Reactienota

Kennisgeving voornemen – Aanpak N35-N348 Knooppunt Raalte

Datum: *6 oktober 2026*
Status: *Vastgesteld*

Colofon

Projectnaam:	*Kennisgeving Voornemen Aanpak N35-N348 Knooppunt Raalte*
Document:	*Reactienota bij Kennisgeving Voornemen*
Versienummer	*V1.0*
Bevoegd gezag:	Provincie Overijssel – *Team Processturing (RBP)*
Initiatiefnemer:	Provincie Overijssel – Wegen en Kanalen – Projectteam N35-N348 Knooppunt Raalte
Auteur:	*Team Processturing*

Inhoud

1.	**Inleiding**	**5**
1.1.	Project N35-N348 Knooppunt Raalte	5
1.2.	Procedure	6
1.3.	Leeswijzer	6
2.	**Beantwoording individuele reacties**	**7**

1. Inleiding

Gedeputeerde Staten hebben op 27 januari 2026 besloten om de projectprocedure zoals bedoeld in afdeling 5.2 van de Omgevingswet te starten als ruimtelijke procedure voor de aanpak van N35-N348 Knooppunt Raalte – ook wel bekend als kruispunt Bos bij Raalte.

1.1. Project N35-N348 Knooppunt Raalte

De N35 is van grote economische betekenis voor de provincie Overijssel. Deze rijksweg is een rechtstreekse verbindingsweg tussen de regio Zwolle en de regio Twente. Dit zijn de twee grootste economische centra van Overijssel. Het N35-N348 Knooppunt Raalte, ook wel bekend als kruispunt Bos bij Raalte, vormt een knelpunt in de doorstroming van zowel de N35 als de provinciale weg N348 (Raalte/Deventer). Dit kruispunt is het meest onveilige op het tracé Wijthmen – Nijverdal. De provincie acht daarom de verbetering van de verkeersveiligheid en de doorstroming bij dit kruispunt noodzakelijk. De aanpak van N35-N348 Knooppunt Raalte is afgestemd met Rijkswaterstaat en gemeente Raalte.

Het project raakt de belangen van veel partijen zoals inwoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties, Rijk en gemeenten. Provincie Overijssel vindt het daarom belangrijk dat al deze partijen de mogelijkheid hebben om ideeën in te brengen en mee te denken bij het project. De projectprocedure uit de Omgevingswet is hiervoor geschikt om, stap voor stap, de best haalbare oplossing te vinden. Het instrument projectbesluit en de bijbehorende projectprocedure uit de Omgevingswet is bedoeld om complexe opgaven op een zorgvuldige manier aan te pakken. Gedeputeerde Staten van Overijssel is bevoegd gezag om besluiten in het kader van de projectprocedure te nemen.

Gedeputeerde Staten heeft op 27 januari 2026 besloten om te starten met de ruimtelijke procedure (projectprocedure) om te komen tot een projectbesluit voor de aanpak van N35-N348 Knooppunt Raalte (hierna: Knooppunt Raalte). De eerste stap van de procedure is al genomen met het publiceren van de ‘kennisgeving voornemen’ op 13 februari 2026. Met deze kennisgeving is het publiek geïnformeerd en heeft een ieder gedurende 6 weken na publicatie oplossingsrichtingen voor de aanpak van het Knooppunt Raalte kunnen indienen. De ontvangen reacties zijn in deze Reactienota Kennisgeving Voornemen N35-N348 Knooppunt Raalte te lezen, inclusief de beantwoording van die reacties door Gedeputeerde Staten.

1.2. Procedure

De start van de projectprocedure is aangekondigd met een, zogeheten, ‘kennisgeving voornemen’. De kennisgeving is gepubliceerd in het Provinciaal Blad. Verder was de kennisgeving op de website van Provincie Overijssel raad te plegen en ook op aanvraag te lezen op het provinciehuis.

Deze kennisgeving heeft van 16 februari 2026 tot en met 30 maart 2026 ter inzage gelegen. Met de kennisgeving voornemen is de start van het project aangekondigd. Daarnaast kon een ieder in deze periode ideeën voor een oplossing aandragen.

In totaal zijn er vier reacties ingediend op de kennisgeving voornemen. Geen van de ingekomen reacties bevat een aangedragen oplossing. Om die reden leiden de ingediende reacties niet tot nieuwe alternatieven die in het project mee moeten worden genomen. Wel is het belang van snelheid in het proces meermaals benadrukt, evenals het belang van een goede oplossing voor fietsverkeer en geluidsmaatregelen. De aangedragen punten krijgen een plek in het inhoudelijk proces, ofwel in de milieueffectrapportage en het uiteindelijke Milieueffectrapport, danwel tijdens het participatietraject. Alle ingediende reacties zijn door de Provincie Overijssel voorzien van een antwoord in onderhavige nota, in hoofdstuk 2 van deze Reactienota.

1.3. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de letterlijke tekst van de ingekomen reacties te lezen, genummerd per indiener. Ieder deel van de ingediende tekst dat over een ander (deel)onderwerp gaat is in een nieuwe rij opgenomen. Ieder (deel)onderwerp heeft een volgnummer gekregen ‘/1’, ‘/2’ en zo verder. Zo zijn er voor indiener 3 en 4, respectievelijk 7 en 3 deelonderwerpen.

2. Beantwoording individuele reacties

In dit hoofdstuk zijn de individuele reacties weergegeven en voorzien van een antwoord. Voor de behandeling van de reacties is de volgende werkwijze gehanteerd:

- In de eerste kolom van de tabel is het zaaknummer, waaronder de reactie is geregistreerd, vermeld
- In de tweede kolom is de indiener vermeld
- In de derde kolom is per onderwerp de tekst uit de reactie per (deel)onderwerp opgenomen
- In de vierde kolom is de beantwoording van het bevoegd gezag gegeven

Nummer	Indiener	Ingekomen reactie	Antwoord
2026-006294/1	Indiener 1	Ik vraag uitdrukkelijk aandacht voor TOENAME VAN GELUIDSOVERLAST voor bewoners van de nieuwe wijk Mozarthof omdat de weg ter hoogte van de kruising 4 meter omhoog wordt gebracht. De geluiddempende werking van de aarden wal zal voor een groot deel teniet worden gedaan. Omdat de snelheid van het verkeer hoger zal zijn , zal het ook meer lawaai produceren. Het gaat dus dubbelop.	De eerste stap van de verkenning is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Hierin wordt o.a. aangegeven welke alternatieven worden onderzocht. De alternatieven verschillen o.a. in de maximale snelheid en in vormgeving van de kruising (gelijkvloers of ongelijkvloers). In de NRD wordt beschreven hoe het geluidsonderzoek wordt uitgevoerd. Dit is medeafhankelijk van verkeersintensiteit, rijsnelheid, wegdek, optrekkend en afremmend verkeer, hoogteligging, afschermende werking van de bestaande wal, relevante woningen en mogelijke cumulatieve effecten. In de milieueffectrapportage worden de effecten van het project, en de effecten van mogelijke alternatieven, op het milieu onderzocht. De geluidsbelasting van de verschillende alternatieven wordt onderzocht en getoetst aan wettelijke normen. In het MER wordt aangegeven welke maatregelen eventueel nodig zijn om aan die wettelijke normen te voldoen. Deze maatregelen worden nader uitgewerkt in de planfase waarin het projectbesluit wordt opgesteld.

Nummer	Indiener	Ingekomen reactie	Antwoord
2026-007139/1	Indiener 2	Snelheid in het proces lijkt me erg belangrijk, het lijkt me niet wenselijk als alle papierwerk nog 5 jaar gaat duren. Het daadwerkelijk bouwen van iets lijkt tegenwoordig vaak wel een formaliteit in vergelijking tot het hele voortraject. Het is slim in het ontwerp van viaducten etc. alvast rekening te houden met een eventuele verbreding naar 2x2, zou jammer zijn om nu een hele exercitie op poten te zetten en er als het viaduct eenmaal klaar is erachter te komen dat de weg alweer verbreed moet worden.	Zorgvuldigheid is nodig om vertraging door juridische gebreken te voorkomen. We gebruiken de relevante informatie uit het verleden en moeten ook kijken naar de huidige wet- en regelgeving. Tegelijkertijd willen we snelheid in het proces houden. Uitgangspunt is dat het viaduct in de N35 toekomstbestendig ontworpen en gebouwd wordt zodat een verbreding naar 2x2 mogelijk is als de verkeerssituatie daarom vraagt.
2026-009870/1	Indiener 3	Als Buurtcomité maken wij al jaren zorgen over de veiligheid van fietsers en voetgangers rondom het knooppunt. Sinds 2018 strijden wij voor het behoud van een tweede veilige, directe en logische fietsoversteek bij knooppunt Raalte tussen Raalte Noordwest en Sportpark Tijenraan, de scholen Landstede en Carmel, en de routes richting de Carpool, Heino, Zwolle en de Oude Zwolseweg. Deze oversteek is essentieel voor honderden scholieren, sporters en wijkbewoners. Onze inzet is altijd gericht geweest op een integrale oplossing waarin langzaam verkeer volwaardig wordt meegenomen. Belangrijke uitgangspunten zijn: - Veiligheid voor onze kinderen; - Korte, directe routes die fietsgebruik stimuleren; - Voorkomen dat fietsers op onlogische of onveilige plekken oversteken; - Overzichtelijke en veilige oversteekpunten; - Een ontwerp dat aansluit bij ambities voor duurzame mobiliteit.	De projectdoelstelling betreft onder andere dat een oplossing wordt geboden voor auto-, trein-, landbouw- en fietsverkeer. De fietsverbinding ter hoogte van het knooppunt is onderdeel van de te onderzoeken alternatieven. De genoemde uitgangspunten voor de fietsverbindingen onderschrijven we en maken deel uit van de uitgangspunten waar de fietsverbinding aan moet voldoen. Er zijn ook andere uitgangspunten waar rekening mee moet worden gehouden (bijv. de ligging ten opzichte van de toekomstige F35, de verbinding met de Spoorzone, de carpoolplaats en het station, ruimtebeslag, budget, maakbaarheid en toekomstig beheer) en het is de opgave om een zorgvuldige afweging te maken.

Nummer	Indiener	Ingekomen reactie	Antwoord
2026-009870/2	Indiener 3	Waardering voor het opnemen van de tweede fietsoversteek Wij zijn verheugd dat in de meest recente plannen een tweede fietser- en voetsgangersoversteek is ingetekend en dat de Gemeente Raalte voornemens is hiervoor middelen te reserveren. Deze oversteek: • Biedt een korte en veilige route voor scholieren en sporters; • Voorkomt ongecontroleerde en onveilige oversteekbewegingen; • Draagt bij aan het stimuleren van fietsgebruik; • Vormt een cruciaal onderdeel van een integrale oplossing. • Vermindert de druk op de bestaande oversteek; Wij spreken onze waardering uit en verzoeken de provincie dit onderdeel onverkort in het definitieve plan te borgen.	Dank voor het uitspreken van uw waardering. De fietsverbinding ter hoogte van het knooppunt is onderdeel van de alternatieven die worden onderzocht. De gemeente Raalte reserveert hiervoor de middelen.
2026-009870/3	Indiener 3	Zorgen over vertraging en stijgende kosten Ondanks de positieve stappen maken wij ons zorgen over mogelijke vertraging en stijgende kosten. In het verleden hebben projecten rondom dit knooppunt meermaals vertraging opgelopen, met blijvende onveiligheid tot gevolg. Voor ons is de tweede fietsoversteek t.h.v. Kp. Raalte een harde eis, ook wanneer budgetten onder druk komen te staan. Het schrappen of uitstellen van deze oversteek zou leiden tot: • Blijvende onveilige situaties; • Onlogische en te lange omrijdroutes; • Onveiligheid en een verhoogde kans op ongecontroleerde oversteekbewegingen; • Een knooppunt dat wel voor auto's wordt verbeterd, maar niet voor langzaam verkeer. Wij verzoeken u daarom deze oversteek onvoorwaardelijk te borgen.	De fietsverbinding maakt onderdeel uit van het project waarvoor een verkenning moet worden doorlopen, en een voorkeursbeslissing en projectbesluit moet worden opgesteld. We zijn zorgvuldig en nemen juridisch juiste besluiten zodat het project uiteindelijk uitgevoerd kan worden. De planning daardoor is dat op z'n vroegst in 2030 kan worden gestart met uitvoering van werkzaamheden. We willen hierbij vertraging te voorkomen. De fietsverbinding ter hoogte van het knooppunt is onderdeel van de alternatieven. De gemeente Raalte reserveert hiervoor de middelen. De stijging van kosten is een actueel thema in (infra)projecten. We actualiseren onze begroting met enige regelmaat en informeren de gemeente daarover zodat zij op de hoogte blijven van de kosten van de fietsverbinding en daar in haar begroting rekening mee kan houden.

