

Vergaderjaar 2009–2010

32 123 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2010

32 127

Regels met betrekking tot versnelde ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke en infrastructurele projecten (Crisis- en herstelwet)

Nr. 106

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 april 2010

Ik ben verheugd u voor het eerst een voorkeursbeslissing, zoals door de Commissie Elverding geïntroduceerd, te sturen. Conform mijn toezegging tijdens het AO moties en toezeggingen van 31 maart 2010 ontvangt u hierbij de voorkeursbeslissing voor de N35 tussen Zwolle en Wijkthmen, die ik in overleg met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer heb genomen. Ik ben voornemens deze beslissing binnenkort samen met de regionale overheden te bekrachtigen in een bestuursovereenkomst. Dit project is opgenomen in bijlage II van de Crisis- en herstelwet.

De voorkeursbeslissing is gebaseerd op de verkenning die de Provincie samen met het Rijk zoveel als mogelijk volgens de principes van Sneller en Beter heeft uitgevoerd. Deze verkenning en de aanbiedingsbrief van de provincie Overijssel is bij de brief bijgevoegd.¹ Dit proces is in lijn met het procesontwerp Elverding en loopt vooruit op de nieuwe Tracéwet die binnenkort aan u zal worden aangeboden.

Ik kan u melden dat in de verkenning met name aandacht is geschonken aan draagvlak (participatie) en trechtering (scoping en het vastleggen van de voorkeur bij de Raden en Staten).

De aanbieding aan de Tweede Kamer is conform mijn eerder gedane toezegging in het spoeddebat wegenprogramma van 24 maart 2010. Daarin heb ik aangegeven dat ik gemandateerd ben om ontwerpbesluiten te nemen maar dat ik voorkeursbeslissingen – waarin de alternatievenkeuze voor ligt – eerst aan u zal toezenden. Deze voorkeursbeslissing kunt u zien als de succesvolle bestuurlijke afronding van de verkenning resulterend in één alternatief in de planstudie, hetgeen uiteindelijk tijd en geld bespaart.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Voor al de projecten die nog in de verkenningsfase zitten, geldt wat mij betreft; breed verkennen, goede participatie, breed draagvlak en trech-

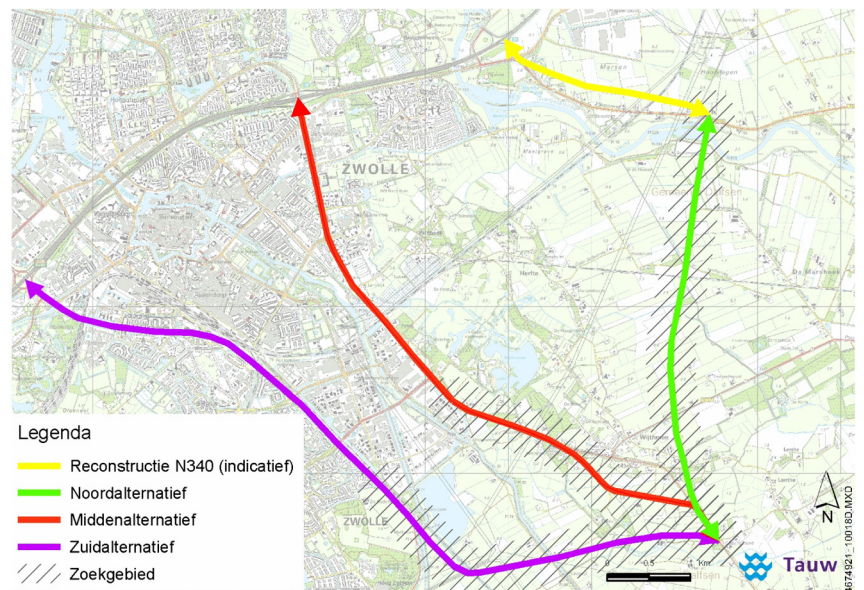
teren tot één alternatief en daarmee de planuitwerkingsfase ingaan. Dat geldt ook voor de projecten uit bijlage II van de Crisis- en herstelwet. Dat is ook in lijn met de motie De Boer die is aangenomen in de Eerste Kamer.

