

'Stand van zaken N-wegen'

Frans Mosterman
8 januari 2019

1. Inleiding

De afgelopen jaren is het project Vechtdalverbinding (N340-N377) veelvuldig in de raad besproken. De laatste keer was in juli 2017, waarbij gesproken is over de herziening van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) van de N340. De afgelopen periode zijn de nodige stappen gezet richting de uitvoering. Onlangs is het project aanbesteed en BAM infra uit Nieuwleusen heeft de opdracht voorlopig gegund gekregen.

Nu de aanbesteding achter de rug is, is bekend wat precies uitgevoerd gaat worden uitgevoerd. In de bijlage wordt in beeld gebracht wat precies wordt uitgevoerd. Daarnaast wordt aangegeven wat de gevolgen zijn voor het onderliggend wegennet van Dalfsen. De aangrenzende projecten die mogelijk invloed hebben op het project worden ook weergegeven.

- Hoofdstuk 2: Aanbesteding
- Hoofdstuk 3: Onderliggend wegennet
- Hoofdstuk 4: Aangrenzende projecten
- Hoofdstuk 5: Financiële consequenties



2. Aanbesteding

Aanbesteding

De aanbestedingsprocedure voor de Vechtdalverbinding heeft ongeveer een half jaar geduurd. Van 5 aannemers zijn uiteindelijk 2 aannemers overgebleven. BAM Infra start medio 2019 met de werkzaamheden die de veiligheid, leefbaarheid en doorstroming op en langs de N377, N340 en N48 verbeteren. In 2023 is het project klaar. Het plafondbedrag waarvan BAM dit project moet uitvoeren is 101,7 miljoen euro.

Verbeterpakket en alle optimalisatiemaatregelen

In de aanbesteding konden aannemers ook 'optimalisatiemaatregelen' aanbieden. Dat zijn maatregelen die de provincie graag uitgevoerd ziet, maar waarvoor geen extra geld beschikbaar is. De vijftien optimalisatiemaatregelen die de provincie voorgesteld heeft, worden ook uitgevoerd door BAM. Het gaat onder andere om fietstunnels, rotondes, ecoducten en het verbreden van parallelwegen.

In bijlage 2 zijn alle maatregelen die worden uitgevoerd door middel van een tekening weergegeven.



Minder hinder tijdens uitvoering

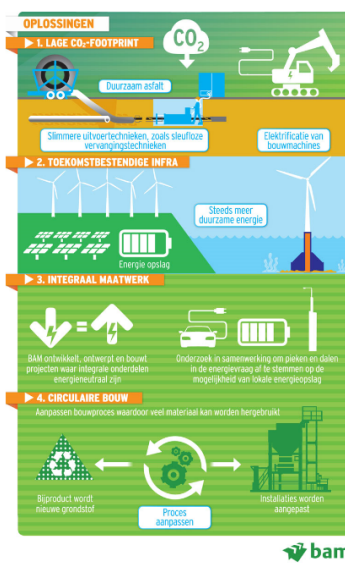
De exacte planning is ons niet bekend, maar in hoofdlijn is dit de planning. Als eerste wordt alles verder uitgewerkt en worden de benodigde vergunningen uitgevraagd. Voor de uitvoering eerst de N377 vervolgens de N340 "vrije veld" en daarna de aanpassingen op het bestaande tracé. Het bestaande tracé wordt voor de uitvoering maximaal 3 weken volledig afgesloten. Tijdens de afsluiting worden de tunnels ingeschoven en worden alle werkzaamheden aan de weg uitgevoerd. Daarbij ook de asfalteringswerkzaamheden en de aansluiting op het nieuwe tracé. De afwaardering van het over te dragen deel van de N340 en de fietstunnel onder het spoor zijn naar verwachting achteraan de planning. Als alles conform planning loopt, is het totale project in 2023 klaar.

Duurzaamheid

Binnen de aanbesteding konden de partijen op drie onderdelen punten scoren. Naast het aantal optimalisaties uit het optimalisatiepakket kon er gescoord worden op het minimaliseren van hinder tijdens de uitvoering en op duurzaamheid. Op alle onderdelen scoorde BAM de maximale score. Op duurzaamheid gaat de BAM dus extra inspanningen verrichten waarbij de BAM verwacht een substantiële lagere CO2 uitstoot te realiseren bij de aanleg van het project.

Om dit te bereiken gaat de BAM naar verwachting de volgende maatregelen uitvoeren:

- De kunstwerken met zo min mogelijk beton uitvoeren
- Duurzaam asfalt toepassen
- Aantal transportbewegingen beperken en uitvoeren met voertuigen met schonere motoren
- Gebruik maken van "groene eco aggregaten"
- Aanstellen van een duurzaamheidsmanager
- Zoveel mogelijk circulair bouwen
- Het afval maximaal hergebruiken.



3. Onderliggend wegennet

Hieronder wordt eerst ingegaan op de voorstellen zoals deze in de plannen van de provincie zitten. Daarna lichten we toe hoe we als gemeente Dalfsen hierop gereageerd hebben en waar dat toe heeft geleid.

N340

LMB Prins – Sjaloom (punt 1)

In het huidige Provinciaal Inpassings Plan (PIP) ontwerp wordt ter hoogte van Sjaloom de parallelweg verplaatst richting de N340. De parallelweg gaat daarbij over de fietstunnel Ankum heen. Op deze wijze wordt ruimte gemaakt voor een parkeeroplossing bij de basisschool. Het fietsverkeer hoeft vanaf de tunnel niet meer de parallelweg over te steken om bij de school te komen.

LMB Prins heeft aangegeven bezwaar te hebben tegen deze oplossing omdat de route vanaf de parallelweg naar de Hoevenweg met vrachtverkeer niet te rijden is. Het vrachtverkeer vanaf Het Roode Hert kan in verband met de krappe bochtstralen niet meer richting de Hoevenweg en vice versa.



Huidige PIP ontwerp ter hoogte van Sjaloom en LMB Prins

Het Roode Hert (punt 2)

Een van de veiligheidsmaatregelen op de N340 is het verminderen van het aantal aansluitingen op de N340. Een gevolg daarvan is dat de aansluiting bij Het Roode Hert/Engelandweg komt te vervallen. Het verkeer richting bijvoorbeeld Het Roode Hert moet gebruik maken van de aansluitingen bij de Ankummerdijk of Dedemsweg en dan via de parallelweg de bestemming bereiken. Het Roode Hert heeft de provincie gevraagd of het mogelijk is om bij de huidige aansluiting een rechts in/rechts uit aansluiting te behouden. De provincie heeft aangegeven dit te willen doen als de ondernemer zelf de meerwerkkosten betaalt.



Situatie bij Het Roode Hert (Noordzijde) en bij Onderdijk (Zuidzijde)

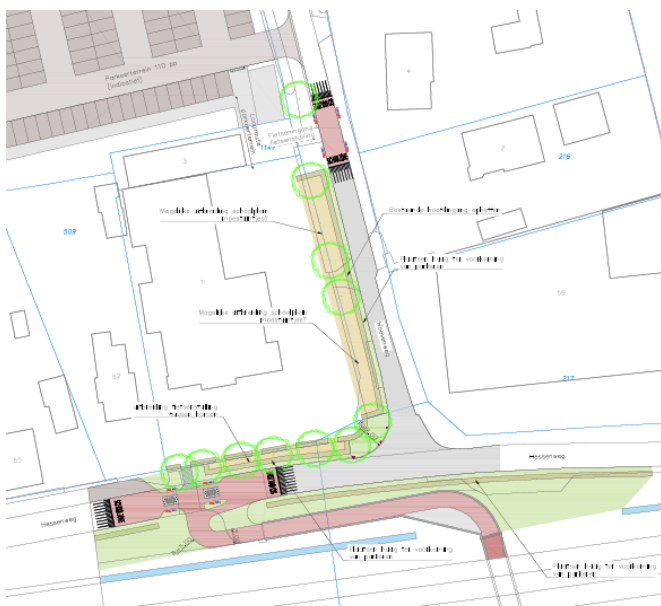
Onderdijk (punt 3)

De firma Onderdijk is in de huidige situatie via de aansluiting met de Engelandweg te bereiken. In de toekomstige situatie via de aansluiting met de Ankummerdijk en de parallelweg. Dit heeft negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van het bedrijf voor vrachtverkeer. Het vrachtverkeer moet op de parallelweg achteruit de inrit oprijden. Doordat de parallelweg drukker wordt zorgt dit voor onveilige situaties. Er zijn meerdere oplossingen mogelijk om dit probleem te verhelpen, maar daar hangt een prijskaartje aan. De provincie is bereid om dit binnen de plannen mee te nemen, als Onderdijk de meerkosten gaat betalen.

Standpunt gemeente:

De gemeente heeft alle 3 punten (Prins/Het Roode Hert/Onderdijk) bij de provincie onder de aandacht gebracht. De gemeente streeft naar een totaaloplossing. Bij Prins heeft de gemeente samen met de overige partijen een alternatief uitgewerkt waar alle partijen achter kunnen staan. Het alternatief voorziet onder andere in een schoolzone met snelheidsremmer ter hoogte van de ingangen, een aparte parkeervoorziening aan de noordzijde voor de school en LMB Prins, een groenere aankleding en uitbreiding van het schoolplein.

De provincie is met Prins in overleg over de kostenverdeling van het alternatief. Het alternatief is per saldo goedkoper dan de huidige PIP-oplossing, waardoor het alternatief mogelijk ook kansen biedt voor realiseren van de voorstellen van Het Roode Hert en Onderdijk.



Alternatief ontwerp bij Sjaloom / LMB Prins

Parallelwegen

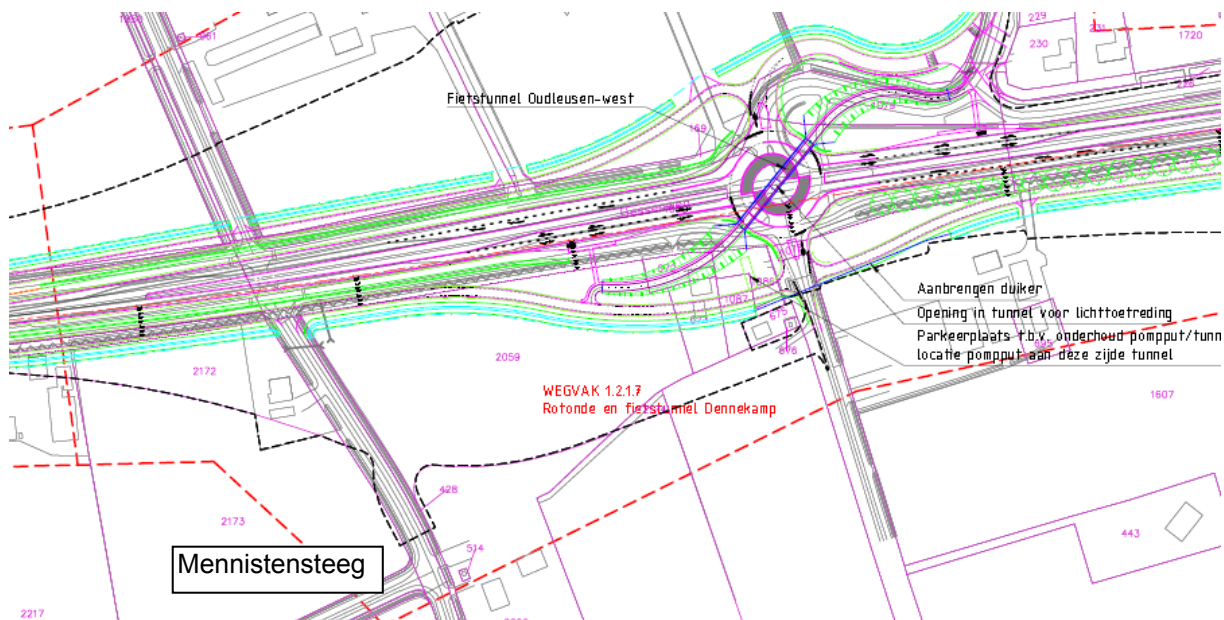
Binnen het optimalisatiepakket worden de parallelwegen verbreed van 3,5 – 4,0 meter tot 4,5 meter met 0,4 m half verharding. Ondanks deze verbreding blijven de parallelwegen een aandachtspunt. Doordat het aantal aansluitingen op de N340 minder wordt, wordt het drukker op de parallelwegen. De verkeersveiligheid blijft een aandachtspunt, zeker in combinatie met het landbouwverkeer en het fietsverkeer.

Op twee delen van de parallelweg is de verwachting dat het verkeer extra toeneemt. De eerste is de zuidelijke parallelweg tussen de Ankummerdijk en de Engelandweg. Doordat de aansluiting bij Het Roode Hert komt te vervallen moet het verkeer naar de Engelandweg/Leemculeweg gebruik maken van de zuidelijke parallelweg vanaf de Ankummerdijk. Om deze reden krijgt de parallelweg op dit deel fietsvoorzieningen in de vorm van fietsstroken. De Cubbinghsteeg wordt op de volgende pagina beschreven.

Het tweede deel is de parallelweg tussen de Welsummerweg en de aansluiting Oudleusen. De aansluiting ter hoogte van de Welsummerweg komt te vervallen, waardoor het verkeer richting de Welsummerweg vanaf de aansluiting Oudleusen via de zuidelijke parallelweg kan rijden. Omdat dit een fietsroute is voor onder andere voor scholieren, is dit een aandachtspunt.

We willen graag in overleg met de provincie om te kijken of de fietsroute vanaf de Mennistensteeg rechtstreeks naar de nieuwe fietstunnel kan worden geleid, zonder dat daarbij de (drukkere)

parallelweg over hoeft te worden gestoken. De situatie van de Mennistensteeg is ook een aandachtspunt. In de huidige situatie kan het gemotoriseerde verkeer ook gebruik maken van de Mennistensteeg. Bij de verdere uitwerking wordt met de omgeving gekeken of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn en zo ja welke maatregelen op de Mennistensteeg het meeste geschikt zijn. Te denken valt aan maatregelen om de route onaantrekkelijker te maken voor (sluip-)verkeer door het gebruik van snelheidsremmers of om een (fysieke) afsluiting te realiseren. Er kan ervoor gekozen worden om eerst de situatie te monitoren. Als blijkt dat te veel doorgaand verkeer gebruik maakt van de Mennistensteeg, kunnen maatregelen worden genomen.



Aansluiting Oudleusen met een (turbo) rotonde en een fietstunnel en linksonder de Mennistensteeg

Cubbinghesteeg

De westelijke aansluiting van Dalfsen op de N340 komt ter hoogte van de Ankummerdijk. Het verkeer richting Dalfsen moet vanaf dit punt via de parallelweg naar de Engelandweg naar de Leemculeweg rijden. De kans bestaat dat verkeer ook via de Cubbinghesteeg en de Ruitenborghweg gaat rijden. Deze route is ongewenst omdat deze wegen hier minder geschikt voor zijn en deze route de snelfietsroute Zwolle-Dalfsen kruist. Bij het ontwerp van de aansluiting Ankummerdijk zijn al aanpassingen meegenomen om de route richting parallelweg te stimuleren en de richting Cubbinghesteeg zo onaantrekkelijk mogelijk te maken. Daarbij is het kruispunt wat naar het westen verschoven, gaat de doorgaande route richting parallelweg en is de Cubbinghesteeg hier secundair op aangesloten.

Bij de verdere uitwerking wordt net als bij de Mennistensteeg met de omgeving gekeken of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn en zo ja welke maatregelen op de Cubbinghesteeg het meeste geschikt zijn. Te denken valt aan maatregelen om de route onaantrekkelijker te maken voor (sluip-)verkeer door het gebruik van snelheidsremmers of om een (fysieke) afsluiting te realiseren. Er kan ervoor gekozen worden om eerst de situatie te monitoren. Als blijkt dat te veel doorgaand verkeer gebruik maakt van de Cubbinghesteeg, kunnen maatregelen worden genomen.



Aansluiting Ankummerdijk met linksonder de Cubbinghesteeg

Af te waarden deel N340

Het gedeelte van de N340 vanaf de A28 tot aan de Ankummerdijk wordt in "het vrije veld" met een nieuw tracé aangelegd. Het bestaande deel wordt afgewaardeerd tot een 60 km/uur weg. De zuidelijke parallelweg wordt omgebouwd naar een fietspad en noordelijke parallelweg komt te vervallen. Binnen het project worden alle aanpassingen uitgevoerd en daarna wordt de weg overgedragen aan de gemeente. Dit wil zeggen dat de gemeente Dalfsen zo'n 3 km weg overgedragen krijgt van de provincie.

De gemeente gaat in overleg met de provincie over de voorwaarden van de overdracht. De voorwaarden en afspraken worden in een overeenkomst vastgelegd. Bij de overdracht is het van belang om bijvoorbeeld goede afspraken te maken over de staat van de weg en waar de nieuwe eigendomsgrenzen en onderhoud- en beheer grenzen komen te liggen. De gevolgen voor de toekomstige onderhoudskosten worden daarbij in beeld gebracht.



Af te waarden deel N340

N377

Vrij liggende fietsvoorzieningen

In de huidige situatie heeft de N377 in Nieuwleusen nog aanliggende fietsstroken en is de maximale snelheid deels 70 km/uur, zie foto hieronder. Dit wordt aangepast waarbij er vrijliggende fietsvoorzieningen worden aangelegd door de parkeerstrook en de fietsstrook om te draaien. Dit zorgt ervoor dat de fietser fysiek gescheiden wordt van het gemotoriseerde verkeer. Dit is veiliger en geeft de fietsers extra comfort. De maximale snelheid wordt op de N377 binnen bebouwde kom 50 km/uur en het wegprofiel wordt hierop aangepast.

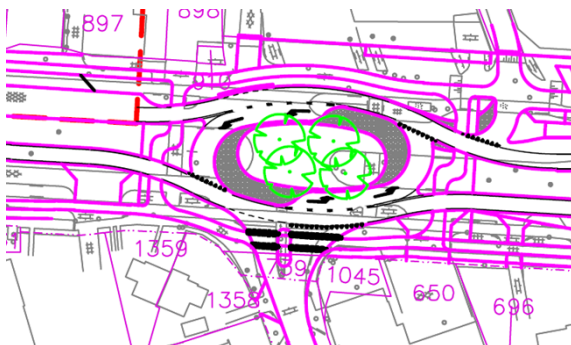


Huidige N377 met 2 rijstroken en aanliggende fietsstroken

Kruispunt Backxlaan en Evenboersweg

Het kruispunt met de Backxlaan en de Evenboersweg worden beide uitgevoerd met een voorrangspointje. Een voorrangspointje lijkt in hoofdlijn op een rotonde. Het verschil met een rotonde is dat het doorgaande verkeer op de N377 wat meer door kan rijden en daardoor ook meer verkeer kan afwikkelen.

Ten opzichte van de huidige situatie wordt het kruispunt veiliger omdat de snelheid op het voorrangspointje lager wordt waardoor de ernst van eventuele ongevallen afneemt. De kans op ongevallen wordt kleiner, doordat het aantal conflictpunten afneemt. De oversteekbaarheid wordt beter, doordat de stromen wat uit elkaar worden getrokken. Het fietsverkeer kan makkelijker oversteken omdat maximaal maar 1 rijstrook per keer over hoeft te worden gestoken. Hieronder staat een schets en een voorbeeldfoto weergegeven. Dit ontwerp wordt in de nadere uitwerkingen nog verder uitgewerkt, waarbij de omgeving wordt betrokken.



Schetsontwerp kruispunt met Backxlaan en foto voorbeeld voorrangspointje

Wens: Afkoppelen

Tussen de rijbanen van de N377 is een brede middenberm. Hierdoor is het mogelijk om de weg af te koppelen van het rioolstelsel. Het regenwater valt in de huidige situatie op de rijbaan en wordt via het riool afgevoerd. In de nieuwe situatie zien we liever dat regenwater in de middenberm wordt opgevangen en in de bodem infiltreert en dus niet meer in het riool terecht komt. Deze maatregel is conform het huidige waterbeleid en past bovendien in ons toekomstig beleid: Dalfsen klimaatrobuust! Nog een bijkomend voordeel van deze maatregel is dat de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) hierdoor minder wordt belast. De gemeente heeft deze wens bij de provincie neergelegd en gezamenlijk wordt gekeken of en op welke wijze dit kan worden uitgevoerd.

4. Aangrenzende projecten

Er zijn verschillende andere projecten die min of meer raakvlak hebben met de Vechtdalverbinding. Hieronder worden deze projecten weergegeven en aangegeven wat het raakvlak is.

Snelfietsroute Zwolle – Dalfsen

In december heeft de raad ingestemd met de uitvoering van de 1^e fase van de snelfietsroute Zwolle – Dalfsen. Hierbij wordt de route over de Ankummer Es, Vossersteeg en de Broekhuizen als snelfietsroute ingericht. De noordelijke route naar Zwolle toe gaat daarna verder via de huidige zuidelijk parallelweg van de N340. Binnen het project wordt deze parallelweg als fietspad ingericht. In overleg met de provincie wordt gekeken hoe deze route qua inrichting goed op elkaar kunnen worden aangesloten, zodat voor de beeldvorming er één route ontstaat.

Vechtdalfietsroute Zwolle – Dalfsen – Ommen – Hardenberg

Naast het gedeelte Zwolle – Dalfsen speelt ook de route verder richting Ommen – Hardenberg een rol. Gezamenlijk met de provincie en Ommen en Hardenberg wordt gekeken hoe deze route vorm gegeven kan worden als kwalitatief hoogwaardige fietsroute. Vooral het gedeelte van de route vanaf de Mennistensteeg langs de N340 richting Ommen is in onze ogen daarbij van belang. In overleg moet worden gekeken wat en hoe dit meegenomen kan worden.

Nieuwleusen Noord centrum + ontwikkelingen Chinees

In Nieuwleusen Noord is gezamenlijk met de stakeholders een ontwerp opgesteld voor de Burg. Backxlaan. Dit heeft een raakvlak met de aansluiting van de Backxlaan met de N377. Daarnaast spelen er nog ontwikkelingen op de locatie van de Chinees. Bij deze ruimtelijke ontwikkelingen wordt gekeken of deze goed op elkaar aan kunnen worden gesloten en dat het één niet het andere onmogelijk maakt.

5. Financiële gevolgen

Voor de Vechtdalverbinding is in de bestuursrapportage voor 2018 € 50.000,- beschikbaar gesteld voor advisering en het verleggen van het gemeentelijk drukriool. Deze werkzaamheden zijn grotendeels in de planning naar achteren geschoven en daarom wordt het restbudget doorgeschoven naar 2020. Voor 2019 is € 30.000,- gereserveerd voor externe advisering. De prognose is dat deze bestaande budgetten voldoende zijn voor de voorziene werkzaamheden.

Wel hebben alle ontwikkelingen voor de toekomst financiële gevolgen. Denk hierbij aan het beheer en onderhoud van wegen, berm, sloten, duikers, kunstwerken, tunnels, verkeerslichten etc. Daarnaast worden afspraken gemaakt waar vergunningen worden aangevraagd en welke leges daarbij horen. Omdat het over een behoorlijk tracé gaat, met aardig wat specifieke voorzieningen, is het goed om hier duidelijke afspraken over te maken en vast te leggen. Zodra de grenzen bekend zijn, worden de financiële gevolgen in beeld gebracht. Om in de toekomst niet voor verrassingen te komen te staan worden ter zijne tijd de onderhoudsbudgetten hierop aangepast. Naar verwachting wordt aan het eind van het project (2023) de weg overgedragen aan de gemeente en zullen deze financiële consequenties gaan gelden. Zodra bekend is wat de financiële gevolgen zijn wordt dit verwerkt in de perspectiefnota.