

Vergaderjaar 2021–2022

35 925 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2022

Nr. 28

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 maart 2022

De rijksweg N35 is de directe verbindingsweg tussen de regio Zwolle en de regio Twente en is van grote economische betekenis voor de provincie Overijssel. In het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO MIRT) van november 2020 hebben de provincie Overijssel en het Rijk besloten tot het starten van de MIRT Verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal. Het afgelopen jaar hebben alle betrokken partijen bestaande uit het Rijk, de provincie Overijssel als mede-opdrachtgever voor deze verkenning, de gemeenten Dalfsen, Raalte en Hellendoorn, ProRail en het Waterschap Drents Overijsselse Delta, hard gewerkt aan het opstellen van de startbeslissing voor de MIRT Verkenning. Het is mij dan ook een genoegen dat ik u nu de door mij getekende Startbeslissing voor de N35 Wijthmen-Nijverdal kan doen toekomen¹. Hiermee kan de MIRT Verkenning van start gaan.

Bestuurlijk overleg

Tijdens het BO MIRT 2020 is besloten tot het starten van de MIRT-Verkenning. Tevens is toen een bestuurlijke voorkeur uitgesproken voor een alternatief. Dit alternatief bestaat uit de situatie waarin de N35 tussen Wijthmen en Raalte naar een 2x1 stroomweg wordt omgebouwd, er een 2x1 rondweg rond het dorp Mariënheem wordt aangelegd en er twee kruispunten tussen Raalte en Nijverdal gelijkvloers worden aangepast. Deze startbeslissing is afgestemd met de provincie Overijssel als mede-opdrachtgever voor de verkenning en tevens met de overige deelnemers in de bestuurlijke adviesgroep: de gemeenten Dalfsen, Raalte en Hellendoorn, ProRail en het Waterschap Drents Overijsselse Delta.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Nut en noodzaak

In 2020 is er een verkeersonderzoek uitgevoerd in opdracht van zowel de provincie Overijssel als het Rijk. De uitkomsten zijn aanleiding geweest voor de bestuurlijke afspraken in het BO MIRT van november 2020. Het uitgevoerde verkeersonderzoek laat zien dat er knelpunten bestaan op het gebied van verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid². Door de hoge verkeersintensiteiten in combinatie met vele kruispunten en het beperkte aantal opstelstroken bij deze kruispunten is er sprake van hinder in doorstroming en een groter risico op ongevallen.

Toekomstbeeld

Het Rijk en regio hebben in het BO MIRT 2020 gekozen voor een gezamenlijke, gefaseerde en adaptieve aanpak om naar een eindbeeld voor de N35 toe te gaan. Daarbij wordt uitgegaan van het wegbeeld van een regionale stroomweg, waarbij de aanpak een toekomstige uitbreiding naar 2x2 rijstroken nog mogelijk maakt.

Rijk en de regio werken dit toekomstbeeld voor de N35 uit als onderdeel van de gezamenlijke adaptieve aanpak, met als centrale vraag hoe het eindbeeld van de N35 eruit komt te zien en welke stappen we daarvoor zetten.

Het formuleren van een gezamenlijk toekomstbeeld voor het traject tussen Wijthmen en Nijverdal is een onderdeel van de verkenning. Dit toekomstbeeld dient om te kunnen toetsen of toekomstige uitbreiding naar een 2x2 stroomweg mogelijk blijft. Het toekomstbeeld wordt uitgewerkt op het detailniveau dat nodig is om deze vraag te kunnen beantwoorden. Het gaat hierbij dus niet om gedetailleerde wegontwerpen voor een 2x2 stroomweg, maar om het mogelijke ruimtebeslag en om de situering van kunstwerken.

Bij de uitwerking van alternatieven zal voor de aanleg van kunstwerken in de trajecten worden gezocht naar kostenefficiënte oplossingen.

De opgave

Op basis van de eerder geïnventariseerde problemen bestaat de opgave uit:

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid.
- Het verbeteren van de bereikbaarheid tussen de regio Zwolle en de regio Twente middels het verbeteren van de doorstroming op de N35, waarbij de weginrichting van de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal gaat aansluiten bij het wegtype stroomweg voor doorgaand verkeer. Hierbij wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid voor overig verkeer middels een adequate aansluiting van het onderliggend wegennet op de N35.
- Het verminderen van de barrièrewerking en daarmee de verbetering van de leefbaarheid.

Doelstelling en oplossingsrichting

De doelstelling bestaat uit de verbetering van de verkeersveiligheid, de doorstroming en de leefbaarheid (oversteekbaarheid) – in samenhang – op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal. Op basis van het verkeersonderzoek van 2020, de probleemanalyse verkeersveiligheid van 2021, de probleembeschrijving, de opgave en de doelstelling gaat de oplossingsrichting uit van verbeteringen aan de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal. De MIRT Verkenning richt zich zodoende op infrastructurele oplossingen voor het traject Wijthmen – Nijverdal. Hieronder vallen ook inrichtings-

² Zie Verkeerskundig onderzoek N35 Wijthmen Nijverdal | Rapport | Rijksoverheid.nl.

maatregelen voor langzaam verkeer (landbouw- en niet-gemotoriseerd verkeer zoals fietsers of voetgangers).

Op basis van het onderzoek in de verkenning zal blijken of en hoe één, meerdere of alle alternatieven en maatregelen in meer of mindere mate aan bovenstaande doelstelling voldoen. Het beoordelingskader inclusief Maatschappelijke-Kosten en Baten Analyse zal deze effecten inzichtelijk maken, opdat een bestuurlijke keuze gemaakt kan worden in de te nemen maatregelen.

Alternatieven

In de startbeslissing is opgenomen dat in de verkenning in ieder geval de volgende alternatieven nader worden onderzocht:

- Nul-alternatief (referentiealternatief)
Het nul-alternatief (referentiealternatief) gaat uit van de situatie van «niets doen», de situatie waarbij er geen nieuwe infrastructurele maatregelen worden genomen.
- Nul-plus-alternatief
Een kenmerk is dat dit alternatief niet uitgaat van capaciteitsuitbreiding van de N35. Het alternatief kenmerkt zich door een verbeterde inrichting van de huidige weg vanuit het wegtype gebiedsontsluitingsweg door het verbeteren van de verkeersafwikkeling op kruispunten, het optimaliseren van de verkeersveiligheid op wegvakken, het opheffen van eraansluitingen en het verbeteren van de parallelwegen
- BO-MIRT-2020-alternatief
Het BO MIRT alternatief is het alternatief dat bij de start van de verkenning bestuurlijk als de meest voor de hand liggende oplossing wordt gezien. Rijk en provincie zetten met dit alternatief een stap in het opwaarderen van dit gedeelte van de N35 tot een stroomweg. De meest voor de hand liggende oplossing bestaat zodoende uit (conform BO MIRT afspraak) het aanpassen van de weg tussen Wijthmen en Raalte en de nieuw aan te leggen rondweg Mariënheem als 2x1 stroomweg, toekomstvast. Tevens wordt binnen dit alternatief een gelijkvloerse aanpassing van de kruisingen Tunnelweg en N348/Ommervweg voorzien als het realiseren van een ongelijkvloerse spoorkruising bij Mariënheem. Ten slotte zal voor de aanleg van kunstwerken naar kosten efficiënte oplossingen worden gezocht.

Procedure

De Startbeslissing gaat uit van een tracéwetprocedure met structuurvisie. De procedure wordt opgeknipt in verschillende fasen: de Startbeslissing zal worden uitgewerkt in een structuurvisie, waarin de voorkeursbeslissing is opgenomen. Afhankelijk van de voorkeursbeslissing kan er vervolgens een ontwerpprojectbesluit en een projectbesluit worden opgesteld, dan wel een (ontwerp)-tracébesluit.

Financiën

In de Rijksbegroting is € 100 mln. (inclusief btw) gereserveerd voor de MIRT Verkenning. De bijdrage van het Rijk is taakstellend. Tevens heeft de provincie Overijssel € 100 mln. (inclusief btw) gereserveerd op de provinciale begroting. Hierbij wordt voldaan aan de MIRT-spelregel om zicht te hebben op ten minste 75% van de kosten voor de meest voor de hand liggende oplossing. De verkenning dient om nut en noodzaak nader te onderbouwen en om te besluiten tot een voorkeursalternatief, waarvan de maatregelen moeten passen binnen het beschikbare budget. Keuzes zijn nodig indien blijkt dat het beschikbare budget niet voldoende is om alle bedachte maatregelen te financieren en beide partijen geen ruimte

hebben om extra budget beschikbaar te stellen. Om deze keuzes op dat moment te kunnen maken, worden tijdens de verkenning opties uitgewerkt langs welke lijnen keuzes gemaakt kunnen worden om binnen het budget te blijven en wordt hierover overeenstemming bereikt tussen Rijk en regio.

Huidige planning

De planning is onder voorbehoud. De verwachting is nu dat medio 2024 het voorkeursalternatief kan worden vastgesteld waarna in 2024 de planuitwerking start om een (ontwerp) tracébesluit (dan wel projectbesluit) op te stellen. Verwacht wordt dat dit eind 2026 is afgerond, waarna de realisatiefase kan starten.

Tot slot

Ik zie er naar uit om met dit project in goede samenwerking bij te kunnen dragen aan zowel het verbeteren van de verkeersveiligheid als de bereikbaarheid van de regio.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers