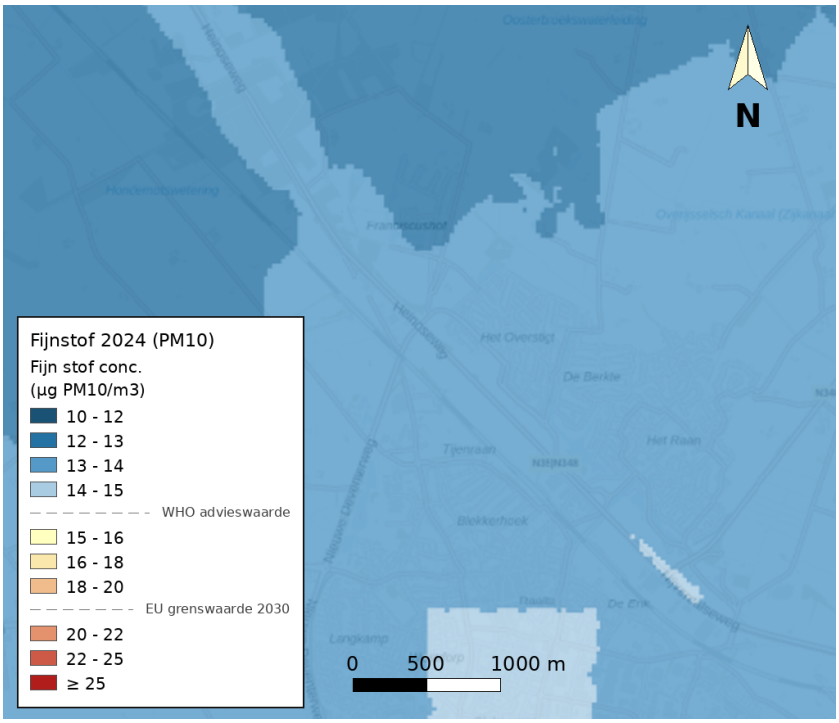
Afbeelding 6.11 Luchtkwaliteitskaart (Rijksinstituut voor Volksgezondheid (RIVM), 2024)



Fijnstof

Afbeelding 6.12 toont het fijnstof aan in de lucht rondom Knooppunt Raalte. De kaart betreft de gemiddelde hoeveelheid fijnstof in de lucht in 2024. Hoe minder fijnstof hoe beter de luchtkwaliteit. De fijnstofwaarde rondom Raalte ligt onder de WHO-advieswaarde en EU-grenswaarde voor 2030.

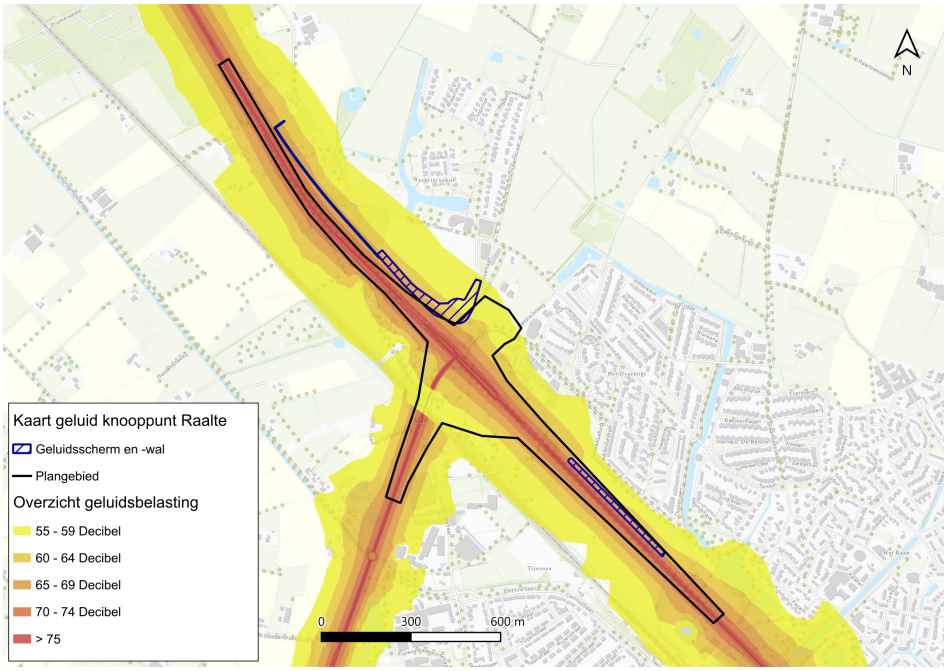
Afbeelding 6.12 Fijnstof (PM10) (Rijksinstituut voor Volksgezondheid (RIVM), 2024)



Geluid

Afbeelding 6.13 geeft de geluidsbelasting van wegen per etmaal weer. De 55 dB (decibel) contour ligt op circa 100 tot 250 meter vanaf de weg. Binnen en rondom het plangebied bevinden zich twee geluidwerende voorzieningen, een geluidwal/scherm bij de wijk Fransiscushof in het noordwesten van het kruispunt, en een geluidwal voor de wijk Salland in het zuidoosten van het plangebied. Wijzigingen die aan de hand van het plan kunnen optreden, zoals een toename aan verkeer, verplaatsing en/of verhoging van de weg, kunnen gevolgen hebben voor geluidsbelasting in de omgeving.

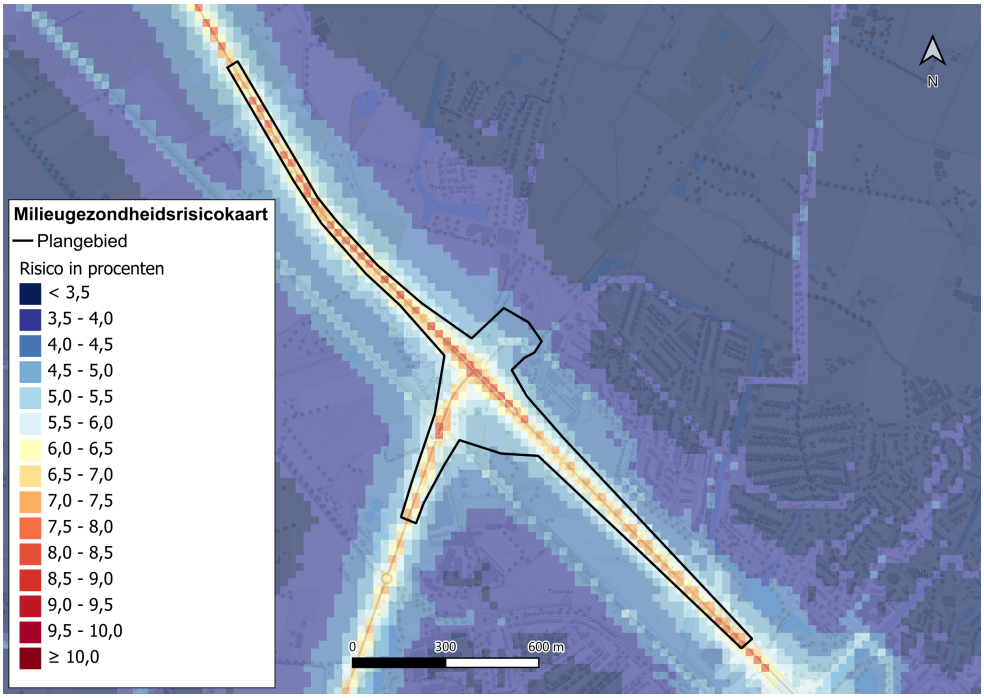
Afbeelding 6.13 Geluidsbelasting in DB door wegen rond knooppunt Raalte overdags (Rijksinstituut voor Volksgezondheid (RIVM), 2022)



Milieugezondheidsrisico

Het verkeer dat langs Knooppunt Raalte rijdt heeft invloed op de gezondheid van omwonenden. Zo veroorzaakt wegverkeer geluid en uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. Het RIVM heeft dit effect gevisualiseerd in een Milieugezondheidsrisico kaart, Afbeelding 6.14 laat zien dat hoge percentages vooral voorkomen ter hoogte van Knooppunt Raalte, Almelosestraat en de kruising N348 richting Ommen.

Afbeelding 6.14 Milieugezondheidsrisico rond knooppunt Raalte in procenten (Rijksinstituut voor Volksgezondheid (RIVM), 2020)



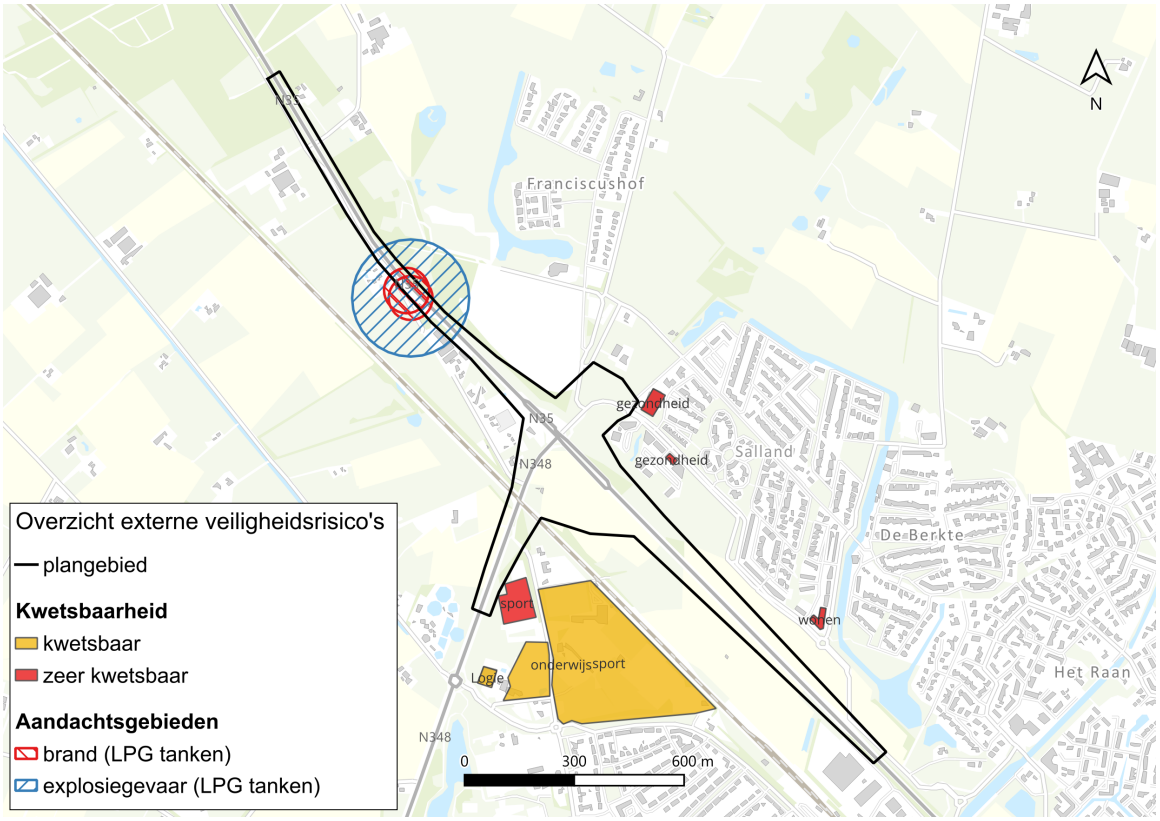
Externe veiligheid

Het LPG-tankstation in het noordwesten van het plangebied is aangeduid als een plaatsgebonden risico 10-6. Dit gebied komt overeen met het brand-aandachtsgebied op afbeelding 6.15. Het explosie aandachtsgebied omvat een groter oppervlak, en de status van deze gebieden kan gevolgen hebben voor wegwerkzaamheden. Dit kan bijvoorbeeld door de tijdelijk toegenomen aanwezigheid van mensen in deze gebieden tijdens de uitvoering, of aantasting van de bereikbaarheid van het tankstation voor nooddiensten.

Woningen zijn aangeduid als een kwetsbare gebouwen. Daarnaast geldt dit ook voor de sport en onderwijsvoorzieningen ten zuiden van het plangebied. Op locaties met deze aanwijzing kunnen zich een groot aantal mensen bevinden die in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen zich niet makkelijk kunnen verplaatsen.

Daarnaast geldt dat de N348 Deventer-Raalte en de N35 Raalte-Zwolle onderdeel zijn van de provinciale routering wegtransport gevaarlijke stoffen in Overijssel.

Afbeelding 6.15 Externe veiligheidsrisico's in en rondom het plangebied (Ministerie IenW - Register Externe Veiligheid, 2026).



6.2 Autonome ontwikkelingen

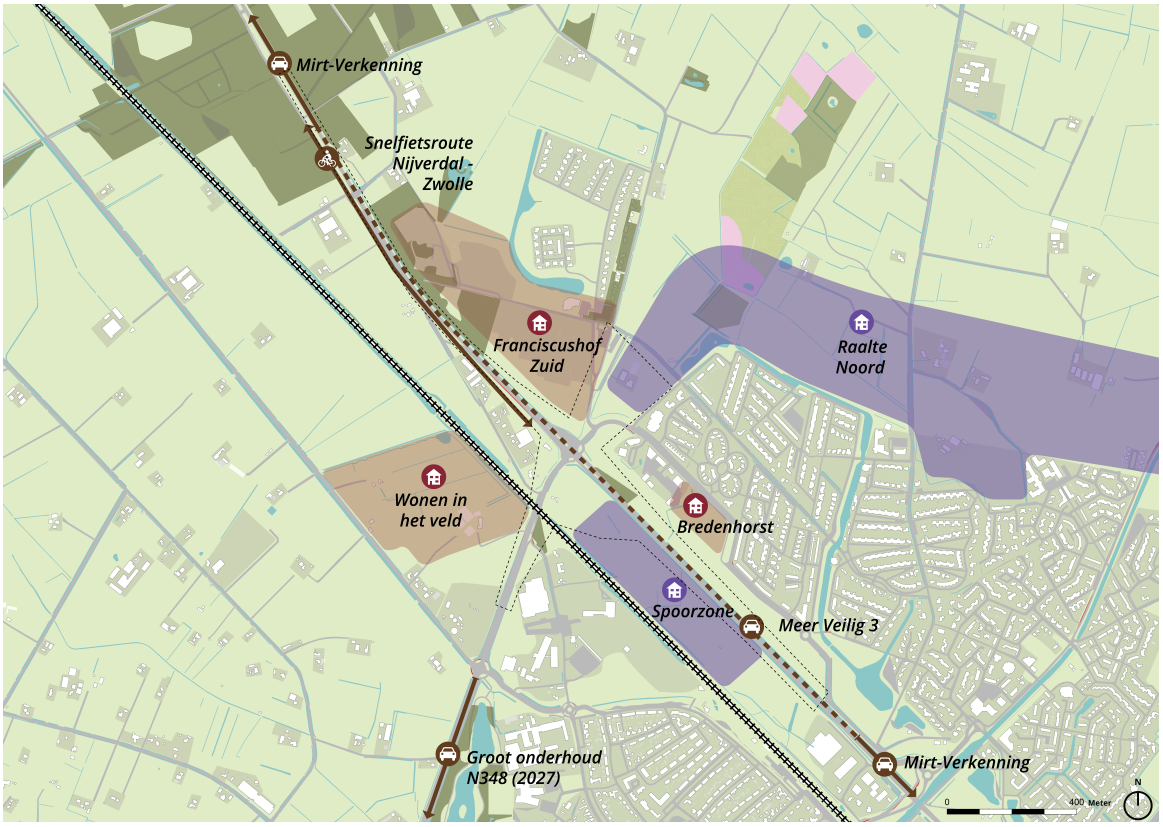
In deze paragraaf worden de autonome (ruimtelijke) ontwikkelingen rondom Knooppunt Raalte in beeld gebracht die invloed kunnen hebben op de te kiezen oplossing voor Knooppunt Raalte. Autonome ontwikkelingen zijn ruimtelijke ontwikkelingen die nog niet zijn gerealiseerd, maar die met redelijke mate van zekerheid de komende jaren wordt ontwikkeld. Hiervoor is bijvoorbeeld een (ontwerp)besluit conform Omgevingswet genomen, een vergunning verleend of investeringsbeslissing genomen. Het project N35-N348 Knooppunt Raalte dient rekening te houden met deze ontwikkelingen.

Toekomstige ontwikkelingen in visies en ambities zijn nog niet voldoende concreet om aangemerkt te worden als autonome ontwikkeling maar kunnen wel relevant zijn. Deze zijn opgenomen in paragraaf 6.3.

De autonome ontwikkelingen zijn, naast dat het fysieke ruimtebeperking kan opleveren, ook relevant voor de input van het verkeersmodel. Het verkeersmodel is gebruikt als basis om het probleem voor het project N35-N348 scherp te krijgen.

De autonome ontwikkelingen zijn geïnventariseerd op 4 niveaus, namelijk rijks-, provinciaal-, waterschaps- en gemeentelijk niveau en zijn op 4 mei 2026 geïnventariseerd. Voorafgaand aan het MER worden de autonome ontwikkelingen opnieuw geïnventariseerd. Afbeelding 6.16 toont een overzicht met de autonome ontwikkeling en toekomstige ontwikkeling waarin wordt verwacht dat projecten zijn gerealiseerd.

Afbeelding 6.16 Autonome ontwikkelingen (roodbruin) en toekomstige ontwikkelingen (paars), globale aanduiding



6.2.1 Rijk

Meer Veilig 3 - Uitvoeringsjaar 2023 - 2027 N35

In het project Meer Veilig 3 worden maatregelen gerealiseerd op het gebied van verkeersveiligheid. Op het traject van de N35 binnen het projectgebied van Knooppunt Raalte is een aantal kleinere veiligheidsmaatregelen al uitgevoerd:

- aanleg van een rijbaanscheiding in de buurt van het tankstation/kruispunt Bos (hm 19,1);
- een filewaarschuwingssysteem bij kruispunt Bos;
- een filewaarschuwingssysteem bij Veldhoen.

Op de deeltrajecten Heino-Noord en Heino-Raalte zijn specifieke maatregelen gepland:

- aanleg van nieuwe stukken parallelweg;
- er komen nieuwe (bajonet-) kruispunten;
- in- en uitritten van woningen, bedrijven en percelen die nu gevaarlijke situaties opleveren, worden opgeheven. Dit geldt ook voor sommige wegaansluitingen.

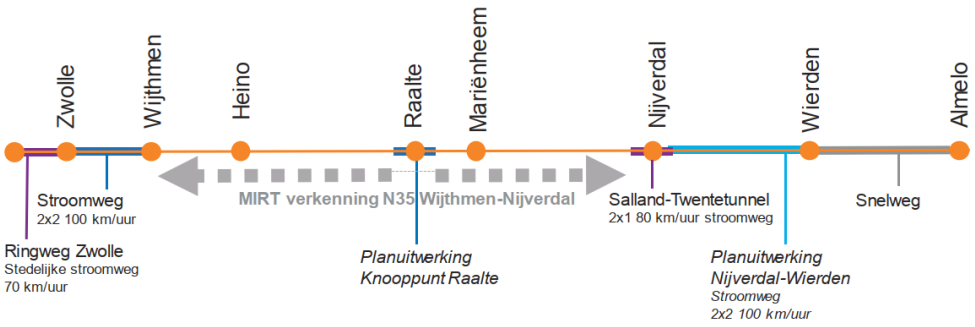
MIRT-Verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal

Voor de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal wordt een MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport)- Verkenning uitgevoerd naar mogelijke maatregelen op de langere termijn voor de oplossing van knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid. De ontwerp-Voorkeursbeslissing wordt naar verwachting in het najaar van 2026 vastgesteld. Dan is aan te geven met welke autonome ontwikkeling voor de aansluitende delen van de N35 rekening gehouden moet worden.

Het project Knooppunt Raalte is in de MIRT-verkenning aangemerkt als autonome ontwikkeling en zelfstandig project.

Raakvlak N35-N348 Knooppunt Raalte met rondweg Mariënheem en de kruising N348 naar Ommen
Er is een inhoudelijk raakvlak op de aansluiting van de projectgrenzen met beide onderdelen van de MIRT-verkenning Wijthmen-Nijverdal en een raakvlak op de te doorlopen procedures, echter zolang de Voorkeursbeslissing van de MIRT Verkenning nog niet is genomen (ontwikkeling Mariënheem) wordt dit niet als autonome ontwikkeling gezien.

Afbeelding 6.17 Schematische weergave huidige inrichting N35 op de verschillende trajectdelen en het studiegebied van de MIRT MIRT-Verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal [ref. 5]



Groot onderhoud N35 hm 8.8 t/m 26.9 - uitvoeringsjaar 2027
Project Knooppunt Raalte ligt in het werkgebied van het project Groot Onderhoud 2027 van Rijkswaterstaat. Dit biedt kansen voor het meeliften van uit te voeren onderzoeken.

6.2.2 Provincie

Groot onderhoud N348 - uitvoeringsjaar 2027
De N348 bij Raalte staat bij de provincie Overijssel op de planning om groot onderhoud uit te voeren in 2027. Raakvlak is afstemming op scope en planning met Knooppunt Raalte.

Snelfietsroute Nijverdal-Zwolle
In het regionale kernnetwerk Fiets van de provincie Overijssel is een snelfietsroute opgenomen tussen Nijverdal en Zwolle. De snelfietsroute ligt in het verlengde van de al gerealiseerde F35 in Twente en heeft een raakvlak met de aanpak van Knooppunt Raalte.

6.2.3 Gemeente Raalte

In de gemeente Raalte zijn meerdere autonome ontwikkelingen die een direct raakvlak hebben met Knooppunt Raalte. De autonome ontwikkelingen zijn opgenomen in het verkeersmodel dat gebruikt is voor de probleemanalyse.

Franciscushof Zuid
Franciscushof Zuid ligt ten noordwesten van de kern Raalte. De ontwikkeling Franciscushof Zuid betreft de realisatie van 171 woningen (waarvan 110 woning al zijn gerealiseerd in de periode 2023 - 2025). De nieuwe entree voor Franciscushof wordt aangesloten via de nieuwe rotonde Burgemeester Zuidwijklaan op Knooppunt Raalte. De bestaande aansluiting Beethovenlaan komt te vervallen.

In het ontwerp van Franciscushof Zuid is rekening gehouden met de verdubbeling van de N35 en de aanpassing van Knooppunt Raalte. De ruimtereservering is in het bestemmingsplan Fransiscushof Zuid (vastgesteld 13 oktober 2022) opgenomen als groenstrook.

Raalte Kern, Bredenhorst (Sallandse poort)
Het plangebied Raalte Kern is gelegen ten noorden van de N35 en betreft woningbouwontwikkeling bestaande uit 53 woningen. De verkoop van 'Bredenhorst', is gestart. Het verkeer zal ontsloten worden op de Burgemeester Zuidwijklaan.

Wonen in het Veld - Buitengebied Raalte, Nieuwe Deventerweg 4 - geheel onherroepelijk in werking
Aan de Nieuwe Deventerweg 4 te Raalte is een agrarisch bedrijfsperceel met een grondgebonden agrarische bedrijfsvoering gevestigd geweest. De eigenaar heeft de bedrijfsvoering inmiddels beëindigd. Op het terrein is inmiddels één woning gerealiseerd en er worden nog 12 woningen gerealiseerd. Het project wordt ontsloten via de Hondemotsweg.

Autonome ontwikkelingen buiten het studiegebied N35-N348 Knooppunt Raalte
Ook buiten het projectgebied van Raalte vinden meerdere ontwikkelingen plaats in de gemeente Raalte. Zo zijn er nog tientallen woningen gepland die in Raalte worden gebouwd, maar onder andere ook in Heino, Heeten en Mariënheem.

Station Raalte
Het stationsgebied Raalte is heringericht. Het omvat de volgende ontwikkelingen: herinrichting P+R van 78 naar 120 plekken, verplaatsing van het busstation, inrichting van de Kiss & Ride, realisatie van een nieuwe fietsenstalling, realisatie van een spooronderdoorgang en een nieuwe watergang en wadi. De spooronderdoorgang is voor langzaam verkeer en verbindt Raalte Noord en Raalte Centrum en dient gelijktijdig als ontsluiting van de perrons. De huidige route van het station naar Raalte Noord voor fietsers is nog via de onderdoorgang met de N35 bij de Ganzenboomlaan en het Overijssels kanaal. Bij de aanleg van deze spooronderdoorgang was het uitgangspunt realisatie van een meer rechtstreekse en ongelijkvloerse kruising met de N35 van en naar Raalte Noord voor langzaam verkeer.

6.2.4 Bedrijventerreinen

De locatie en grootte van bedrijventerreinen in gemeente Raalte zijn geïnventariseerd. Onderstaande tabel, betreft de toename van het aantal netto hectare bedrijventerrein in 2040 ten opzichte van 2020 (het basisjaar van het verkeersmodel dat gebruikt is voor de probleemanalyse).

Tabel 6.2 Toename bedrijventerreinen gemeente Raalte in 2040 ten opzichte van 2020

Plan gemeente Raalte	Aantal hectare
Spoorzone	0,2
Heino Noord-oost	1,6
Uitbreiding Zegge	9,2

6.2.5 Waterschap Drents Overijsselse Delta

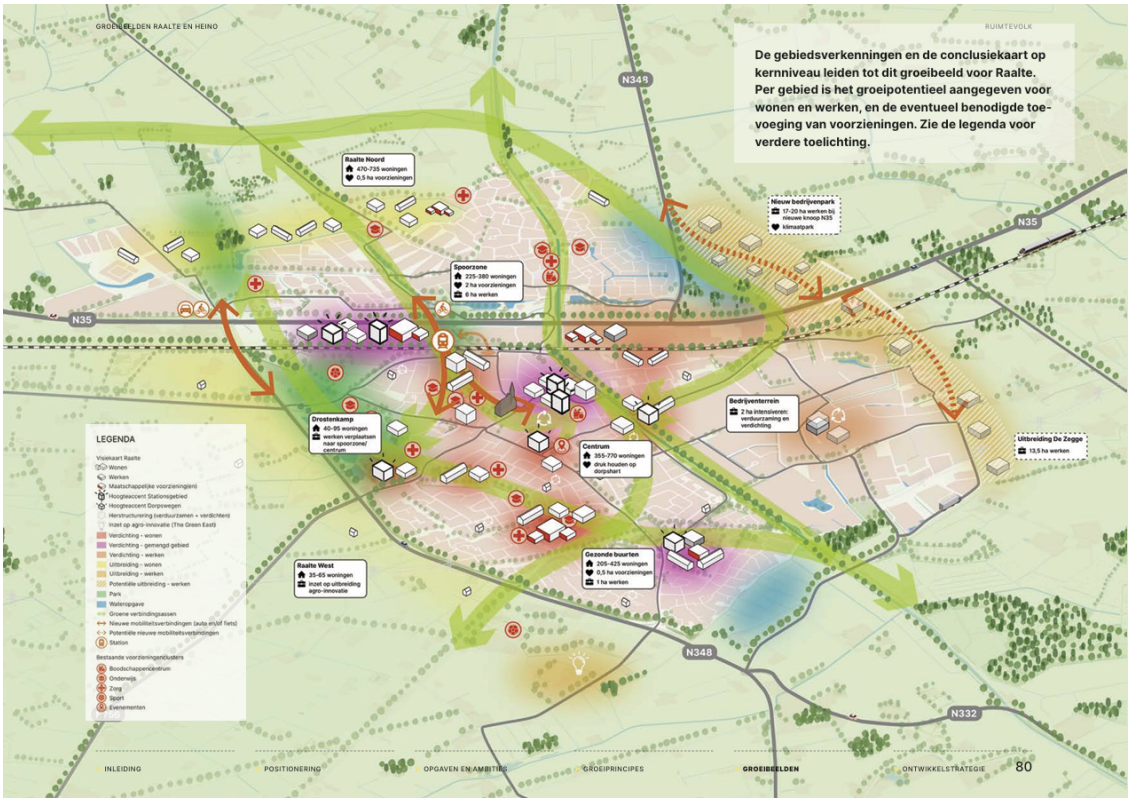
IJsseldijk Zwolle - Olst - uitvoeringsjaren 2026 - 2033
Bij de dijkversterking van de IJsseldijk kan de N337 worden afgesloten bij werkzaamheden aan de dijk. De omleidingsroute voor autoverkeer zal dan via de N35/N348 verlopen. Bij een overlap in de fase van uitvoering van Knooppunt Raalte is hierover afstemming nodig.