Nummer	Indiener	Ingekomen reactie	Antwoord
2026-009870/4	Indiener 3	Technische uitwerking tweede fietsoversteek Wij willen ons vertrouwen uitspreken in de deskundigen van het projectteam Knooppunt Raalte. Tijdens de toelichting gaven zij aan te willen onderzoeken of de fietslus bij de onderdoorgang bij het spoor verder geoptimaliseerd kan worden, met name op het punt van directheid. Wij waarderen deze open houding en zijn benieuwd naar de uitkomsten van dit onderzoek, omdat een verbetering op dit onderdeel een belangrijke bijdrage kan leveren aan de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de fietsroute. Omwille van diezelfde directheid is het zeer wenselijk de onderdoorgang onder de N35 zo dicht mogelijk langs het knooppunt te situeren, en wij willen het projectteam vragen deze mogelijkheid nadrukkelijk mee te nemen in het onderzoek.	Dank voor uw vertrouwen. In het ontwerpproces van de fietsverbinding wordt de directheid van de fietsverbinding onderzocht. In het participatieplan kunt u lezen hoe u op de hoogte wordt gehouden van het ontwerpproces. Het participatieplan is onderdeel van de kennisgeving Participatie. Een link naar de kennisgeving Participatie heeft u als indiener ontvangen bij deze reactienota.
2026-009870/5	Indiener 3	Zorgen geluid & hoogte effecten Daarnaast leven er binnen ons comité zorgen over het loslaten van de 1 meter hoogte richtlijn. Dit kan leiden tot extra verkeersgeluid en aantasting van de leefkwaliteit. Wij verzoeken daarom om actuele geluidsberekeningen en indien nodig, passende geluidbeperkende en/of geluidwerende maatregelen te nemen, zoals het toepassen van geluiddempend asfalt en/of nette geluidschermen te plaatsen.	De eerste stap van de verkenning is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) waarin wordt aangegeven welke mogelijke alternatieven worden onderzocht, waarvan het alternatief met de verhoogde ligging er één is. In de NRD wordt ook beschreven op welke wijze het geluidonderzoek wordt uitgevoerd. In de milieueffectrapportage worden de effecten van het project, en de effecten van mogelijke alternatieven, op het milieu onderzocht. De geluidsbelasting van de verschillende alternatieven wordt onderzocht en getoetst aan wettelijke normen. In het MER wordt aangegeven welke maatregelen eventueel nodig zijn om aan die wettelijke normen te voldoen. Deze maatregelen worden nader uitgewerkt in de planfase waarin het projectbesluit wordt opgesteld.

Nummer	Indiener	Ingekomen reactie	Antwoord
2026-009870/6	Indiener 3	Advies toekomstbestendig ontwerp Gezien de geplande woningbouw in Raalte Noord en omgeving adviseren wij u om in voldoende mate rekening te houden met het groeiend auto-, fiets- en voetgangersverkeer, zodat verkeersproblemen en sluipverkeer rond het knooppunt en bij ons in de woonwijk worden beperkt.	De geplande woningbouw in Raalte Noord en omgeving is verwerkt in het verkeersmodel dat wordt gebruikt om de effecten van verschillende alternatieven in beeld te brengen. In het ontwerp en in het Milieueffectrapport wordt daarbij ook gekeken naar de (cumulatieve) effecten op het onderliggende wegennet, zoals de wegen in uw woonwijk.
2026-009870/7	Indiener 3	Tot slot Samengevat verzoeken wij de Provincie Overijssel om: • De tweede fietsoversteek onvoorwaardelijk te borgen, ook in geval van budgettaire tegenvallers. • Geluids- en hoogte-effecten zorgvuldig te onderbouwen en te beperken; • Het knooppunt integraal toekomstbestendig te ontwerpen; • Bewoners actief te blijven betrekken. Tot slot hechten wij waarde aan transparante communicatie en blijvende betrokkenheid van bewoners tijdens het verdere proces. Wij gaan ervan uit dat dit leidt tot een breed gedragen integrale en veilige oplossing.	Samengevat: - fietsoversteek is essentieel onderdeel van de uitwerking van de alternatieven - geluid- en hoogte effecten worden via de milieueffectrapportage uitgezocht; - mogelijkheden voor toekomstig ontwerp worden in de verkenning uitgezocht; - de wijze waarop bewoners actief worden betrokken, wordt nader beschreven in de kennisgeving participatie.
2026-012239/1	Indiener 4	Het kruispunt Bos vormt al jaren een knelpunt in de doorstroming en veiligheid van zowel de N35 als de provinciale weg N348. Met mijn bedrijf GroenRijk Raalte ben ik gevestigd aan de Oude Zwolsestraat in Raalte en constateer ik dagelijks de problemen op beide wegen. De wegen zijn voor mijn bedrijf ook een belangrijke toegangsweg voor klanten om mijn bedrijf te bezoeken. Dat vormt voor mij een belangrijk uitgangspunt om betrokken te worden bij het proces om in de komende jaren het tracé aan te pakken. Uit de kennisgeving en verdere informatie op de website kan ik geen nieuwe situatie ontdekken hoe wegen, ontsluitingen e.d. eruit komen te zien. Ik wil graag zien dat in de komende maanden/jaren bij de uitwerking rekening wordt gehouden met mijn wensen.	We begrijpen dat u een groot belang heeft bij een goede ontsluiting van uw bedrijf en dat u betrokken wilt worden bij het proces (de uitwerking van het plan) de komende jaren. U bent hierin voor ons een belanghebbende. Over de ontsluiting en aansluiting van GroenRijk op het onderliggend wegennet vindt rechtstreeks afstemming met u plaats. In het participatieplan kunt u lezen hoe u op de hoogte wordt gehouden van het ontwerpproces. Het participatieplan is onderdeel van de kennisgeving Participatie. Een link naar de kennisgeving Participatie heeft u als indiener ontvangen bij deze reactienota.

Nummer	Indiener	Ingekomen reactie	Antwoord
2026-012239/2	Indiener 4	Ondanks toezeggingen, tijdens de informatieavond op 27 oktober 2025, om mij op de hoogte te houden en een afspraak in te plannen heb ik niets van jullie kant gehoord. Ik wil dan ook graag dat ik in het verdere proces betrokken wordt bij de totstandkoming van de realisatie van het Knooppunt Raalte. Ik vind het belangrijk dat omwonenden maar ook bedrijven op de hoogte worden gehouden en inspraak krijgen bij de realisatie van Knooppunt Raalte. Dit kan veel problemen en langdurige kwesties in de toekomst voorkomen.	Er heeft op 1 juli 2026 een overleg met u en het projectteam van de provincie Overijssel plaatsgevonden. Dit overleg maakte deel uit van de kennismakingsgesprekken met direct aanwonenden van het project. In dit overleg is uitleg gegeven over het project, het proces en de procedure en de planning. Onder punt 1 is aangegeven dat u in het vervolg ook betrokken wordt. In het overleg is ook de bestuurlijke voorkeursoplossing toegelicht en is besproken wat dit voor uw eigen situatie zou betekenen. Uw zorgen en aandachtspunten bij dit alternatief zijn ook besproken en in een verslag opgenomen dat aan u is toegezonden.
2026-012239/3	Indiener 4	De aanpassing van zowel de N35 als de N348 heeft gevolgen om bij mijn bedrijf te komen. Ik wil voorl<omen dat klanten extra kilometers moeten rijden om toegang te krijgen tot mijn bedrijf. Dat geldt voor zowel klanten die mijn bedrijf bezoeken vanaf de N35 als de N348. Een oplossing kan mogelijk zijn om vanaf een ontsluitingsweg rechtstreeks uit te komen bij de ingang van mijn bedrijf. Ik vraag uw aandacht om hier in het proces rekening mee te houden.	In de huidige situatie is sprake van een directe aansluiting van de Oude Zwolsestraat op de N348. Om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren is het uitgangspunt voor het project om directe aansluitingen op te heffen. Voor de N348 geldt dat door de voorgenomen onderdoorgang onder het spoor sprake is van een groot hoogteverschil en het technisch ook niet mogelijk is om hier een weg rechtstreeks op aan te sluiten. Dit geldt ook voor de Oude Zwolsestraat. Het onderliggend wegennet (waaronder de Oude Zwolsestraat) moet op een andere manier worden aangesloten op het hoofdwegennet (N35 en N348). In het ontwerpproces is de aansluiting van het onderliggend wegennet op het hoofdwegennet een onderdeel dat verder wordt onderzocht en uitgewerkt.