Verkenning N35 Zwolle Wijthmen

Op basis van de Verkenning N35 Zwolle–Wijthmen is geconcludeerd dat op dit traject van de N35 knelpunten aanwezig zijn die een goede doorstroming op de N35 beperken. Daarnaast zijn voor verkeersveiligheid en leefbaarheid ongewenste situaties geconstateerd. Op basis van de verkenningenstudie is duidelijk gemaakt dat deze problematiek voor de korte en middellange termijn middels een verbreding 2x2 en een snelheidsverhoging tot 100 km/uur kan worden opgelost.

Voorkeursbeslissing als resultaat van de verkenning volgens Elverding

Voor het traject Zwolle–Wijthmen zijn drie tracébundels onderzocht: de noordbundel, de middenbundel en de zuidbundel (zie onderstaand figuur). De midden- en zuidbundel gaan grotendeels uit van aansluiting op de bestaande N35, voor de noordbundel moet een nieuwe verbinding aangelegd worden. De middenbundel verbindt de nieuwe N35 op de Heinoseweg met de Ceintuurbaan, de zuidbundel verbindt de N35 met de Jsselallee en de noordbundel verbindt de N35 met de N340.



Vervolgens heeft een trechteringsproces plaatsgevonden. De drie bundels zijn beoordeeld op inhoudelijke aspecten, financieringskansen en maatschappelijk draagvlak. De middenbundel is als beste naar voren gekomen:

- het oplossend vermogen van de middenbundel op het gebied van verkeersveiligheid en bereikbaar is het grootst;
- de effecten op milieu en gezondheid zijn in de middenbundel beperkter;
- de middenbundel past binnen de financiële kaders van het project N35.

De keuze voor de middenbundel wordt breed gedragen. Bestuurders, bewoners, natuur- en milieupartijen en de economische belangengroepen en vervoerders (h)erkennen de voordelen van de middenbundel.

De nieuwe N35 wordt uitgevoerd met een 2 x 2-wegprofiel (twee rijbanen met elk twee rijstroken) met een maximumsnelheid van 100 km/u. De rijbanen worden gescheiden door een middenberm. Om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren, wordt, in lijn met de ambities uit de Mobiliteitsaanpak, de aansluiting met de Kroesenallee ongelijkvloers uitgevoerd.

Kosten en dekking

Een planstudie kan pas gestart worden als de geraamde kosten van de bestuurlijke voorkeursbeslissing zijn gedekt. Ik kan u melden dat de kosten volledig zijn gedekt. Voor de uitvoering van het traject is een budget van € 52,1 miljoen (inclusief BLD en BTW, prijspeil 2009) beschikbaar. Hiervan stelt de regio €30 miljoen beschikbaar en het Rijk € 22,1 miljoen.

Voorkeursbeslissing bekrachtigen in een bestuursovereenkomst

De voorkeursbeslissing zal worden bekrachtigd in een bestuursovereenkomst tussen Rijk en regio. De bestuursovereenkomst bevat de uitwerking van de bestuurlijk – juridische en financiële afspraken, beschrijving van de uitvoeringsstrategie en de invulling van het opdrachtgeverschap voor het project en te volgen procedures in de planuitwerkingsfase. In de overeenkomst worden tevens afspraken gemaakt over hoe om te gaan met risico's, zoals hogere kosten van de realisatie van de voorkeursbeslissing. De voorkeursbeslissing is tevens aan betrokken Staten en Raden gemeld. Samen met alle betrokken overheden ben ik voornemens de bestuurs-overeenkomst tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT oost van 17 mei a.s. te tekenen.

Vervolgproces

Na bekrachtiging van het voorkeursbeslissing in de bestuursovereenkomst zullen de Minister van VROM en ik de aanvangsbeslissing nemen voor de planstudie. Het proces ziet er daarna als volgt uit:

- | | |
|----------------------|---------|
| • Aanvangsbeslissing | Q2 2010 |
| • MER/OTB | Q1 2012 |
| • TB | Q2 2012 |

Het starten van de planstudie voor het deel Zwolle Wijthmen geeft uitvoering van het eerste deel van de motie Koopmans c.s. (31 200 A, nr. 44).

De hier vastgestelde voorkeursbeslissing is de eerste die ik uw Kamer stuur. Ik heb er het volste vertrouwen in dat het zeker niet de laatste zal zijn. Met deze beslissing is een stap gezet in de implementatie van zowel Sneller & Beter als de Crisis- en herstelwet.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings