

Deventer
 Snipperlingsdijk 4
 7417 BJ Deventer
 Postbus 161
 7400 AD Deventer
 T +31 (0)570 666 222
 goudappel@goudappel.nl

Den Haag
 Anna van Buurenplein 46
 2595 DA Den Haag


Eindhoven
 Emmasingel 15
 5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
 F. HaverSchmidtwei 2
 8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
 De Ruyterkade 143
 1011 AC Amsterdam

Rijkswaterstaat Programma's, Projecten en Onderhoud (PPO)

Verkeersafwikkeling N35 Wijthmen - Nijverdal

Datum 25 november 2020
 Kenmerk 007974.20201125.N2.01
 Auteur 

1 Aanleiding

N35 Wijthmen - Nijverdal is een verkeersveiligheidsprogramma met meerdere maatregelen, waarbij Rijkswaterstaat hoofdverantwoordelijke is voor het leiden van ambtelijke en bestuurlijke overleggen en het realiseren van algemene maatregelen (creëren obstakelvrije ruimte, kleinere verkeersveiligheidsmaatregelen) en vier specifieke maatregelen (opheffen in- en uitritten in combinatie met de aanleg van bajonetkruispunten in parallelwegen in Heino Noord, Heino Raalte, Mariënheem West en Mariënheem Oost).

Rijkswaterstaat heeft Goudappel Coffeng BV opdracht gegeven om de effecten met betrekking tot de verkeerskundige afwikkeling op de vier deeltrajecten van het project N35 Wijthmen - Nijverdal inzichtelijk te maken. Hiervoor worden afwikkelingsberekeningen gemaakt door middel van dynamische simulaties op de vier deeltrajecten. Parallel wordt ook de verkeersveiligheid op de vier deeltrajecten beschouwd. De resultaten hiervan zijn in de notitie 'N35 Wijthmen - Nijverdal, beoordeling verkeersveiligheid voorgenomen aanpassingen' met kenmerk 007974.20201029.N1.04 opgenomen. In die notitie zijn ook de gezamenlijke slotconclusies opgenomen.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de uitgangspunten van deze studie beschreven. De resultaten per deeltraject worden in hoofdstuk 3 beschreven. In hoofdstuk 4 worden de belangrijkste conclusies gedeeld, met name dat de verkeersafwikkeling op de N35 en de oversteekbaarheid van de N35 verbetert, behalve voor het invoegend vrachtverkeer.

2 Uitgangspunten

2.1 Microsimulatie

De simulaties in deze studie zijn uitgevoerd met VISSIM. VISSIM is een softwarepakket voor dynamische microsimulaties van zowel binnen- als buitenstedelijke verkeerssituaties. Door het hoge detailniveau en de kwaliteit van de onderliggende voertuigmodellen wordt de verkeersafwikkeling op een realistische wijze gesimuleerd. Het model houdt rekening met alle verkeersdeelnemers en de interacties tussen verschillende modaliteiten, zoals (vracht)auto's en fietsers, maar ook ruiters.

VISSIM is ook een stochastisch model. Dat betekent dat er sprake is van willekeur in de simulaties. Elke simulatie run kent daardoor kleine variaties. Hierdoor kunnen niet alleen bijvoorbeeld gemiddelde verliestijden bepaald worden, maar ook de bandbreedte waar-tussen deze verliestijden zich kunnen bevinden.

Binnen het simulatiemodel zijn vier aansluitingen op de N35 gesimuleerd (zie ook figuur 2.1):

1. Heino Noord.
2. Heino-Raalte.
3. Mariënheem West.
4. Mariënheem Oost.

Op deze locaties liggen nu oversteeken over de N35. Bij locaties 1 en 3 liggen dichtbij ook aansluitingen om vanaf de N35 op de parallelwegen (en dus bij de oversteeken) te komen. Deze huidige situatie en de geplande bajonetaansluitingen zijn beide in het simulatienetwerk gezet.



Figuur 2.1: Studiegebied met de ligging van de vier aansluitingen op de N35

Ongereguleerde kruispunten worden over het algemeen beoordeeld op gemiddelde verliestijden. In tabel 2.1 staan de standaard grenswaarden zoals deze gehanteerd zijn binnen deze studie. Deze grenswaarden zijn opgesteld aan de hand van eigen onderzoek, op basis van richtlijnen die er zijn voor geregelde kruispunten.

	hoofdrichting		zijrichting	
	motorvoertuigen	fiets/voetganger	motorvoertuigen	fiets/voetganger
goed	0-25 sec.	0-10 sec.	0-40 sec.	0-20 sec.
redelijk/matig	25-45 sec.	10-20 sec.	40-60 sec.	20-40 sec.
slecht	> 45 sec.	> 20 sec.	> 60 sec.	> 40 sec.

Tabel 2.1: Grenswaarden gemiddelde verliestijden op voorrangskruispunten

2.2 Intensiteiten

De gehanteerde intensiteiten voor de N35 komen uit verschillende bronnen. Voor 2020 zijn geen model- of telcijfers beschikbaar. Om toch tot cijfers te komen is gekeken naar telcijfers van eerdere jaren, die opgehoogd zijn met de absolute groei uit INWEVA. Voor de aansluitingen Heino Noord en Heino - Raalte is gebruik gemaakt van de notitie 'Visuele tellingen N35 Raalte Heino' van Goudappel Coffeng (RD1079/Ong/0380.01) van 17 december 2015. Hier staan tellingen in uit november 2015. Deze tellingen zijn opgehoogd met de INWEVA-cijfers tussen 2015 en 2019. Voor de twee aansluitingen bij Mariënheem is gebruik gemaakt van KWC-data (Kwaliteitscentrale) uit 2018 van de kruispunten N35 - Almelosestraat en N35 - Tunnelweg. Deze cijfers zijn opgehoogd met de INWEVA-cijfers tussen 2018 en 2019.

Voor het verkeer van en naar de parallelwegen is gebruik gemaakt van de verkeersintensiteiten, die beschreven staan in de notitie 'Effecten omliggend wegennet N35' van Arcadis van 9 april 2019. Hier worden de intensiteiten op de aansluitingen gegeven, op etmaalbasis. Normaal gesproken rijdt ongeveer 10% van de etmaalintensiteiten in een spitsperiode. Omdat het hier om zeer lage intensiteiten gaat, is hier gekozen om 50% van de etmaalintensiteiten in een spitsperiode te zetten, om wel representatieve metingen te krijgen.

De resulterende matrices staan in bijlage 1.

3 Resultaten verkeersafwikkeling

3.1 Heino Noord

3.1.1 Huidige situatie

In figuur 3.1 staat het netwerk van de huidige situatie bij Heino Noord. Verkeer vanaf de parallelweg of zijrichtingen mag in principe de N35 alleen recht oversteken. Vlak bij de locatie waar een bajonetaansluiting gepland is, is wel een mogelijkheid om van de N35 op de parallelweg te komen en omgekeerd. Deze aansluiting is daarom meegenomen in het microsimulatiernetwerk.



Figuur 3.1: Kruising N35 bij Heino Noord (huidige situatie)

De gemiddelde verliestijden van het autoverkeer zijn zeer laag, zie tabel 3.1. Doorgaand verkeer op de N35 kan zonder hinder doorrijden. Verkeer van de zijrichtingen wat wil oversteken of linksaf wil slaan heeft wat meer hinder, maar de gemiddelde verliestijden blijven onder de 30 seconden. Van het verkeer ondervindt 90% een verliestijd van minder dan 1 minuut. Hiermee is de verkeersafwikkeling zeer acceptabel. Er zijn echter ook wel extreme uitschieters. In 2020 is de maximale verliestijd kleiner dan 160 seconden, maar in 2030 kan het voorkomen dat verkeer vanuit de zijrichtingen meer dan 4 minuten moet wachten voordat ze kunnen invoegen op de N35. De overige verschillen tussen 2020 en 2030 zijn niet heel groot. De verliestijd op de zijrichtingen neemt wat toe, maar gemiddeld gezien gaat het maar om enkele seconden per voertuig.

		2020		2030	
		ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits
N35	rechtsaf	1	2	1	2
	rechtdoor	1	1	1	1
	linksaf	4	7	4	7
zijrichting	rechtsaf	4	6	5	6
	rechtdoor	12	14	13	18
	linksaf	25	20	29	26

Tabel 3.1: Gemiddelde verliestijden (s) autoverkeer Heino Noord

Voor vrachtverkeer zijn de resultaten vergelijkbaar, maar zijn de verliestijden op (met name) de zijrichtingen duidelijk hoger. De gemiddelde verliestijden voor vrachtverkeer

wat linksaf wil slaan is ongeveer 70 seconden in 2020 en is 96 seconden in de ochtendspits van 2030. Ook de maximale verliestijden zijn hoger: meer dan 5 minuten in 2020 en meer dan 6 minuten in 2030.

		2020		2030	
		ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits
N35	rechtsaf	2	2	2	2
	rechtdoor	1	1	1	1
	linksaf	9	21	8	15
zijrichting	rechtsaf	10	22	8	21
	rechtdoor	18	33	37	21
	linksaf	71	68	96	70

Tabel 3.2: Gemiddelde verliestijden (s) vrachtverkeer Heino Noord

Voor fietsers die de N35 oversteken, is de gemiddelde verliestijd maximaal 15 seconden (tabel 3.3), wat zeer acceptabel is. Maar ook hier kan het voorkomen dat fietsers soms 2 minuten moeten wachten voordat ze kunnen oversteken. Het verschil tussen 2020 en 2030 is minimaal.

		gemiddeld	maximaal
2020	ochtendspits	11	106
	avondspits	12	119
2030	ochtendspits	13	107
	avondspits	15	123

Tabel 3.3: Gemiddelde en maximale verliestijden (s) fietsverkeer Heino Noord

3.1.2 Bajonetaansluiting

Figuur 3.2 laat de bajonetaansluiting zien, als alternatief van de huidige situatie. Alle zijrichtingen en woningen ontsluiten aan de parallelwegen, om via deze aansluiting op de N35 te komen.



Figuur 3.2: Kruising N35 bij Heino Noord (bajonetaansluiting)

Voor de verliestijd van het autoverkeer op de N35 verandert er niet zo veel ten opzichte van de huidige situatie, zie tabel 3.4. Dit verkeer kan ongehinderd doorrijden. Voor de zijrichtingen geldt dat de gemiddelde verliestijd duidelijk minder is geworden, maximaal 11 seconden. Dit komt doordat auto's nu gemakkelijker in twee keer kunnen oversteken, waardoor er meer mogelijkheden zijn. Ook de maximale verliestijden zijn minder geworden. Van het autoverkeer ondervindt 90% een verliestijd van minder dan 30 seconden. Zeer incidenteel kan een voertuig ongeveer 100 seconden verliestijd oplopen.

		ochtendspits	avondspits
N35	rechtsaf	1	1
	rechtdoor	1	1
	linksaf	5	8
zijrichting	rechtsaf	4	7
	linksaf	11	10

Tabel 3.4: Gemiddelde verliestijden (s) autoverkeer Heino Noord bij een bajonetaansluiting in 2030

Ook bij het vrachtverkeer zijn de verliestijden gedaald ten opzichte van de huidige situatie, maar in mindere mate dan bij het autoverkeer, zie tabel 3.5. Dit komt doordat het opstelvak tussen de twee rijbanen van de N35 te klein is om stil te staan, waardoor de meeste vrachtwagens nog steeds in één keer moeten oversteken. In een enkel geval kan een vrachtwagen nog steeds 3 minuten wachten voordat er geen groot genoeg hiaat op de N35 was om in te voegen. Opgemerkt moet worden dat de hoeveelheid vrachtauto's op de zijrichtingen minimaal zijn, maximaal 1 à 2 per spitsperiode.

		ochtendspits	avondspits
N35	rechtsaf	2	2
	rechtdoor	2	2
	linksaf	10	18
zijrichting	rechtsaf	10	16
	linksaf	49	69

Tabel 3.5: Gemiddelde verliestijden (s) vrachtverkeer Heino Noord bij een bajonet-aansluiting in 2030

Ook voor fietsers daalt de verliestijd ten opzichte van de huidige situatie (tabel 3.6), zowel de gemiddelde verliestijd, als de maximale verliestijd. Dit komt doordat ook de fietsers nu in twee keer kunnen oversteken.

	gemiddeld	maximaal
ochtendspits	8	46
avondspits	9	76

Tabel 3.6: Gemiddelde verliestijden (s) fietsers Heino Noord bij een bajonetaansluiting in 2030

3.2 Heino - Raalte

3.2.1 Huidige situatie

Rondom de locatie waar de bajonetaansluiting tussen Heino en Raalte is gepland, ligt in de huidige situatie geen kruispunt waar er verkeersuitwisseling mogelijk is tussen de N35 en de parallelweg. Er zijn enkel oversteken waar verkeer alleen recht mag oversteken.



Figuur 3.3: Kruising N35 tussen Heino en Raalte (huidige situatie)

In tabel 3.7 staan de gemiddelde verliestijden voor de verschillende doelgroepen. In 2020 zijn deze gemiddelde verliestijden nog zeer acceptabel. In 2030 stijgen de verliestijden voor het verkeer op de zijrichting, in de avondspits is er zelfs sprake van een verdubbeling in verliestijd. Voor het vrachtverkeer houdt dit in, met een gemiddelde verliestijd van meer dan 60 seconden, dat de verkeersafwikkeling slecht wordt. Hierbij geldt wel dat het aantal vrachtwagens wat de N35 kruist zeer laag is: slechts 1 of 2 per spits. De maximale verliestijden kunnen wel erg hoog worden. In 2020 kunnen voertuigen tot wel 160 seconden staan te wachten (hoewel 90% minder dan 40 seconden verliestijd oploopt). In 2030 kan de verliestijd incidenteel meer dan 6 minuten worden, hoewel 90% van het verkeer op de zijrichtingen een maximale verliestijd heeft van ongeveer 1 minuut.

		2020		2030	
		ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits
N35	auto	1	1	1	1
	vracht	1	1	1	1
zijrichting	auto	16	12	21	27
	vracht	32	37	61	71
	fietsers	10	11	14	17

Tabel 3.7: Gemiddelde verliestijden (s) Heino - Raalte

3.2.2 Bajonetaansluiting

In figuur 3.4 staat de voorgestelde bajonetaansluiting op de N35 tussen Heino en Raalte.



Figuur 3.4: Kruising N35 tussen Heino en Raalte (bajonetaansluiting)

Zoals tabel 3.8 laat zien, zijn de gemiddelde verliestijden van het autoverkeer op de bajonetaansluiting zeer laag. Auto's vanuit de zijrichting die linksaf willen, kunnen zich opstellen in de middenberm, waardoor ze in twee keer kunnen oversteken, waardoor de verliestijden zeer laag blijven.

		ochtendspits	avondspits
N35	rechtsaf	1	1
	rechtdoor	2	2
	linksaf	7	10
zijrichting	rechtsaf	6	7
	linksaf	10	12

Tabel 3.8: Gemiddelde verliestijden (s) autoverkeer tussen Heino en Raalte bij een bajonetaansluiting in 2030

Voor vrachtverkeer vanuit de zijrichting geldt dat zij niet in twee keer kunnen oversteken. De gemiddelde verliestijd voor vrachtverkeer wat linksaf wil is daarom te hoog, zeker in de avondspits (zie tabel 3.9). Incidenteel kan het voorkomen dat een vrachtwagen 5 minuten moet wachten om linksaf te kunnen slaan. Wel moet genoemd worden dat het aantal vrachtwagens wat vanuit de zijrichtingen de N35 op komt zeer laag is.

		ochtendspits	avondspits
N35	rechtsaf	2	3
	rechtdoor	2	2
	linksaf	11	19
zijrichting	rechtsaf	11	22
	linksaf	43	69

Tabel 3.9: Gemiddelde verliestijden (s) vrachtverkeer tussen Heino en Raalte bij een bajonetaansluiting in 2030

Ook voor fietsers daalt de verliestijd ten opzichte van de huidige situatie (tabel 3.10), de gemiddelde verliestijd. Dit komt doordat ook de fietsers nu in twee keer kunnen oversteken. Incidenteel kan het nog wel voorkomen dat de verliestijd rond de 2 minuten zit.

	gemiddeld	maximaal
ochtendspits	9	131
avondspits	10	88

Tabel 3.10: Gemiddelde verliestijden (s) fietsers tussen Heino en Raalte bij een bajonetaansluiting in 2030

3.2.3 Ruiterversteek

Tussen Heino en Raalte is ook een oversteek over de N35, die veel wordt gebruikt door ruiters. Deze oversteek is ook gesimuleerd. In tabel 3.11 staan de gemiddelde en maximale verliestijden voor de ruiters. De gemiddelde verliestijden in 2020 zijn aan de hoge kant, maar nog wel acceptabel. In 2030 wordt de gemiddelde verliestijden meer dan 2 minuten in de avondspits, wat te hoog is voor een goede afwikkeling. Duidelijk is ook te zien dat de maximale verliestijden zeer veel hoger zijn dan de gemiddelde, wat aangeeft dat er behoorlijk veel spreiding is. In de avondspits heeft, binnen de simulaties, een ruiter meer dan een kwartier gewacht voordat het veilig genoeg was om over te steken. Dit duidt erop dat het op de N35 te druk is om met paarden over te steken.

		gemiddeld	maximaal
2020	ochtendspits	54	421
	avondspits	47	236
2030	ochtendspits	57	322
	avondspits	130	1115

Tabel 3.11: Gemiddelde en maximale verliestijden (s) ruiters tussen Heino en Raalte

3.3 Mariënheem West

3.3.1 Huidige situatie

Vlak bij de locatie ten westen van Mariënheem west, waar ook een bajonetaansluiting gepland staat, ligt in de huidige situatie een oversteek over de N35 en een T-splitsing. Op de T-splitsing kan verkeer van de N35 op de parallelweg komen, en omgekeerd. Dit netwerk is binnen een microsimulatiernetwerk gesimuleerd.



Figuur 3.5: Kruising N35 bij Mariënheem West (huidige situatie)

Kijkend naar de gemiddelde verliestijden voor auto's (tabel 3.12), kan het verkeer in 2020 nog goed afgewikkeld worden. Verkeer vanaf de rijrichtingen wat linksaf wil, ondervindt de meeste verliestijd, maar dat blijft beperkt tot gemiddeld 26 seconden. In 2030 zijn de gemiddelde verliestijden gestegen naar meer dan 60 seconden voor de linksaffers vanuit de zijrichting. Hiermee is de verkeersafwikkeling slecht. Hierbij moet wel de opmerking geplaatst worden dat het verkeer van en naar de zijrichtingen hoogstwaarschijnlijk een grote overschatting is van wat hier werkelijk zal rijden. Hierdoor zijn de wachtrijen, en daarmee de verliestijden, hoger dan wat waarschijnlijk zal optreden. Wel is het zo dat deze overschatting in zowel de 2020- als de 2030-simulaties zit. Met andere woorden, ook met minder verkeer op de zijrichting zal de gemiddelde verliestijd in 2030 sterk toenemen.

De maximale verliestijden stijgen ook tussen 2020 en 2030. Van het linksafslaande autoverkeer in 2020 heeft 10% een verliestijd van meer dan 1 minuut. Dit stijgt in 2030 naar een verliestijd van meer dan 3 minuten.

		2020		2030	
		ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits
N35	rechtsaf	1	1	1	1
	rechtdoor	3	3	5	4
	linksaf	14	16	16	22
zijrichting	rechtsaf	16	19	49	48
	rechtdoor	13	15	25	22
	linksaf	26	26	65	60

Tabel 3.12: Gemiddelde verliestijden (s) autoverkeer Mariënheem West

De gemiddelde verliestijden van het vrachtverkeer liggen hoger dan het autoverkeer: In de avondspits in 2020 heeft het rechtdoorgaande en linksafslaande vrachtverkeer vanuit de zijrichting een gemiddelde verliestijd van meer dan 60 seconden (zie tabel 3.13). Naar 2030 zit de grootste groei in verliestijd bij het linksafslaande verkeer. Gemiddeld moet een vrachtwagen 2 minuten wachten voordat deze linksaf kan slaan. Van het vrachtverkeer moet 10% zelfs meer dan 5 minuten wachten.

		2020		2030	
		ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits
N35	rechtsaf	1	1	1	1
	rechtdoor	3	3	5	4
	linksaf	16	22	22	22
zijrichting	rechtsaf	25	32	36	51
	rechtdoor	41	65	71	61
	linksaf	47	65	106	144

Tabel 3.13: Gemiddelde verliestijden (s) vrachtverkeer Mariënheem West

De gemiddelde verliestijd voor de fietsers stijgt van 10 seconden in 2020 naar 18 seconden in 2030 (tabel 3.14). Dit is nog acceptabel. De maximale verliestijd echter is in 2020 al hoog (90 seconden in de avondspits), maar neemt naar 2030 met meer dan een minuut toe.

		gemiddeld	maximaal
		2020	ochtendspits
	avondspits	10	90
2030	ochtendspits	17	129
	avondspits	18	144

Tabel 3.14: Gemiddelde en maximale verliestijden (s) fietsverkeer Mariënheem West

3.3.2 Bajonetaansluiting

De voorgestelde bajonetaansluiting bij Mariënheem West staat in figuur 3.6.



Figuur 3.6: Kruising N35 bij Mariënheem West (bajonetaansluiting)

Zoals de gemiddelde verliestijden in tabel 3.15 laten zien is de verkeersafwikkeling voor het autoverkeer goed. Linksafslaand verkeer vanuit de zijrichtingen ondervindt de grootste verliestijden, gemiddeld 22 seconden. 90% van het verkeer hier ondervindt een verliestijd van minder dan 45 seconden.

		ochtendspits	avondspits
N35	rechtsaf	3	3
	rechtdoor	5	5
	linksaf	16	18
zijrichting	rechtsaf	10	14
	linksaf	22	20

Tabel 3.15: Gemiddelde verliestijden (s) autoverkeer Mariënheem West bij een bajonetaansluiting in 2030

Voor het vrachtverkeer zijn de verliestijden vergelijkbaar met het autoverkeer, op het linksafslaande verkeer vanuit de zijrichting na (zie tabel 3.16). Immers, vrachtverkeer moet hier in één keer oversteken, waar autoverkeer in twee keer kan oversteken. De gemiddelde verliestijden zijn meer dan 90 seconden, en daarmee te hoog voor een goede verkeersafwikkeling. Opgemerkt moet worden dat het aantal gesimuleerde vrachtauto's die linksaf slaat gemiddeld twee per spits zijn, en dit aantal zal hoger zijn dan dat werkelijk hier zal rijden.

		ochtendspits	avondspits
N35	rechtsaf	6	4
	rechtdoor	5	5
	linksaf	18	14
zijrichting	rechtsaf	21	20
	linksaf	77	97

Tabel 3.16: Gemiddelde verliestijden (s) vrachtverkeer Mariënheem West bij een bajonetaansluiting in 2030

De gemiddelde verliestijd van de fietsers daalt licht tussen de huidige vormgeving en de bajonetaansluiting, naar 15 seconden. Hiermee is de verkeersafwikkeling voor de fietsers goed. Een aandachtspunt blijft wel de maximale verliestijd, die boven de 2 minuten blijft. Dit zijn wel incidentele gevallen. Met een bajonetaansluiting zal 90% van de fietsers een verliestijd oplopen die lager is dan 30 seconden.

	gemiddeld	maximaal
ochtendspits	14	98
avondspits	15	132

Tabel 3.17: Gemiddelde verliestijden (s) fietsers Heino Noord bij een bajonetaansluiting in 2030

3.4 Mariënheem Oost

3.4.1 Huidige situatie

Tussen Mariënheem en de kruising tussen de N35 en het spoor ten oosten van Mariënheem ligt de geplande locatie van de vierde bajonetaansluiting. In de huidige situatie liggen daar wel oversteken over de N35, maar is er geen mogelijkheid om vanaf de N35 op de parallelweg te komen (zie figuur 3.7).



Figuur 3.7: Kruising N35 bij Mariënheem Oost (huidige situatie)

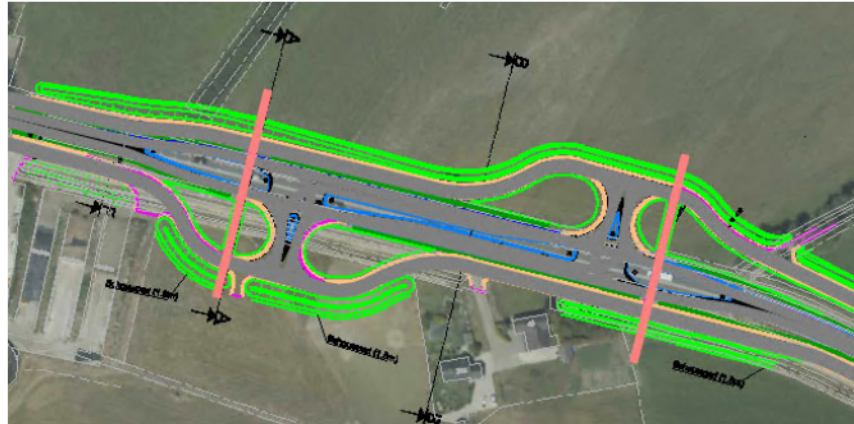
De oversteekbaarheid van de N35 is in 2020 goed, zie tabel 3.18. Vrachtverkeer ondervindt de meeste verliestijd en bedraagt in de avondspits gemiddeld 21 seconden. De spreiding in verliestijd is wel groot: Van het vrachtverkeer op de zijrichting ondervindt 10% in de ochtendspits een verliestijd van meer dan 90 seconden. Hiermee moet wel opgemerkt worden dat het aantal vrachtwagens zeer laag is: maximaal 1 à 2 per spits. In 2030 verslechtert de oversteekbaarheid, hoewel de gemiddelde verliestijden nog wel acceptabel blijven. De spreiding in verliestijd neemt bij het vrachtverkeer op de zijrichting ook toe: bijna 10% ondervindt een verliestijd van meer dan 2 minuten.

		2020		2030	
		ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits
N35	auto	3	4	4	5
	vracht	2	3	4	5
zijrichting	auto	6	11	19	19
	vracht	17	21	42	35
	fietsers	6	7	12	11

Tabel 3.18: Gemiddelde verliestijden (s) Heino - Raalte

3.4.2 Bajonetaansluiting

Figuur 3.8 laat de geplande bajonetaansluiting ten oosten van Mariënheem zien.



Figuur 3.8: Kruising N35 bij Mariënheem Oost (bajonetaansluiting)

De verkeersafwikkeling bij een bajonetaansluiting in 2030 verbetert ten opzichte van de huidige situatie, zie tabel 3.19. De maximale gemiddelde verliestijd voor autoverkeer is 16 seconden. Van het autoverkeer wat linksaf wil slaan, heeft 10% een verliestijd van meer dan 30 seconden.

		ochtendspits	avondspits
N35	rechtsaf	6	4
	rechtdoor	6	6
	linksaf	16	13
zijrichting	rechtsaf	10	7
	linksaf	16	13

Tabel 3.19: Gemiddelde verliestijden (s) autoverkeer Mariënheem Oost bij een bajonetaansluiting in 2030

Voor vrachtverkeer is de verkeersafwikkeling op bijna elke relatie goed (tabel 3.20). Alleen het linksafslaande verkeer vanuit de zijrichting heeft een gemiddelde verliestijd van bijna 1 minuut. 10% heeft een verliestijd van meer dan 2 minuten. Dit komt doordat het vrachtverkeer wat linksaf wil, niet in twee keer kan oversteken (in tegenstelling tot het autoverkeer, wat in de middenberm kan opstellen). Maar ook hier geldt dat het hier om gemiddeld 1 vrachtwagen per spitsperiode gaat.

		ochtendspits	avondspits
N35	rechtsaf	6	7
	rechtdoor	6	6
	linksaf	15	12
zijrichting	rechtsaf	18	16
	linksaf	58	57

Tabel 3.20: Gemiddelde verliestijden (s) vrachtverkeer Mariënheem Oost bij een bajonetaansluiting in 2030

De gemiddelde verliestijd voor de fietsers verandert weinig ten opzichte van de autonome situatie, zie tabel 3.21. Maar met een gemiddelde verliestijd van maximaal 12 seconden is de verkeersafwikkeling goed. Van de fietsers staat 10% langer dan 30 seconden te wachten, en zeer incidenteel kan de verliestijd meer dan 90 seconden zijn.

	gemiddeld	maximaal
ochtendspits	12	94
avondspits	11	85

Tabel 3.21: Gemiddelde verliestijden (s) fietsers tussen Heino en Raalte bij een bajonetaansluiting in 2030

4 Conclusie

In tabellen 4.1 tot en met 4.4 staan de maatgevende gemiddelde verliestijden per modaliteit, richting en variant voor de vier aansluitingen aan de N35. Hoewel de uitkomsten in detail verschillen, en daarmee soms de beoordeling van de verkeersafwikkeling, komen de resultaten toch in hoofdlijnen overeen.

Over het algemeen functioneert de huidige situatie nog goed. Verkeer op de N35 kan goed doorrijden, en ook de oversteekbaarheid van de N35 is goed. Wat wel opvalt is dat de maximale verliestijden die optreden wel hoog kunnen zijn. Met andere woorden: het grootste gedeelte van het verkeer kan goed afgewikkeld worden, maar incidenteel kan het voorkomen dat voertuigen zeer lang staan te wachten voordat ze kunnen oversteken.

Naar 2030 (autonoom) nemen de verliestijden toe. Nog steeds blijven deze, over het algemeen, acceptabel. Wel nemen de maximale verliestijden toe, en ook het aandeel voertuigen wat een zeer hoge verliestijd ondervindt neemt toe. Als overal een bajonetaansluiting wordt aangelegd, dalen de verliestijden weer. De verkeersafwikkeling blijft dus goed, en in sommige gevallen wordt deze beter dan in de huidige situatie in 2020. Ook de extremen worden duidelijk minder. Grote verliestijden kunnen nog steeds optreden, maar worden wel zeer incidenteel.

Een grote uitzondering op het vorenstaande verhaal is het vrachtverkeer vanuit de zijrichtingen. Dit verkeer heeft veel moeite om de N35 over te steken (en linksaf te slaan). Ook bij een bajonetaansluiting blijft dit een probleem, aangezien de middenberm te klein is om op te stellen, waardoor het vrachtverkeer nog steeds in één keer moet oversteken. Zowel in 2020 als in 2030 (in de autonome situatie en met een bajonet-aansluiting) zijn de gemiddelde verliestijden voor het vrachtverkeer op de zijrichting te hoog voor een goede verkeersafwikkeling. Hierbij kunnen wel twee kanttekeningen geplaatst worden. Allereerst verbetert de verkeersafwikkeling wel tussen 2030 autonoom en 2030 met bajonetaansluiting. De verkeersafwikkeling blijft slecht, maar wel minder slecht. Ook betreft het hier maar om een enkele vrachtwagen per aansluiting per spits. Het aandeel vrachtverkeer op de zijrichtingen in het totaal is zeer minimaal.

Opmerkt moet worden dat in de simulaties is gerekend met meer verkeer op de zijrichtingen dan aannemelijk is. In een gemiddelde spits zal ongeveer 10% van de etmaalintensiteiten over een wegvak rijden. Binnen deze studie is uitgegaan van 50% van de etmaalintensiteiten binnen de spits over de zijrichtingen. In deze worst case-situatie is de verkeersafwikkeling goed. Met andere woorden, er is nog ruimte voor groei op de zijrichtingen, en eventuele toekomstige ontwikkelingen.

	2020 (huidig)		2030 (autonoom)		2030 (bajonet)	
	ochtend	avond	ochtend	avond	ochtend	avond
auto (hoofdrichting)	4	7	4	7	5	8
auto (zijrichting)	25	20	29	26	11	10
vracht (hoofdrichting)	9	21	8	15	10	18
vracht (zijrichting)	71	68	96	70	49	69
fiets (zijrichting)	11	12	13	15	8	9

Tabel 4.1: Maatgevende gemiddelde verliestijden (s) per variant, modaliteit en richting voor Heino Noord

	2020 (huidig)		2030 (autonoom)		2030 (bajonet)	
	ochtend	avond	ochtend	avond	ochtend	avond
auto (hoofdrichting)	1	1	1	1	7	10
auto (zijrichting)	16	12	21	27	10	12
vracht (hoofdrichting)	1	1	1	1	11	19
vracht (zijrichting)	32	37	61	71	43	69
fiets (zijrichting)	10	11	14	17	9	10

Tabel 4.2: Maatgevende gemiddelde verliestijden (s) per variant, modaliteit en richting voor Heino - Raalte

	2020 (huidig)		2030 (autonoom)		2030 (bajonet)	
	ochtend	avond	ochtend	avond	ochtend	avond
auto (hoofdrichting)	14	16	16	22	16	18
auto (zijrichting)	26	26	65	60	22	20
vracht (hoofdrichting)	16	22	22	22	18	14
vracht (zijrichting)	47	65	106	144	77	97
fiets (zijrichting)	10	10	17	18	14	15

Tabel 4.3: Maatgevende gemiddelde verliestijden (s) per variant, modaliteit en richting voor Mariënheem West

	2020 (huidig)		2030 (autonoom)		2030 (bajonet)	
	ochtend	avond	ochtend	avond	ochtend	avond
auto (hoofdrichting)	3	4	4	5	16	13
auto (zijrichting)	6	11	19	19	16	13
vracht (hoofdrichting)	2	3	4	5	15	12
vracht (zijrichting)	17	21	42	35	58	57
fiets (zijrichting)	6	7	12	11	12	11

Tabel 4.4: Maatgevende gemiddelde verliestijden (s) per variant, modaliteit en richting voor Mariënheem Oost

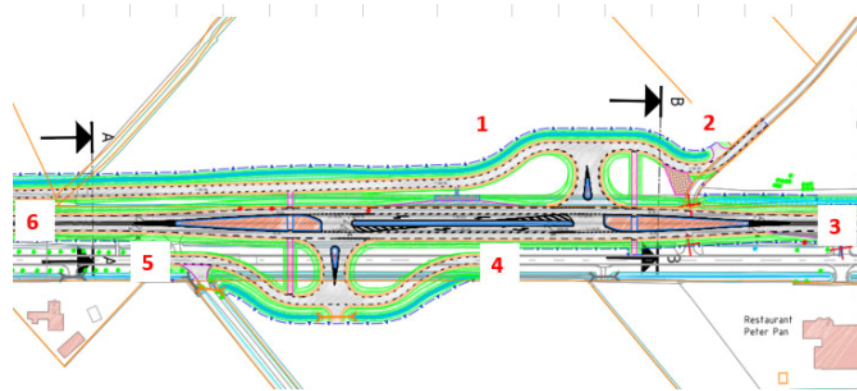
Tussen Heino en Raalte ligt ook een ruitersoversteek. In tabel 4.5 staan de gemiddelde en maximale verliestijden. Hieruit volgt dat de verkeersafwikkeling in 2020 en 2030 slecht is. Ook geldt hier dat de maximale verliestijden zeer hoog zijn. In 2020 kan het voorkomen dat een ruiter 7 minuten moet wachten, in 2030 kan dit opgelopen zijn naar meer dan een kwartier.

		gemiddeld	maximaal
2020	ochtendspits	54	421
	avondspits	47	236
2030	ochtendspits	57	322
	avondspits	130	1.115

Tabel 4.5: Gemiddelde en maximale verliestijden (s) ruiters tussen Heino en Raalte

Bijlage 1 Intensiteiten

Heino Noord



Figuur B1.1: Zonenummering Heino Noord

Auto OS	1	2	3	4	5	6
1	0	0	1	0	0	2
2	0	0	2	0	0	3
3	2	3	0	20	3	2034
4	0	0	14	0	24	20
5	0	0	2	24	0	3
6	1	2	1488	14	2	0

Vracht OS	1	2	3	4	5	6
1	0	0	0	0	0	1
2	0	0	0	0	0	0
3	1	0	0	1	1	161
4	0	0	0	0	0	1
5	0	0	0	0	0	1
6	0	0	69	0	0	0

Auto AS	1	2	3	4	5	6
1	0	0	2	0	0	1
2	0	0	4	0	0	2
3	1	2	0	11	1	1100
4	0	0	23	0	24	11
5	0	0	3	24	0	1
6	2	4	2401	23	3	0

Vracht AS	1	2	3	4	5	6
1	0	0	0	0	0	1
2	0	0	0	0	0	0
3	1	0	0	1	1	148
4	0	0	1	0	0	1
5	0	0	0	0	0	1
6	0	0	139	1	0	0

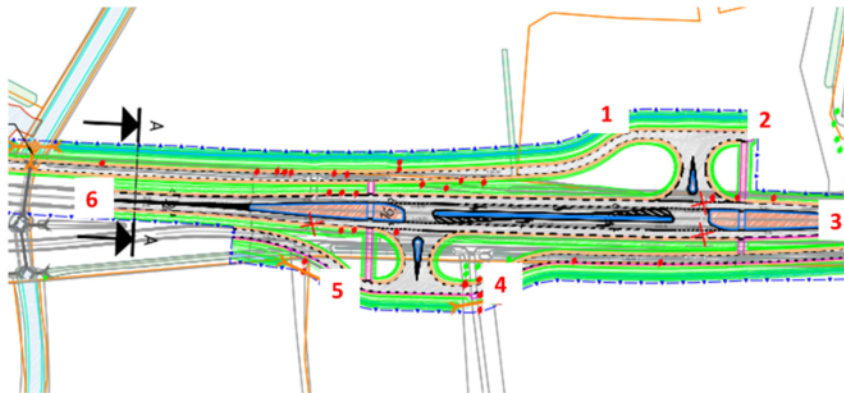
Tabel B1.1: Verkeersintensiteiten (mvt/h) Heino Noord in 2020

Auto OS	1	2	3	4	5	6	Vracht OS	1	2	3	4	5	6
1	0	0	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	1
2	0	0	2	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0
3	2	4	0	21	3	2301	3	1	0	0	1	1	212
4	0	0	13	0	24	21	4	0	0	0	0	0	1
5	0	0	2	24	0	3	5	0	0	0	0	0	1
6	1	2	1368	13	2	0	6	0	0	100	0	0	0

Auto AS	1	2	3	4	5	6	Vracht AS	1	2	3	4	5	6
1	0	0	2	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0
2	0	0	3	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0
3	1	2	0	15	2	1644	3	0	0	0	1	0	159
4	0	0	20	0	24	15	4	0	0	1	0	0	1
5	0	0	3	24	0	2	5	0	0	1	0	0	0
6	2	3	2237	20	3	0	6	1	0	181	1	1	0

Tabel B1.2: Verkeersintensiteiten (mvt/h) Heino Noord in 2030

Heino - Raalte



Figuur B1.2: Zonenummering Heino - Raalte

Auto OS	1	2	3	4	5	6	Vracht OS	1	2	3	4	5	6
1	0	0	2	0	0	3	1	0	0	1	0	0	0
2	0	0	8	0	0	12	2	0	0	0	0	0	0
3	3	12	0	0	23	2171	3	0	0	0	0	1	124
4	0	0	0	0	18	0	4	0	0	0	0	5	0
5	0	0	16	18	0	23	5	0	0	1	5	0	1
6	2	8	1480	0	16	0	6	1	0	181	0	1	0

Auto AS	1	2	3	4	5	6	Vracht AS	1	2	3	4	5	6
1	0	0	2	0	0	3	1	0	0	1	0	0	0
2	0	0	9	0	0	11	2	0	0	0	0	0	0
3	3	11	0	0	21	1731	3	0	0	0	0	1	118
4	0	0	0	0	18	0	4	0	0	0	0	5	0
5	0	0	18	18	0	21	5	0	0	1	5	0	1
6	2	9	1520	0	18	0	6	1	0	121	0	1	0

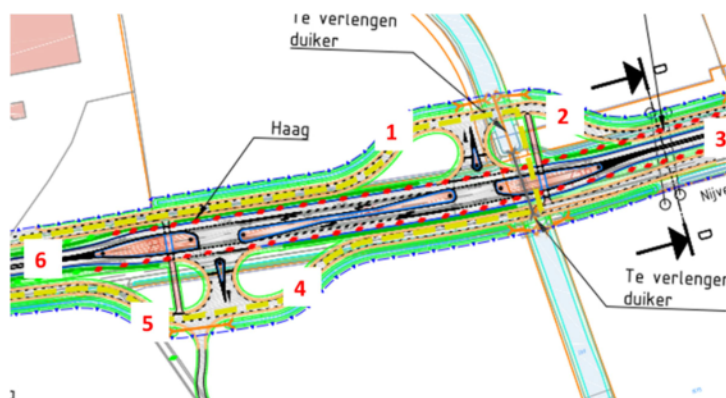
Tabel B1.3: Verkeersintensiteiten (mvt/h) Heino - Raalte in 2020

Auto OS	1	2	3	4	5	6	Vracht OS	1	2	3	4	5	6
1	0	0	2	0	0	3	1	0	0	0	0	0	1
2	0	0	8	0	0	12	2	0	0	0	0	0	0
3	3	12	0	0	23	2298	3	1	0	0	0	1	218
4	0	0	0	0	18	0	4	0	0	0	0	5	0
5	0	0	16	18	0	23	5	0	0	1	5	0	1
6	2	8	1573	0	16	0	6	0	0	210	0	1	0

Auto AS	1	2	3	4	5	6	Vracht AS	1	2	3	4	5	6
1	0	0	3	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0
2	0	0	11	0	0	9	2	0	0	0	0	0	0
3	2	9	0	0	17	1856	3	0	0	0	0	1	163
4	0	0	0	0	18	0	4	0	0	0	0	5	0
5	0	0	22	18	0	17	5	0	0	1	5	0	1
6	3	11	2425	0	22	0	6	1	0	184	0	1	0

Tabel B1.4 Verkeersintensiteiten (mvt/h) Heino - Raalte in 2030

Mariënheem West



Figuur B1.3: Zonenummering Mariënheem West

Auto OS	1	2	3	4	5	6	Vracht OS	1	2	3	4	5	6
1	0	0	8	0	0	7	1	0	0	3	0	0	2
2	0	0	2	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0
3	7	2	0	7	77	1491	3	2	0	0	0	2	151
4	0	0	7	0	8	7	4	0	0	0	0	0	0
5	0	0	80	8	0	77	5	0	0	2	0	0	2
6	8	2	1558	7	80	0	6	3	0	205	0	2	0

Auto AS	1	2	3	4	5	6	Vracht AS	1	2	3	4	5	6
1	0	0	9	0	0	6	1	0	0	3	0	0	1
2	0	0	2	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0
3	6	2	0	6	66	1312	3	1	0	0	0	1	91
4	0	0	8	0	8	6	4	0	0	0	0	0	0
5	0	0	91	8	0	66	5	0	0	3	0	0	1
6	9	2	1801	8	91	0	6	3	0	210	0	3	0

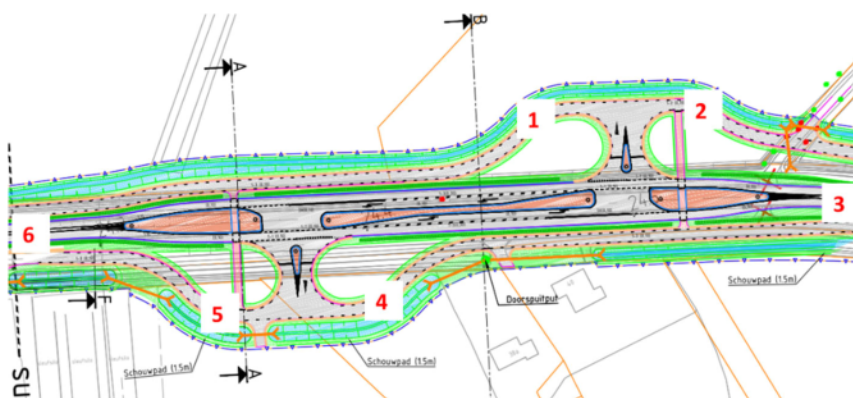
Tabel B1.5: Verkeersintensiteiten (mvt/h) Mariënheem West in 2020

Auto OS	1	2	3	4	5	6	Vracht OS	1	2	3	4	5	6
1	0	0	6	0	0	9	1	0	0	2	0	0	2
2	0	0	2	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0
3	9	2	0	8	90	2173	3	2	0	0	0	2	205
4	0	0	6	0	8	8	4	0	0	0	0	0	0
5	0	0	67	8	0	90	5	0	0	2	0	0	2
6	6	2	1610	6	67	0	6	2	0	188	0	2	0

Auto AS	1	2	3	4	5	6	Vracht AS	1	2	3	4	5	6
1	0	0	8	0	0	7	1	0	0	2	0	0	2
2	0	0	2	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0
3	7	2	0	6	71	1764	3	2	0	0	0	2	158
4	0	0	8	0	8	6	4	0	0	0	0	0	0
5	0	0	86	8	0	71	5	0	0	2	0	0	2
6	8	2	2138	8	86	0	6	2	0	160	0	2	0

Tabel B1.6: Verkeersintensiteiten (mvt/h) Mariënheem West in 2030

Mariënheem Oost



Figuur B1.4: Zonenummering Mariënheem Oost

Auto OS	1	2	3	4	5	6	Vracht OS	1	2	3	4	5	6
1	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
2	0	0	14	0	0	18	2	0	0	3	0	0	4
3	1	18	0	2	3	1455	3	0	4	0	1	1	178
4	0	0	1	0	0	2	4	0	0	0	0	0	1
5	0	0	2	0	0	3	5	0	0	1	0	0	1
6	1	14	1069	1	2	0	6	0	3	102	0	1	0

Auto AS	1	2	3	4	5	6	Vracht AS	1	2	3	4	5	6
1	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
2	0	0	17	0	0	15	2	0	0	3	0	0	4
3	1	15	0	1	3	1399	3	0	4	0	1	1	114
4	0	0	2	0	0	1	4	0	0	0	0	0	1
5	0	0	3	0	0	3	5	0	0	1	0	0	1
6	1	17	1502	2	3	0	6	0	3	109	0	1	0

Tabel B1.7: Verkeersintensiteiten (mvt/h) Mariënheem Oost in 2020

Auto OS	1	2	3	4	5	6	Vracht OS	1	2	3	4	5	6
1	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
2	0	0	14	0	0	18	2	0	0	3	0	0	4
3	1	18	0	2	3	2104	3	0	4	0	1	1	198
4	0	0	1	0	0	2	4	0	0	0	0	0	1
5	0	0	2	0	0	3	5	0	0	1	0	0	1
6	1	14	1576	1	2	0	6	0	3	171	0	1	0
Auto AS	1	2	3	4	5	6	Vracht AS	1	2	3	4	5	6
1	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
2	0	0	17	0	0	15	2	0	0	3	0	0	4
3	1	15	0	1	3	1711	3	0	4	0	1	1	151
4	0	0	2	0	0	1	4	0	0	0	0	0	1
5	0	0	3	0	0	3	5	0	0	1	0	0	1
6	1	17	2042	2	3	0	6	0	3	149	0	1	0

Tabel B1.8: Verkeersintensiteiten (mvt/h) Mariënheem Oost in 2030

Van: [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>
Verzonden op: dinsdag 15 december 2020 10:08:42
Aan: [REDACTED] (GPO) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>
CC: [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED]
(PPO) <[REDACTED]@rws.nl>
Onderwerp: RE: scoren procesrisico's t.b.v. de kruisjeslijst
Bijlagen: N35_Risicodossier_actueel_24112020.xlsx, P.001125_-_N35_Wijthmen-Nijverdal-Kruisjeslijst.xlsx

Beste [REDACTED],

De laatste update van het risicodossier is van 16-11. In de bijlage heb ik het actuele risicodossier en de kruisjeslijst toegevoegd.

Ik heb van [REDACTED] nog niet gehoord dat de scores voor de sessie van 12-01 bijgesteld moeten worden. Ik zal met haar afstemmen of en zo ja op welke manier de scores bijgesteld moet worden.

Met vriendelijke groet,



Van: [REDACTED] (GPO) <[REDACTED]@rws.nl>
Verzonden: vrijdag 11 december 2020 11:35
Aan: [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>
CC: [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>
Onderwerp: RE: scoren procesrisico's t.b.v. de kruisjeslijst

Hallo [REDACTED] en [REDACTED],

In aanvulling op het onderstaande, zijn de risico's al opnieuw gescoord n.a.v. de gesprekken met [REDACTED] over de risico's die hoger dan 100 scoorden en of deze in de huidige fase kunnen worden beheerst?

Met vriendelijke groet,



Van: [REDACTED] (GPO)
Verzonden: vrijdag 11 december 2020 11:30
Aan: [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>


CC: [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>

Onderwerp: scoren procesrisico's t.b.v. de kruisjeslijst

Hallo [REDACTED] en [REDACTED],

Ik zou graag volgende week de het risicodossier al ontvangen zodat wij op voorhand de risico's kunnen koppelen aan de processen?

Met vriendelijke groet,



Van: [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>
Verzonden op: vrijdag 15 januari 2021 09:04:50
Aan: [redacted] (PPO) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (PPO) <[redacted]@rws.nl>
CC: [redacted] (PPO) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (PPO) <[redacted]@rws.nl>
Onderwerp: FW: analyse effectiviteit verkeersveiligheidsmaatregelen N35WN
Bijlagen: Memo kosteneffectiviteit MV3 N35 W-N.docx

Hallo allen,

Bijgaand de aangepaste analyse van de kosteneffectiviteit van de maatregelen op de N35. Graag eventuele opmerkingen. Op basis van deze memo wil ik een advies opstellen voor onze opdrachtgever, die vervolgens doorgaat richting Den Haag en dan naar de BBG.

Groet,
 [redacted]

Van: [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>
Verzonden: donderdag 14 januari 2021 17:16
Aan: [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (PPO) <[redacted]@rws.nl>
Onderwerp: RE: analyse effectiviteit verkeersveiligheidsmaatregelen N35WN

Hoi [redacted]

Ik heb een reactie over welke cijfers aan gehouden moeten worden. Het betrof de hoge cijfers. Daardoor is het verhaal wat veranderd. Bijgevoegd het tweede concept.

Is er nog behoefte aan een toelichting? Zo ja, plan maar wat in. Mijn agenda is bij.

Van: [redacted] (ON)
Verzonden: vrijdag 8 januari 2021 16:13
Aan: [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>
Onderwerp: RE: analyse effectiviteit verkeersveiligheidsmaatregelen N35WN

Hoi [redacted]

Afgelopen week ben ik bezig geweest met de kosteneffectiviteit van de MV3-maatregelen. Bijgevoegd het eerste concept. Ik licht het maandag graag toe.

Van: [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>
Verzonden: dinsdag 22 december 2020 15:54
Aan: [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (PPO) <[redacted]@rws.nl>
CC: [redacted] (PPO) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>
Onderwerp: analyse effectiviteit verkeersveiligheidsmaatregelen N35WN

Beste [redacted] en [redacted],

Ik heb net met onze opdrachtgever [redacted] afgesproken:

- het bepalen van de effectiviteit (kosten (euro's) vs baten (verkeersveiligheid)) van de 4 maatregelen op de N35WN doen we in 2 scenario's: maatregelen liggen er 5 jaar en 9 jaar totdat de Marsroute wordt opengesteld
- hiervoor gebruiken we in ieder geval de onderstaande MV-methode, die door [redacted] wordt uitgevoerd
- ik ga na bij het SEE of hun methode ook inzetbaar is.
- Voorlopig coördineer ik deze actie.

De MV-methode wordt toegepast door [redacted] en de resultaten zijn gereed eind januari. [redacted], welke input heb jij hiervoor nodig vanuit het project? Wil je dit afstemmen met [redacted] f [redacted] (c.c. naar mij)?

Groet,
 [redacted]

Van: [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>

Verzonden: maandag 14 december 2020 17:30

Aan: [redacted] (WVL) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>

CC: [redacted] (WVL) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (WVL) <[redacted]@rws.nl>

Onderwerp: RE: Vraag van ON

Hoi allen,

Iedereen bedankt voor de snelle reactie. Er zit behoorlijk wat bestuurlijke druk op, vandaar dat dit via twee kanten kwam.

Ik heb deze tool ook benoemd, heb er zelf mee gewerkt, maar wist niet dat er gevarieerd kan worden in levensduur van de maatregelen.

Nadeel van de tool voor de N35 is:

- De N35 bestaat uit diverse soorten maatregelen. Moeten die allemaal afzonderlijk worden uitgerekend? à Waarschijnlijk wel.
- Type kruispunten (bajonetkruispunten) staat er niet in à Eenvoudig op te lossen door zelf de reductie van slachtoffers in te schatten.
- Het is reactief, wat in 2014 gebruikelijk was, maar anno 2020 proberen we vooral proactief te werken. Daarnaast is de ongevalsregistratie nu wat lastiger. à Komen we vast uit.

Voor nu is het even voldoende te weten dat we deze tool kunnen gebruikt kan worden. Wellicht kom ik met bovenstaande punten nog terug bij WVL.

[redacted]

Van: [redacted] (WVL) <[redacted]@rws.nl>

Verzonden: maandag 14 december 2020 16:46

Aan: [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>

CC: [redacted] (WVL) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (WVL) <[redacted]@rws.nl>; [redacted]

(ON) <[redacted]@rws.nl>

Onderwerp: FW: Vraag van ON

Hoi [redacted],

[redacted] was vrij, maar werkte stiekem toch wel een beetje en had [redacted] al beantwoord. Hieronder korte samenvatting van zijn antwoord, en nog aanvullende reactie van [redacted]. [redacted] heeft ook een mail van [redacted] ontvangen.

[redacted], [redacted], dank jullie wel!

Van: [redacted] (WVL) <[redacted]@rws.nl>

Verzonden: maandag 14 december 2020 16:39

Aan: [redacted] (WVL) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (WVL) <[redacted]@rws.nl>; [redacted]

(WVL) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (WVL) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (WVL)

<[redacted]@rws.nl>; [redacted] (WVL) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (WVL)

<[redacted]@rws.nl>; [redacted] (WVL) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (WVL)

<[redacted]@rws.nl>; [redacted] (WVL) <[redacted]@rws.nl>

Onderwerp: RE: Vraag van ON

Hoi [redacted],

Mochten ze niet met de Meer Veilig methode uit de voeten kunnen ze altijd even contact opnemen met [redacted] van onze eigen Steunpunt Economische Expertise

Gr

Van: [REDACTED] (WVL) <[REDACTED]@rws.nl>

Verzonden: maandag 14 december 2020 16:34

Aan: [REDACTED] (WVL) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (WVL) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (WVL) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (WVL) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (WVL) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (WVL) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (WVL) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (WVL) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (WVL) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (WVL) <[REDACTED]@rws.nl>

Onderwerp: RE: Vraag van ON

Hai [REDACTED],

Ik heb [REDACTED] net beantwoord.

Vraag 1: we gebruiken meestal de MV methode, dit is ontwikkeld door Arcadis in opdracht van RWS speciaal voor MV maatregelen, maar er is volgens mij niet echt een standaard.

Vraag 2: In principe coördineert NN het MV programma, dus vragen over MV (muv Veilige Bermen) zouden aan NN [REDACTED] gesteld moeten worden.

Maar omdat ik weet dat deze tool er is en waar deze staat (zelf ook ooit gebruikt toen ik bij de regio werkte) stuur ik deze gelijk door.

En dan is het idd zo, hier heb je een tool, vul maar in (is niet ingewikkeld), als je vragen hebt dan hoor ik het wel (ik heb de tool niet ontwikkeld en heb ook alleen gebruikservaring en een boeren verstand ;). Deze tool is al bekend bij de regio's, is al gebruikt voor meerdere MV programma's.

Groet,

Van: [REDACTED] (WVL) <[REDACTED]@rws.nl>

Verzonden: maandag 14 december 2020 16:06

Aan: [REDACTED] (WVL) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (WVL) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (WVL) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (WVL) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (WVL) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (WVL) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (WVL) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (WVL) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (WVL) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (WVL) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (WVL) <[REDACTED]@rws.nl>

Onderwerp: Vraag van ON

Goedemiddag,

Ik werd net gebeld door ON met de vraag of wij weten of er een soort standaard methodiek is om de kosteneffectiviteit van (tijdelijk verkeersveiligheidsmaatregelen te berekenen.

Concreet: ON wil op de A35 (tijdelijke) verkeersveiligheidsmaatregelen nemen, zoals aantal onveilige inritten vervangen door een parallelstructuur met 1 kruispunt. Over 6 tot 12 jaar is groot onderhoud voor deze weg gepland. Maar de (politiek) bestuurlijke druk is heel groot om nu maatregelen te nemen. Ze wille dus berekenen of dit kosteneffectief is: voorkomen ze met deze maatregelen zoveel ongevallen dat het uitkan?

Vraag 1: hebben we hier standaard methode voor?

Vraag 2: is het de bedoeling dat wij een regionale dienst hierbij helpen? (variërend in nee, moeten ze zelf oplossen; naar ja, die vraag kunnen we beantwoorden met nee, hebben we niet of ja, we hebben een methode, hierbij de beschrijving en doe je best; tot dat we een methode hebben en hun hulp bieden om dit correct te doen)

Vraag kwam van [REDACTED], hij had ook PAV-ers ON [REDACTED] gevraagd, die had [REDACTED] ook gevraagd, [REDACTED] heeft vakantie, dus vandaar dat ik het even in de groep gooi.

[REDACTED] heeft het eerste (korte) antwoord a.s. woensdag nodig.... (met excuses dat hij het zo kortdag vraagt)



Van: [REDACTED] <[REDACTED]@avecodelbondt.nl>
Verzonden op: woensdag 6 januari 2021 08:06:12
Aan: [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>
CC: [REDACTED] <[REDACTED]@avecodelbondt.nl>
Onderwerp: Risicolijst N35 Wijthmen-Nijverdal - ter bespreking 9.00 uur
Bijlagen: image001.png, Risico's.doc

Beste [REDACTED],

Hierbij de huidige risicolijst ter bespreking in ons overleg om 09.00 uur.
[REDACTED] schuift ook aan bij dit eerste overleg voor de opstart en evt. inhoudelijke vragen.

Met vriendelijke groet,



ID		Risico	Allocatie	Verantwoordelijke	Type	Maatregel	WP-ID	Werkpakket	Actiehouder	Opmerking	Deadline	Status	Bewijsdocument	Type	Kans	Geld	Tijd	Veiligheid	Kwaliteit	Omgeving	Prioriteit						
R-038	In behandeling	Provincie wil bijdrage voor de MV3-maatregelen (deels) overhevelen naar Marsroute N35		Omgevingsmanager RWS	Preventief	Goed en op tijd op ambtelijk en bestuurlijk niveau met regio afstemmen.								Initieel	5	5	5	0	5	4	95						
					Preventief	Goed communiceren naar buitenwereld.											Actueel							0			
					Preventief	DGMO en BS in positie brengen.												Rest							0		
R-010	In behandeling	Ruiters blijven N35 oversteken.	OG	Omgevingsmanager RWS	Preventief	Agenderen in BBG voor besluitvorming.									Initieel	5	2	5	3	3	4	85					
					Preventief	Onderzoeken mogelijkheid landgoed open te stellen voor ruiters.												Actueel							0		
					Preventief	Onderzoeken mogelijkheden stoplicht voor ruiters ipv bajonetkruispunt.																					
					Preventief	Onderzoeken aanpassing oversteek bajonetkruispunt tbv ruiters.																					
					Preventief	Onderzoeken mogelijkheden ruiterroute door o.a. berm N35 naar kruispunt Berkendijk/N35.																					
					Preventief	Goed informeren College en Raad.																					
					Preventief	Onderzoeken mogelijkheden veetunnel onder N35.													Rest								0
R-011	In behandeling	Onveilige paardenoversteek.	OG	Technisch manager RWS	Preventief	Tunnel is niet reeel en bovendien is het de vraag of die marsroute-proof kan worden gemaakt.									Initieel	5	2	5	3	3	4	85					
					Preventief	De meest voor de hand liggende maatregel is het aanleggen van een pad naar de dichtstbijzijnde VRI. Dit is ca. 2 km omrijden voor de ruiters.																					
					Preventief	Oversteek met VRI of lopende plannen voor alternatieve route ruiters naar kruispunt Berkendijk/N35 verder uitwerken.													Actueel							0	
					Preventief	Maatregel pad inbrengen in BBG (zie risiconummer 135). Tot die tijd niets doen.													Rest							0	
R-039	In behandeling	Stikstofproblematiek vertraagd de projectplanning.		Omgevingsmanager RWS	Preventief	In gesprek gaan met BG-- en (LNV) Gemeente) en Provincie.									Initieel	5	2	4	3	3	4	80					
					Preventief	Goede kennis over stikstof aanboren (steunpunt stikstof aanpak).												Actueel							0		
					Preventief	ADC-toets voorbereiden.																					
					Preventief	Stikstof berekeningen naar voren halen.																					
					Preventief	Ecologische toets/ passende beoordeling bij uitvoering toetsen.																					
					Preventief	In gesprek met N35 NW over concrete afspraken.													Rest								0
R-005	In behandeling	Ecologische voortoets, passende beoordeling en/of vergunning Wet natuurbescherming nodig	OG	Projectmanager	Preventief	We specifiek met de provincie Overijssel een overleg na afronding van de rapportage voor instemming van de provincie op de resultaten. Indien nodig (bij depositie > 0,00 mol/ha/jaar) bepalen we								Initieel	5	5	4	0	0	5	70						
																	Actueel							0			

					risico is.																						
					Preventief	Onderzoeken tot hoeveel afwijking dit risico kan leiden.																					
					Preventief	Juridisch check laten doen (zie omgevingsmanagement).																					
					Preventief	Door het realisatieteam kunnen mogelijk de nodige afspraken met de omgeving/beheerders/eigenaren gemaakt worden over tijdelijk gebruik. Het risico laag ingeschat. Risico voor nu accepteren en bij het realisatieteam neerleggen.													Rest	0							
R-028	In behandeling	Risicomangement van ON is niet op orde	OG	Manager Projectbeheersing RWS Eikelboom	Preventief	Achteraf brandjes blussen.													Initieel	3	1	2	0	1	0	12	
					Preventief	Interactie tussen MPB'er van de ON over risicodossier.														Actueel						0	
					Preventief	Toetsen uitvoeren.														Rest						0	
R-029	In behandeling	Afstemming binnen organisatie ON kan worden verbeterd	ON	Projectmanager	Preventief	Toets uitvoeren.														Initieel	2	1	2	0	2	0	10
					Preventief	Interactie met de ON.														Actueel						0	
																				Rest						0	
R-044	In behandeling	Gemeente wenst meer informatie dan gegenereerd wordt door de uitwerking van maatregelen door het projectteam.		Omgevingsmanager RWS	Preventief	Afbakening scope door externe PSU door Arcadis.														Initieel	2	1	2	0	1	1	10
					Preventief	Impact op scope afstemmen in het ambtelijke besluitvormingstraject.														Actueel						0	
					Preventief	Expliciet aan gemeente aangeven wat je niet meer doet.														Rest						0	
R-009	In behandeling	Concept bestemmingsplannen en de gekoppelde vergunningen niet binnen mijlpaal RWS gereed, 13 weken na gunning.	ON	Projectmanager	Preventief	Medewerkers hebben zelf in de tenderfase de werkzaamheden doorgrond voor de prijsvorming en daarbij de planning en de risico's vastgesteld.														Initieel	3	1	2				9
					Preventief	Weekly-stand met projectteam om de voortgang te bewaken.														Actueel							0
					Preventief	Direct na gunning starten met deelonderzoeken en ontwerpaanpassingen om ruimte te creëren in de planning voor afstemming met OG en BG.														Rest						0	
					Preventief	In de tender binnen het projectteam gezamenlijk de onderlinge afhankelijkheid van deelproducten vastgesteld in de planning.														Rest						0	
R-033	In behandeling	Tijdens realisatie worden er NGE's aangetroffen	OG	Omgevingsmanager RWS	Preventief	Op voorhand detecteren NGE's combineren met proefsleuven archeologie in uitvraag contract.														Initieel	3	3	0	0	0	0	9
					Preventief	Onderzoek in het veld naar NGE's meekoppelen aan steeksproefgewijze controle op juistheid areaalinformatie.														Actueel							0
					Preventief	Projectrisicoanalyse uit laten voeren door Arcadis.														Rest							0
					Preventief	IVD's objecten opvragen.														Rest							0
R-031	In behandeling	Het oplossen van problemen met betrekking tot gasleidingen en rioolleidingen is moeilijker dan op	OG	Projectleider RWS	Preventief	Afspraken maken met de Gasunie.														Initieel	2	1	3	0	0	0	8
					Preventief	Inhoudelijke afspraken maken met K&L-beheerders en waterschappen.														Actueel							0
																				Rest							0

		voorhand ingeschat.																						
R-032	In behandeling	Scope is onvoldoende helder.	OG	Projectmanager RWS	Preventief	Opstellen Baseline ().											Initieel	1	2	3	0	2	0	7
					Preventief	Voorstellen aan de BBG voorleggen.											Actueel							0
					Preventief	Scope voorstellen aan OG.											Rest							0
R-007	In behandeling	Projectbeheersing / documentatie uitwisseling niet op orde	ON	Projectmanager													Initieel	3	0	2	0	0	0	6
																	Actueel							0
																	Rest							0
R-030	In behandeling	Bestuurders nemen afstand van samenwerkingsverband.	OG	Omgevingsmanager RWS	Preventief	BBG wens van omgeving laten mee nemen in aanpassing maatregelen spoor 2.											Initieel	3	2	0	0	0	0	6
					Preventief	Vragen commitment van bestuurders t.o.v. participatiestrategie.											Actueel							0
					Preventief	Uitdragen naar omgeving dat het een gezamenlijk probleem is en niet zozeer zij vs. wij is.																		
					Preventief	Afspraken maken met wethouder(s) over spelregels.																		
					Preventief	Evaluëren van traject 2017 en opstellen van participatieplan met partners.											Rest							0
R-034	In behandeling	Ingenieursbureau en OG hebben ander beeld van ontwerpproces.	OG	Technisch manager RWS	Preventief	Ingenieursbureau en OG moeten naar elkaar uitspreken wat de verwachtingen zijn.											Initieel	1	1	2	0	2	0	5
																	Actueel							0
																	Rest							0
R-036	In behandeling	Onverwachts aantreffen van K&L.	OG	Omgevingsmanager RWS	Preventief	In gesprek met K&L bedrijven voor inzichtelijk maken kosten en vergelijken met aannames.											Initieel	1	4	0	0	0	0	4
					Preventief	Bij overdracht naar B-Wegen K&L snel oppakken.											Actueel							0
					Preventief	Opnemen van extra kosten K&L in raming.											Rest							0
R-001	In behandeling	Uitval van medewerkers bij ON en/of OG en/of overige stakeholders		Projectmanager	Preventief	Door ons ISO-kwaliteitssysteem werken we op basis van een 4-ogen beleid in de collegiale toets van uitgaande stukken. Hierdoor hebben we voor alle disciplines altijd een collega uit ons bestand van 450 professionals die via de collegiale toets al betrokken is bij het project en als tijdelijke vervanging kan worden ingezet.											Initieel	3	0	1		0	0	3
					Preventief	Aveco de Bondt conformeert zich aan de voorschriften van de overheid om de kans op besmettingen, dus uitval van medewerkers te voorkomen. Naast het beleid om zoveel mogelijk thuis te werken, treffen we op de diverse werklocaties allerhande voorzieningen om besmettingen te voorkomen.											Actueel							0
					Preventief	Voor overleggen met OG en bevoegd gezag zijn we indien nodig op locatie aanwezig. We zorgen hierbij altijd voor een digitale mogelijkheid zodat deelnemers online kunnen deelnemen aan het overleg.											Rest							0
R-035	In behandeling	Tijdens de uitvoering van onderzoeken doen	OG	Technisch manager RWS	Preventief	Onder de aandacht bij techniek houden (veiligheid).											Initieel	1	0	0	2	0	0	2

Van: [REDACTED] (GPO) <[REDACTED]@rws.nl>

Verzonden op: donderdag 28 januari 2021 10:19:14

Aan: [REDACTED] (CD) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@hotmail.com>;
[REDACTED] (ON) <[REDACTED]@rws.nl>

Onderwerp: RE: strategie landgoederen

Bijlagen: Beslisnota N35WN verfijning nieuwe strategie landgoederen 110121 [REDACTED] + [REDACTED].docx

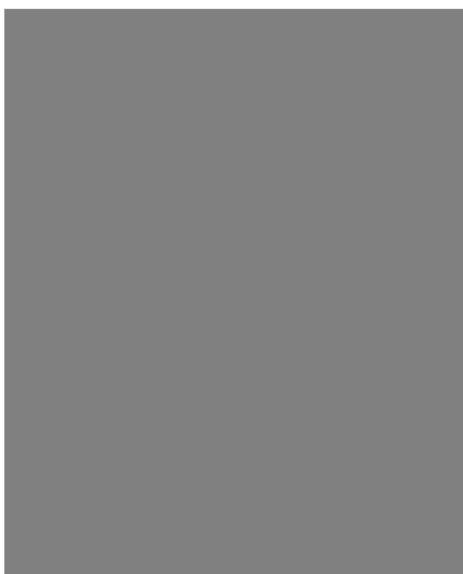
Goedemorgen,

Bijgevoegd de notitie inclusief de opmerkingen van [REDACTED] en daaraan toegevoegd mijn opmerkingen/wijzigingen/aanvullingen.

Ik heb [REDACTED] en [REDACTED] ook nog even laten meelezen. Zij zijn inhoudelijk akkoord, maar hebben nog wel tips voor het instellen van de commissie.

Zie bijgevoegde mailwisseling.

Met vriendelijke groet,



Van: [REDACTED] (GPO)

Verzonden: dinsdag 26 januari 2021 14:50

Aan: [REDACTED] (CD) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@hotmail.com>; [REDACTED] (ON)
<[REDACTED]@rws.nl>

Onderwerp: RE: strategie landgoederen

Dag allen,

Jullie ontvangen mijn input later deze week.

[REDACTED], t.a.v. jouw vragen:

- Wie is verantwoordelijk voor aanvang gecombineerde behandeling: grondvererving benoemt/geeft opdracht aan de taxatiecommissie voor de taxatie van de onteigeningsschadeloosstelling, de CD benoemt de nadeelcompensatie commissie. Dit betekent een opdracht voor de voorzitter (extra persoon) en een aanvullende opdracht voor de taxateurs. De planschade component zullen we met de gemeente moeten afstemmen. Kan denk ik in onze opdracht meeliften, waarbij er een afspraak moet worden gemaakt over de kosten.
- Je kunt juridisch/inhoudelijk het beste even afstemming zoeken met [REDACTED], hij is bekend met het proces.

[REDACTED], t.a.v. de planning:

We kunnen beginnen met de gecombineerde behandeling zodra de opdrachten verleend zijn. Er zijn reeds eerder (2019?) 2 taxateurs voor de grondvererving benoemd. Ik zal hun contract even checken. De overige opdrachten moeten er ook eerst zijn voordat we kunnen beginnen. Ik weet niet precies hoeveel voeten dit in aarde heeft. Ik ga uit van een doorlooptijd van 4 weken. Dit proces (opdrachten door CD) kan pas nadat

de landgoederen hebben ingestemd met de gecombineerde behandeling opgestart worden. Grofweg zou ik de maand april aanhouden voor de opdrachtverlening.

Als alle opdrachten verleend zijn, dan zal de commissie de zaken moeten voorbereiden, opnemen en uitwerken. Daarna kan er een eerste aanbieding worden gedaan inclusief nadeelcompensatie en planschade. Gezien de complexiteit van de zaken, verwacht ik dat we dan al richting zomervakantie lopen.

Mijn reactie op de aangepaste beslisnotitie volgt later.

Met vriendelijke groet,



Van: [redacted] (CD) <[redacted]@rws.nl>

Verzonden: donderdag 21 januari 2021 15:41

Aan: [redacted] <[redacted]@hotmail.com>; [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (GPO) <[redacted]@rws.nl>

Onderwerp: RE: strategie landgoederen

Hoi [redacted],

Dank je voor het heldere overzicht!

In de bijlage vind je mijn opmerkingen (en vragen).

Als het niet duidelijk is, hoor ik het wel!

Grt [redacted]

Van: [redacted] <[redacted]@hotmail.com>

Verzonden: woensdag 13 januari 2021 15:36

Aan: [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (CD) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (GPO) <[redacted]@rws.nl>

Onderwerp: strategie landgoederen

Hallo [redacted], [redacted], [redacted],

Hierbij de naar aanleiding van onze bespreking op 7 januari aangepaste notitie over de vervolgstategie landgoederen. Graag jullie commentaar/aanvullingen. [redacted] en [redacted] onder ""Planning"" staan twee vragen (blauw) open. Kunnen jullie aangeven wat daarvoor passende data zijn?

Groeten,



Van: [REDACTED] (GPO) <[REDACTED]@rws.nl>

Verzonden op: woensdag 27 januari 2021 13:15:50

Aan: [REDACTED] (GPO) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED]
(GPO) <[REDACTED]@rws.nl>

CC: [REDACTED] (GPO) <[REDACTED]@rws.nl>

Onderwerp: RE: strategie landgoederen N35 W - N

Hallo allen,

Eens met het advies van [REDACTED].

Wellicht handig om 1 commissie samen te stellen bestaande uit 2 taxateurs LAV die zowel voor perceel 1 (grondverwerving LAV) als perceel 4 (nadeelcompensatie LAV) zijn goedgekeurd.

Scheelt kosten en zorgt voor 3 adviezen die goed op elkaar zijn afgestemd. Daarnaast zal de CD een voorzitter moeten benoemen via hun procedure.

Groeten, [REDACTED].

Van: [REDACTED] (GPO)

Verzonden: woensdag 27 januari 2021 10:22

Aan: [REDACTED] (GPO); [REDACTED] (GPO)

CC: [REDACTED] (GPO)

Onderwerp: RE: strategie landgoederen N35 W - N

Hoi [REDACTED],

Goede notitie zou ik zeggen! Duidelijk verhaal en ik ben blij dat er een duidelijke keuze voor de aanpak wordt gemaakt.

Ik heb geen inhoudelijke opmerkingen, maar kan wel reageren op de opmerkingen van [REDACTED] over het instellen van de commissie:

Als je al een taxatiecommissie hebt voor de grondverwerving van deze dossiers, dan kunnen we kijken of deze taxateurs ook ingeschreven zijn in de nadeelcompensatiepercelen van de ROK. Zo ja, dan voldoen ze aan de eis van [REDACTED] dat kennis over NC/planschade aanwezig is. Zo nee, dan kun je overwegen om een 3^e taxateur toe te voegen die wel ingeschreven is in nadeelcompensatie. Of een nieuwe commissie instellen.

Als je nog geen taxatiecommissie hebt, dan moeten we in de aanbesteding zorgen dat dat taxateurs zijn die zowel in grondverwerving als nadeelcompensatie zijn ingeschreven. Dat kun je in het inkoopplan aangeven. Dan worden in de randomizer alleen die partijen opgenomen.

Wie het instellen trekt maakt niet veel uit, maar we moeten dan even wat handigs afspreken voor de aanbesteding, het instellen van taxateurs NC loopt normaal via de financiële administratie van de CD namelijk. Maar volgens mij is het prima mogelijk om met [REDACTED] samen het inkoopplan te schrijven voor alle benodigde taxateurs en die dan via het grondverweringsspoor te laten regelen. De voorzitter aanstellen (die is toch nodig neem ik aan?) zal de CD moeten doen.

Groeten

Van: [REDACTED] (GPO) <[REDACTED]@rws.nl>

Verzonden: dinsdag 26 januari 2021 14:33

Aan: [REDACTED] (GPO) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (GPO) <[REDACTED]@rws.nl>

CC: [REDACTED] (GPO) <[REDACTED]@rws.nl>

Onderwerp: RE: strategie landgoederen N35 W - N

Hallo [REDACTED] en [REDACTED],

Een tijdje terug heb ik overleg gehad met [REDACTED], [REDACTED] [REDACTED] ns en [REDACTED] over de aanpak strategie landgoederen en gecombineerde verwerving.

Dit alles is verwoord in bijgevoegde notitie, welke [REDACTED] met de bestuurders wil afstemmen.

Willen jullie er ook nog even doorheen lezen? Mochten jullie nog zaken opvallen, dan hoor ik dat graag.

Stand van zaken van het project:

Naar verwachting wordt half februari het besluit genomen of we doorgaan met het project; is het maatschappelijk nog verantwoord om ermee door te gaan nu ook de Marsroute in de lucht hangt.

Indien we wel doorgaan, dan is het de bedoeling dat het bestemmingsplan in april ter visie wordt gelegd. Er is inmiddels een nieuw bureau in de

arm genomen die aan het ontwerp werkt en er is budget aanwezig.

Het is dan ook de bedoeling om de landgoederen in maart te informeren, dit wordt waarschijnlijk op het gemeentehuis (als dat dan mag vanwege Corona), anders via een digitale bijeenkomst.

Ik verneem graag jullie reactie, alvast bedankt.

Met vriendelijke groet,



Van: [REDACTED] (GPO) <[REDACTED]@rws.nl>

Verzonden: maandag 16 november 2020 23:02

Aan: [REDACTED] (CD) <[REDACTED]@rws.nl>

CC: [REDACTED] (GPO) <[REDACTED]@rws.nl>

Onderwerp: RE: strategie landgoederen N35 W - N

Hoi [REDACTED],

Ja, sorry, je had nog een antwoord tegoed van mij.

Ik ben het met [REDACTED] eens dat het verstandig is om in dit geval voor een gecombineerde behandeling te gaan. Voor mij geeft de doorslag dat het landgoed als eigenaar vanuit 4 verschillende rollen mogelijk recht heeft op schadevergoeding vanuit 3 verschillende grondslagen. Dat komt niet vaak voor volgens mij.

Normaal zijn we tegenwoordig niet meer zo gecharmeerd van gecombineerde behandeling, omdat het vooral procedureel ook nadelen kan geven voor de onteigening.

Maar in dit geval lopen er bij vooral het landgoed zoveel belangen en schadegrondslagen door elkaar, dat het mij wel beter lijkt om een gezamenlijke commissie in te stellen die in één keer naar de 3 grondslagen kan kijken. Maar dan uiteraard alleen voor de eigenaar (het landgoed) en de pachter, omdat alleen van hen grond aangekocht moet worden.

Ik denk dat dat inderdaad de kans op minnelijke overeenstemming bevordert.

Als ik namens het landgoed zou spreken, dan zou ik willen weten waar ik precies aan toe ben voor wat betreft alle schades, voordat ik een koopovereenkomst zou tekenen. Ook omdat het landgoed zelf alternatieve ontsluitingswegen moet aanleggen op het overblijvende. Als niet gecombineerd behandeld wordt, moet eerst de aankoop/onteigening helemaal afgerond zijn, voordat de gemeente kan besluiten over de planschade. Dat duurt wel heel lang dan.

Die gecombineerde behandeling moet wel strak geregisseerd zijn en er moeten duidelijke afspraken gemaakt worden met de partijen zodat iedereen weet waar hij /zij aan toe is.

Strak geregisseerd in die zin, dat het de eventuele onteigening procedureel niet in de weg mag zitten. Met de gemeente moet ook een afspraak worden gemaakt over het instellen van de commissie en de voorwaarden ervan.

Duidelijk moet zijn (ik zou dat vastleggen in een brief of overeenkomst):

- dat de commissie een advies (of ik denk eigenlijk 3 adviezen) opstelt over onteigeningsschadeloosstelling, planschade (a.g.v. het bestemmingsplan) en nadeelcompensatie (a.g.v. het intrekken van de wbr-vergunning) en

- dat ieder advies zelfstandig te gebruiken is, mocht de gecombineerde behandeling niet tot overeenstemming leiden en de procedures apart verder gevoerd worden

- dat over het planschade advies en over het nadeelcompensatie advies niet te onderhandelen is

- dat als het landgoed of de pachter het niet eens zijn met de planschade en nadeelcompensatie, de gecombineerde behandeling stopt. Dan wordt eerst de aankoop/onteigening wordt afgemaakt (op basis van het advies) en daarna op de normale wijze de planschade en nadeelcompensatie door de betreffende bevoegde gezagen behandeld, dus na onherroepelijke besluitvorming over het bestemmingsplan en de intrekking van de Wbr-vergunning.

Er is wat mij betreft 1 belangrijke voorwaarde hierbij: de planning. Zonder grond geen project: de onteigening moet op tijd klaar zijn voor de start van de uitvoering. De commissie moet pas starten als het plan voor de weg zover is uitgewerkt dat alle feiten bekend zijn die nodig zijn om de verschillende schadecomponenten te bepalen. Als dat niet lukt voordat de onteigeningsprocedure gestart moet worden, dan zou ik toch afzien van de gecombineerde behandeling. Want als het zo is dat er feiten ontbreken om de planschade en nadeelcompensatie te berekenen, maar dat er

wel voldoende bekend is om de aankoop/onteigening af te maken, dan gaat de onteigeningsprocedure vertraging oplopen door de planschade en nadeelcompensatie. En dat is precies waarom we niet zo graag gecombineerd behandelen tegenwoordig.

Kun je hier verder mee?

Je weet me te vinden als ik nog verder mee moet denken.

Met vriendelijke groet



Van: [REDACTED] (CD) <[REDACTED]@rws.nl>

Verzonden: donderdag 12 november 2020 11:38

Aan: [REDACTED] (GPO) <[REDACTED]@rws.nl>

Onderwerp: strategie landgoederen N35 W - N

Hoi [REDACTED],

Een poosje terug hebben we gesproken over de schadevergoedingskwestie rondom de landgoederen aan de N35 Wijthmen – Nijverdal, m.n. de maneger 't Reelaer.

Hier spelen de belangen en schadecomponenten vanuit grondverwerving en nadeelcompensatie/panschade die sterk met elkaar verweven zijn, de verschillende bevoegde gezagen die betrokken zijn en de politiek bestuurlijke gevoeligheid rondom de landgoederen.

In zijn notitie heeft [REDACTED] de grondslagen voor schadevergoeding voor het Reelaer uiteengezet.

Ligt nu de vraag voor of een gecombineerde behandeling wel het juiste instrument is voor afhandeling van de schade, omdat evt nadeelcompensatie waarschijnlijk heel gering zal zijn.

Heb je al enig idee welke aanpak volgens jou in deze kwestie de meeste (juridische) borging zou kunnen bieden?

Grt [REDACTED]



Van: [REDACTED] (ON) <[REDACTED]@rws.nl>

Verzonden op: woensdag 31 maart 2021 16:14:52

Aan: [REDACTED] (GPO) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED]
(CD) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@hotmail.com>

Onderwerp: RE: strategie landgoederen

Bijlagen: Beslisnota N35WN verfijning nieuwe strategie landgoederen 13012021 CONCEPT.docx

Hoi [REDACTED], [REDACTED] en [REDACTED],

Dank voor jullie input.

Het stuk is de afgelopen tijd op de plank blijven liggen vanwege alle verwikkelingen rondom de scope van het MV3-project ivm de MIRT-Verkenning op hetzelfde N35-traject.

De verwachting is dat de BBG volgende week besluit dat de bajonetkruispunten in Marienheem komen te vervallen en de beide in Heino doorgaan.

Daarmee wordt ook de notitie over de verfijning van de strategie van de landgoederen weer actueel.

Omdat de memo ter besluitvorming naar het PT moet heb ik de concept-memo ter bespreking geagendeerd in het PT (zie bijlage).

Dan ligt de memo daar vast in de week en horen we wellicht relevante invalshoeken die we nog meekunnen nemen voor de finale versie.

Het is overigens nog een concept memo waarin een aantal vragen van [REDACTED] en [REDACTED] nog open st aan en ook de opmerkingen van [REDACTED] en [REDACTED] zijn daarin nog niet verwerkt.

Dat komt dan later.

Na de bespreking in het PT zal ik een nieuw overleg plannen.

Wordt vervolgd dus.

Greetend [REDACTED]

Van: [REDACTED] (GPO) <[REDACTED]@rws.nl>

Verzonden: donderdag 28 januari 2021 10:19

Aan: [REDACTED] (CD) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@hotmail.com>; [REDACTED] (ON)
<[REDACTED]@rws.nl>

Onderwerp: RE: strategie landgoederen


Goedemorgen,

Bijgevoegd de notitie inclusief de opmerkingen van [REDACTED] en daaraan toegevoegd mijn opmerkingen/wijzigingen/aanvullingen.

Ik heb [REDACTED] en [REDACTED] ook nog even laten meelesen. Zij zijn inhoudelijk akkoord, maar hebben nog wel tips voor het instellen van de commissie.

Zie bijgevoegde mailwisseling.

Met vriendelijke groet,





Van: [REDACTED] (GPO)

Verzonden: dinsdag 26 januari 2021 14:50

Aan: [REDACTED] (CD) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@hotmail.com>; [REDACTED] (ON) <[REDACTED]@rws.nl>

Onderwerp: RE: strategie landgoederen

Dag allen,

Jullie ontvangen mijn input later deze week.

[REDACTED], t.a.v. jouw vragen:

- Wie is verantwoordelijk voor aanvang gecombineerde behandeling: grondvererving benoemt/geeft opdracht aan de taxatiecommissie voor de taxatie van de onteigeningsschadeloosstelling, de CD benoemt de nadeelcompensatie commissie. Dit betekent een opdracht voor de voorzitter (extra persoon) en een aanvullende opdracht voor de taxateurs. De planschade component zullen we met de gemeente moeten afstemmen. Kan denk ik in onze opdracht meeliften, waarbij er een afspraak moet worden gemaakt over de kosten.
- Je kunt juridisch/inhoudelijk het beste even afstemming zoeken met [REDACTED], hij is bekend met het proces.


[REDACTED], t.a.v. de planning:

We kunnen beginnen met de gecombineerde behandeling zodra de opdrachten verleend zijn. Er zijn reeds eerder (2019?) 2 taxateurs voor de grondvererving benoemd. Ik zal hun contract even checken. De overige opdrachten moeten er ook eerst zijn voordat we kunnen beginnen. Ik weet niet precies hoeveel voeten dit in aarde heeft. Ik ga uit van een doorlooptijd van 4 weken. Dit proces (opdrachten door CD) kan pas nadat de landgoederen hebben ingestemd met de gecombineerde behandeling opgestart worden. Grofweg zou ik de maand april aanhouden voor de opdrachtverlening.

Als alle opdrachten verleend zijn, dan zal de commissie de zaken moeten voorbereiden, opnemen en uitwerken. Daarna kan er een eerste aanbidding worden gedaan inclusief nadeelcompensatie en planschade. Gezien de complexiteit van de zaken, verwacht ik dat we dan al richting zomervakantie lopen.

Mijn reactie op de aangepaste beslisnotitie volgt later.

Met vriendelijke groet,



Van: [REDACTED] (CD) <[REDACTED]@rws.nl>

Verzonden: donderdag 21 januari 2021 15:41

Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@hotmail.com>; [REDACTED] (ON) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (GPO) <[REDACTED]@rws.nl>

Onderwerp: RE: strategie landgoederen

Hoi [REDACTED],

Dank je voor het heldere overzicht!

In de bijlage vind je mijn opmerkingen (en vragen).

Als het niet duidelijk is, hoor ik het wel!

Grt [REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@hotmail.com>

Verzonden: woensdag 13 januari 2021 15:36

Aan: [REDACTED] (ON) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (CD) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (GPO) <[REDACTED]@rws.nl>

Onderwerp: strategie landgoederen

Hallo [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED],

Hierbij de naar aanleiding van onze bespreking op 7 januari aangepaste notitie over de vervolgstategie landgoederen. Graag jullie commentaar/aanvullingen. [REDACTED] en [REDACTED] onder “”Planning”” staan twee vragen (blauw) open. Kunnen jullie aangeven wat daarvoor passende data zijn?

Groeten,

[REDACTED]



██████████@rws.nl

www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

T ██████████

Datum
13 januari 2021

beslisnota

N35 Wijthmen-Nijverdal. Verfijning vervolgstategie landgoederen

Inleiding

De BBG N35 Wijthmen-Nijverdal heeft ingestemd met een vervolgstategie voor de langslpende issues m.b.t. de landgoederen. Dit betekent dat de oversteken waarover met de landgoederen geen overeenstemming over het totaalpakket aan maatregelen is bereikt worden opgeheven zonder nadere afstemming met de landgoedeigenaren over compenserende ruimtelijke maatregelen. Tevens worden de oversteken bij de landgoederen gelijktijdig meegenomen in de gecoördineerde bestemmingsplan- en vergunningenprocedure. Het is aan de landgoedeigenaren zelf om een alternatieve interne ontsluiting op het landgoed te verzorgen.

Het doel van deze memo is het PT te kunnen laten besluiten over de verfijning/nadere invulling van de vervolgstategie voor de landgoederen. Deze vervolgstategie is onderstaand verder uitgewerkt om de concrete vervolgstappen in beeld te krijgen en in de planning op te nemen. Na besluitvorming in het PT zal de ABG worden geïnformeerd.

Geadviseerd besluit

Het gecombineerd behandelen van grondverwerving en schadeafhandeling (nadeelcompensatie en planschade) bij beide landgoederen in de privaatrechtelijke sfeer.

Inhoudelijke uitwerking

Essentieel bij het bepalen van de vervolgstappen is dat naast het opheffen van de genoemde oversteken gronden van de landgoederen moeten worden aangekocht t.b.v. de bajonetkruispunten die in het kader van het verkeersveiligheidsproject worden aangelegd. Als gevolg daarvan worden wij geconfronteerd met een drietal kostenaspecten, t.w. grondaankoop, planschade en nadeelcompensatie. Daarbij bestaat de mogelijkheid deze drie separaat van elkaar te behandelen of te kiezen voor een gecombineerde (d.w.z. gebundelde) behandeling.

Vanwege de aanwezigheid van diverse belanghebbenden op de landgoederen (m.n. bij landgoed 't Reelaer maar zeker ook bij landgoed de Gunne) en doordat er sprake is van verwevenheid tussen de verschillende schadegrondslagen

(grondaankoop, planschade en nadeelcompensatie) heeft in dit geval een gecombineerde behandeling de voorkeur. De landgoedeigenaren, Rijkswaterstaat en gemeente hebben voordeel bij de gelijktijdige behandeling van de schadecomponenten.

Insteek van de gecombineerde behandeling is dat er een taxatiecommissie is voor de grondverwerving waarbij deze commissie wordt uitgebreid met een deskundige nadeelcompensatie en/of planschade.

Voorwaarde is wel dat de landgoedeigenaren en de gemeente instemmen met de gecombineerde behandeling. Als niet aan deze voorwaarde wordt voldaan zullen grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie separaat worden behandeld.

Voordelen van de gecombineerde behandeling

- Door een gecombineerde behandeling wordt gewerkt aan een gezamenlijke, gestroomlijnde, oplossing en uitbetaling van schadevergoeding aan de voorkant i.p.v. met schadevergoedingen achteraf.
- De landgoedeigenaar, gemeente en Rijkswaterstaat hebben sneller inzicht in de totale te verwachten kosten (aankoop/onteigening en planschade/nadeelcompensatie).
- Het gezamenlijk behandelen van de verschillende schadevergoedingsgrondslagen door een deskundigencommissie bespaart kosten.
- De kans op minnelijke overeenstemming wordt bevorderd. De landgoedeigenaar zal naar verwachting willen weten waar hij precies aan toe is voor wat betreft alle schades voordat hij een koopovereenkomst tekent. Ook omdat het landgoed zelf alternatieve ontsluitingswegen moet aanleggen op het eigen terrein. [REDACTED]
- Als de landgoedeigenaar met de gecombineerde behandeling instemt en zich zodanig opstelt dat er minnelijke overeenstemming wordt bereikt, dan is het mogelijk dat hij de vergoedingen op de bank heeft voor de start uitvoering van het werk.
- Bij de gecombineerde behandeling is er een beperking van de omvang van de administratieve afhandeling. Er is sprake van één eindbedrag voor aankoop en schadevergoedingen. Dit bedrag kan rechtstreeks door RWS worden uitbetaald in één totaalbedrag.

art. 5.1.2-I

Nadelen van de gecombineerde behandeling

- Een gecombineerde behandeling kan de onteigeningsprocedure in de weg zitten. Als het zo is dat er feiten ontbreken om de planschade en nadeelcompensatie te berekenen, maar dat er wel voldoende bekend is om de aankoop/onteigening af te maken, dan gaat de onteigeningsprocedure vertraging oplopen door de planschade en nadeelcompensatie.
- Formeel kan de uitkering van planschade/nadeelcompensatie pas plaatsvinden bij een onherroepelijk planologisch besluit (volgens planning april 2022??). Indien de gecombineerde behandeling eerder tot overeenstemming leidt, dan zal hiervoor een voorbehoud moeten worden gemaakt in de afwikkeling, bijv. middels een terugbetalingsverplichting

van het planschade/nadeelcompensatie deel wanneer een onherroepelijk besluit ter plaatse uitblijft.

Werkwijze

De taxatiecommissie maakt zowel een onteigeningstaxatie als de concept adviezen planschade en nadeelcompensatie. De gemeente mag reageren op het planschade advies, Rijkswaterstaat op het nadeelcompensatie advies en de Landgoed eigenaar op beide adviezen.

De landgoedeigenaar ontvangt een aanbieding voor aankoop met daarnaast het aanbod dat bij minnelijke overeenstemming ook de planschade en de nadeelcompensatie zal worden vergoed.

Van belang daarbij is dat het aankoopbod onderhandelbaar is, de nadeelcompensatie- en planschadevergoedingen zijn dat niet.

Als de landgoedeigenaar het niet eens is met de planschade en/of nadeelcompensatie dan stopt de gecombineerde behandeling. In dat geval wordt eerst de aankoop/onteigening afgerond en daarna wordt op de normale wijze de planschade en nadeelcompensatie door het betreffende bevoegd gezag behandeld, d.w.z. na onherroepelijke besluitvorming over het bestemmingsplan en de intrekking van de Wbr-vergunning.

Randvoorwaarden

- De landgoedeigenaren moeten willen meewerken. Deze insteek is nog niet eerder besproken, dit dient voor aanvang van de planologische procedures te gebeuren.
- Er moet een goed en gedetailleerd ontwerp aanwezig zijn. De commissie kan pas starten als de plannen voor de weg zover zijn uitgewerkt dat alle feiten bekend zijn die nodig zijn om de verschillende schadecomponenten te bepalen. Als dat niet lukt voordat de onteigeningsprocedure gestart moet worden, dan zou toch afgezien moeten worden van de gecombineerde behandeling. Want als er feiten ontbreken om de planschade en nadeelcompensatie te berekenen, maar er wel voldoende bekend is om de aankoop/onteigening af te maken, dan gaat de onteigeningsprocedure vertraging oplopen door de planschade en nadeelcompensatie.
- De gecombineerde behandeling moet strak geregistreerd zijn en er moeten duidelijke afspraken gemaakt worden met de partijen zodat iedereen weet waar hij /zij aan toe is. Daarbij strak geregistreerd in die zin dat het de eventuele onteigening procedureel niet in de weg mag zitten.
- Met de gemeente moet een afspraak worden gemaakt over het instellen van de planschade commissie en de voorwaarden daarbij.
- Duidelijk moet zijn dat de commissie een advies (of eigenlijk 3 adviezen) opstelt over onteigeningsschadeloosstelling, planschade en nadeelcompensatie en dat ieder advies zelfstandig te gebruiken is, mocht de gecombineerde behandeling niet tot overeenstemming leiden en de procedures apart verder gevoerd worden.

Toelichting

Het project N35WN gaat de laatste fase in van de planuitwerking door een gecoördineerde procedure te doorlopen waarin de bestemmingsplannen samen met de andere besluiten ter inzage liggen. Met de nieuwe strategie m.b.t. de issues bij de landgoederen worden de Wbr-vergunningen ter plaatse van de landgoederen daarin meegenomen. Dat kan omdat besloten is om niet meer te streven naar oplossing vooraf met de landgoedeigenaren. De planning is dat de bestemmingsplannen en de vergunningen begin 2021 ter visie gaan.

Met de landgoederen zijn in de afgelopen jaren vele gesprekken gevoerd om tot overeenstemming te komen over de (ruimtelijke) maatregelen die nodig zijn als compensatie voor het opheffen van de oversteken. Het project en de landgoederen kwamen hier niet uit: er was geen draagvlak en ook geen zicht daarop. Bovendien was er een budgetprobleem. Eén landgoed heeft de gesprekken zelfs eenzijdig opgeschort.

Met de nieuwe strategie wordt niet meer naar draagvlak gestreefd maar doorgepakkt. De oversteken worden opgeheven en de landgoederen zullen zelf een alternatieve ontsluiting¹ moeten verzorgen op eigen terrein. De schade kan worden verhaald via de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019 en via de planschade regeling bij bestemmingsplannen. De landgoederen wordt ook voldoende tijd gegeven om een alternatieve ontsluiting te regelen voordat de oversteken daadwerkelijk worden opgeheven.

In het kader van de verkeersveiligheidsmaatregelen is ook de aankoop van gronden noodzakelijk op beide landgoederen. Voor het bajonetkruispunt in deeltraject Heino noord is de aankoop van landgoed De Gunne nodig van een relatief klein oppervlak (ca 450 m²); voor het bajonetkruispunt in deeltraject Heino-Raalte is een meer substantieel oppervlak (ca 9400 m²) nodig van landgoed 't Reelaer. Na het opheffen van de oversteken bij landgoed 't Reelaer wordt het landgoed via het bajonetkruispunt bij Heino-Raalte ontsloten. Het bajonetkruispunt in Heino noord heeft niet die rol voor landgoed de Gunne.

Planning

- Maart 2021 toelichting aan de landgoederen over proces gecombineerde behandeling
- April 2021 start ter inzage legging bestemmingsplannen en vergunningen
- [??? aanvang gecombineerde behandeling](#)
- [??? instellen taxatiecommissie](#)

De gecombineerde behandeling zal worden uitgevoerd door grondverwerving (RWS GPO) en juridische zaken (RWS CD). De taxateurs grondaankoop worden benoemd door vastgoed, de deskundige nadeelcompensatie door de CD.

¹ Uitzondering is de ruitoversteek over de N35 van de manege op landgoed 't Reelaer. Het voorstel is dat een ruitpad wordt aangelegd oa door de berm van de N35 naar het kruispunt Heino Zuid. Daar ligt een tunnel waar de ruiters de N35 kunnen kruisen.

Van: ██████████ (ON) <██████████@rws.nl>

Verzonden op: dinsdag 26 januari 2021 14:29:07

Aan: ██████████ (PPO) <██████████@rws.nl>; ██████████
(PPO) <██████████@rws.nl>

Onderwerp: UPDATE 31082020 20190410_N35_Overzicht Eigenaren In- en uitritten.xlsx

Bijlagen: UPDATE 31082020 20190410_N35_Overzicht Eigenaren In- en uitritten.xlsx

Meeste recente overzicht met in en uitritten

Van: [REDACTED] (ON) <[REDACTED]@rws.nl>

Verzonden op: maandag 1 februari 2021 17:49:35

Aan: [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED]
(ON) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>;
[REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED]
(GPO) <[REDACTED]@rws.nl>

Onderwerp: FW: N35: besproken zonet m.b.t. update BEA/bestemmingsplannen en
coördinatieprocedure

Bijlagen: image001.png, UPDATE 31082020 20190410_N35_Overzicht Eigenaren In- en
uitritten.xlsx

Hoi [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED],

Ter informatie: hieronder een verslag (incl mijn reactie) van een gesprek van mij en [REDACTED] hedenmiddag.

Belangrijk is nog het volgende zoals ik vanmiddag besprek met [REDACTED]:

1. Accepteren wij producten ook al zijn die nog niet compleet omdat onderdelen (stikstof, ontwerp, bodemrapportage) nog niet gereed zijn?
Volgens planning levert Adb binnenkort producten. Zij zijn dit voornemens ook al zijn die niet compleet.
2. Toetst RWS de producten voordat ze ter toetsing naar BG gaan? Wat staat hierover in het contract?

Graag wil ik op korte termijn (liefst morgen) een besluit hierover als team zodat in het coördinatie overleg donderdag als duidelijkheid kan worden gegeven aan de Bevoegd Gezagen. [REDACTED] had ik gevraagd morgen iets te prikken maar ik weet niet of dit is gelukt.

@[REDACTED]: kun je reageren op de geel gemarkeerde vraag?

Met vriendelijke groet,



Van: [REDACTED] (ON)

Verzonden: maandag 1 februari 2021 17:37

Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@avecodebondt.nl>

Onderwerp: RE: N35: besproken zonet m.b.t. update BEA/bestemmingsplannen en coördinatieprocedure

Hoi [REDACTED],

Hierbij mijn aanvullingen op onderstaande samenvatting **in rood**.

Met vriendelijke groet,



Van: [REDACTED] <[REDACTED]@avecodebondt.nl>

Verzonden: maandag 1 februari 2021 15:32

Aan: [REDACTED] (ON) <[REDACTED]@rws.nl>

Onderwerp: N35: besproken zonet m.b.t. update BEA/bestemmingsplannen en coördinatieprocedure

Dag [REDACTED],

We hebben een aantal onderwerpen besproken zonet, hierbij een korte samenvatting:

- **Update BEA-tabel:** ik heb onze constatering toegelicht, dat van een aantal bomen de status ook wijzigt van 'te kappen' naar 'niet te kappen', etc. Dit werkt door in de update van de BEA-tabel (DP25) en de tekeningen in de rapportage (DP19). Het is volgens ons van belang om deze wijzigingen te verwerken. Ik stuur hierover een mail naar [REDACTED] dat we hierover gesproken hebben.
- **Update bestemmingsplan:**
 - o Het bestand 'UPDATE 31082020 20190410_N35_Overzicht Eigenaren In- en uitritten' ontbreekt bij ons en is benodigd voor de update van de bestemmingsplannen, jij gaat na of je dit bestand kan nasturen; zie bijlage
 - o In de onderzoeken voor Externe Veiligheid en Kabels en leidingen wordt verwezen naar tekeningnummers van ontwerptekeningen opgesteld door Arcadis, deze verwijzingen vervallen straks omdat wij de tekening aanpassen. Hoe gaan we hiermee om?
 - o Bij Archeologie wordt bij een aantal deeltrajecten geconcludeerd dat het aspect archeologie zich verzet tegen de uitvoering van het bestemmingsplan. Aan de gronden die momenteel nog niet permanent zijn vrijgegeven naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek is een bestemming "Waarde - Archeologie" (met nadere waardering) toegekend. Ik was benieuwd naar de gedachte hierachter, ik vraag dit nog na bij de gemeente. Is meer ter controle.
 - o Ter informatie: We constateren dat de tekst in de bestemmingsplannen op onderdelen afwijkt van de conclusies van onderzoeken van Arcadis, bijvoorbeeld bij de PRA, dit actualiseren wij.
 - o De op te leveren concepten zijn voor zover mogelijk gereed, maar op onderdelen nog niet compleet te maken, bijvoorbeeld voor het onderdeel stikstof dat nog onduidelijk is. We bespreken dat het zinvol is om dat wat al wél gereed is toch ter beoordeling voor te leggen. Nee, dit hebben we niet samen geconcludeerd. De conclusie was dat ik hier nog op terug zou komen.
- **Coördinatieprocedure**

- o [REDACTED] heeft zijn opmerkingen op het verslag gedeeld. Je gaf aan verder akkoord te zijn met het verslag van het vorige coördinatieoverleg **inclusief de opmerkingen van [REDACTED]**. Ik stuur het verslag, met opmerkingen [REDACTED] daarin verwerkt, en de agenda vandaag rond.
- o **Planning:** Wij leveren binnenkort concept documenten op, welke ook ter beoordeling naar gemeente gaan (volgens vraagspecificatie), ik vroeg mij nog af of jullie deze wijzigingen eerst zelf nog vooraf willen inzien vóórdat wij deze bij de externe stakeholders aanleveren. Je zou hier op terugkomen. Dit is wel een belangrijke vraag om beantwoord te hebben voor donderdag ivm de planning die we daar communiceren.
 - § Vervolgvraag bedenk ik me, die we niet besproken hebben: wat sturen we allemaal ter beoordeling naar de gemeente? Alleen de bestemmingsplannen en onderliggende onderzoeken (bomen, flora en fauna en stikstof (zodra beschikbaar))?
- o Je merkte nog op aandacht te besteden aan of de coördinatie van de verschillende besluiten nu duidelijk is. Dit is een agendapunt van donderdag dus kunnen we dan nog extra aandacht aan besteden.
- o Verder merkte je nog op aandacht te besteden aan de opmerking van [REDACTED] over het raadsinformatienotitie, en de stand van zaken daarvan.

In ieder geval tot donderdag!

Met vriendelijke groet,



Van: [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>

Verzonden op: dinsdag 2 maart 2021 22:10:41

Aan: [REDACTED] (ON) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED]
(PPO) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>;
[REDACTED] (ON) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED]
(PPO) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (ON) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED]
(PPO) <[REDACTED]@rws.nl>

CC: [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED]
(GPO) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED]
[REDACTED]@rhdhv.com>

Onderwerp: RE: N35WN & N50KKz risicosessie (Let op! N35 14.00-15.00, N50 15.00-16.00)

Bijlagen: Verslag integrale sessie N35 2 maart 2021.pdf, Verslag integrale sessie N50 2 maart 2021.pdf

Beste Allemaal,

In de bijlage vinden jullie de verslagen van de risicosessies van vanmiddag.

De wijzingen zijn bijgewerkt en een actueel risicodossier van beide projecten is te vinden op CONNECT en/of op de p-schrijf (*een linkje is opgenomen in het verslag*).

Met vriendelijke groet,



-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>

Verzonden: maandag 1 februari 2021 15:38

Aan: [REDACTED] (PPO); [REDACTED] (ON); [REDACTED] (PPO); [REDACTED] (PPO);
[REDACTED] (ON); [REDACTED] (PPO); [REDACTED] (ON); [REDACTED] (PPO)

CC: [REDACTED]

Onderwerp: N35WN & N50KKz risicosessie (Let op! N35 14.00-15.00, N50 15.00-16.00)

Tijd: dinsdag 2 maart 2021 14:00-16:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: Teams

1-2: we gebruiken dit ad hoc verdiepend overleg van de N50KKz als risicosessie. Let op! Van 14.00 tot 15.00 bespreken we de N35WN en van 15.00 tot 16.00 de N50KKz.

Hi allemaal,

Sinds vorige week is Microsoft Teams voor ons beschikbaar. Ik heb nu dus reeksen aangemaakt om via Teams te vergaderen ipv Skype voor Bedrijven.

Groet,



[Join Microsoft Teams Meeting](#)

[Learn more about Teams](#) | [Meeting options](#)

Fout! Bestandsnaam niet opgegeven.

Wil je aan een Teams-vergadering deelnemen vanuit de telewerkomgeving (Citrix)? Klik dan hieronder op 'Help' voor een aanvullende instructie. Let op! Deel geen vertrouwelijke informatie via Teams.

[Help](#)

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@avecodbondt.nl>

Verzonden op: maandag 1 februari 2021 15:17:53

Aan: [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>

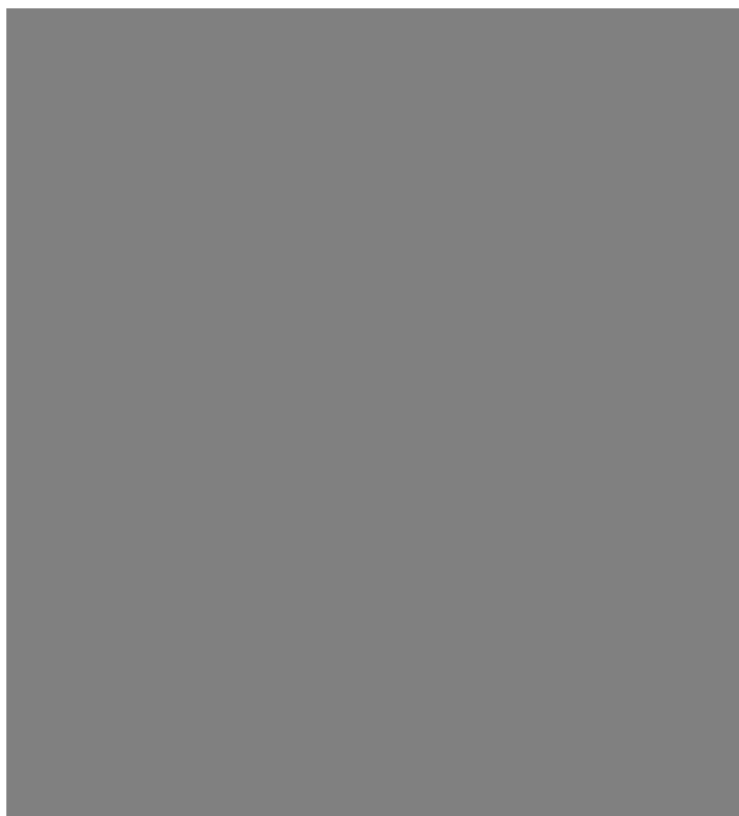
Onderwerp: Planning N35 Wijthmen-Nijverdal

Bijlagen: image001.png, 2021-01-27 203804-Afronding Planuitwerking N35 Wijthmen - Nijverdal.pdf

[REDACTED],

Hierbij de planning.

Met vriendelijke groet,





Project: 203804-Afronding Plan Datum: woe 27-1-21

■ Taak ■ Mijlpaal ■ Samenvatting ◆ Projectsamenvatting ■ Inactieve mijlpaal ◆ Inactieve samenvatting | Handmatig taak | Alleen duur ■ Handmatige samenvatting ■ Alleen begindatum ■ Handmatige samenvatting ■ Alleen einddatum ■ Externe taken ■ Externe mijlpaal ◆ Deadline ◆ Voortgang ◆ Voortgang, handmatig



Van: [redacted] <[redacted]@avecodebondt.nl>
Verzonden op: dinsdag 2 maart 2021 14:39:30
Aan: [redacted] (PPO) <[redacted]@rws.nl>
CC: [redacted] <[redacted]@avecodebondt.nl>
Onderwerp: RE: Bespreken risico's en planning N35 Wijthmen-Nijverdal
Bijlagen: image001.png, Planning N35 Wijthmen - Nijverdal 20210301.pdf

Woo art:5.1.2-e

Dag [redacted],

Bij deze stuur ik je de meest recente risicolijst voor het project 'Afronding Planuitwerking N35 Wijthmen – Nijverdal'.

Top 5 risico's op basis van de laatste ontwikkelingen

1. Beschikbaarheid en inzet van medewerkers ON (*risico 45*).
 - Op dit moment wordt alles in het werk gesteld om het team te versterken in verband met de druk op de planning.
2. Beschikbaarheid medewerkers RWS (*risico 008*)
 - Gezien de druk op de planning wordt wellicht extra flexibiliteit gevraagd aan OG voor toetsmomenten.
3. Stikstofproblematiek vertraagd de projectplanning (*risico 039*)
4. Ecologische voortoets, passende beoordeling en/of vergunning Wet natuurbescherming nodig (*risico 5*).
 - Vertraging van de planning i.v.m. mogelijke aanvullende ecologische onderzoeken ten gevolge van omleidingsroutes.
5. Ontbreken van een akkoord met stakeholders op het ontwerp (*risico 46*)
(bijvoorbeeld een ontbrekend akkoord op de verkoop van grond).

Bijgevoegd vind je de planning ter bespreking van ons overleg morgen.

Tot morgen!

Met vriendelijke groet,

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: [redacted] <[redacted]@avecodebondt.nl>
Verzonden: woensdag 10 februari 2021 15:15

Aan: [REDACTED]; [REDACTED]@rws.nl; [REDACTED]

Onderwerp: Bespreken risico's en planning N35 Wijthmen-Nijverdal

Tijd: woensdag 3 maart 2021 09:00-10:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: Microsoft Teams-vergadering


Microsoft Teams-vergadering

Neem deel via uw computer of mobiele app

[Klik hier om deel te nemen aan de vergadering](#)

[Meer informatie](#) | [Opties voor vergadering](#)

Met vriendelijke groet,



N35: Stappenplan en scenario's voor scenariostudie stikstofdepositie

169.

Stap 1: Bepaling te berekenen deeltrajecten. Uitgangspunt:

- Heino-Noord + Heino-Raalte
- Mariënheem-Oost + West

Stap 2: Uitwerken scenario en bepalen stikstofdepositie per deeltraject

Stap 3: Bepalen effect splitsen licht en zwaar verkeer over omleidingsroute

En splitsen voorkeursvarianten zodat ze ook per deeltraject kunnen worden gerapporteerd

Stap 4: Eindscenario's rapporteren (7x) en bespreken met Provincie Overijssel



Van: [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>

Verzonden op: maandag 22 februari 2021 10:20:17

Aan: [REDACTED] (ON) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (ON) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED], [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>

Onderwerp: FW: Aangepaste planning - afronding planuitwerking N35 Wijthmen-Nijverdal

Bijlagen: image001.png, Planning N35 Wijthmen - Nijverdal 20210218.pdf

Beste collega's,

Donderdag 25-02-2021 hebben wij een vergadering staan om de planning van de ON wel of niet accepteren. Zie ook mijn e-mail in de bijlage.

Hierbij de planning. Zie onderstaand de e-mail van de ON.

Ik ben benieuwd wat jullie inhoudelijk ervan vinden.

[Met vriendelijke groet,](#)

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@avecodebondt.nl>

Verzonden: donderdag 18 februari 2021 15:04

Aan: [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (GPO) <[REDACTED]@rws.nl>

CC: [REDACTED] <[REDACTED]@avecodebondt.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@avecodebondt.nl>

Onderwerp: Aangepaste planning - afronding planuitwerking N35 Wijthmen-Nijverdal

Beste [REDACTED], [REDACTED],

Zoals in het gesprek tussen [REDACTED] en [REDACTED] aangegeven ontvangen jullie hierbij de aangepaste planning voor afronding planuitwerking N35 Wijthmen-Nijverdal.

Dit is in onze ogen, met de kennis van nu, een haalbare planning voor de werkzaamheden die liggen. In deze planning zijn ook de doorlooptijden ingeschat van de periode nadat de stukken gereed zijn om ter inzage te leggen (vanaf rij 78 in planning), deze doorlooptijden zijn onder voorbehoud van afstemming met de overige bevoegde gezagen (gemeente en waterschap).

De planning voldoet nu ook aan de voorwaarden aan de ROK, te weten:

- Alle activiteiten zijn reëel in de tijd uitgezet;
- Relevante afstemming met opdrachtgever is zichtbaar;
- Activiteiten hebben een begin en einddatum en zijn onderling gekoppeld waar van toepassing;
- Kritieke pad is opgenomen;
- Het is een netwerkplanning met een gesloten netwerk.

VTW aanvullende stikstofberekeningen

In deze planning is ook de planning voor de VTW over stikstof geïntegreerd, deze staat in rij 36 t/m 38 en is genoemd als deelproduct 27, deze ligt op het kritieke pad.

Wij achten dat deze werkzaamheden een doorlooptijd van 5 weken kennen, lopend van week 8 t/m week 12, met de

volgende invulling per week:

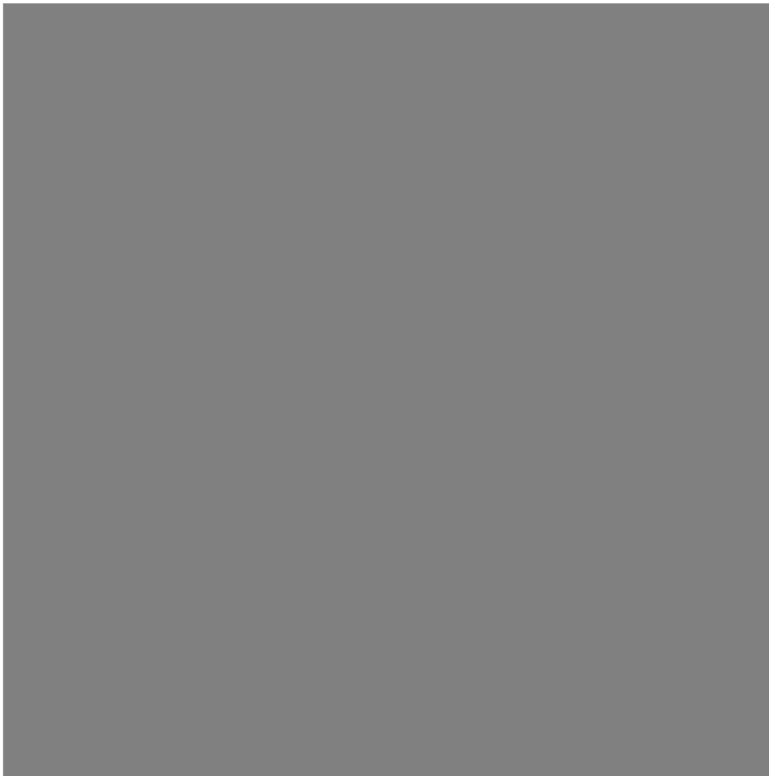
- Week 8/9 = uitwerken scenario's en stikstofberekeningen
- Week 10 = bespreken concept uitkomsten met RWS en Provincie Overijssel (separate overleggen)
- Week 11 = definitieve scenario's uitwerken
- Week 12 = Definitieve uitkomst afstemmen met RWS en Provincie Overijssel (separate overleggen)

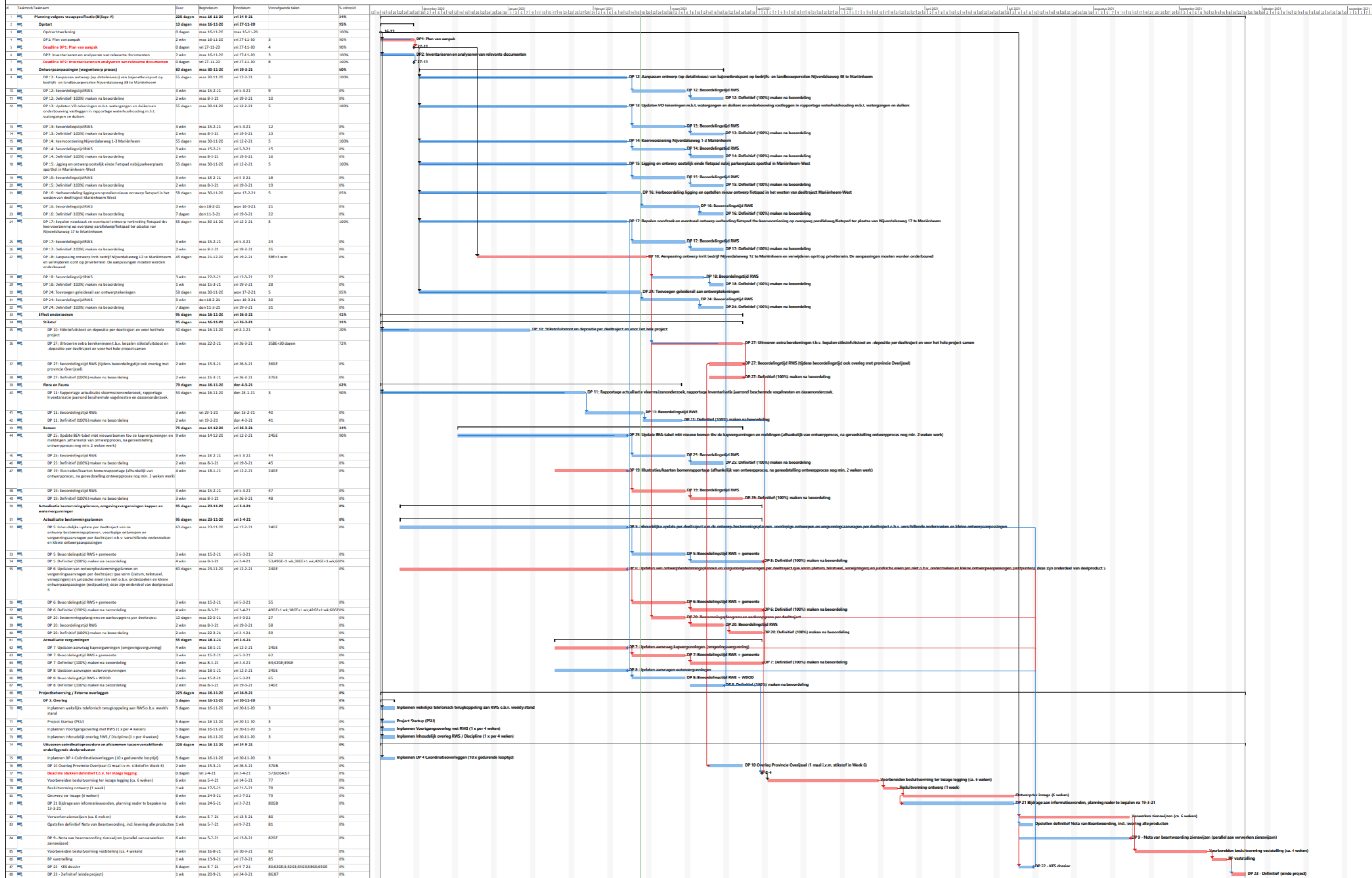
Deze planning voor de VTW over stikstof achten wij haalbaar mits:

- **Rijkswaterstaat in deze periode van 5 weken zich flexibel opstelt in het beoordelen/bespreken van stukken (en dus het principe van 2 weken beoordelingstijd loslaat);**
- (Concept) opdrachtverlening uiterlijk week 8.

Let op: De uitkomsten van dit proces kunnen aanleiding geven voor vervolgonderzoeken en daarmee de vervolgplanning vertragen.

Met vriendelijke groet,





Van: [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>

Verzonden op: vrijdag 5 maart 2021 12:15:30

Aan: [REDACTED] (ON) <[REDACTED]@rws.nl>

CC: [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>

Onderwerp: N35 WN: beslisnota VVA incl. conclusie second opinion Goudappel

Bijlagen: Notitie N35 Wijthmen - Nijverdal, beoordeling verkeersveiligheid.pdf, Bijlage 1
Deelrapport Verkeersveiligheidsaudit N35 Wijthmen-Nijverdal V1.3.pdf, Bijlage 2 TOM
kruispuntoplossing.pdf, 20210113 beslisnota VVA N35WN.docx

Hoi [REDACTED]

Aansluitend op de mail van [REDACTED] deze mail met de beslisnota VVA. Deze beslisnota is aangevuld met de conclusie uit de second opinion van Goudappel (notitie N35 Wijthmen – Nijverdal, beoordeling verkeersveiligheid). Verder is deze geactualiseerd, namen zijn bijgewerkt + de second opinion is als bijlage toegevoegd.

Kijk er eens na, is het volledig en wil je nog iets veranderd hebben om de nota af te ronden? Heeft het zin om deze beslisnota nog door te zetten in relatie tot het vervoltraject t.a.v. keuzes m.b.t. verkeersveiligheidsmaatregelen in het project?

Groet,
[REDACTED]



RWS Oost-Nederland
T.a.v. directeur Netwerk Ontwikkeling

www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

beslisnota

Datum
12 januari 2021

N35 Wijthmen-Nijverdal beslisnota VVA

Geachte

Conform het Kader Verkeersveiligheid heeft het project N35 Wijthmen - Nijverdal een verkeersveiligheidsaudit (VVA) uitgevoerd op het ontwerp dat ten grondslag ligt aan het VO zoals dat op 13 november 2017 is opgesteld.

In 2020 is door Ingenieursbureau Goudappel een verkeerskundige second opinion uitgevoerd. Hieruit is naar voren gekomen dat de verkeersafwikkeling, door de te nemen maatregelen verbeterd. En dat de te nemen maatregelen een licht gunstig effect hebben op de verkeersveiligheid.

Hierbij vraag ik je om in te stemmen met de reactienota VVA t.b.v. het project N35 Wijthmen - Nijverdal.

Hiervoor worden de volgende stukken aangeboden:

- Deze beslisnota;
- Het deelrapport VVA N35 Wijthmen – Nijverdal (incl. reacties) in bijlage 1;
- De Trade Off Matrix kruispuntoplossing, in bijlage 2;
- Notitie N35 Wijthmen – Nijverdal beoordeling verkeersveiligheid, in bijlage 3.

De documentatie is in samenwerking met Arcadis, het projectteam N35 Wijthmen - Nijverdal, de adviseur verkeersveiligheid van de afdeling NOVP van RWS Oost-Nederland, opgesteld. Tevens heeft afstemming plaats gevonden met namens SLU RWS Oost-Nederland. Voor het beantwoorden van punt 1.5.2 van de VVA is de Kennisgroep Wegontwerp geraadpleegd.

Gevraagd besluit

1. Kennis te nemen van de uitgevoerde VVA;
2. In te stemmen met de reacties, in de VVA én in deze nota;
3. De besluitvorming te delen met directeur Netwerkmanagement,

Toelichting op Ernstige Afwijkingen uit de VVA

In de VVA wordt een drietal Ernstige Afwijkingen benoemd. De toelichting hieronder geeft een verdieping op de, in de VVA gegeven, reactie. Tevens is sinds de reactie op de ernstige afwijkingen uit de VVA, een aantal ontwerpwijzigingen doorgevoerd, die invloed hebben op die reactie.

Ernstige Afwijkingen uit de VVA N35 Wijthmen – Nijverdal:

- 1.5.1 Geen integrale afweging kruispuntoplossing;
- 1.5.2 Bevindingen betreffende het ontwerp van de bajonetkruising;
- 1.5.4 Bestaande voorrangskruisingen worden niet omgebouwd.

1.5.1 Geen integrale afweging kruispuntoplossing

Ten behoeve van de keuze van de kruispuntoplossing, is een Trade Off Matrix (TOM) opgesteld. In deze TOM wordt de keuze voor de bajonetkruising onderbouwd, door het wegen van verschillende aspecten, zie bijlage 2.

1.5.2 Bevindingen betreffende de vormgeving van de bajonetkruising

Deze ernstige afwijking betreft een puntsgewijze opsomming van bevindingen op het ontwerp van de bajonetkruising.

Bevinding uit de VVA	Reactie
Er wordt getwijfeld of een bestuurder van een landbouwvoertuig vanaf de zijweg de juiste inschatting kan maken van de benodigde tijd die nodig is om het linksafvak te bereiken in relatie tot de hiaattijd op de N35. Het verkeerd inschatten leidt tot flank- of kopstaart ongevallen met ernstige afloop.	De inleidende druppel van het linksafvak wordt uitgevoerd als markering (voor bajonetten waar 80 km/u geldt), en is daarmee overrijdbaar. Hierdoor heeft een bestuurder van een landbouwvoertuig de mogelijkheid met één stuurbeweging het linksafvak te bereiken.
Op de N35 geldt een verbod voor landbouwverkeer. Maar ter plaatse van deze kruispunten wordt het verkeer op de N35 plotseling geconfronteerd met landbouwverkeer. Omdat weggebruikers geen landbouwverkeer verwachten kan het zijn dat ze te laat anticiperen indien een landbouwvoertuig de N35 oprijdt.	De vormgeving van de bajonet, met name de 7,70 meter brede verhoogde middenberm, werkt attentie verhogend. Voor de aanwezigheid van landbouwverkeer in de bajonetkruising, wordt waarschuwbord J39 geplaatst.

<p>De snelheid van het verkeer op de N35 wordt ter plaatse van het kruispunt niet gereduceerd. Een maximumsnelheid van 80 km/u ter plaats van een kruispunt is geen 'veilige snelheid'. Zeker niet in vergelijking met een landbouwvoertuig die vanuit stilstand de N35 oprijdt. Een lagere snelheid verkleint de kans op een aanrijding (meer anticipatietijd) en maakt de afloop bij een aanrijding minder ernstig. Met name ongevallen met landbouwvoertuigen en werktuigen leiden vaak door hun vorm en massa tot een ernstige afloop.</p>	<p>Voor twee bajonetkruisingen, Mariënheem west en Mariënheem oost, is besloten de ontwerpsnelheid terug te brengen naar 50 km/u. Deze twee kruisingen omsluiten de bebouwde kom Mariënheem en zijn een prima middel om de snelheid op geloofwaardige wijze naar 50 km/u terug te brengen.</p> <p>De bajonetkruisingen ter hoogte van Heino-Noord en Raalte blijven ontworpen op 80 km/u. De voorkeur zou hebben de gereden snelheid naar 60 km/u terug te brengen. Dit kan ontwerptechnisch niet worden afgedwongen, omdat de kruising geschikt dient te zijn voor alle verkeer. Alleen met bebording en markering 60 km/u aangeven zou leiden tot een schijnveiligheid, waarmee de verkeersveiligheid niet gediend is.</p>
<p>Landbouwvoertuigen en -werktuigen zijn vaak breder dan 3 meter. Dit betekent dat het voertuig breder is dan de standaard breedte van een linksafvak (maatvoering is niet gegeven in het ontwerp). Dit vergroot de kans dat het voertuig van achteren wordt aangereden door een rechts passeren voertuig.</p>	<p>De linksafvakken in de bajonetkruising zijn breder dan de minimale maat uit CROW 330 HWO van 2,60 meter. De ontworpen linksafvakken zijn 3,10 meter breed, tussen de markering gemeten. Hierdoor is incl. kantstreep, redresseerstrook en 0,25 meter van de blokmarkering totaal 3,80 meter opstelbreedte beschikbaar voor landbouwvoertuigen.</p>
<p>De kans bestaat dat een voertuig of fietser (om omrijden te voorkomen) direct via de zijberm oversteekt naar de parallelweg aan de ander zijde van de N35.</p>	<p>De tussenberm is obstakelvrij ontworpen. Daardoor kan het illegaal doorsteken van deze berm niet fysiek onmogelijk gemaakt worden.</p>
<p>Het ontbreken van een fysieke scheiding tussen beide linksafvakken gaat ten koste van de herkenbaarheid en begrijpelijkheid van het kruispunt.</p>	<p>De beide linksafvakken worden fysiek van elkaar gescheiden door een verhoogde rijbaanscheiding met een breedte van 2,3 meter.</p>
<p>In de oksels van het kruispunt is waterberging aanwezig. Het is uit het ontwerp niet af te leiden hoe de waterberging eruit ziet. De kans dat een voertuig te water raakt dient te worden voorkomen</p>	<p>De waterbergingen zijn obstakelvrij en voldoende ondiep ontworpen.</p>

1.5.4 Bestaande voorrangskruisingen worden niet omgebouwd

Het project N35 Wijthmen – Nijverdal is een budget gestuurd project. De maatregelen zijn dusdanig gekozen, dat het grootst mogelijke effect op verkeersveiligheid bereikt wordt. Het ombouwen van de bestaande voorrangskruisingen paste hier niet bij.

Tevens is de scope gewijzigd, sinds het opstellen van de VVA. De kruispunten N35 Tunnelweg en N35 Molenweg zitten niet langer in de scope van dit project (bestuurlijk besluit d.d. 3 oktober 2018). De provincie Overijssel en de gemeente Hellendoorn trekken gezamenlijk op om deze kruispunten te verbeteren.

Door mede ondertekening geef je aan akkoord te zijn met deze brief.

Met vriendelijke groet,



Akkoord



Bijlagen

1. Het deelrapport VVA N35 Wijthmen – Nijverdal (incl. reactie);
2. De Trade Off Matrix kruispuntoplossing;
3. Notitie N35 Wijthmen – Nijverdal beoordeling verkeersveiligheid.

DEELRAPPORT VERKEERSVEILIGHEIDSAUDIT

N35 Wijthmen-Nijverdal, Update VO 1.3

11 OKTOBER 2019



Contactpersoon



Arcadis Nederland B.V.
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Opzet bevindingen en ernstklassen	5
2	REACTIE OP BEVINDINGEN VVA1	6
2.1	Algemene bevindingen	6
2.2	Horizontaal en verticaal alignement	10
2.3	Dwarsprofielen	10
2.4	Knooppunten en aansluitingen	13
2.5	Kruispunten en kruisingen	13
2.6	Inrichting en uitrusting	17
2.7	Delen buiten het rijkswegennet	17
1	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Opzet bevindingen en ernstklassen	5
2	REACTIE OP BEVINDINGEN VVA1	6
2.1	Algemene bevindingen	6
2.2	Horizontaal en verticaal alignement	10
2.3	Dwarsprofielen	10
2.4	Knooppunten en aansluitingen	13
2.5	Kruispunten en kruisingen	13
2.6	Inrichting en uitrusting	17
2.7	Delen buiten het rijkswegennet	17
1	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding	5

1.2	Opzet bevindingen en ernstklassen	5
2	REACTIE OP BEVINDINGEN VVA1	6
2.1	Algemene bevindingen	6
2.2	Horizontaal en verticaal alignement	10
2.3	Dwarsprofielen	10
2.4	Knooppunten en aansluitingen	13
2.5	Kruispunten en kruisingen	13
2.6	Inrichting en uitrusting	17
2.7	Delen buiten het rijkswegennet	17
BIJLAGEN		
	BIJLAGE A RAPPORTAGE VVA FASE 1	18
	BIJLAGE B VERIFICATIEFORMULIER	19
	COLOFON	20

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

In het kader van de planuitwerking van het project N35 Wijthmen-Nijverdal is een verkeersveiligheidsaudit fase 1 (VVA1) uitgevoerd op het voorlopig ontwerp (VO) door de gecertificeerde auditoren [REDACTED] en [REDACTED] werkzaam bij respectievelijk Sweco en Aveco de Bondt. De resultaten van deze audit zijn vastgelegd in de rapportage 'Auditrapport VVA1 N35 Wijthmen - Nijverdal' van 6 oktober 2017 met KoVa-nummer 17027 die is opgenomen in bijlage A van de voorliggende rapportage. KoVa staat hierbij voor Kwaliteitsorgaan Verkeersveiligheidsaudits, het orgaan dat opleidingsinstituten en auditoren certificeert.

De verkeersveiligheidsaudit is uitgevoerd conform het destijds vigerende Voorschrift Verkeersveiligheidsaudit van 19 januari 2011.

In de voorliggende rapportage is de reactie opgenomen op de bevindingen die in de VVA1 zijn geconstateerd. Met deze rapportage wordt invulling gegeven aan het opstellen van een reactienota zoals voorgeschreven in het Voorschrift Verkeersveiligheidsaudit. In 2018 is het VO op enkele punten gewijzigd, mede naar aanleiding van de bevindingen uit de verkeersveiligheidsaudit. In de voorliggende update van het deelrapport verkeersveiligheid is de reactie op de bevindingen geactualiseerd zodat deze reactie aansluit bij het huidige ontwerp, VO versie 1.3 van 1 februari 2019.

1.2 Opzet bevindingen en ernstklassen

In de VVA1 zijn de bevindingen opgedeeld in een zevental onderwerpen. In deze reactienota zijn de bevindingen opgenomen in dezelfde volgorde als in de VVA1. Het betreft de volgende onderwerpen:

1. Algemeen.
2. Aligement.
3. Dwarsprofiel tussen projectgrenzen.
4. Aansluitingen.
5. Kruispunten en kruisingen.
6. Inrichting en uitrusting zoals bebording, markering, bebakening en verlichting.
7. Delen buiten het rijkswegennet.

De bevindingen zijn opgedeeld in drie ernstklassen:

- A (afwijking): Afwijking van datgene dat gebruikelijk is. Herstel is naar het oordeel van het auditteam gewenst vanwege het negatieve effect op de verkeersveiligheid.
- EA (ernstige afwijking): Afwijking met een serieus ongevalsrisico. Verbeteringen zijn naar het oordeel van het auditteam dringend gewenst.
- O (opmerking of observatie): Auditteam heeft een opmerking die zijdeling of niet een relatie met de verkeersveiligheid heeft, maar zij vanuit een ander perspectief (b.v. milieu, algemene verkeerskunde, geluidhinder, luchtkwaliteit, etc.) onder de aandacht van de opdrachtgever wil brengen.

In de tabellen op de volgende pagina's is per bevinding een reactie opgenomen. Deze reactie is in eerste instantie opgesteld door Arcadis. Na bespreking met het projectteam van Rijkswaterstaat is een aantal van de reacties aangepast. Deze definitieve versie van de reactienota bevat het gezamenlijke standpunt van beide partijen.

2 REACTIE OP BEVINDINGEN VVA1

2.1 Algemene bevindingen

Tek. nr.	Num mer	Beschrijving van de afwijking en/of het verkeersveiligheidsprobleem	Oplossingsrichting	Ernst
Alg.	1.1.1	Het gedeelte van N35 tussen Wijthmen - Nijverdal is een 1x2 Gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/h. Ten noorden van dit wegvak wordt de N35 op dit ogenblik omgebouwd naar een 2x2 Regionale Stroomweg (autoweg) 100 km/h met ongelijkvloerse kruisingen en er zijn plannen om de N35 tussen Nijverdal en Wierden ook om te bouwen naar een 2x2 Regionale Stroomweg (autoweg) 100 km/h. Dit houdt in dat het gedeelte tussen Wijthmen en Nijverdal en de traverse Nijverdal (Salland-Twentunnel) het enige gedeelte van de N35 is dat is ingericht als Gebiedsontsluitingsweg 1x2 80 km/h. De verkeersfunctie van de N35 als wegverbinding/tracé is 'stromen'. Doordat het gedeelte tussen Wijthmen en Nijverdal niet als zodanig is ingericht is er geen juiste afstemming tussen vorm, functie en gebruik. Hierdoor kunnen weggebruikers (met name die het gehele traject rijden) in verwarring raken van welke wegcategorie ze gebruikmaken, wat de functie is en welk gedrag van hen wordt verwacht en welk gedrag anderen zullen vertonen. Hierdoor bestaat de kans dat ze hun verkeersgedrag niet of nauwelijks aanpassen op het gedeelte tussen Wijthmen – Nijverdal en hetzelfde verkeersgedrag vertonen als op de wegvakken die zijn ingericht als RSW.	Indien een inrichting als Stroomweg (op korte termijn) niet mogelijk is zorg er dan voor dat het voor weggebruikers duidelijk is welk gedrag van hun wordt verwacht en welk gedrag ze van anderen kunnen verwachten. Dit kan onder andere door een 'optimale inrichting' als Gebiedsontsluitingsweg na te streven. Bijvoorbeeld niet te kiezen voor voorrangskuispunten vanwege de <i>doorstroming</i> van het doorgaande verkeer op de N35 maar voor een bijvoorbeeld een rotonde waar verkeer veiliger <i>uitgewisseld</i> kan worden. Dwing eventueel het gewenste gedrag af met aanvullende maatregelen. Zorg ook dat de overgangen van wegcategorie duidelijk herkenbaar zijn.	A
In het bestuurlijk besluit van 2016 gekozen om geen rotondes toe te passen. De overgangen in wegcategorie vallen buiten het tracé van de N35 Wijthmen-Nijverdal. Deze bevinding wordt doorgegeven aan de projecten N35 Zwolle-Wijthmen en N35 Nijverdal-Wierden.				
Alg.	1.1.2	De voorgestelde maatregelen (o.a. aanleg parallelwegen, opheffen doorsteken, verbeteren oversteekbaarheid landbouwverkeer) zijn logisch en zinvol en dragen bij aan een betere Duurzaam Veilige inrichting van de N35. Deze maatregelen zijn echter 'algemeen'. Wat mist zijn maatregelen voor de overige locatie specifieke knelpunten in de verkeersveiligheid op de N35 en aansluitende wegen.	Voer een verkeersveiligheidsonderzoek / ongevallenanalyse uit en/of doe een schouw van de huidige situatie / wegontwerp naar eventuele bestaande locatiespecieke knelpunten (een aantal worden in deze audit genoemd). Neem maatregelen, ter voorkoming of ter vermindering van deze knelpunten, mee in dit project.	A
Uitvoering van een verkeersveiligheidsonderzoek voor de gehele N35 en het treffen van maatregelen voor eventuele knelpunten valt buiten de scope van het project N35 Wijthmen-Nijverdal. In samenspraak met de bestuurlijke begeleidingsgroep is de scope van het project bepaald. Vanwege het beschikbare budget is uitbreiding van de projectscope met aanvullende verkeersveiligheidsmaatregelen niet mogelijk.				

Tek. nr.	Num mer	Beschrijving van de afwijking en/of het verkeersveiligheidsprobleem	Oplossingsrichting	Ernst
Div. loc.	1.1.3	De parallelwegen zullen worden gebruikt door zowel gemotoriseerd verkeer, langzaam verkeer en (brom)fietsverkeer (geen intensiteiten bekend). Het gemotoriseerde verkeer zal naast personenauto's en vrachtauto's zeer waarschijnlijk ook bestaan uit landbouwverkeer, motorrijtuigen met beperkte snelheid ¹ en wellicht ontheffingshoudende voertuigen ² . Met name de combinatie van massa, breedte en snelheid van de grote voertuigen levert veiligheidsproblemen op voor het langzaam verkeer (zowel objectief als subjectief). De vormgeving van de parallelwegen maken hoge snelheden mogelijk.	<p>A. Indien op bepaalde parallelwegen de intensiteit van (grote) voertuigen en/of die van het langzaam verkeer (bijv. schoolfietsroute) hoog is overweeg dan de aanleg van een apart fietspad naast de parallelweg.</p> <p>B. Hoewel de parallelwegen relatief smal zijn (4,50m+ 2 x 0,50m) overweeg het snelheidsverschil te verkleinen tussen het gemotoriseerd verkeer en het langzaam verkeer door de aanleg van snelheidsremmende maatregelen.</p> <p>C. Overweeg de aanleg van vrijliggende fietspaden of het goed zichtbaar scheiden van verkeersstromen.</p>	A
<p>De nieuwe parallelwegen ontsluiten alleen enkele percelen en vormen geen doorgaande verbinding (alternatief voor de N35). De verwachte intensiteiten zijn meegenomen bij het bepalen van het dwarsprofiel. Daarbij wordt opgemerkt dat brede parallelwegen kunnen leiden tot hogere snelheden. Een breedte van 4,50 m is conform de richtlijnen. De bestaande parallelwegen zijn geen onderdeel van de scope van het project N35 Wijthmen-Nijverdal. De voorgestelde oplossingsrichting wordt doorgegeven aan het district.</p>				
Div. loc.	1.1.4	Langs de N35 zijn meerdere bushaltes aanwezig. Buspassagiers moeten op de meeste locaties de rijbaan van de N35 gelijkvloers oversteken op een wegvak of op een kruispunt zonder oversteekvoorziening (middengeleider).	Zorg dat buspassagiers veilig van de ene halte de andere halte kunnen komen: ongelijkvloers op een wegvak en eventueel gelijkvloers ter plaatse van kruisingen.	A
<p>De aanpassing van bestaande bushaltes is in de basis geen onderdeel van de scope van het project N35 Wijthmen-Nijverdal. De bestaande halteplaatsen binnen het deeltraject Heino Noord zijn in het VO versie 1.3 aangepast als gevolg van de aanleg van de bajonetaansluiting. Daarbij zijn de halteplaatsen binnen het nieuwe ontwerp geprojecteerd en kunnen busreizigers via de zuidelijke middengeleider de N35 in twee fasen oversteken. De overige halteplaatsen blijven ongewijzigd. De realisatie van een ongelijkvloerse oversteekmogelijkheid is binnen het budget van het project niet te realiseren. Daarnaast staat deze maatregel niet in verhouding tot het beperkte gebruik van de meeste bushaltes langs de N35.</p>				
Div. loc.	1.1.5	Langs de N35 zijn meerdere parkeerhavens aanwezig (aangeduid met het verkeersbord E04, bron: Google Maps). Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid zijn parkeerhavens ongewenst in verband met de risico's van stilstaan van voertuig binnen de obstakelvrije zone, in- en uitstappen, oprijden en verlaten van de parkeerhavens.	Maak van de parkeerhavens (juridisch) 'vluchthavens' door het plaatsen van verkeersbord L14.	A

¹ Zelfrijdende machines die in de land- en tuinbouw, groenonderhoud, cultuurtechniek en de grond- weg- en waterbouw sector gebruikt worden.

² Landbouwvoertuigen met werktuigen soms breder dan 3m

Tek. nr.	Num mer	Beschrijving van de afwijking en/of het verkeersveiligheidsprobleem	Oplossingsrichting	Ernst
De aanpassing van de bestaande parkeerplaatsen is geen onderdeel van de scope van het project N35 Wijthmen-Nijverdal. De voorgestelde oplossingsrichting wordt doorgegeven aan het district.				

Tek. nr.	Num mer	Beschrijving van de afwijking en/of het verkeersveiligheidsprobleem	Oplossingsrichting	Ernst
Div. loc.	1.1.6	Op de tekeningen ontbreekt op een aantal locaties de (juiste) informatie of de doorsteken tussen parallelweg en rijbaan N35 gehandhaafd blijven (bijvoorbeeld tekening 12 tussen hm. 22.6 en 23.2) of tekening 19 ter plaatse van hm. 30.0).	Zorg dat op tekening de volledige en correcte informatie staat met betrekking tot het al dan niet handhaven van de doorsteken.	O
De informatie ten aanzien van de status van de doorsteken en oversteken is gecontroleerd en waar nodig aangepast in VO versie 1.3.				
7	1.1.7	De woning ter plaatse van hm. 18.1 wordt direct ontsloten via de rijbaan van de N35.	Ontsluit de woning via een parallelvoorziening.	A
Vanaf 2016 is de betreffende woning ontsloten via de Knapenveldseweg en is de ontsluiting op de N35 opgeheven. Deze wijziging was nog niet verwerkt in de ondergrond van de ontwerp-tekening die gebruikt is als basis voor de verkeersveiligheidsaudit.				
14	1.1.8	Binnen de bebouwde kom van Mariënheem verandert er nauwelijks iets in de inrichting van de N35 en het wegbeeld ten opzichte van de situatie buiten de bebouwde kom. Enige onderscheid is dat er bibeko geen kantmarkering is maar een kantopsluiting en er meer bebouwing aanwezig is. Ook de komgrenzen vallen nauwelijks op en dwingen ook geen snelheid van 50 km/h af. Het onderscheid tussen bibeko en bubeko wordt door middel van het kappen van een aantal bomen en opheffen van aansluitingen en doorsteken nog verder verkleind. Hierdoor bestaat het risico dat weggebruikers onvoldoende hun gedrag waaronder hun rijsnelheid binnen de bebouwde kom (bewust of onbewust) aanpassen	Het onderscheid in het wegbeeld en inrichting tussen bibeko en bubeko is beter met elkaar in lijn gebracht. Zorg voor duidelijk herkenbare grenzen die de maximumsnelheid van 50 km/h afdwingen.	A
<p>De aanpassing van de inrichting van de komgrenzen van Mariënheem is geen onderdeel van de scope van het project N35 Wijthmen-Nijverdal. Wel zijn zowel aan de oost- als westzijde van Mariënheem de bajonetaansluitingen met de parallelwegen verschoven tot tegen de komgrens. Daarbij wordt ter plaatse van de bajonetaansluitingen een maximumsnelheid van 50 km/h ingesteld met bijbehorende boogstralen. Als gevolg hiervan ontstaat een duidelijkere overgang tussen het gedeelte binnen en buiten de bebouwde kom en wordt de maximumsnelheid van 50 km/h afgedwongen. De 50 km/h bajonetten onderscheiden zich van 80 km/h bajonetten door:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alleen asmarkering, geen kantmarkering maar RWS banden aan beide zijden van de weg, (conform Gebiedsontsluitingsweg 50 km/h). • Verlichting op de middengeleider. • Attentieverhogende, snelheidsremmende ribbelmarkering voor de grens 80km/h->50km/h. • Gehele middengeleider verhoogd ter hoogte van de linksafvakken. • Haag aan beide zijden in tussenberm beginnend bij de overgang 80km/h->50km/h. • De toeleidende spie van de inleidende en uitleidende middeneilanden is veel scherper. • Parallelwegen dichter bij de rijbaan. 				

Tek. nr.	Num mer	Beschrijving van de afwijking en/of het verkeersveiligheidsprobleem	Oplossingsrichting	Ernst
Div. loc.	1.1.9	<p>A. Het kappen van bomen binnen de obstakelvrije zone is vanuit veiligheidsoogpunt een zinvolle maatregel. Objecten dicht langs de rijbaan kunnen tot gevolg hebben dat er lagere snelheid wordt aangehouden. Mogelijk leidt het kappen van de bomen tot een hogere snelheid.</p> <p>B. Er ontstaat op sommige wegvakken een onrustig (weinig consistent) wegbeeld doordat afwisselend wel of geen bomen worden gekapt Als voorbeeld zie het deeltraject Mariënheem-West.</p>	Voorkom dat door het kappen van bomen een hogere rijsnelheid en een onrustig en minder fraai wegbeeld ontstaat.	A
De exacte locatie van de bomen langs de N35 en de status (behouden/kappen) is gecontroleerd en waar nodig aangepast in VO versie 1.3. Hierbij is rekening gehouden met het wegbeeld.				

2.2 Horizontaal en verticaal alignement

Er zijn geen bevindingen ten aanzien van het horizontaal en verticaal alignement.

2.3 Dwarsprofielen

Tek. nr.	Num mer	Beschrijving van de afwijking en/of het verkeersveiligheidsprobleem	Oplossingsrichting	Ernst
Div. loc.	1.3.1	Om onder andere het kappen van bomen te beperken is een minimale obstakelvrije zone van 4,50m aangehouden in plaats van de gewenste obstakelvrije zone van 6,00m breed. De afmetingen voor obstakelvrije zones in de richtlijnen zijn vastgesteld aan de hand van persoonlijke risico's langs een rechte weg met nagenoeg horizontale bermen. Het toepassen van een minimale obstakelvrije zone betekent dus een extra risico met name ter plaatse van horizontale bogen.	Als het toepassen van de gewenste obstakelvrije zone van 6,00m langs het gehele tracé niet haalbaar is overweeg dan een 6,00m brede obstakelvrije zone alleen ter plaatse van de buitenzijde van (krappe) horizontale bogen. Is ook kappen van deze bomen niet mogelijk, scherm de bomen af door middel van een voertuigkering. Het liefst van een type passend bij het wegbeeld.	A
<p>Obstakelvrije ruimte 6.00m. was niet haalbaar. Keuze gemaakt voor scenario minimum 4.50m. met 6.00m. waar ongevallenbeeld daar aanleiding voor gaf. Er waren geen locaties binnen de projectscope waar het ongevallenbeeld op het moment aanleiding gaf om op bepaalde locaties toch prioriteit te geven aan 6.00m. Een obstakelvrije zone van 6.00 m langs het gehele traject is niet haalbaar en ongewenst vanuit landschappelijk oogpunt. Daarnaast is er een reële kans op hogere snelheden indien de obstakelvrije zone verder verbreed wordt (zie ook bevinding 1.1.9). Vanwege het risico derden (frontale ongevallen) is dit eveneens ongewenst. Conform de richtlijnen voor de veilige inrichting van bermen weegt dit zwaarder dan het risico voor inzittenden van een voertuig om een obstakel in de berm te raken.</p> <p>Bij de uitwerking van het VO versie 1.3 is bij de analyse van de te verwijderen bomen deze oplossingsrichting meegenomen.</p>				

Tek. nr.	Num mer	Beschrijving van de afwijking en/of het verkeersveiligheidsprobleem	Oplossingsrichting	Ernst
11, 12 en 13	1.3.2	<p>Ter plaatse van de deeltrajecten Mariënheem West en Mariënheem Oost is een (bestaande) sloot aanwezig tussen rijbaan en parallelweg. Deze sloot geeft een verhoogde kans op ernstig letsel vanwege:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ter plaatse van de sloot is een minimale obstakelvrije zone van 4,50m toegepast; • de neergaande taludhelling is steil; • er is geen bovenafronding van de kruinlijn toegepast. <p><i>Opm.: het is onbekend of er water in de sloot is en wat de waterdiepte is. Hierdoor kan het niet worden bepaald of er kans is op verdrinking.</i></p>	Overweeg het toepassen van een watergang met een veilig neergaand talud (zie CROW-publicatie 202, figuur) ondanks dat de sloot zicht buiten de obstakelvrije zone bevindt. Als dit niet mogelijk is scherm de sloot af met bijvoorbeeld een voertuigkering. Het liefst van een type passend bij het wegbeeld.	A
<p>De betreffende sloten zijn geen watervoerende sloten en staan het grootste deel van het jaar droog. Er is daardoor vrijwel geen kans op verdrinking.</p> <p>"Bij een gebiedsontsluitingsweg met een ontwerpsnelheid van 80 km/u is de normale obstakelvrije zone 6,0 m. De minimale obstakelvrije zone bedraagt 4,50 m."</p> <p>Op 4 juli 2016 heeft het ABG gekozen voor het verwijderen van alle obstakels binnen 4,5 m. Hierbij is het belang van verkeersveiligheid afgewogen tegen het belang om bomen met een landschappelijke en ecologische waarde te behouden. Uitgangspunt is: Bomen met een landschappelijke waarde worden zo veel mogelijk behouden, onder de voorwaarde dat het ongevalrisico acceptabel is.</p> <p>Obstakels tussen de 4,5 en 6,0 m worden alleen verwijderd indien uit een ongevalanalyse blijkt dat dit noodzakelijk is. Uit de ongevalanalyse is geen noodzaak gebleken om obstakels in de zone tussen de 4,5 en 6,0 m te verwijderen.</p> <p>In situaties waarin het vanuit landschap of ecologie wenselijk of noodzakelijk is bomen te behouden en daarmee af te wijken van de minimale obstakelvrije zone van 4,5 m, is per locatie verkeersveiligheid, landschap en ecologie in samenhang nader beschouwd. Op basis daarvan is per locatie een maatwerkoplossing opgesteld</p>				
Div. loc.	1.3.3	Ondanks de aanleg van de parallelwegen en het verdwijnen van de doorsteken is het mogelijk om vanaf de rijbaan van de N35 via de tussenberm de erven/woningen te bereiken (en vice versa) en/of de rijbaan over te steken. In de huidige situatie gebeurt dit ook al herkenbaar aan de bermshade (bron: Google Maps). De kans neemt toe naarmate de omrijd afstand via de parallelwegen toeneemt.	Voorkom dat de tussenberm wordt gebruikt om de erven/woningen (illegaal) te ontsluiten en/of de rijbaan over te steken.	A
<p>Er zijn of worden inmiddels door het district maatregelen getroffen om illegaal gebruik van de tussenberm te voorkomen in de vorm van houten paaltjes. Doordat deze maatregelen al gerealiseerd zijn, zijn deze niet meer opgenomen in de scope van het project N35 Wijthmen-Nijverdal.</p>				
Div. loc.	1.3.4	De beginpunten van de bestaande geleiderail zijn niet uitgebogen. Dit vergroot de kans dat het begin van de geleiderail frontaal wordt aangereden en/of het voertuig op of achter de geleiderail komt,	Buig de beginpunten van de voertuigkering uit.	A
<p>De aanpassing van bestaande geleiderailstrengen is geen onderdeel van de scope van het project N35 Wijthmen-Nijverdal. De voorgestelde oplossingsrichting wordt doorgegeven aan het district.</p>				

Tek. nr.	Num mer	Beschrijving van de afwijking en/of het verkeersveiligheidsprobleem	Oplossingsrichting	Ernst
6	1.3.5	Ter plaatse van hm. 16.6 bevindt zich een (opening van een) duiker in de zijberm. Het is onduidelijk of deze zich bevindt binnen de obstakelvrije zone. Ook al bevindt de opening zich (net) buiten de obstakelvrije zone dan nog levert deze grote risico's op vanwege de optredende voertuigvertraging indien een voertuig in de berm belandt.	Schermd de opening van de duiker af.	A
Deze duiker wordt afgeschermd. De exacte vormgeving van de afscherming wordt in een later stadium bepaald. De duiker is toegevoegd aan de lijst van af te schermden obstakels binnen de obstakelvrije zone. Daarnaast is gecontroleerd of er andere duikers binnen de obstakelvrije zone liggen.				
Div. loc.	1.3.6	Er zijn op een aantal tekeningen principe profielen gegeven maar het dwarsprofiel komt niet (altijd) overeen met de situatie. Bijvoorbeeld op tekening 12 (Mariënheem West) ontbreekt in het dwarsprofiel de zuidelijke parallelweg en de bomen in de berm aan de noordzijde (zie ook bevinding 1.3.6).	Zorg dat de principe profielen in overeenstemming zijn met de situatietekeningen.	O
De principedwarsprofielen zijn, zoals de naam al aangeeft, bedoeld om de basisopzet van het dwarsprofiel op te geven. Om die reden komen deze niet exact overeen met specifieke locaties op de situatietekening. Bij VO versie 1.3 zijn specifieke dwarsprofielen opgesteld.				
10	1.3.7	Tussen hm. 21.0 en 21.3 worden in de berm aan de noordzijde de bomen verwijderd. Van ca. hm. 21.0 tot 21.2 lijkt een steil talud aanwezig te zijn binnen de obstakelvrije zone (bron: Google Maps).	Schermd de bomen en het talud af door middel van voertuigkering. Bij voorkeur een type passend bij het wegbeeld.	A
De geleiderail ten behoeve van de Brug over het Overijssels Kanaal wordt doorgetrokken in oostelijke richting om het talud af te schermden. Daarbij is geconcludeerd dat de te kappen bomen gespaard kunnen blijven vanwege de toepassing van een afschermingsvoorziening. In VO versie 1.3 zijn beide maatregelen verwerkt.				
11	1.3.8	Tussen hm. 22.0 en 23.2 worden de bomen binnen de obstakelvrije zone gehandhaafd (zie ook bevinding 1.3.6).	Verwijder de bomen binnen de obstakelvrije zone.	A
De exacte locatie van de bomen langs de N35 en de status (behouden/kappen) is gecontroleerd en waar nodig aangepast in VO versie 1.3. Hierbij is rekening gehouden met het wegbeeld.				
14	1.3.9	Het fietspad aan de noordzijde van de rijbaan N35 tussen hm. 24.1 en 25.0 ligt binnen de obstakelvrije zone (zie ook 1.3.10)	Zorg ervoor dat fietsers op het fietspad geen gevaar lopen indien een voertuig van de weg raakt.	A
Tussen hm 24,5 en hm 25,2 wordt het bestaande fietspad aan de noordzijde van de N35 opgeheven. (Brom)fietsers gaan gebruik maken van de nieuwe parallelweg. Aanpassing van het overige deel van het fietspad maakt geen onderdeel uit van de scope van het project N35 Wijthmen-Nijverdal Vanwege de lage intensiteit op het fietspad, is afscherming van het deel van het fietspad dat langs de N35 blijft liggen niet gewenst. Het risico voor automobilisten om de afschermingsvoorziening te raken is groter dan het risico dat een ongeval met een fietser optreedt.				
14	1.3.10	Het is niet uit de situatie en het principe dwarsprofiel te herleiden of fietsers tussen hm. 24.5 en 25.2 op de parallelweg of op het bestaande fietspad rijden (zie ook 1.3.9 en 1.3.6).	Geef duidelijk aan of (brom)fietsers op dit gedeelte op de parallelweg of fietspad rijden.	O
Tussen hm 24,5 en hm 25,2 wordt het bestaande fietspad aan de noordzijde van de N35 vervangen door de nieuwe parallelweg. In VO versie 1.3 is in de situatietekening aangegeven dat dit gedeelte van het fietspad wordt opgeheven.				

Tek. nr.	Num mer	Beschrijving van de afwijking en/of het verkeersveiligheidsprobleem	Oplossingsrichting	Ernst
Div. loc.	1.3.11	De bestaande parallelwegen aan de noord- en zuidzijde liggen op verschillende locaties binnen de obstakelvrije zone. O.a. de parallelweg aan de zuidzijde van de rijbaan N35 tussen hm. 28.8 en 29.1 en de parallelweg aan de noordzijde van de rijbaan N35 ter plaatse van 28.6 en 30.3.	Zorg ervoor dat verkeer op de parallelweg geen gevaar loopt indien een voertuig van de weg raakt.	A
<p>De aanpassing van bestaande parallelwegen is geen onderdeel van de scope van het project N35 Wijthmen-Nijverdal. Voorkomen van het risico dat weggebruikers vanaf de N35 in botsing komen met een weggebruiker op de parallelweg is alleen mogelijk door de parallelwegen te verleggen of een afschermingsvoorziening toe te passen. Verleggen van parallelwegen past niet binnen het budget. Wel zijn maatregelen genomen (toepassing paaltjes) om oneigenlijk gebruik van de opgeheven doorsteken te voorkomen. Dit kan resulteren in de toepassing van een afschermingsvoorziening die tevens een functie heeft in het afschermen van de parallelweg.</p>				

2.4 Knooppunten en aansluitingen

Er zijn geen bevindingen ten aanzien van knooppunten en aansluitingen, omdat deze ontwerpelementen niet aanwezig zijn binnen het project N35 Wijthmen-Nijverdal.

2.5 Kruispunten en kruisingen

Tek. nr.	Num mer	Beschrijving van de afwijking en/of het verkeersveiligheidsprobleem	Oplossingsrichting	Ernst
Div. loc.	1.5.1	De bestaande voorrangskruispunten (op 2 locaties na) waar de nieuw aan te leggen parallelwegen worden aangesloten worden, omgebouwd tot een bajonetkruising. Voornaamste reden hiervoor is is dat de oversteekbaarheid voor met name landbouwverkeer beter is dan een standaard voorrangskruispunt. Echter dit is bijvoorbeeld bij een (meerstrooks)rotonde ook beter dan een standaard voorrangskruispunt maar ook beter dan bij een bajonetkruising. In de ontwerpnota is geen onderbouwing opgenomen voor de keuze voor de bajonetkruising en/of is niet te herleiden of andere kruispuntsvormen ook zijn bekeken. Er mist een integrale afweging van de mogelijke kruispuntoplossingen op diverse veiligheidsaspecten (niet alleen oversteekbaarheid landbouwverkeer) en overige aspecten (doorstroming, kosten, ruimte etc.) (zie ook bevinding 1.5.2). Door het ontbreken van deze afweging kan het zijn dat aspecten onvoldoende onderkent zijn en dat de oplossing verkeersonveilig is.	Stel een integrale afweging op van de mogelijke kruispuntoplossingen aan de hand van diverse veiligheidsaspecten (niet alleen oversteekbaarheid landbouwverkeer) en overige aspecten (doorstroming, kosten, ruimte etc.). Zie ook bevinding 1.1.1. en 1.5.2.	EA
<p>In het bestuurlijk besluit van 2016 gekozen om geen rotondes toe te passen. In de ontwerpnota bij het VO 1.3 is een onderbouwing van het ontwerp opgenomen. De bijbehorende TOM is bijgesloten bij de ontwerpnota VO 1.3 (bijlage 8)</p>				

Tek. nr.	Num mer	Beschrijving van de afwijking en/of het verkeersveiligheidsprobleem	Oplossingsrichting	Ernst
Div. loc.	1.5.2	<p>Op de vormgeving van de bajonetkruising worden de volgende bevindingen gemaakt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er wordt getwijfeld of een bestuurder van een landbouwvoertuig vanaf de zijweg de juiste inschatting kan maken van de benodigde tijd die nodig is om het linksafvak te bereiken in relatie tot de hiaattijd op de N35. Het verkeerd inschatten leidt tot flank- of kopstaart ongevallen met ernstige afloop. • Op de N35 geldt een verbod voor landbouwverkeer. Maar ter plaatse van deze kruispunten wordt het verkeer op de N35 plotseling geconfronteerd met landbouwverkeer. Omdat weggebruikers geen landbouwverkeer verwachten kan het zijn dat ze te laat anticiperen indien een landbouwvoertuig de N35 oprijdt. • De snelheid van het verkeer op de N35 wordt ter plaatse van het kruispunt niet gereduceerd. Een maximumsnelheid van 80 km/h ter plaats van een kruispunt is geen 'veilige snelheid'. Zeker niet in vergelijking met een landbouwvoertuig die vanuit stilstand de N35 oprijdt. Een lagere snelheid verkleint de kans op een aanrijding (meer anticipatietijd) en maakt de afloop bij een aanrijding minder ernstig. Met name ongevallen met landbouwvoertuigen en werktuigen leiden vaak door hun vorm en massa tot een ernstige afloop. • Landbouwvoertuigen en -werktuigen zijn vaak breder dan 3 meter. Dit betekent dat het voertuig breder is dan de standaard breedte van een linksafvak (maatvoering is niet gegeven in het ontwerp). Dit vergroot de kans dat het voertuig van achteren wordt aangereden door een rechts passeren voertuig. • De kans bestaat dat een voertuig of fietser (om omrijden te voorkomen) direct via de zijberm oversteeft naar de parallelweg aan de ander zijde van de N35. • Het ontbreken van een fysieke scheiding tussen beide linksafvakken gaat ten koste van de herkenbaarheid en begrijpelijkheid van het kruispunt. • In de oksels van het kruispunt is waterberging aanwezig. Het is uit het ontwerp niet af te leiden hoe de waterberging eruit ziet. De kans dat een voertuig te water raakt dient te worden voorkomen (zie ook bevinding 1.3.2). 	<p>A. Zie oplossingsrichting bij bevindingen 1.1.1 en 1.5.1.</p> <p>B. Indien toch wordt gekozen voor de bajonetkruising pas het ontwerp aan rekening houdend met het te verwachten rijgedrag van de betreffende verkeersdeelnemers en de karakteristieken van de voertuigen.</p>	EA

Tek. nr.	Num mer	Beschrijving van de afwijking en/of het verkeersveiligheidsprobleem	Oplossingsrichting	Ernst
<p>Voor de gekozen vormgeving van de nieuwe kruispunten wordt door Rijkswaterstaat een onderbouwing opgesteld. Bij de uitwerking van de bajonetkruisingen zijn de genoemde oplossingsrichtingen meegenomen.</p> <p>Voor het wegontwerp worden de basisprincipes van de weg behandeld en de daarin gehanteerde uitgangspunten. De principes en uitgangspunten komen voort uit de richtlijnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • CROW Handboek Wegontwerp Gebiedsontsluitingwegen (GOW 2013) • CROW Handboek Wegontwerp Erftoegangswegen (ETW 2013) • CROW 202 Handboek Veilige Inrichting Bermen (2004) <p>Voor alle handboeken geldt dat er is uitgegaan van de doorgevoerde wijzigingen tot juni 2019</p> <p>Daarnaast is in VO versie 1.3 de waterberging in de oksels van de kruispunten aangepast zodat deze geen obstakel vormen.</p>				
15	1.5.3	De (kruising met de) spoorwegovergang valt onvoldoende op in het wegbeeld en door de ligging in een S-bocht zullen weggebruikers voornamelijk hun aandacht hebben voor de het besturen van het voertuig.	Verbeter de opvallendheid en herkenbaarheid van de spoorwegovergang in het wegbeeld.	A
<p>In de risicoanalyse voor de ombouw van de overweg Nijverdalseweg die is uitgevoerd in het kader van het project N35 Wijthmen-Nijverdalen is beoordeeld dat de overzichtelijkheid van de wegsituatie goed is. Daarnaast staat in de incidentregistratie van ProRail, die terug gaat tot 1975, voor deze overweg één ongeval geregistreerd. Dit ongeval vond plaats in 1999 en hier was een vrachtwagen bij betrokken. Er viel één dode. Gezien het feit dat al ruim 17 jaar geen ongeval op de overweg heeft plaatsgevonden en overwegdeskundigen de overzichtelijkheid van de wegsituatie als goed beoordelen, wordt er geen aanleiding gezien de situatie aan te passen.</p>				
14, 16 en 17	1.5.4	Een 4-tal voorrangskruispunten worden omgebouwd naar een bajonet kruispunt vanwege de betere oversteekbaarheid van met name het landbouwverkeer. Op meerdere locaties wordt dit niet gedaan. Motivatie hiervoor en/of welke maatregelen er worden genomen om het oversteken van landbouwverkeer maar ook het fietsverkeer (op een andere wijze) veilig en vlot te laten verlopen worden niet gegeven. Onduidelijk of de verkeersonveiligheid hier goed is onderkent.	Onderzoek de oversteekbaarheid op de kruispunten en neem indien nodig maatregelen ter verbetering hiervan.	EA
<p>Het kruispunt N35-Tunnelweg (hm 28,0) is een bestaand kruispunt met VRI. Het kruispunt N35-Stationsweg (hm 26,7) is eveneens een bestaand kruispunt waar in bovenstaande bevinding naar wordt gerefereerd (allen gemeente Hellendoorn). Eind 2018 is in de bestuurlijke begeleidingsgroep (BBG) besloten op deze kruispunten geen aanpassingen uit te voeren. Uit nader onderzoek is gebleken dat een oplossing op deze locatie alleen kan functioneren met twee doorgaande rijstroken op de N35. De kosten en ruimtelijke consequenties van deze oplossingen passen echter niet binnen de door de BBG gestelde kaders. Naar aanleiding van dit besluit worden alleen de kruispunten Heino Noord, Heino-Raalte, en aan weerszijden kom Mariënheem uitgewerkt tot een bajonetkruispunt.</p>				
20	1.5.5	De N35 kruist ter plaatse van hm. 31.6 een wandelroute. Deze bestaande 'oversteek' wordt afgesloten. Uit het ontwerp is niet op te maken hoe en/of de wandelroute de N35 op een andere (veiligere) locatie kruist en welke maatregelen er worden genomen om te voorkomen dat wandelaars alsnog op de bestaande (onveilige) locatie oversteken.	Zorg voor een veilige alternatieve oversteek voor wandelaars en voorkom dat wandelaars gebruik blijven maken van de bestaande oversteek.	A

Tek. nr.	Num mer	Beschrijving van de afwijking en/of het verkeersveiligheidsprobleem	Oplossingsrichting	Ernst
In overleg met de belangenvereniging is een alternatieve wandelroute aangegeven. Deze is als alternatieve route opgenomen in VO 1.3				

2.6 Inrichting en uitrusting

Tek. nr.	Nummer	Beschrijving van de afwijking en/of het verkeersveiligheidsprobleem	Oplossingsrichting	Ernst
Div. loc.	1.6.1	Op een aantal locaties is in de huidige situatie geleiderail geplaatst. De metaalkleurige geleiderail is een kenmerk dat past op een stroomweg en minder op een Gebiedsontsluitingsweg.	Vervang de bestaande geleiderail door een voertuigkering die meer bij het karakter van de weg past, zoals een houten uitvoering.	A
De vervanging van bestaande geleiderail maakt geen onderdeel uit van de scope van het project N35 Wijthmen-Nijverdal. De voorgestelde oplossing om bestaande geleiderails te vervangen door houten geleiderails wordt doorgegeven aan het district.				

2.7 Delen buiten het rijkswegennet

Er zijn geen bevindingen ten aanzien van de delen buiten het rijkswegennet.

BIJLAGE A RAPPORTAGE VVA FASE 1

BIJLAGE B VERIFICATIEFORMULIER

COLOFON

DEELRAPPORT VERKEERSVEILIGHEIDSAUDIT
N35 WIJTHMEN-NIJVERDAL, UPDATE VO 1.3

AUTEUR

[REDACTED]

PROJECTNUMMER

D03071.000259.0400

ONZE REFERENTIE

083696635 C.1

DATUM

11 oktober 2019

STATUS

Definitief

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland
+31 (0)88 4261 261

www.arcadis.com

Van: [REDACTED] (ON) <[REDACTED]@rws.nl>

Verzonden op: woensdag 21 april 2021 17:35:25

Aan: [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED]
(PPO) <[REDACTED]@rws.nl>

Onderwerp: FW: AERIUS-berekeningen N35

Bijlagen: image001.png, image002.jpg

Ter informatie

Van: [REDACTED] (ON) <[REDACTED]@rws.nl>

Verzonden: woensdag 21 april 2021 15:42

Aan: [REDACTED] (ON) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>

CC: [REDACTED] (CD) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (ON) <[REDACTED]@rws.nl>

Onderwerp: RE: AERIUS-berekeningen N35

Heren,

Zoals vanmiddag besproken: geen omrijroutes meer, maar tijdelijke parallelwegen ter plaatse van knooppunt Heino.

Aveco zou met de huidige versie van AERIUS (een nieuwe komt pas rond de zomer) een berekening moeten uitvoeren van de tijdelijke effecten gedurende de uitvoering van het project waarbij er geen omrijroutes zijn maar er tijdelijke parallelwegen worden aangelegd/benut voor al het verkeer op de N35. Daardoor veranderen er geen verkeersstromen en is het stikstofeffect alleen een tijdelijk effect als gevolg van de uitvoering/ombouw van het knooppunt Heino. Marienheem staat on hold; dus die laten we niet meer onderzoeken.

De verwachting is, gezien de nu uitgevoerde berekeningen, dat het stikstofeffect door de uitvoering van de tijdelijke werkzaamheden voor verbetering van de verkeersveiligheid op de N35 W-N sprake van een stikstofdepositie kleiner 0.05 mol N/ha/jaar op stikstofgevoelige habitats van het dichtstbijzijnde N2000 gebied.

Als dat zo is kan de RWS redeneerlijn worden gebruikt voor kleine en tijdelijke deposities aanlegfase (zoals nu ook gebeurd bij N18 Lichtenvoorde).

Mochten we toch boven de 0,05 mol uitkomen op een gevoelig habitat zal er een ecologische onderbouwing moeten komen van het effect of gesleuteld moeten worden aan de input om toch onder de 0,05 mol te blijven (bijv. inzet ander materieel of desnoods leasen van stikstofruimte).

Maar stap 1 is de berekening.

Groet, [REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@avecodebondt.nl>

Verzonden: woensdag 7 april 2021 16:15

Aan: [REDACTED] (ON) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (ON) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED]
(PPO) <[REDACTED]@rws.nl>

CC: [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@avecodebondt.nl>; [REDACTED]
<[REDACTED]@avecodebondt.nl>; [REDACTED] (CD) <[REDACTED]@rws.nl>

Onderwerp: RE: AERIUS-berekeningen N35

Hallo [REDACTED],

Bedankt voor je bericht. Extern salderen zit inderdaad niet binnen onze opdracht en is ook wel een hele ingewikkelde maatregel. Misschien dat een ecologische voortoets nog een mogelijkheid is? Het gaat namelijk ook echt maar om een zeer tijdelijke depositie.

Wij weten nu nog niet of en hoe we verder moeten met het uitwerken van één van de scenario's.

Mijn voorstel is dan ook om nog even een overleg met elkaar in te plannen: met jou, [REDACTED] en [REDACTED] om het vervolg te bespreken.

Mijn collega ██████ haakt ook graag aan, misschien dat we samen toch nog tot een oplossing kunnen komen, zodat we ook met een goed verhaal richting LNV gaan.

Kunnen jullie wat voorstellen qua datum en tijd op de mail zetten voor volgende week?

Met vriendelijke groet,



Van: ██████ (ON) <██████@rws.nl>

Verzonden: woensdag 7 april 2021 16:00

Aan: ██████ <██████@avecodebondt.nl>; ██████ (ON) <██████@rws.nl>; ██████ (PPO) <██████@rws.nl>

CC: ██████ (PPO) <██████@rws.nl>; ██████ <██████@avecodebondt.nl>; ██████ <██████@avecodebondt.nl>; ██████ (CD) <██████@rws.nl>

Onderwerp: RE: AERIUS-berekeningen N35

Hoi ██████,

En LNV zal nu geen vergunning afgeven als wij onze effecten niet weten te mitigeren tot onder de 0,05 mol/ha/j als tijdelijk effect; is mijn verwachting.

De effecten worden veroorzaakt met name door de omrijroutes, daarvoor zou je dus toch alternatieven moeten zien te ontwikkelen die minder schadelijk zijn.

Deze mitigatie kan nu (op dit moment onder de huidige regelgeving) alleen behaald worden door extern te salderen, dat valt denk ik niet onder jullie opdracht ;-), want dat betekent dat er gezocht moet worden naar stikstofruimte op die plaatsen waar een overschrijding plaats vindt voor die habitattypen die het betreft. Dat zou kunnen zijn dat er een boer in die omgeving tijdelijke rechten zou moeten afstaan of koeien moet verminderen.

Er zou een gesprek kunnen komen met LNV maar ik verwacht eigenlijk niet dat zij dit anders zien momenteel en het dus kunnen vergunnen zonder externe saldering.

Groet, ██████

Van: [redacted] <[redacted]@avecodebondt.nl>

Verzonden: woensdag 7 april 2021 15:26

Aan: [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (PPO) <[redacted]@rws.nl>

CC: [redacted] (PPO) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] <[redacted]@avecodebondt.nl>; [redacted] <[redacted]@avecodebondt.nl>

Onderwerp: AERIUS-berekeningen N35

Beste [redacted], [redacted] en [redacted],

Naar aanleiding van onderstaande mail hebben wij op maandag 15 maart met elkaar een Teams-overleg gehad waarin wij de resultaten hebben besproken.

In dit gesprek kwamen wij met z'n allen tot de conclusie dat er eerst contact gezocht moest worden met LNV om te kijken of ze nu überhaupt open staan voor een gesprek en of ze nu wel een AERIUS-berekening in behandeling nemen. Dit gezien de ontwikkelingen rondom AERIUS (o.a. de ViA15 uitspraak).

Het was de bedoeling dat [redacted] hierna contact ging zoeken met LNV. Daarbij is afgesproken dat wij (Aveco de Bondt) tot die tijd niet verder gingen met rekenen en wij ook niet één van de scenario's verder gingen uitwerken in een rapportage.

Nadien is er nog mailwisseling geweest tussen [redacted] en mij (zie bijgaande mail 'RE: Contact LNV').

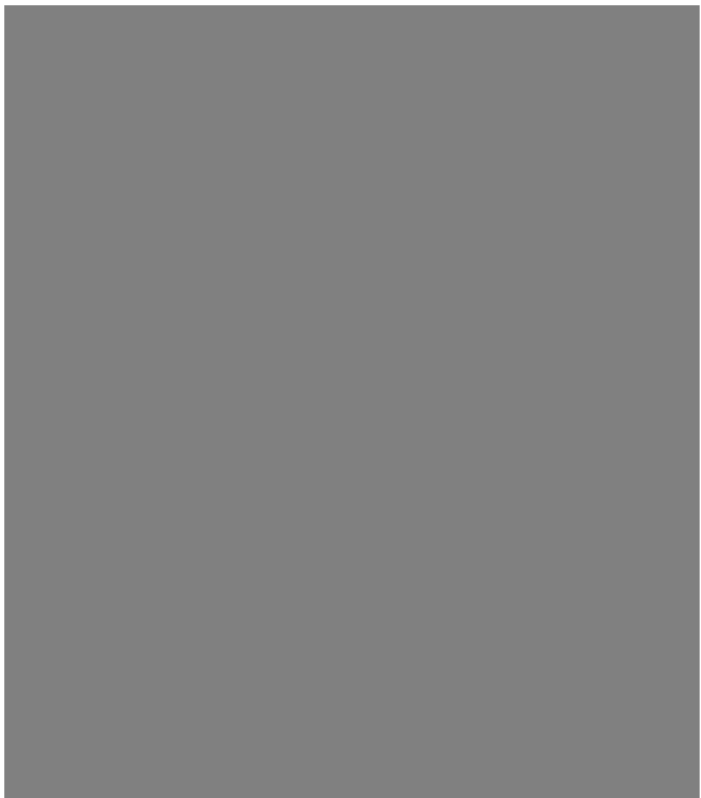
Ik hoor graag of het één en ander nog intern besproken is en wat het vervolg gaat zijn.

Ik zie zelf op dit moment geen mogelijkheden om de stikstofdepositie terug te brengen naar maximaal 0,05 mol/ha/j.

Door het toepassen van de verschillende scenario's hebben wij het maximale eruit gehaald.

Kunnen wij één van de varianten verder uitwerken? En zo ja, welke variant?

Met vriendelijke groet,



Van: [redacted]

Verzonden: vrijdag 12 maart 2021 08:52

Aan: [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@avecodebondt.nl>; [redacted] (PPO) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] <[redacted]@avecodebondt.nl>; [redacted] <[redacted]@avecodebondt.nl>

Onderwerp: AERIUS-berekeningen N35 - verschillende varianten

Beste [redacted] en [redacted],

Bij deze ontvangen jullie de AERIUS-calculaties van de diverse varianten.
De volgende varianten zijn doorgerekend:

In de bijlage ontvangen jullie tevens de input welke wij hebben gehandteerd en een samenvatting van de uitkomsten van de AERIUS-berekeningen van de verschillende varianten.
De uitkomsten zijn als volgt:

Met 5-km grens wegverkeer			
Variant 1 - Heino Noord en Heino Raalte			Variant 1 - Mariënheem - West en Mariënheem -
Natura 2000-gebied	Depositie		Natura 2000-gebied
Rijntakken	2,26		Borkeld
Veluwe	0,01		Sallandse Heuvelrug
Vecht- en Beneden-Reggebied	0,01		Boeterveld
Boeterveld	0,00		Vecht- en Beneden-Reggebied
Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht	0,00		Wierdense Veld
Variant 2 - Heino Noord en Heino Raalte			Variant 2 - Mariënheem - West en Mariënheem -
Natura 2000-gebied	Depositie		Natura 2000-gebied
Rijntakken	1,34		Borkeld
Veluwe	0,01		Sallandse Heuvelrug
Vecht- en Beneden-Reggebied	0,06		Boeterveld
Boeterveld	0,01		Vecht- en Beneden-Reggebied
Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht	1,39		Wierdense Veld
Variant 3 - Heino Noord en Heino Raalte			Variant 3 - Mariënheem - West en Mariënheem -
Natura 2000-gebied	Depositie		Natura 2000-gebied
Rijntakken	3,96		Borkeld
Veluwe	0,02		Sallandse Heuvelrug
Vecht- en Beneden-Reggebied	0,12		Boeterveld
Boeterveld	0,02		Vecht- en Beneden-Reggebied
Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht	3,34		Wierdense Veld

Wij zullen maandag om 11:00 uur het één en ander toelichten en met elkaar bespreken wat het vervolg gaat zijn.

Met vriendelijke groet,







Van: [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>
Verzonden op: donderdag 18 maart 2021 16:48:07
Aan: [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>
Onderwerp: FW: Planning N35 Afronding planuitwerking N35 Wijthmen - Nijverdal
Bijlagen: image001.png, Planning N35 Wijthmen - Nijverdal 20210315_0.2.pdf

Nu met planning

Van: [REDACTED] (GPO) <[REDACTED]@rws.nl>
Verzonden: dinsdag 16 maart 2021 12:52
Aan: [REDACTED] (ON) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED], [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>
CC: [REDACTED] (ON) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>
Onderwerp: FW: Planning N35 Afronding planuitwerking N35 Wijthmen - Nijverdal

Goedemiddag allen,

Wij hebben de planning van AvecodeBondt ter acceptatie ontvangen. Ik zal hiervoor nog een toetsformulier maken zodat jullie dar je bevindingen in kunnen verwerken.

Deze zullen jullie zsm ontvangen.

Groet,
[REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@avecodebondt.nl>
Verzonden: maandag 15 maart 2021 18:36
Aan: [REDACTED] (GPO) <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED] (PPO) <[REDACTED]@rws.nl>
CC: [REDACTED] <[REDACTED]@avecodebondt.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@avecodebondt.nl>
Onderwerp: Planning N35 Afronding planuitwerking N35 Wijthmen - Nijverdal

Beste [REDACTED], [REDACTED],

Bijgevoegd is de bijgewerkte Planning N35 Wijthmen – Nijverdal 20210315, versie 0.2, d.d.15-3-2021
Dit document is ter acceptatie.

Hierbij moet toegelicht worden dat deze planning uitgaat van een ‘worst-case’ scenario, in de praktijk kunnen zaken (met name beoordelingstermijnen, en het verkrijgen van akkoord door stakeholders) sneller verlopen. Er is in deze planning opgenomen dat alle DP’s nog naar het BG Gemeente Raalte moeten, dit is mogelijk ook niet het geval. Deze info wordt zoals besproken in het VGO op 11-3-2021 intern door OG (RWS) nagevraagd en wordt hopelijk door ON ([REDACTED]) op korte termijn ontvangen.

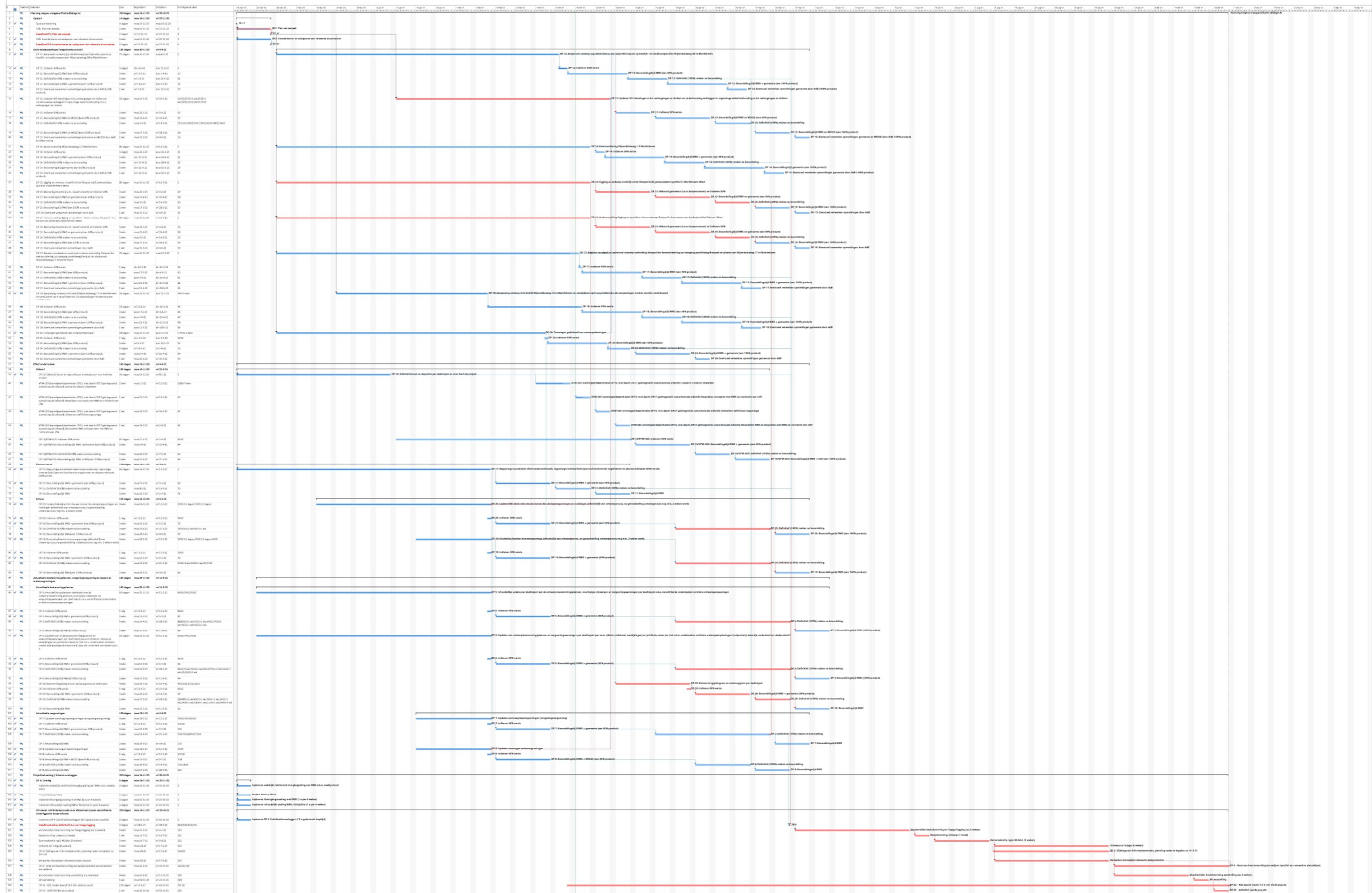
Wel willen we erop wijzen dat er voor het opleveren van 90% versies, er een akkoord nodig is van stakeholders. Bij de regels ‘Indienen 90%’ in de voortgangsplanning 15-3-2021, behoort het verwerken van opmerkingen van stakeholders.

Het akkoord van de gemeente op de ontwerpkeuzemomenten van DP15, DP16 zijn toegevoegd, deze accordering duurt maximaal 3 weken.

Mochten er nog vragen zijn, dan horen wij deze graag.

Met vriendelijke groet,
[REDACTED]





Overzicht 2-sterren wegvakken (obv EuroRAP 1.0)

Input voor herberekening 2020

WVKID	Wegendistrict	Wegnummer	hectometer van	hectometer tot	wegvak-lengte (m)	wettelijke snelheid	score links	dominant wegkenmerk kruispunt	score totaal
421394003	ON, District Noord	N35	10,9	11,3	125	80		3 oversteken en een 3 taks kruispunt met linksaffer	2,3
422394002	ON, District Noord	N35	10,9	11,3	452	80		3 oversteken en een 3 taks kruispunt met linksaffer	2,4
428382012	ON, District Noord	N35	18,2	18,7	475	80		4 taks kruispunt met linksaffer	2,2
439376004	ON, District Noord	N35	25,2	25,6	451	80		4 taks kruispunt met linksaffer en zonder linksaffer	2,5
452374002	ON, District Noord	N35	31,6	32	468	80		3 taks kruispunt zonder linksaffer en een oversteek	2,4
464373005	ON, District Oost	N35	37,8	38,1	256	80		Geen informatie besch	2,3
469372007	ON, District Oost	N35	40,2	40,9	709	80		Geen informatie besch	2,4
477398004	ON, District Oost	N36	19,8	20,5	684	100		2 1 oversteek	2,5
465416012	ON, District Oost	N36	29	31	2167	100		geen toegewezen 3 kruispunten	2,4

Uitgevoerde maatregel 2013-2015	Herberekening 2016	Uitgevoerde maatregel 2015-2017	Herberekening 2018	Uitgevoerde maatregel 2017-2019	Herberekening 2020
Onderdeel van Meer Veilig project N35 Wijthmen-Nijverdal. Nog geen zekerheid over maatregel en effect op score RPS.	Nee	Onderdeel van Meer Veilig project N35 Wijthmen-Nijverdal. Nog geen zekerheid over maatregel en effect op score RPS.	Nee	Onderdeel van Meer Veilig project N35 Wijthmen-Nijverdal. Nog geen zekerheid over maatregel en effect op score RPS.	Nee
Onderdeel van Meer Veilig project N35 Wijthmen-Nijverdal. Nog geen zekerheid over maatregel en effect op score RPS.	Nee	Onderdeel van Meer Veilig project N35 Wijthmen-Nijverdal. Nog geen zekerheid over maatregel en effect op score RPS.	Nee	Onderdeel van Meer Veilig project N35 Wijthmen-Nijverdal. Nog geen zekerheid over maatregel en effect op score RPS.	Nee
Onderdeel van Meer Veilig project N35 Wijthmen-Nijverdal. Nog geen zekerheid over maatregel en effect op score RPS.	Nee	Onderdeel van Meer Veilig project N35 Wijthmen-Nijverdal. Nog geen zekerheid over maatregel en effect op score RPS.	Nee	Onderdeel van Meer Veilig project N35 Wijthmen-Nijverdal. Nog geen zekerheid over maatregel en effect op score RPS.	Nee
Onderdeel van Meer Veilig project N35 Wijthmen-Nijverdal. Nog geen zekerheid over maatregel en effect op score RPS.	Nee	Onderdeel van Meer Veilig project N35 Wijthmen-Nijverdal. Nog geen zekerheid over maatregel en effect op score RPS.	Nee	Onderdeel van Meer Veilig project N35 Wijthmen-Nijverdal. Nog geen zekerheid over maatregel en effect op score RPS.	Nee
Onderdeel van Meer Veilig project N35 Wijthmen-Nijverdal. Nog geen zekerheid over maatregel en effect op score RPS.	Nee	Onderdeel van Meer Veilig project N35 Wijthmen-Nijverdal. Nog geen zekerheid over maatregel en effect op score RPS.	Nee	Kruispunt opgeheven i.c.m. parallelwegen aan weerszijden N35, fietsoversteek nog wel aanwezig. Voor toekomst is ongelijkvloerse fietsoversteek gepland. Nog geen zekerheid over maatregel.	Ja
Nog niet. Wanneer MIRT-project N35 Nijverdal-Wierden wordt uitgevoerd >2 sterren.	Nee	Nog niet. Wanneer MIRT-project N35 Nijverdal-Wierden wordt uitgevoerd >2 sterren.	Nee	Nog niet. Wanneer MIRT-project N35 Nijverdal-Wierden wordt uitgevoerd >2 sterren (realisatie in 2022 voorzien).	Nee
Nog niet. Wanneer MIRT-project N35 Nijverdal-Wierden wordt uitgevoerd >2 sterren.	Nee	Nog niet. Wanneer MIRT-project N35 Nijverdal-Wierden wordt uitgevoerd >2 sterren.	Nee	Nog niet. Wanneer MIRT-project N35 Nijverdal-Wierden wordt uitgevoerd >2 sterren (realisatie in 2022 voorzien).	Nee
Nee, ook geen maatregel in programmering. RWS-ON wil graag deze oversteek in 100 km/h RSW opheffen, maar heeft geen budget voor benodigde tunnel	Nee	Nee, ook geen maatregel in programmering. RWS-ON wil graag deze oversteek in 100 km/h RSW opheffen, maar heeft geen budget voor benodigde tunnel	Nee	Nee, ook geen maatregel in programmering. RWS-ON wil graag deze oversteek in 100 km/h RSW opheffen, maar heeft geen budget voor benodigde tunnel	Nee
Nee, Geen maatregelen, ook niet in programmering.	Nee	Nee, Geen maatregelen, ook niet in programmering.	Nee	Moet dit niet de oversteek bij km 28,9 zijn? Verder geen kruispunten/oversteken aanwezig. Nee, ook geen maatregel in programmering. RWS-ON wil graag deze oversteek in 100 km/h RSW opheffen, maar heeft geen budget voor benodigde tunnel	Nee