6.3 Toekomstige ontwikkelingen

Groeibeelden Raalte en Heino

In de groeibeelden Raalte en Heino, zijn groeiambities en de ontwikkelstrategie voor toekomstbestendige kernen opgenomen. De regionale ambitie is om minimaal 20.000 arbeidsplaatsen te creëren en 40.000 woningen. Dit vergt ook een mobiliteitstransitie om de regio bereikbaar te houden. Deze groeibeelden zijn het resultaat van de doorvertaling van onderzoeken naar de behoefte aan wonen, werken en voorzieningen, aangevuld met beleidsanalyses, ruimtelijke analyses en ontwerpstudies. Het uitgangspunt is dat, naast de huidige plancapaciteit van 1.125 woningen, gemeentebreed aanvullende ruimte wordt gezocht naar circa 1.875 woningen (voor de kernen Raalte en Heino ongeveer 1.600 woningen) en voor 15 tot 30 hectare extra ruimte aan werklocaties in Raalte en Heino.

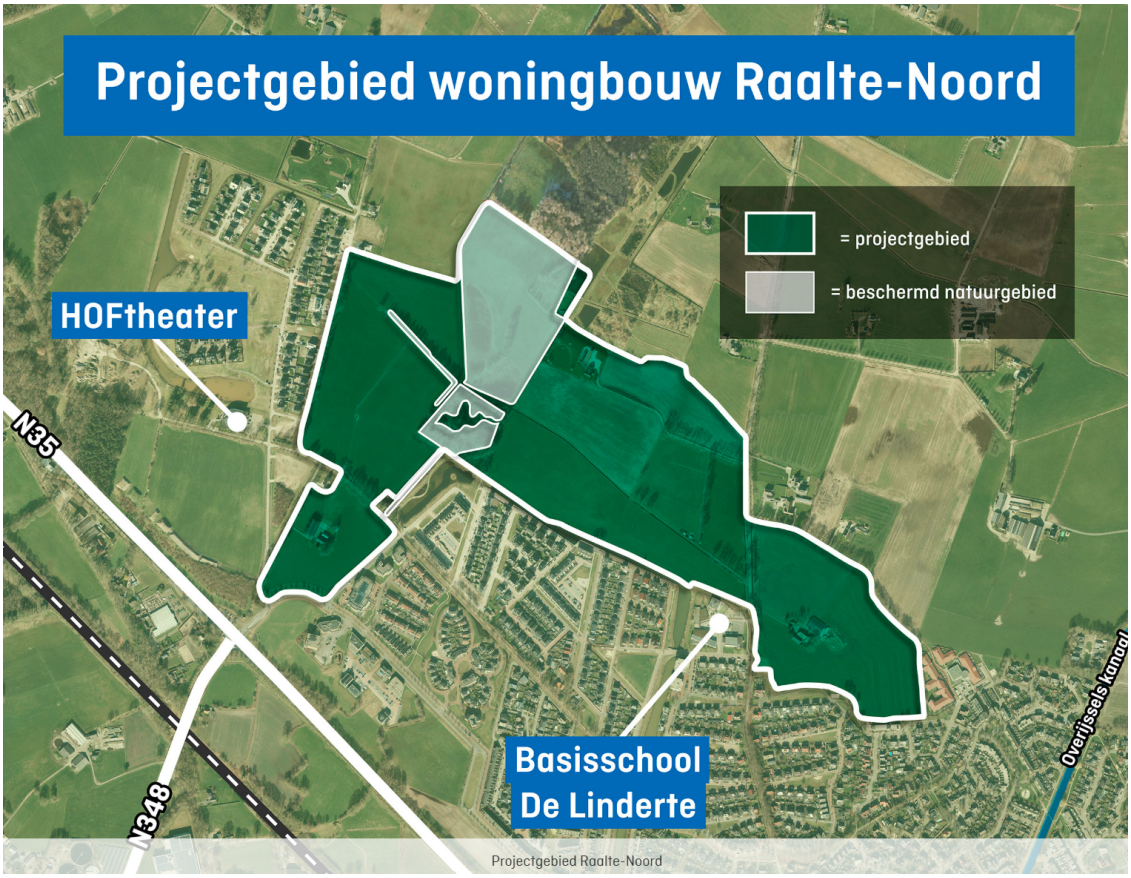
Afbeelding 6.18 Groeibeelden Raalte (Groeibeelden Raalte en Heino, Verkenning groeiambities en ontwikkelstrategie voor toekomstbestendige kernen Eindproduct - 25 Januari 2024 gemeente Raalte)



Raalte-Noord

De ambitie is om over vijf jaar Raalte Noord te ontwikkelen, een woongebied voor 750 tot 1.000 woningen. In het najaar van 2025 is gestart met het opstellen van het masterplan, de verwachting is dat dit masterplan in 2026 klaar is. De verwachting is dat in 2030 van start wordt gegaan met het eerste deelgebied. Aangezien het masterplan nog niet gereed is, en het nog onduidelijk is of deze ontwikkeling daadwerkelijk doorgaat, wordt dit als toekomstige ontwikkeling meegenomen.

Afbeelding 6.19 Projectgebied woningbouw Raalte-Noord (bron: gemeente Raalte)



Spoorzone

De spoorzone is het gebied tussen station Raalte en de N35. De gemeente gaat aan de slag met een ontwikkelkader voor het centrum van Raalte en de Spoorzone. De spoorzone grenst aan de N35 en Knooppunt Raalte. Er wordt gesproken over 200 tot 600 woningen. In de spoorzone zullen ook maatregelen worden opgenomen om de functie van RegioHub van het station verder in te vullen. De plannen voor de Spoorzone zijn nog niet concreet en er heeft nog geen besluitvorming over plaatsgevonden.

Afbeelding 6.20 Impressie station Raalte



Toekomstige ontwikkelingen (ambities) buiten het studiegebied N35-N348 Knooppunt Raalte

Ook buiten het plangebied van Raalte zijn er meerdere ambities voor ontwikkeling. Zoals circa 500 woningen in de stationsomgeving en het centrum van Raalte, en in Heino een paar honderd woningen.

Toekomstige bedrijventerreinen

De locatie van grote bedrijventerreinen in gemeente Raalte is geïnventariseerd. Onderstaande tabel 6.3 geeft de toename van het aantal netto hectare bedrijventerrein weer ten opzichte van 2020 (het basisjaar van het model). Het betreft bedrijventerreinontwikkelingen waarover nog geen formeel besluit is genomen .

Tabel 6.3 Toename bedrijventerreinen gemeente Raalte ten opzichte van 2020 (toekomstige ontwikkelingen)

Plan gemeente Raalte	Aantal hectare
Spoorzone	4,2
Heino Noordoost	10,1
Broekland	1
uitbreiding Zegge	9,2
intensivering bedrijventerreinen	1,4
nieuw bedrijvenpark	12,1

7

ONTWIKKELING ALTERNATIEVEN

7.1 Proces naar kansrijke alternatieven N35-N348 Knooppunt Raalte

De Verkenning maakt deel uit van de Projectprocedure met Voorkeursbeslissing. Dit betekent dat in de Verkenning een Milieueffectonderzoek wordt uitgevoerd, een Plan-MER. In het Plan-MER onderzoekt de initiatiefnemer redelijke alternatieven (artikel 11.16 van het Omgevingsbesluit).

Een redelijk alternatief:
- draagt bij aan het behalen van de doelstellingen van het project of plan;
- geeft informatie die nuttig is voor de besluitvorming over het project of plan;
- is niet strijdig met wettelijke kaders of harde beleidsuitgangspunten.

Aanvullend voor projecten geldt dat een redelijk alternatief:
- door de initiatiefnemer(s) kan worden gerealiseerd;
- uitvoeringstechnisch te realiseren is (men moet het kunnen maken);
- niet te veel afwijkt van het beschikbare projectbudget.

Om te bepalen welke alternatieven nog naast het bestuurlijk wenselijke alternatief onderzocht worden zijn de volgende stappen doorlopen:
- vernieuwde probleemanalyse (zie hoofdstuk 4);
- analyse van reeds in het verleden onderzochte oplossingsrichtingen op basis van een afweegkader (zie par. 7.2);
- nieuwe oplossingsrichtingen op basis van de probleemanalyse en doelstelling.

Voor de N35-N348 Knooppunt Raalte zijn sinds 2009 vele mogelijke oplossingen onderzocht. In de Notitie Kansrijke Alternatieven is dit nader toegelicht (bijlage II).

Op basis van het afweegkader (zie tabel 7.1) en beschikbare informatie zijn de oplossingsrichtingen beoordeeld met een blik naar de huidige context. In de tabel is aangegeven in welke rapporten deze oplossingsrichtingen onderzocht zijn. Voor de nog niet eerder onderzochte oplossingsrichtingen is het afweegkader ingevuld op basis van expert judgement van verkeerskundigen en ontwerpers. Oplossingsrichtingen die niet voldoen aan de criteria in het afweegkader worden niet nader onderzocht.

NB. Vanuit de inspraak en participatie kan het zijn dat nog andere alternatieven worden aangedragen, of deze aan te merken zijn als redelijk alternatief wordt dan beoordeeld. Het Bevoegd Gezag heeft dan de mogelijkheid deze alternatieven ook te onderzoeken of gemotiveerd af te wijzen.

7.2 Afweegkader voor kansrijke alternatieven

Om te komen van mogelijke oplossingen naar kansrijke alternatieven is onderstaand afweegkader toegepast. De kern is het beantwoorden van de volgende vier vragen per oplossingsrichting:
1 heeft de oplossing voldoende doelbereik (probleemoplossend vermogen)? Het doelbereik wordt beoordeeld aan de hand van de bijdrage aan de doorstroming en verkeersveiligheid;

2 is de oplossing realiseerbaar en maakbaar binnen het beschikbaar gestelde budget zoals afgesproken in de bestuursovereenkomst;
3 is er sprake van no-go's, onoverkomelijke technische belemmeringen en/of effecten, die kunnen leiden tot niet vergunbaarheid of onacceptabele oplossingen?
4 Is er sprake van zwaarwegende milieueffecten? Voor diverse aspecten worden effecten (zonder aanvullende maatregelen om de effecten te voorkomen of beperken) op basis van expert judgement bepaald.

Tabel 7.1 Afweegkader kansrijke alternatieven

Aspecten	Toelichting	Beoordelingsklasse	
doelbereik	draagt het bij aan het oplossen van de opgave verkeersveiligheid	ja	nee
	draagt het bij aan het oplossen van de opgave doorstroming	ja	nee
betaalbaarheid	is de oplossing betaalbaar binnen het projectbudget zoals afgesproken in de bestuursovereenkomst?	redelijkerwijs betaalbaar (max. + 25 % budget overschrijding)	redelijkerwijs niet betaalbaar
vergunbaarheid en technische uitvoerbaarheid	is er sprake van onoverkomelijke technische belemmeringen en/of effecten, die kunnen leiden tot onvergunbaarheid	uitvoerbaar	niet uitvoerbaar
milieueffecten	is er sprake van zwaarwegende milieueffecten?	ja	nee

7.3 Beschouwde oplossingsrichtingen

Er is in de jaren die achter ons liggen al een breed scala aan mogelijke oplossingen onderzocht voor N35-N348 Knooppunt Raalte. Reeds onderzochte oplossingen zijn onder andere een omlegging van de N35 aan de noord-, zuid- en oostzijde van de kern Raalte en oplossingen die uitgaan van die uitgaan van verschillende wegindelingen (2x2, 2x1 en 1x2) op de N35, een verdiepte ligging, alsook verschillende (ontwerp) snelheden op de N348 en verschillende vormen van kruispuntoplossingen op de kruising van de N35 met de N348.

De niet nader te onderzoeken oplossingsrichtingen worden in paragraaf 7.4 samengevat toegelicht. De kansrijke oplossingsrichtingen worden in paragraaf 7.5 toegelicht. Op basis van de kansrijke oplossingsrichtingen zijn kansrijke en te onderzoeken alternatieven samengesteld, deze zijn beschreven in paragraaf 7.7 tot en met 7.10.

7.4 Niet nader te onderzoeken oplossingsrichtingen

Oplossingsrichtingen die niet meer in de huidige Verkenning N35-N348 Knooppunt Raalte worden onderzocht zijn:
- volledig verdiept aanleggen wegvak N35:
  - de gehele N35 verdiept aanleggen binnen het projectgebied valt buiten het budget en is daarom niet kansrijk;
- rondwegen om Raalte:

    - Noord-om, Zuid-om, Oost-om hebben doelbereik op doorstroming en verkeersveiligheid, maar hebben dermate veel ruimtelijke impact en hoge investeringskosten dat deze als niet haalbaar werden geacht en ook nu niet als realistisch worden geacht;
- wegvak N348 inrichten als stroomweg 2x2:
    - aanleggen van een 2x2 past niet in binnen het toekomstig beleid van de provincie;
    - 100 km/u op dit wegvak van de provinciale weg past niet in het (toekomstig) beleid van de provincie;
    - een ongelijkvloerse spoorkruising in combinatie met het aanleggen van een 2x2 stroomweg valt buiten het budget;
- oplossingsrichtingen voor de kruising N35-N348 (kruispunt Bos):
    - kwart, half & heel klaverblad, deze oplossingsrichtingen hebben wel doelbereik, maar passen niet binnen de beschikbare ruimte;
    - verkeersplein in de vorm van een rotonde en ongelijkvloers, draagt bij aan doorstroming en verkeersveiligheid, maar past niet binnen het budget (op basis van de huidige inschatting) en past niet binnen de beschikbare ruimte;
    - meerstrooksrotonde heeft geen doelbereik voor de doorstroming, omdat deze onvoldoende capaciteit biedt om de verwachte verkeersintensiteiten te verwerken;
- spoorkruising N348 - spoorlijn Zwolle-Enschede waarbij de N348 verhoogd óver het spoor kruist:
    - ongelijkvloerse kruising N348 óver het spoor heeft wel doelbereik voor doorstroming en verkeersveiligheid, maar is niet realiseerbaar vanwege de hoogte van het te kruisen spoor in relatie tot de afstand tot kruispunt Bos.

7.5 Kansrijke oplossingsrichtingen

De volgende oplossingsrichtingen zijn als kansrijk aan te merken:
- wegvak N35 inrichten als stroomweg 2x1 100 km/u:
    - voor de gewenste verkeersdoorstroming is een 2x1 profiel voldoende;
    - voor het wegvak N35 geldt dat gescheiden rijbanen leiden tot verbetering van de verkeersveiligheid;
    - het inrichten van de N35 als stroomweg met een snelheid van 100 km/u sluit aan bij het beleid van het Rijk en de provincie Overijssel;
- wegvak N348 inrichten als gebiedsontsluitingsweg (GOW) 2x1 80 km/u:
    - voor de N348 geldt dat het nieuwe (nog vast te stellen) beleid van de provincie aangeeft dat de N348 moet worden gecategoriseerd als GOW 80 km/u. Het Handboek Ontwerpcriteria Verkeersveiligheid Overijssel geeft aan dat GOW 80 km/u in de basis als 2x1 dient te worden uitgevoerd. De verwachting is dat dit binnen het budget van het project past;
    - een parallelstructuur voor landbouwverkeer draagt minimaal bij aan doelbereik voor doorstroming en is gewenst voor verbetering van de verkeersveiligheid op de N348. Beleid van de provincie geeft aan dat op een GOW geen landbouwverkeer wordt toegestaan, tenzij er geen andere mogelijkheden zijn;
- wegvak N348 inrichten als gebiedsontsluitingsweg 1x2 60 km/u:
    - het aanpassen van de snelheid naar 60 km/u zal de verkeerveiligheid verbeteren wanneer en landbouwverkeer op de N348 aanwezig blijft, daarnaast kan de onderdoorgang vanwege kleinere zichtafstanden iets korter worden uitgevoerd;
- kruisingsvlak N35-N348 ongelijkvloers:
    - voor de kruising N35-N348 zijn in het verleden diverse kruispuntoplossingen onderzocht. Het toepassen van een ongelijkvloers kruising tussen de N35 en de N348 past in het beleid van het Rijk en de provincie Overijssel om de N35 als stroomweg te classificeren. De Haarlemmermeer-aansluiting heeft doelbereik voor doorstroming en verkeersveiligheid, past binnen het budget en binnen het beschikbare ruimtebeslag;
- spoorkruising N348 met spoorlijn Zwolle-Enschede ongelijkvloers:
    - een ongelijkvloerse spoorkruising heeft een positief effect op de doorstroming;
      een ongelijkvloerse spoorkruising heeft een positief effect op de verkeersveiligheid.

7.6 Kansrijke alternatieven

Om te komen tot de alternatieven is gekeken welke van de kansrijke oplossingsrichtingen (paragraaf 7.5) met elkaar gecombineerd kunnen worden om voldoende bij te dragen aan de gestelde doelstelling van het project.

De alternatieven welke kansrijk worden geacht worden meegenomen in de MER-procedure en zijn beschreven in de paragrafen 7.7 tot en met 7.9. Voor de Verkenning wordt een nader onderzoek naar een alternatief met N35 2x2 aanbevolen. Dit wordt toegelicht in paragraaf 7.10.

7.6.1 Vaste onderdelen in elk alternatief

Opheffen aansluiting N35-Knapenveldsweg/Heinoseweg
Onderdeel van het project is de opheffing van de aansluiting Knapenveldsweg/Heinoseweg op de N35. De opheffing van deze aansluiting is een maatregel uit het programma Meer Veilig 3 wat tot doel heeft de verkeersveiligheid te verbeteren op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal.

Ongelijkvloerse spoorkruising N348-spoorlijn Zwolle-Enschede
Onderdeel van het project is het realiseren van een ongelijkvloerse spoorkruising N348-spoorlijn Zwolle-Enschede. Een ongelijkvloerse spoorkruising dient zowel het verbeteren van de verkeersveiligheid als het verbeteren van de doorstroming.

Ongelijkvloerse langzaam verkeer verbindingen N35
Onderdeel van het project zijn twee ongelijkvloerse langzaam verkeer verbindingen (fiets-voetganger) onder de N35. Deze maatregelen worden getroffen om de verkeersveiligheid te verbeteren en de relaties tussen Raalte Noord en centrum/sportvoorzieningen te verbeteren voor langzaam verkeer.

Ongelijkvloerse langzaam verkeer en landbouwverkeer verbinding N348
Onderdeel van het project is een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer en landbouwverkeer met de N348, die gebruik maakt van de ongelijkvloerse spoorkruising met de N348.

7.6.2 Varianten

In het MER wordt aangegeven welke varianten binnen een alternatief onderzocht zullen worden.
Hierbij valt te denken aan varianten ten aanzien van:
- de hoogteligging van de wegen;
- de indeling van de weg, bijvoorbeeld gescheiden of niet gescheiden rijbanen;
- de ontsluiting van het onderliggend wegennet;
- landschappelijke inpassing;
- het verbeteren van de uitvoerbaarheid;
- de locatie van de ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer (fiets/voetgangers);
- (gemotiveerde) afwijkingen van beleidskaders.

7.7 Alternatief 1: Nulplus gelijkvloerse kruising N35-N348

In het Nulplus alternatief blijven de wegvakken N35 en N348, binnen het projectgebied, ingericht als een gebiedsontsluitingsweg (GOW) met ongescheiden rijstroken (1x2) waarbij een ontwerpsnelheid van 80 km/u (GOW 80) wordt gehanteerd. Voor de te verwachten verkeersintensiteiten in 2040 op de N35 en N348 is 1 rijstrook per richting voldoende om het verkeer af te kunnen wikkelen.

De kruising van de N35 met de N348 blijft een gelijkvloers met verkeerslichten geregeld kruispunt. Dit is passend binnen de ontwerprichtlijnen voor kruisingen tussen twee gebiedsontsluitingswegen (GOW). Binnen het alternatief wordt het huidige met verkeerslichten geregelde kruispunt uitgebreid met extra

opstelstroken, zodat de capaciteit van de kruising wordt vergroot en er voldoende capaciteit is om het verkeer af te wikkelen.

De ongelijkvloerse spoorkruising draagt bij aan doorstroming wegverkeer en verkeersveiligheid.

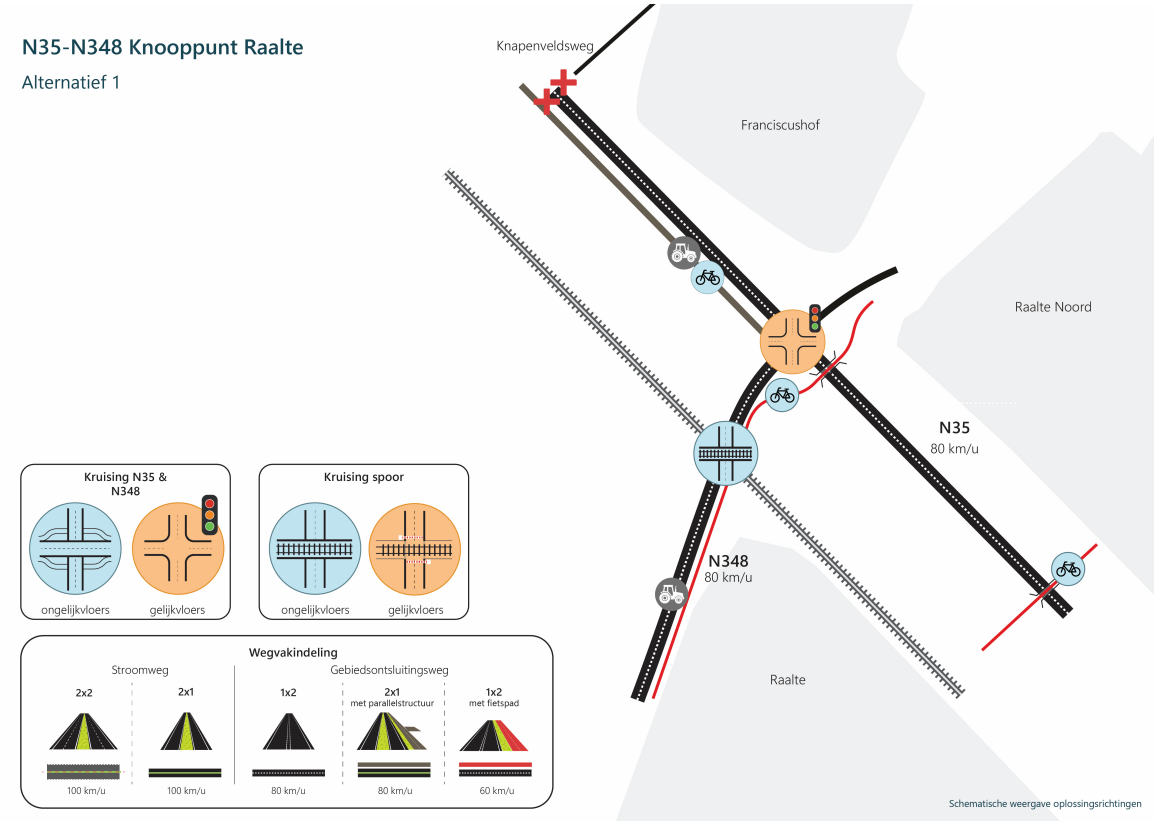
Voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) worden twee ongelijkvloerse kruisingen gerealiseerd bij de N35 en één bij de N348 in combinatie met landbouwverkeer en gebruikmakend van de ongelijkvloerse spoorkruising. Naast de N348 blijft een vrijliggend fietspad aanwezig, ook bij de spooronderdoorgang van de N348.

Landbouwverkeer is in dit alternatief nog wel toegestaan op de N348 maar voor langzaam verkeer en landbouwverkeer wordt langs de N35 voor het deel vanuit Wijthmen naar de kruising met de N348 een parallelweg aangebracht.

Het Nulplus alternatief is in het kader van de op te stellen milieueffectrapportage aan te merken als een te onderzoeken 'redelijk alternatief'. Het alternatief heeft doelbereik op doorstroming en verkeersveiligheid maar wijkt af van de gewenste inrichting van de N35 als stroomweg. Het Nulplus alternatief wordt met name kansrijk geacht op de te verwachte lagere milieueffecten en kosten.

In afbeelding 7.1 is een schematische weergave van het Nulplus alternatief gegeven.

Afbeelding 7.1 Alternatief 1 Nul plus



7.8 Alternatief 2: ongelijkvloerse kruising met ongescheiden rijbanen

In alternatief 2 wordt de wegas van de N35 ontworpen als regionale stroomweg met een ontwerpsnelheid van 100 km/u, maar waarbij de weg wordt ingericht als een gebiedsontsluitingsweg met een ingestelde maximum snelheid van 80 km/u (GOW 80). De weg bestaat uit een rijbaan met twee rijstroken die met een dubbele asmarkering van elkaar gescheiden zijn (1x2). Zonder capaciteitsuitbreidingen op de N35

stroomop- en afwaarts van dit project is 1 rijstrook per rijrichting voldoende om het verkeer in 2040 af te kunnen wikkelen. Met de keuze om de weg zo uit te voeren kan in de toekomst door het aanbrengen van een 2e rijbaan voorzien van 2 rijstroken een stroomweg 2x2 worden gerealiseerd.

In lijn met de functie van stroomweg van de N35 wordt de kruising met de N348 als gebiedsontsluitingsweg ongelijkvloers uitgevoerd volgens de ontwerprichtlijnen. In dit alternatief is dit een 'Haarlemmermeer'-aansluiting. De N35 kruist hierbij de N348 bovenlangs. De aansluiting van de toe- en afritten op de N348 vindt plaats met gelijkvloerse kruisingen.

De N348 wordt in dit alternatief binnen het projectgebied ingericht als een gebiedsontsluitingsweg welke bestaat uit een rijbaan met twee rijstroken die met een dubbele asmarkering van elkaar gescheiden zijn (1x2) met een ontwerpsnelheid van 60 km/u (GOW 60).

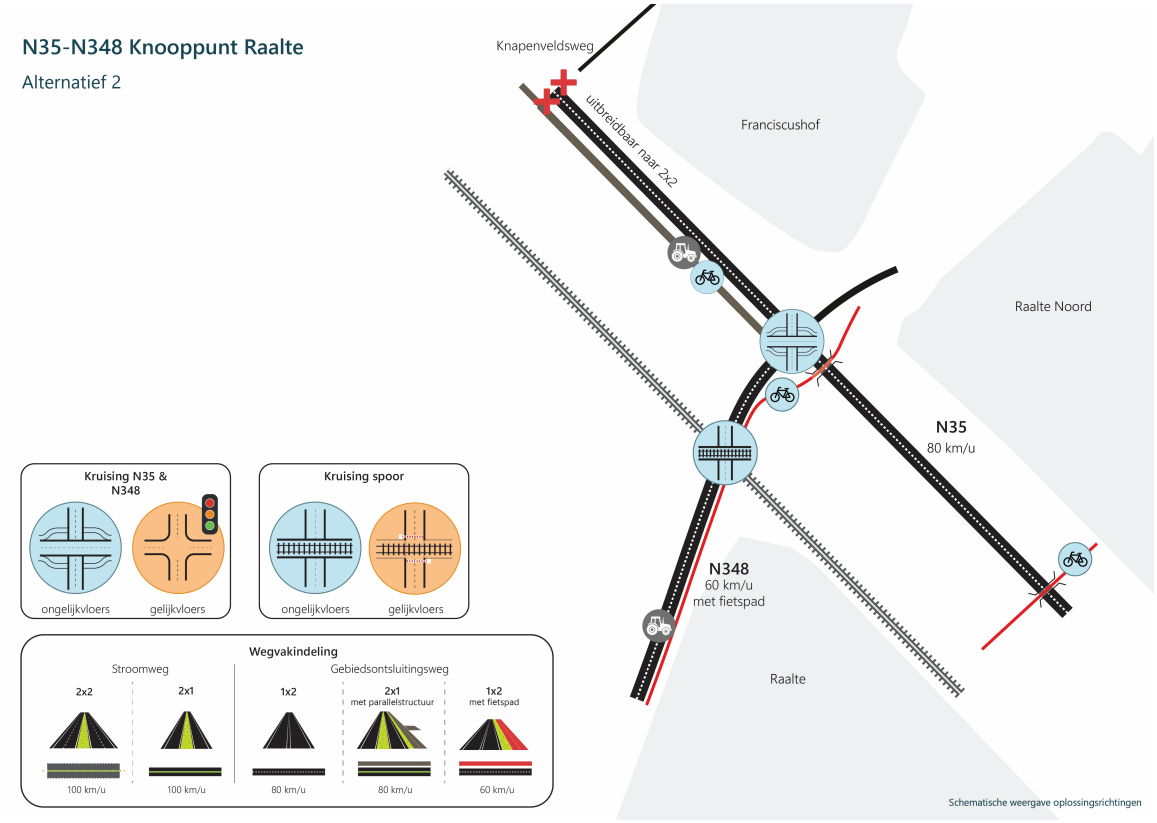
De ongelijkvloerse spoorkruising draagt bij aan doorstroming wegverkeer en verkeersveiligheid.
Voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) worden twee ongelijkvloerse kruisingen gerealiseerd bij de N35 en één bij de N348 in combinatie met landbouwverkeer en gebruikmakend van de ongelijkvloerse spoorkruising. Naast de N348 blijft een vrijliggend fietspad aanwezig, ook bij de spooronderdoorgang van de N348. Landbouwverkeer is in dit alternatief nog wel toegestaan op de N348 maar voor landbouwverkeer en langzaam verkeer wordt langs de N35 een parallelweg aangebracht. Nog te onderzoeken is of een ongelijkvloerse kruising moet worden gerealiseerd ter ontsluiting van de parallelweg N35 - N348.

Dit alternatief sluit aan bij de mogelijke oplossing waarvoor de 3 betrokken overheden, provincie Overijssel, gemeente Raalte en Rijkswaterstaat budget hebben gereserveerd (zie paragraaf 1.1). Dit alternatief is vanuit de voorgeschiedenis van het project ontstaan en betreft een oplossing welke op basis van een huidige inschatting binnen de financiële kaders haalbaar is. Deze oplossingsrichting is op basis van de eerder uitgevoerde verkenning samengesteld.

Bij dit alternatief is de opgave dat in de toekomst wel een uitbreiding van de N35 mogelijk is naar een stroomweg met een ontwerpsnelheid van 100 km/u met dubbele rijstroken die gescheiden worden aangebracht (2x2).

In afbeelding 7.2 is een schematische weergave van alternatief 2 gegeven.

Afbeelding 7.2 Alternatief 2 ongelijkvloerse kruising met ongescheiden rijbanen



7.9 Alternatief 3: ongelijkvloerse kruising met gescheiden rijbanen

In alternatief 3 wordt de N35 ingericht als stroomweg met een ontwerpsnelheid van 100 km/u (SW 100). Hierbij wordt per rijrichting één rijstrook aangebracht die door een middenberm fysiek van elkaar gescheiden worden uitgevoerd (2x1). In de huidige situatie is de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal ingericht als gebiedsontsluitingsweg waarbij de rijstroken (op een klein deel na) niet fysiek gescheiden zijn. Zonder capaciteitsuitbreidingen op de N35 stroomop- en afwaarts van dit project is 1 rijstrook per rijrichting voldoende om het verkeer in 2040 af te kunnen wikkelen.

De N348 is nu ingericht als gebiedsontsluitingsweg (1x2) met een ontwerpsnelheid van 80 km/u (GOW 80). De provincie Overijssel werkt aan beleid waarin de N348 wordt geclassificeerd als GOW 80, waarbij de weg standaard wordt uitgevoerd met gescheiden rijbanen: 1 rijstrook per richting (2x1). Het beleid van de provincie is erop gericht geen landbouwverkeer toe te staan op de N348. Dit betekent dat ervoor landbouw- en overig langzaam verkeer een parallelweg wordt gerealiseerd.

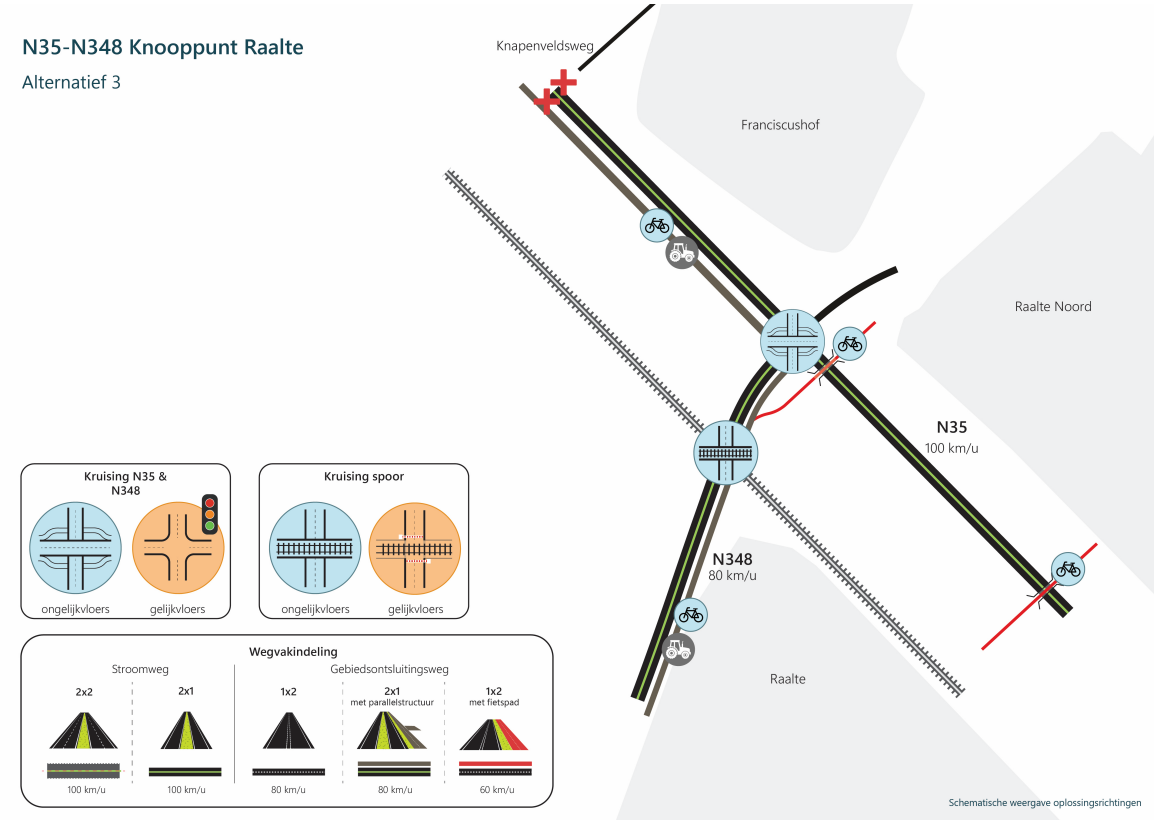
Een kruising tussen een stroomweg (N35) en gebiedsontsluitingsweg (N348) wordt conform ontwerprichtlijnen ongelijkvloers uitgevoerd. De aansluiting van de N35 op de N348 wordt in dit alternatief met een ‘Haarlemmermeer’ vormgegeven. De N35 kruist hierbij bovenlangs de N348. De aansluiting van de toe- en afritten op de N348 vindt plaats met gelijkvloerse kruisingen.

De ongelijkvloerse spoorkruising draagt bij aan doorstroming wegverkeer en verkeersveiligheid.
Voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) worden twee ongelijkvloerse kruisingen gerealiseerd bij de N35 en één bij de N348 in combinatie met landbouwverkeer en gebruikmakend van de ongelijkvloerse spoorkruising. Voor landbouwverkeer en langzaam verkeer wordt er zowel langs de N35 als de N348 een parallelweg aangebracht. Nog te onderzoeken is of een ongelijkvloerse kruising moet worden gerealiseerd ter ontsluiting van de parallelweg N35 - N348.

Dit alternatief sluit goed aan bij de oplossingen voor de N35 zoals opgenomen in de MIRT Verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal. Het geeft daarnaast invulling aan het beleidsuitgangspunt om op de N35 en provinciale weg N348 landbouwverkeer niet toe te staan op de hoofdrijbaan. Alternatief 3 heeft doelbereik op doorstroming en verkeersveiligheid.

In afbeelding 7.3 is een schematische weergave van het alternatief gegeven.

Afbeelding 7.3 Alternatief 3 ongelijkvloerse kruising met gescheiden rijbanen



7.10 Onderzoeksalternatief Verkenning

Vanuit de bestuurlijke wens van de provincie Overijssel om in de toekomst de gehele N35 in te richten als stroomweg 2x2 wordt in de Verkenning N35-N348 Knooppunt Raalte ook de impact van een vierde alternatief onderzocht. Inzicht in de impact van deze wens draagt bij aan keuzes in de toekomstvastheid van de ontwerpen voor alternatieven 2 en 3, mogelijke no-go's vanuit wetgeving en benodigd toekomstig ruimtebeslag dat van invloed kan zijn op de juridische mogelijkheden in het projectbesluit.

Dit alternatief wordt geen onderdeel van de mer-beoordeling. Het kan niet worden aangemerkt als reëel alternatief want het ligt ver buiten het huidig beschikbare budget en is nog niet nodig met het oog op de doelstelling. Er is nog geen toekomstjaar aan te geven en dit maakt dat ook onvoldoende vergelijkbare gegevens voorhanden zijn voor de vergelijking met de kansrijke alternatieven.

Met een gevoeligheidsanalyse en kwalitatieve beschrijving van impact op ruimtebeslag en effecten geeft het onderzoek van dit alternatief handvat voor een toekomstbestendig ontwerp en informatie voor bestuurlijke keuzes.

Beschrijving van het alternatief

De oplossing voor het knooppunt bij een inrichting van de N35 als stroomweg 2x2,zoals onderzocht zal worden in de Verkenning N35-N348 Knooppunt Raalte, bestaat uit:

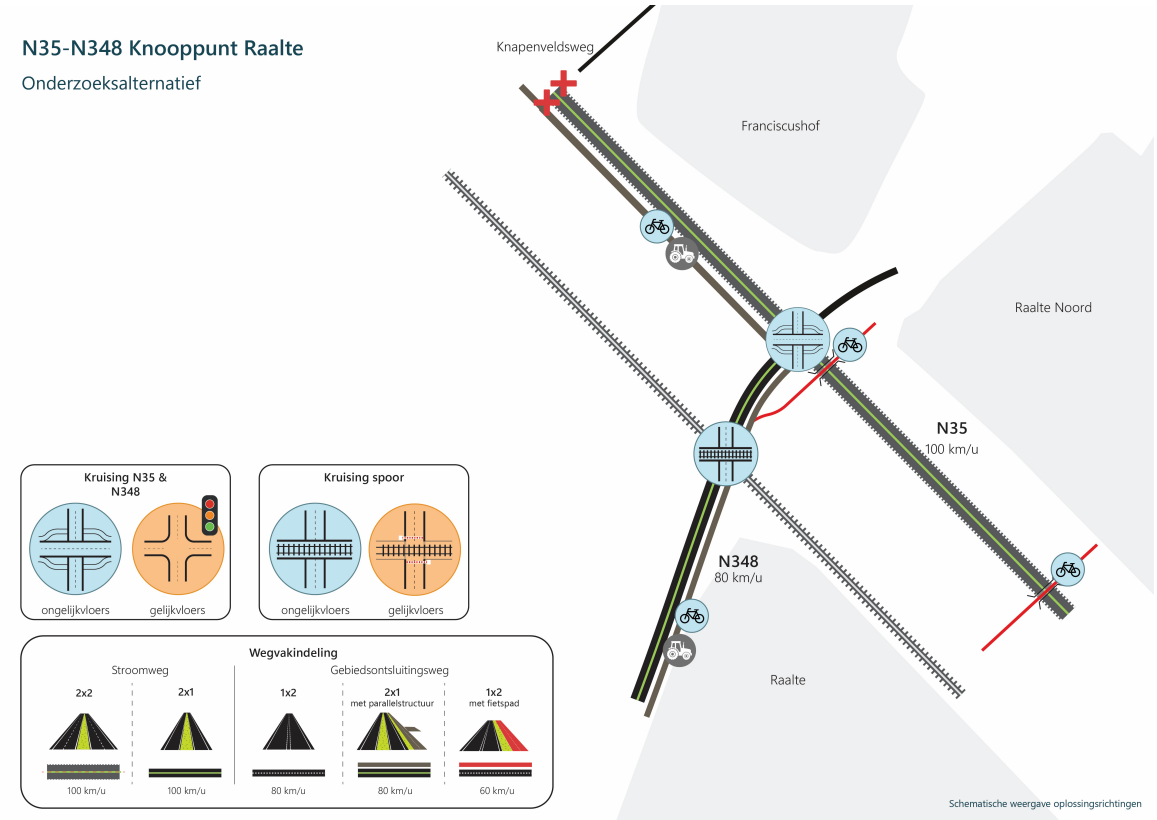
- N35: stroomweg, 2 rijbanen met dubbele rijstroken welke met een tussenberm gescheiden worden uitgevoerd (2x2), ontwerpsnelheid 100 km/u;
- N348 : gebiedsontsluitingsweg. 2 gescheiden rijbanen met 1 rijstrook per richting (2x1);
- voor langzaam verkeer en landbouwverkeer wordt er zowel langs de N35 als de N348 een parallelweg aangebracht;
- de kruising tussen een stroomweg (N35) en gebiedsontsluitingsweg(N348) wordt, conform de ontwerprichtlijnen, ongelijkvloers uitgevoerd;
- de aansluiting van de N35 op de N348 wordt met een 'Haarlemmermeer' vormgegeven. De N35 kruist hierbij de N348 bovenlangs. De aansluiting van de toe- en afritten op de N348 vindt plaats met gelijkvloerse kruisingen.

De ongelijkvloerse spoorkruising draagt bij aan doorstroming wegverkeer en verkeersveiligheid.

Voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) worden twee ongelijkvloerse kruisingen gerealiseerd bij de N35 en één bij de N348 in combinatie met landbouwverkeer en gebruikmakend van de ongelijkvloerse spoorkruising.

In afbeelding 7.4 is een schematische weergave van het onderzoeks-alternatief gegeven.

Afbeelding 7.4 Onderzoeksalternatief



8

AANPAK ONDERZOEK PLAN-MER

8.1 Het onderzoeksproces op hoofdlijnen

In de Verkenning wordt met het plan-MER de effecten van de kansrijke alternatieven (zie hoofdstuk 4) nader onderzocht op doelbereik (tabel 5.1), uitvoerbaarheid, kosten en milieueffecten (tabel 6.2). Daarbij worden globaal de volgende stappen doorlopen:

Actualiseren en uitwerken van de foto van de leefomgeving
In het plan-MER wordt de foto van de leefomgeving uit hoofdstuk 3 nader uitgewerkt tot een volwaardige beschrijving van de huidige situatie en referentiesituatie op alle leefomgevingsaspecten. Daarbij worden ook de autonome ontwikkelingen geactualiseerd. De referentiesituatie is de situatie in het geval dat het plan of programma (de voorgenomen activiteiten) niet doorgaat, maar andere ontwikkelingen wel.

Beschrijven en beoordelen van de effecten van de alternatieven
De effecten worden beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie in 2040, dit is circa 10 jaar ná het onherroepelijk worden van het projectbesluit en beschikbare verkeersprognoses. Daarbij wordt rekening gehouden met de autonome ontwikkelingen rondom Knooppunt Raalte en in het bredere studiegebied die optreden tot 2040. Om te komen tot een toekomstbestendige oplossing wordt, met een gevoeligheidsanalyse voor de verkeersintensiteiten in 2050, in beeld gebracht welke impact toekomstige ontwikkelingen hebben.

Bij de beschrijving en beoordeling van de effecten wordt in eerste instantie uitgegaan van de situatie zonder mitigerende of compenserende maatregelen. Dit om een zuivere vergelijking van de effecten tussen verschillende alternatieven mogelijk te maken. In tweede instantie wordt ook ingegaan op de mogelijkheden om via optimalisatie, mitigatie of compensatie effecten te voorkomen, verzachten of te compenseren.

Effecten gebruiksfase en aanlegfase
Het detailniveau in het plan-MER is gericht op het mogelijk maken van een goed onderbouwde keuze tussen de kansrijke alternatieven en kijkt met name naar effecten in de gebruiksfase. De focus ligt in het effectenonderzoek daarbij op onderscheidende en/of grote nadelige effecten, op basis waarvan een voorkeursalternatief kan worden gekozen uit de kansrijke alternatieven. Tijdelijke effecten, die ontstaan in de aanlegfase, worden in kaart gebracht wanneer ze een aanzienlijk effect hebben op het milieu en/of van invloed (onderscheidend) zijn op de keuze tussen de alternatieven/varianten.

Vergelijking van de alternatieven
Op basis van de beoordeling wordt een vergelijking gemaakt tussen alternatieven (en daarin opgenomen deeloplossingen). Het voorkeursalternatief kan bestaan uit een combinatie van verschillende onderdelen van de alternatieven.

8.2 Beoordelingskader plan-MER

Het plan-MER onderzoekt de milieueffecten van de kansrijke alternatieven. Hieronder wordt in de beoordelingstabel een overzicht gegeven op welke aspecten en wijze de kansrijke alternatieven worden beoordeeld.

De provincie Overijssel hanteert voor plan-MER het Rad van de Overijsselse leefomgeving. De beoordelingsaspecten die relevant zijn voor het project N35-N348 Knooppunt Raalte zijn de thema's, bodem, water, natuur, landschap, veiligheidsrisico's en klimaat, deze zijn verwerkt in onderstaande tabel 8.1.

Tabel 8.1 Beoordelingstabel milieueffecten

Thema	Aspect	Criterium (invloed op:)	Toelichting
doelbereik verkeersveiligheid	verkeersveiligheidsrisico's voor alle modaliteiten	verkeersveiligheidsrisico's	op basis van een verkeersveiligheids-effectbeoordeling (VVE) worden de risico's en knelpunten geïdentificeerd voor alle relevante modaliteiten (voetgangers, fiets, (vracht)auto en landbouwverkeer). Er wordt zoveel mogelijk aangesloten bij het 'Kader Verkeersveiligheid' van RWS
doelbereik doorstroming	doorstroming kruispunt N35-N348	verkeersintensiteit: motorvoertuigen per etmaal [mvt/etm], vrachtwagens per etmaal [vr/etm] wegvakbelasting: intensiteit capaciteitsverhouding [I/C] ochtendspits [OS] avondspits [AS] kruispuntverzadiging: verzadigingsgraad [V/C-ratio], ochtendspits [OS], avondspits [AS] wachttijd [seconden], ochtendspits [OS], avondspits [AS]	op basis van een verkeerskundige analyse op basis van het verkeersmodel worden de intensiteiten van Knooppunt Raalte inzichtelijk gemaakt. Op basis van de beschikbare capaciteit wordt onderzocht wat het oplossend vermogen is
bodem	bodemkwaliteit	milieuhygiënische kwaliteit	kwalitatief
	ontplofbare oorlogsresten	ontplofbare oorlogsresten	kwalitatief
water	grondwaterstand	grondwaterstand	wordt in beeld gebracht, is input voor andere thema's/aspecten
	oppervlaktewater en grondwaterkwaliteit	oppervlaktewater- en grondwaterkwaliteit (chemische en biologische kwaliteit)	kwalitatieve beoordeling effecten van het ontwerp op de waterkwaliteit
	oppervlaktewater en grondwaterkwantiteit	oppervlaktewater- en grondwaterkwantiteit	kwalitatieve beoordeling effecten van het ontwerp op de waterkwantiteit
	infiltratie van hemelwater	infiltratie van hemelwater	kwalitatief

Thema	Aspect	Criterium (invloed op:)	Toelichting
natuur	beschermde soorten	oppervlakteverlies (gebruiksfase)	kwalitatieve beoordeling effecten oppervlakteverlies op basis van bestaande informatie
		kwaliteit (bijvoorbeeld versnippering/barrièrewerking)	kwalitatieve effecten verstoring en versnippering op basis van bestaande informatie
	natura 2000-gebieden gebruiksfase	natura 2000-gebieden gebruiksfase	effecten stikstofdepositie gebruiksfase kwalitatief: overige effecten gebruiksfase
		vogel-/habitatrichtlijnsoorten	kwalitatieve beschouwing
	natura 2000-gebieden aanlegfase	natura 2000-gebieden aanlegfase	effecten stikstofdepositie aanlegfase kwalitatief: overige effecten aanlegfase
		vogel-/habitatrichtlijnsoorten	kwalitatieve beschouwing
	natuurnetwerk Nederland	wezenlijke kenmerken en waarden	kwalitatief beschouwing effecten op verstoring
	houtopstanden	houtopstanden	op basis van expert judgement en waar mogelijk kwantitatief op basis van oppervlaktes/lijnen.
landschap, cultuurhistorie en archeologie	landschappelijke waarden	aantasting van landschapstype en ruimtelijk visuele kenmerken (punten, lijnen, vlakken)	kwalitatief, aansluiting bij bestaande landschappelijke waarden (kernwaarden gebied), belevingswaarde
	cultuurhistorie	aantasting van historische- en geografische en bouwkundige waarden	kwalitatief, effecten op historisch geografische waarden
	archeologische waarden	aantasting van archeologische (verwachtings)waarden	kwalitatieve effecten op archeologische waarden
sociale aspecten	gebruiksfuncties	geschiktheid voor activiteiten wonen, werken (waaronder agrarisch), recreatie, sportvelden en scholen	kwalitatief
geluid	reikwijdte wegverkeerslawaai	geluidbelast oppervlakte (ha) bij 50 dB Lden	kwantitatief op basis van geluidsmodellen
	geluidhinder	aantal ernstig geluidgehinderden	semi-kwantitatief
trillingen	trillingen	trillingshinder	kwalitatief
luchtkwaliteit	stikstofdioxide (NO_2)	concentratie stikstofdioxide in relatie tot normen en advieswaarden	kwalitatief

Thema	Aspect	Criterium (invloed op:)	Toelichting
	fijnstof (PM10 en 2.5)	concentratie fijnstof in relatie tot de normen en advieswaarden	kwalitatief
externe veiligheid	plaatsgebonden risico (PR)	PR 10-6 contour	kwalitatief
	aandachtsgebieden	groepsrisico	kwalitatief
licht	lichthinder	lichthinder	kwalitatief
klimaat	klimaatadaptatie	kwetsbaarheid op hevige neerslag en/of overstromingen	kwalitatief

8.3 Afwegingskader voor de Verkenning

De input voor de Voorkeursbeslissing is breder dan alleen het plan-MER met milieueffecten. Het gaat namelijk om een integrale afweging tussen milieu, financiële haalbaarheid, uitvoerbaarheid, toekomstvastheid en duurzaamheid.

Tabel 8.2 Afwegingskader Verkenning

milieu	plan-MER
financiële haalbaarheid	zijn de investeringskosten in lijn met de gelden zoals door de projectpartners onderling is afgesproken in de bestuursovereenkomst.:
uitvoerbaarheid	leidt de oplossing tot grote juridische of technische belemmeringen in vergunbaarheid, inpasbaarheid of maakbaarheid?
toekomstvastheid	sluit de oplossing voldoende aan op toekomstige ontwikkelingen en beleidsdoelstellingen?
duurzaamheid	beoordeling op basis van milieu impact analyse
	circulariteit

8.4 Beoordelingswijze

Bij de beoordeling van het doelbereik en de effecten wordt onderstaande beoordelingsschaal gebruikt. De beoordelingsschaal wordt per betreffende aspect en criterium uit het beoordelingskader geconcretiseerd in het plan-MER. Daarbij wordt rekening gehouden met de huidige staat en kwaliteit, de autonome ontwikkeling en afstand tot normen, advies- of streefwaarden of andere ambities.

Tabel 8.3 Beoordelingsschaal

Score	Toelichting
++	zeer positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
+	positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
0	neutraal: geen of gering effect ten opzichte van de referentiesituatie
-	negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
--	zeer negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie

9

VERVOLGSTAPPEN

De volgende stappen worden doorlopen in de projectprocedure voor de Voorkeursbeslissing.

Vaststellen reikwijdte en detailniveau

Deze NRD wordt zes weken ter inzage gelegd. Iedereen heeft de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de NRD. De NRD wordt ter advisering aan de commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer) voorgelegd. De zienswijzen en de adviezen op de NRD worden verwerkt in een zienswijzennota NRD. Op basis van de zienswijzennota NRD wordt het plan-MER opgesteld. De zienswijzennota wordt als bijlage van het plan-MER opgenomen.

Opstellen plan-Milieueffectrapport (plan-MER)

De alternatieven worden onderzocht in een milieueffectrapportage. Het plan-MER beschrijft de milieueffecten van de verschillende alternatieven en vergelijkt ze op basis van diverse criteria die zijn opgenomen in het beoordelingskader, zie paragraaf 8.2.

Het plan-MER wordt ter advisering aan de Commissie mer voorgelegd.

Verkenning

De alternatieven worden naast de milieueffecten ook onderzocht op doelbereik verkeersveiligheid en doorstroming, uitvoerbaarheid en de financiële haalbaarheid.

Voorkeursbeslissing

Op basis van de resultaten van de Verkenning en het plan-MER neemt de Gedeputeerde Staten van Overijssel (GS), zodra er zicht is op financiële middelen, een ontwerp-Voorkeursbeslissing voor Knooppunt Raalte. In de ontwerp-Voorkeursbeslissing geeft GS de voorkeur aan voor de aanpassing van Knooppunt Raalte, dit is het voorkeursalternatief.

De Verkenning en plan-MER worden als bijlage toegevoegd aan de ontwerp-Voorkeursbeslissing. De ontwerp-Voorkeursbeslissing en bijlagen worden zes weken ter inzage gelegd. Iedereen heeft de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.

De zienswijzen en de adviezen op de Voorkeursbeslissing worden verwerkt in een zienswijzennota Voorkeursbeslissing. GS neemt de zienswijzen en adviezen mee bij definitieve vaststelling van de Voorkeursbeslissing.

Stappen na de voorkeursbeslissing

Indien de Voorkeursbeslissing inhoudt dat het bevoegd gezag het project gaat uitvoeren worden nog de volgende stappen in de projectprocedure gezet:

- opstellen van een ontwerp-projectbesluit en besluitvorming door Gedeputeerde Staten, het ontwerp-projectbesluit wordt ter inzage gelegd, zienswijzen indienen is mogelijk;
- indien uit de Voorkeursbeslissing blijkt dat voor het (ontwerp)projectbesluit een project-MER noodzakelijk is zal deze worden opgesteld en deel uitmaken van de besluitvorming;
- na verwerking van de zienswijzen wordt het (definitieve) Projectbesluit ter besluitvorming voorgelegd aan Gedeputeerde Staten en ter inzage gelegd, waarbij beroep mogelijk is bij de Raad van State.

Bijlage(n)

BIJLAGE: BEGRIPPENLIJST EN REFERENTIELIJST

Begrippenlijst

Afkorting/begrip	toelichting
alternatief	oplossing voor de aanpassing van N35-N348 Knooppunt Raalte
autonome ontwikkeling	ontwikkelingen die onafhankelijk van de aanpassing van N35-N348 Knooppunt Raalte plaatsvinden. Dit kunnen ruimtelijke of infrastructurele ontwikkelingen zijn waarover een besluit is genomen
cyclustijd	de cyclustijd van een Verkeersregelinstallatie (VRI) is de totale tijd die een verkeerslicht nodig heeft om alle ingestelde verkeersrichtingen (fasen) één keer te doorlopen. De maximale cyclustijd voor een VRI bedraagt in de praktijk doorgaans 90 tot 120 seconden. Cyclustijden langer dan 120 seconden zijn niet wenselijk, omdat dit langere wachttijden tot gevolg heeft en op die manier een grote invloed op roodlichtnegatie
Duurzaam Veilig	duurzaam Veilig of eigenlijk Duurzaam Veilig Verkeer, is een initiatief van de verschillende Nederlandse overheden om de verkeersveiligheid van het wegverkeer te vergroten. Binnen Duurzaam Veilig Verkeer gaat het om het voorkomen van ongelukken oftewel preventie. Er zijn verkeersveiligheidsprincipes opgesteld waaronder ook ontwerpprincipes voor wegen. SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid)-DV3 - Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030
ETW	erftoegangsweg. Biedt directe toegang tot verblijfsgebieden op de plaats van herkomst en bestemming (uitwisseling)
GOW	gebiedsontsluitingsweg. Verbindt erftoegangswegen met stroomwegen. Een gebiedsontsluitingsweg faciliteert zowel het stromen (op de wegvakken) als het uitwisselen van verkeer (op de kruispunten)
Haarlemmermeer	bij een Haarlemmermeeroplossing lopen alle vier de toe- en afritten min of meer parallel aan de hoofdrijbaan van en naar de kruispunten met de gebiedsontsluitingsweg
hectometerpaaltje	de groene hectometerpaaltjes langs wegen geven de plaats langs de weg aan
hm	hectometer
I/C verhouding	intensiteit/Capaciteit (I/C). De I/C-waarde is de verhouding tussen de Intensiteit en de Capaciteit van een wegvak. Dit is een maat voor de doorstroming. Een hoge IC-verhouding kan duiden op een belemmering van de doorstroming (verkeerscongestie) waarbij voertuigen niet meer met een redelijke snelheid hun weg kunnen vervolgen
langzaam verkeer	fietsers en voetgangers (hieronder valt niet landbouwverkeer)
maatgevende conflictgroep	bij een Verkeersregelinstallatie (VRI) is de maatgevende conflictgroep de combinatie van elkaar uitsluitende rijrichtingen (conflicten) die de langste ontruimingstijd en/of groentijd vereist. Deze specifieke groep is bepalend voor de minimale cyclustijd en de capaciteit van de kruising
mer en MER	verschillende schrijfwijze: mer = milieueffectrapportage: het uitvoeren van het onderzoek, MER = milieueffectrapport: het uiteindelijke rapport
mvt/etmaal	motorvoertuigen per etmaal
plangebied	in de verkenning wordt hieronder verstaan de bredere omgeving van het projectgebied waar mogelijke effecten kunnen optreden
projectgebied	het gebied waarbinnen de feitelijke maatregelen van het project plaatsvinden
RVMO	het Regionaal Verkeersmodel Overijssel (RVMO) 1.3. Dit verkeersmodel beschikt over de standaard toekomstscenario's 2040 Midden en 2040 Hoog. In 2040 Hoog wordt uitgegaan van economische groei

Afkorting/begrip	toelichting
	conform WLO 2040 Hoog. Om worst case te rekenen wordt vaak met 2040 Hoog gerekend, zo ook in deze studie N35-N348 Knooppunt Raalte
rijbanen	een rijbaan is een weg waar voertuigen op rijden. Een rijbaan kan uit één of meer rijstroken bestaan.
rijstroken	een rijstrook is onderdeel van de rijbaan
SW	stroomweg. Laat het verkeer zo snel en veilig mogelijk tussen herkomst en bestemming bewegen ('stromen')

Referentielijst

- Wijthmen-Nijverdal, Fase 1 Probleemanalyse Bereikbaarheid, oktober 2012. Ministerie van VenW, MIRT;
- Marsroute N35 Van ambitie naar uitvoering, Meerjaren uitvoeringsplan 2009-2020, provincie Overijssel, juni 2009;
- Quickscan aanpak N35 kruispunt Bos, Royal Haskoning DHV, december 2014;
- Verkeerskundige verkenning N348 Oost om Raalte, Goudappel Coffeng, 22 april 2015;
- Onderzoek N35 Wijthmen -Nijverdal, probleemanalyse, november 2012;
- Technische uitwerking N35 Kruispunt Bos en spoor ongelijkvloers, Royal HaskoningDHV, december 2015;
- Omgevingsvisie Raalte Horizon 2040 (november 2020) gemeente Raalte <https://experience.arcgis.com/experience/19721a0b66ef490693b97105de3a7086/page/Inhoudsopgave?views=2.4-Onze-identiteit%2C4.4-Samenwerking-in-de-regio%2C5.2-Vervolgproces-Omgevingsvisie%2CBijlage-6%3A-Nota-van-Zienswijzen%2CWeergeven-15>;
- Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur, Aerius <https://www.aeriusproducten.nl/>.

II

BIJLAGE: NOTITIE KANSRIJKE ALTERNATIEVEN

Separaat geleverd.

III

BIJLAGE: BELEIDSKADERS

Het beleid van de Rijksoverheid, provincie Overijssel, gemeente Raalte en het waterschap Drents Overijsselse Delta geeft richting en uitgangspunten aan de opgave voor Knooppunt Raalte. In de onderstaande tabellen is dit beleid beschreven en is de relevantie voor het project aangeduid.

III.1 Rijk

Tabel IIII.1 Rijksbeleid

Beleid	Relevantie Knooppunt Raalte
Ontwerp Nota ruimte - september 2025 De Nota Ruimte zet in op een toekomstbestendig en sterk Nederland waar elke regio telt en bijdraagt aan de grote maatschappelijke opgaven richting 2050. Bewuste keuzes worden gemaakt om de schaarse ruimte in te zetten en streven naar balans tussen ecologische, sociale en economische belangen. De volgende leidende principes wordt gebruikt: - meervoudig ruimtegebruik - gebiedskenmerken centraal stellen - voorkomen van het afwentelen van problemen naar andere plekken of toekomstige generaties. Tot 2050 en verder laat de Nota Ruimte de groei van steden en dorpen, voor economische ontwikkeling, natuur en landschap, en voor een stevige energie- en mobiliteitsinfrastructuur. Nieuwe ontwikkelingen worden afgestemd op lokale omstandigheden, de beschikbaarheid van energie en water, en de natuurlijke kenmerken van het landschap. Met gerichte investeringen in natuurherstel, infrastructuur, circulaire economie en duurzaamheid wordt gebouwd aan een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving voor iedereen. De ontwerp Nota Ruimte vervangt de huidige Nationale Omgevingsvisie, zodra de Nota Ruimte definitief is. Naar verwachting vindt dit plaats in 2026 en is daarom relevant voor het project N35-N348 Knooppunt Raalte	de visiekaart 2050 geeft de regionale stedelijke verbindingen regio Zwolle en de Gouden Driehoek (Deventer, Apeldoorn en Zutphen). Raalte als dorp wordt aangeduid als een woon- werkmilieu. De zuidoostzijde van Raalte wordt aangeduid als een zone waar en bedrijventerrein is ontwikkeld. Door nieuwe infrastructuur en goede verbindingen versterken de regio's elkaar en vullen ze elkaar aan. De aanpak van Knooppunt Raalte geeft invulling aan de bereikbaarheid tussen de regio's
Nationale Omgevingsvisie - 2020 De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is de Rijksbrede visie op de fysieke leefomgeving. In de visie komt naar voren dat Nederland voor grote uitdagingen staat die van invloed zijn op de fysieke leefomgeving. De NOVI brengt de langetermijnvisie van het Rijk in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Die komen samen in vier prioriteiten:	de prioriteit van een duurzaam economisch groeipotentieel richt zich op het optimaal afstemmen van wonen, werken en verplaatsen in en nabij steden, en het creëren van een gunstig vestigingsklimaat in alle regio's. Het aanpakken van Knooppunt Raalte draagt bij aan duurzame economisch groeipotentieel, sterke en gezonde

Beleid	Relevantie Knooppunt Raalte
1 ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie 2 duurzaam economisch groeipotentieel 3 sterke en gezonde steden en regio's 4 toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied	steden en regio's en toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied. Om in te zetten op optimale (inter)nationale bereikbaarheid van steden en de economische kerngebieden, wordt aandacht gegeven aan ontbrekende schakels in infrastructuur en het met elkaar verknopen van nationale infrastructuurnetwerken. Het Stedelijk Netwerk Nederland breidt uit, waarbij de richting van de verstedelijking wordt gekoppeld aan die van de ontwikkeling van de (OV-)infrastructuur. Verstedelijking vindt plaats in de regio's waar er vraag is en de grote open ruimten tussen de steden behouden hun groene karakter

Tabel III.2 Wettelijke kaders rijksbeleid

Beleid	Relevantie Knooppunt Raalte
Omgevingswet - 2024 De Omgevingswet staat voor een goede balans tussen benutten en beschermen van de fysieke leefomgeving. De wet zorgt voor minder regels, een samenhangende benadering van de leefomgeving, ruimte voor lokaal maatwerk en betere en snellere besluitvorming. De Omgevingswet bevat de kaders van het recht voor de fysieke leefomgeving. In 4 algemene maatregelen van bestuur en een ministeriële regeling werkt de wetgever de Omgevingswet uit	het besluit voor Knooppunt Raalte wordt met het projectbesluit genomen. Het projectbesluit is een instrument voor onder andere de provincies om complexe projecten met een publiek belang mogelijk te maken. Het projectbesluit kan de benodigde vergunningen bevatten en onderdelen van een omgevingsplan wijzigen. De Omgevingswet geeft ook de wettelijke kaders voor de toetsing aan de aspecten van de fysieke leefomgeving in het MER
Actieplan omgevingslawaai rijkswegen 2024 - 2029 De verplichting tot het opstellen van een actieplan omgevingslawaai is opgenomen in artikel 3.9 van de Omgevingswet. Samen met onderliggende regelgeving zijn deze per 1 januari 2024 in werking getreden. Deze artikelen schrijven voor dat langs rijkswegen geluidproductieplafonds gelden, en dat deze ook worden nageleefd. Daarmee beheerst het Rijk de eventuele toename van geluid langs de rijkswegen	de N35 betreft een rijksweg. Bij nieuwe aanleg of bij wijziging van een rijksweg moet ernaar worden gestreefd om het geluid op de omliggende geluidgevoelige gebouwen (woningen, scholen, e.d.) niet boven de standaardwaarde van 50 dB te laten uitkomen, of boven het geluid bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds van alle al bestaande rijkswegen als dit geluid hoger is dan 50 dB. Overschrijding van deze normwaarde is toelaatbaar wanneer maatregelen om de normwaarde te kunnen blijven respecteren ondoelmatig zijn en zolang de grenswaarde van 65 dB niet wordt overschreden. Als bekend is hoe de rijksweg zal worden aangelegd of gewijzigd en ook de daarbij horende geluidmaatregelen bekend zijn, kunnen de bijbehorende geluidwaarden op de geluidreferentiepunten langs de rijksweg worden berekend. Die waarden vormen, nadat het besluit over het project is genomen, de nieuwe geluidproductieplafonds voor die rijksweg

III.2 Provincie Overijssel

Tabel III.3 Provinciaal beleid

Beleid	Relevantie Knooppunt Raalte
Omgevingsvisie - 2026 De visie van de provincie Overijssel is 'voor en met elkaar!'. In de ontwerp-omgevingsvisie wordt beschreven waar de provincie naar toe wil voor de middellange en lange termijn (2035 - 2050). De provincie formuleert doelen, kaders en	de visiekaart geeft aan dat Raalte is gelegen binnen de DSS-regio Stedendriehoek en Zwolle. Op de weg zijn de grootste knelpunten de A28 door Zwolle, de N50 tussen Kampen en Hattemerbroek en de N35, in Zwolle en bij Knooppunt Raalte (N35xN348).

Beleid	Relevantie Knooppunt Raalte
uitgangspunten voor het omgaan met belangrijke opgaven op het gebied van klimaat, energie, natuur, landbouw, woningbouw, economie en mobiliteit. Overijssel werkt hierbij samen met medeoverheden, ondernemers, partners en inwoners. Door gerichte keuzes te maken en samen te werken, wil de provincie haar unieke landschap, sterke economie en woon- en leefklimaat behouden en versterken. Deze omgevingsvisie biedt richting aan toekomstige ontwikkelingen en dient als kader voor beleid en initiatieven in Overijssel. Voor de streefwaarde mobiliteit zegt de provincie Overijssel het volgende: '*De streefwaarde vormt de basis voor keuzes om de bereikbaarheid te verbeteren. Wij willen de bereikbaarheid van alle inwoners in onze provincie verbeteren, ongeacht leeftijd, inkomen of beperking, en niet alleen van degenen die beschikking hebben over een auto. Bij investeringen in mobiliteit hanteren we de volgorde: veiligheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en reistijd*'. De verbindingen binnen Nederland en tussen Nederland en Duitsland. De provincie kent drie Dagelijkse Stedelijke Systemen (DSS-regio's) met elk hun eigen karakter en uitdagingen: Twente in het oosten, Stedendriehoek in het zuidwesten en Zwolle in het noordwesten. Deze gebieden vormen samen het economische en sociale hart van de provincie. De verbindingen tussen de drie DSS-regio's zijn zo cruciaal, dat ze de Overijsselse gouden driehoek worden genoemd.	Verkeersveiligheid wordt als randvoorwaarde gesteld, omdat het belangrijk is voor leefbaarheid en bereikbaarheid. Op basis van de visiekaart zijn de volgende ambities relevant voor het project: - er wordt ingezet op krachtige DSS-regio's; De N35 is onderdeel van de Gouden driehoek - om de mobiliteitstransitie vorm te geven wordt ingezet op doorfietsroutes (F35) en openbaar vervoer - het gebied wordt aangegeven als water en bodemsturend - Raalte wordt aangegeven als een gebied waar verstedelijking in samenhang opgaat
Integraal Netwerkvisie Overijssel - 2018 De Integrale Netwerkvisie Overijssel (INO) richt zich op bovenlokale verplaatsingen tussen de steden. Om richting te geven aan de projecten die op lange termijn plaatsvinden is het van belang om een integraal beeld te vormen van het netwerk van Overijssel. De INO is niet alleen gericht op het autoverkeer, maar ook op openbaar vervoer en de fiets. Om optimale bereikbaarheid te bereiken van het netwerk wordt ingezet op een veilig, betrouwbaar, vlot en toekomstvast netwerk voor de relevante modaliteiten.	de INO geeft aan dat er voor het fietsnetwerk een missinglink is tussen Raalte en Zwolle. En dat het een bestuurlijk wens is om dit te realiseren. Voor het autonetwerk worden de N35 en N348 aangewezen als autoweg. De provincie Overijssel heeft als ambitie een goede (auto)bereikbaarheid van de stedelijke netwerken. Voor de wegen tussen de stedelijke netwerken en streekcentra hanteren wij daarbij een ambitie van 100 km/uur via autowegen met 2x2 rijstroken. De kaart in de INO 'wegen met gewenst opwaardering naar autoweg' geeft de ambitie weer om de N35 en N348 op te waarderen van 80 km/u naar 100 km/u. De basisopgaven is dat tussen de stedelijke netwerken binnen Overijssel wordt gestreefd naar de toegepaste wet van Behoud van REistijd per VERplaatsing (BREVER). Dit betekent dat in de spitsen minimale vertragingen voor het OV en de fietser, en voor de auto voldoende doorstroming (vertraging in de spits tot maximaal 1,2x à 1,3x de reistijd buiten de spits) Buiten de spitsen zijn geen vertragingen. De reis tussen naastgelegen stedelijke netwerken duurt maximaal 60 minuten in de spits en maximaal 45 minuten buiten de spits
Regionaal mobiliteitsplan (nog niet opgesteld) De provincie werkt momenteel aan een regionaal mobiliteitsplan. Verwacht uitgangspunt N348 in nieuw beleid betreft: - hoogwaardige gebiedsontsluitingsweg 80 km/u - landbouwverkeer er af, op parallelweg - kunstwerk ProRail en N35 toekomstvast voor 2x2	het mobiliteitsplan is in ontwikkeling
Actieplan geluid provinciale wegen Overijssel 2024-2029	Indien de vervolgonderzoeken voor geluid vanaf 2027 plaatsvinden, moet bij deze onderzoeken ook worden

Beleid	Relevantie Knooppunt Raalte
Het actieplan geluid is een verplichting die voortvloeit uit de Omgevingswet die op 1 januari 2024 in werking is getreden. Met dit actieplan wordt invulling gegeven aan de Europese Richtlijn Omgevingslawaai die zich richt op de evaluatie en beheersing van de geluidsbelasting waaraan woningen, en dus mensen, worden blootgesteld. Op basis van de scenario-analyse en beschikbare financiële middelen hebben Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel in haar vergadering van 16 juli 2024 gekozen voor een plandrempel van 63 dB Lden en besloten om scenario 1 (minimale variant) verder uit te werken	getoetst aan de geluidproductieplafonds, vergelijkbaar met de werkwijze bij het Rijk. Naar verwachting stelt de provincie de geluidproductieplafonds in december 2026 vast.

Tabel III.4 overige kaders

Overige kaders	Relevantie
Statenbrief Onderwerp: Definitieve toelating landbouwverkeer N343 Hardenberg In het voorjaar van 2024 zijn de provincie Overijssel en de gemeente Hardenberg samen een pilot gestart, naar landbouwverkeer op de provinciale weg. Landbouwverkeer dat sneller mag rijden dan 25 km/h mocht een jaar lang op de N343, tussen de Bruchterweg en Europaweg. Via monitoring hebben we de effecten op verkeersveiligheid en bereikbaarheid gemeten. Er is besloten om het landbouwverkeer definitief toe te laten op de N343 bij Hardenberg. In deze situatie is er geen makkelijke oplossing. Aan de ene kant is er het risico van ongelukken tussen fietsers en landbouwvoertuigen in de kern van Hardenberg. Aan de andere kant kan het inhalen van landbouwvoertuigen zorgen voor gevaarlijke situaties op de N343. De provincie en de gemeente Hardenberg kiezen er samen voor om de fietsers in Hardenberg extra te beschermen, omdat zij kwetsbare verkeersdeelnemers zijn	ook voor andere locaties in de provincie zijn verzoeken om landbouwverkeer toe te laten op de provinciale weg. Om op een goede manier naar dit soort verzoeken te kijken, wordt vanaf 2026 een beleidslijn met een afwegingskader over de plek van landbouwverkeer op onze provinciale wegen ontwikkeld. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de lessen uit de pilot in Hardenberg. Ter plaatse van Knooppunt Raalte is landbouwverkeer in de huidige situatie toegestaan op de N35 en N348
Omgevingsverordening Overijssel De Omgevingsverordening regelt dat wat nodig is in het belang van de Omgevingsvisie Overijssel. De Omgevingsverordening geeft regels voor: - gemeentelijke ruimtelijke plannen (geeft instructies aan gemeenteraden over de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen) - grondwaterbescherming, bodemsanering en ontgrondingen (gericht op burgers, bedrijven en instellingen) - kwantitatief en kwalitatief waterbeheer (geeft instructies aan waterschappen) - verkeer (regeling voor provinciale wegen en scheepvaartwegen).	link naar verordening: https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart/documenten/_akn_nl_act_pv23_2023_omgevingsverordening/overzicht

III.3 Gemeente Raalte

Tabel III.5 Gemeentelijk beleid

Beleid	Relevantie
Omgevingsvisie Gemeente Raalte 2020 - 2040 De omgevingsvisie geeft richting aan de fysieke leefomgeving, waaronder natuur, bodem, lucht, water, infrastructuur en de gebouwen. De omgevingsvisie van de gemeente Raalte is verdeeld in 3 kernopgaven: 1 hoe geven we vorm en invulling aan de ontwikkelingen in het buitengebied, zodat het een prettige plek blijft om te wonen, werken, ondernemen en recreëren? 2 hoe zorgen we dat bestaande wijken en dorpen leefbaar en aantrekkelijk blijven? 3 hoe creëren we de optimale randvoorwaarden voor wonen, werken, ondernemen en recreëren in Raalte	kernopgave 2 het leefbaar en aantrekkelijk blijven van wijken en dorpen heeft betrekking op Raalte. Er wordt in gezet op vijf ontwikkelrichtingen. De ontwikkelrichting een goede bereikbaarheid van voorzieningen en elk dorp ruimte geven voor woningbouw en bedrijvigheid is relevant voor het project Knooppunt Raalte. Kernopgave 3 geeft aan dat Raalte het hart van Salland is. Er wordt ingezet op een sterke wisselwerking tussen Raalte en omliggende regio, om te profiteren van economische kansen in Zwolle, Deventer en Twente. Te kiezen voor optimale digitale) bereikbaarheid voor onze inwoners en bedrijven, met een robuuste hoofdinfrastructuur, stationsontwikkeling en nieuwe mobiliteitsconcepten. Er wordt ingezet op een robuuste hoofdinfrastructuur via de weg (N35) spoor en fiets. De omgevingsvisie geeft aan dat het van belang is dat er wordt ingezet op verbreding van de weg, naar een 2x2 baansweg, in lijn met de plannen van de regio
Programma Groei, wonen en werken In de omgevingsvisie Horizon Gemeente Raalte 2040 heeft de gemeenteraad eind 2020 afgesproken dat alle kernen kunnen bouwen voor de autonome groei, inclusief een bijdrage aan de regio (in totaal 1.500 woningen op basis van het meest recente woningmarktonderzoek). Groei van de gemeente Raalte staat niet op zichzelf. Het realiseren van nieuwe woningen en werklocaties heeft een relatie met andere opgaven waar we voor staan. Om deze complexe opgave in te kunnen vullen, zijn groeibeelden voor onder andere de kern Raalte opgesteld. Het doel is om te komen tot een prioritering van haalbare woningbouw- en werklocaties, zodat in 2033 voldoende woningen, bijbehorende voorzieningen en werklocaties zijn gerealiseerd. In totaal gaat het om ongeveer 2.420 woningen in Raalte en Heino en zullen circa 580 woningen in de buurtdorpen landen.	in de gemeente Raalte is sprake van een forse groeiopgave in zowel woningen, bijbehorende voorzieningen als werklocaties. In totaal gaat het om ongeveer 2.420 woningen in Raalte. Inmiddels heeft de raad een keuze gemaakt om prioriteit te geven aan de volgende locaties in Raalte, namelijk: - Raalte Noord: · Raalte Stationslocatie, waaronder de herontwikkeling van spoorzone Raalte. Hier geldt ook dat het voorkeursrecht is gevestigd
Groeibeelden Raalte en Heino (advies opgenomen in Programma Groei, wonen en werken) De groeibeelden zijn het resultaat van een onderzoeksbureau aan de gemeente Raalte. Deze groeibeelden geeft de gemeente richting om de groei van Raalte richting te geven. Om alle ruimtelijke opgaven en kansen voor Raalte zo scherp en volledig mogelijk in beeld te brengen, is er een analyse uitgevoerd aan de hand van verschillende deelgebieden. Voor Raalte zijn dat er zeven: Stationsgebied (Spoorzone + Centrum), Drostenkamp, Woonbuurten, Raalte Noord, Raalte West, Raalte Zuid en Raalte Oost. De deelgebieden, Spoorzone/Centrum, Raalte-Noord, Drostenkamp en Raalte West zijn raakvlakprojecten voor het project N35-N348 Knooppunt Raalte.	de belangrijkste conclusie en aandachtspunten relevant voor het project N35 - N348 geschetst. *Stationsgebied (Spoorzone + Centrum)* Voor het project Spoorzone/Centrum geldt dat het direct gelegen is langs de N35 en Knooppunt Raalte. In de groeibeelden voor spoorzone wordt opgenomen dat er onderzoek wordt gedaan naar een mogelijk nieuw knooppunt voor auto en fiets. Daarnaast zijn er belangrijke aandachtspunten geschetst die ook relevant zijn voor het deelgebied spoorzone, namelijk; - geluidsoverlast verkeer van N35 en spoorlijn - veiligheidscontour N35 m.b.t. brand- en explosiegevaar - verkenning verdubbeling N35 en Sallandlijn. Het groeibeeld Stationsgebied (Spoorzone + Centrum), heeft de opgave vertaald en geeft aan dat er 580 tot 1150 woningen kunnen worden gerealiseerd, 2 hectare aan voorziening en 6 hectare werken.

Beleid	Relevantie
	Raalte-Noord Groeibeeld Raalte Noord raakt direct Knooppunt Raalte, omdat het een belangrijke ontsluiting is van de wijk. Raalte - Noord is aan noordzijde van de N35 gelegen. De volgende aandachtspunten voor Raalte Noord zijn gegeven: - geluidsoverlast verkeer van N35 en N348 - verkenning verdubbeling N35. Groeibeeld Raalte Noord heeft als beeld om 470 tot 735 woningen te realiseren en 0,5 hectare aan voorzieningen. Waarbij het gaat om het toevoegen van primair onderwijs. *Drostenkamp* Groeibeeld Drostenkamp raakt aan de oostzijde van de N348 en begint aan de zuidoostzijde van het spoor. Aandachtspunten die voor Drostenkamp gelden zijn: - verdubbeling Sallandlijn - ontsluiting woningbouw en maatschappelijk functies in relatie tot nieuw knooppunt N35 en doortraproute - geluidsoverlast verkeer N348. Het Groeibeeld voor Drostenkamp geeft aan 40 tot 95 woningen te realiseren, maar dat het voornamelijk een belangrijk park en groenvoorziening is. *Raalte West* Groeibeeld Raalte West is gelegen aan de westzijde van de N348 en zuiden van het spoor. De aandachtspunten voor dit gebied zijn: - geluidsoverlast verkeer van N38 - barrièrewerking van N348 - geurcontour aanwezige rioolwaterzuiveringsinstallatie

III.4 Waterschap Drents Overijsselse Delta

Tussen het Regionaal Waterprogramma, de Provinciale Omgevingsverordening en de waterbeheerprogramma's van de waterschappen, bestaat een wisselwerking. Op een aantal onderdelen is de provincie kaderstellend, waarbij de waterschappen zorgen voor de inhoudelijke inbreng.

Tabel III.6 Waterschapsbeleid

Beleid	Relevantie
Waterbeheerprogramma Drents Overijsselse Delta 2022 - 2027 Het waterbeheerprogramma bevat de uitwerking van de ambities in onze Watervisie 'Meer dan water' en geeft voor de periode 2022 tot en met 2027 aan wat de maatregelen zijn om het watersysteem, de waterketen en de waterkeringen op orde te brengen. De visie van het Waterschap is: 'Als het om water gaat kiest het waterschap voor een proactieve, meer sturende en agenderende rol in de ruimtelijke planvorming.' Het waterschap wil de volgende doelen bereiken: - zorgen voor voldoende water - zorgen voor schoon water - zorgen voor waterveiligheid - de taken duurzaam uit te voeren samen met de omgeving	Raalte is gelegen in het gebied Salland. De Rioolwateringzuiveringinstallatie (RWZI) Raalte is gelegen aan de Hondemotsweg. De Hondemotsweg ontsluit met de N348, daarnaast is de RWZI gelegen langs de N348 Nieuwe Deventerweg in het projectgebied en ligt in het invloedsgebied van de aan te leggen verdiepte ligging. Het waterbeheerprogramma Raalte geeft aan dat bij de Rioolwatering zuivering (RWZI) Raalte zonnepark wordt aangelegd op eigen terrein
Waterschapsverordening Drents Overijsselse Delta - 2024	

Beleid	Relevantie
Op grond van artikel 56 in combinatie met artikel 78 van de Waterschapswet stelt het waterschap verordeningen vast die het nodig oordeelt voor de behartiging van de opgedragen taken. De taken die aan waterschap worden opgedragen betreffen, volgens artikel 1 van de Waterschapswet, de zorg voor het watersysteem en zorg voor het zuiveren van afvalwater	