

Statenvoorstel nr. PS/2014/248

Datum
18.03.2014

GS-kenmerk
2014/0074573

Inlichtingen bij
Dhr. J. Schuring, telefoon 038 499 87 75
e-mail j.schuring@overijssel.nl

Aan Provinciale Staten

Onderwerp

N340/N48 en N377: aanpak na heroverweging

Bijlagen

I. Ontwerpbesluit nr. PS/2014/248 (bijgevoegd)

Samenvatting van het voorgestelde besluit

Op 11 december 2013 heeft u een motie aangenomen om de projecten N340/N48 en N377 te heroverwegen. Via onze brief van 21 januari 2014 bent u geïnformeerd over de mogelijkheden en alternatieven voor het vervolg. In uw vergadering van 19 februari 2014 heeft u een motie aangenomen waarin u richting geeft aan de nadere uitwerking van het project. Hierbij heeft u een budgettair kader aangegeven van €160 miljoen, evenals een uitspraak over de inrichting van de wegen ('duurzaam veiliger met 80 km/uur DV als richtlijn', met criteria veiligheid, leefbaarheid en doorstroming, passend binnen PIP).

Op basis van de aangegeven richting hebben we een verbeterpakket opgesteld waarin belangrijke knelpunten aangepakt worden. Op hoofdlijnen beschreven: met een nieuw tracé (2x2, 80 km/uur) worden een nieuwe aansluiting tussen N340 en A28 en een ongelijkvloerse kruising met het spoor gerealiseerd. Ten oosten van de kruising N340-Koesteeg/Dedemsweg wordt de weg veiliger gemaakt door de aanpak van kruisingen, erfaansluitingen en oversteken. Bij Ommen wordt gezocht naar een effectieve verbetering van de aansluitingen. Op de N377 wordt in Balkbrug een ongelijkvloerse kruising gerealiseerd.

Gezien het budgettair kader is op voorhand niet vast te stellen of het mogelijk is om meer maatregelen te realiseren. Onder andere met een innovatieve marktbenadering zal maximaal gepoogd worden om zo veel mogelijk maatregelen binnen het genoemde bedrag te realiseren. In overleg met de belangrijkste stakeholders, wordt een optimalisatie-pakket met maatregelen samengesteld en geprioriteerd.

De maatregelen uit het verbeterpakket hebben positieve effecten op het verkeersnetwerk, de intensiteiten, reistijden, leefbaarheid en veiligheid.

De wijzigingen in het project hebben gevolgen voor de grondverwerving en onteigening. Aandacht zal hierbij besteed (blijven) worden aan een passende afhandeling richting grondeigenaren. Voor een aanzienlijk deel van het nieuwe tracé zal een nieuw onteigeningsverzoek aan u voorgelegd worden.

De risico's behorende bij de verkoop van niet-benodigde gronden en opstallen en de

daarbij noodzakelijke afboekingen komen ten laste van het vrijvallende budget van € 100 miljoen. Dit wordt geëffectueerd in de Perspectiefnota 2015.

Voor zover mogelijk wordt gebruik gemaakt van een innovatieve aanbestedingsvorm en integrale contractvorming. Verwacht wordt dat de uitvoering in 2015 (Balkbrug) en 2016 (N340) kan starten. De laatste oplevering van het project wordt in 2019 verwacht.

Wij stellen voor dat u instemt met de voorliggende uitwerking van het project. Het projectbudget kan hiermee afgeraamd worden naar € 160 miljoen.

Inleiding en probleemstelling

In de PS vergadering van 11 december 2013 is de motie Nijhof c.s. aangenomen die grote impact heeft op de projecten N340/N48 en N377. Middels een brief bent u 21 januari 2014 geïnformeerd over de consequenties van het aannemen van deze motie en over de mogelijkheden en alternatieven die er zijn voor het vervolg (2014/0014490, PS/2014/66, 'brief'). In de PS vergadering van 19 februari 2014 is een motie aangenomen waarin PS richting geeft aan de nadere uitwerking van de projecten N340/N48 en N377 (motie J.Nijhof c.s Heroverweging investering N340/N377 (M1).

Overwegingen

Uitwerking Statenvoorstel.

Bij de uitwerking van dit Statenvoorstel hebben wij ons gebaseerd op de motie Nijhof c.s. (M11) van 11 december 2013, onze brief van 21 januari 2014 met daarin onze interpretatie van die motie, en de motie Nijhof c.s. (M1) van 19 februari 2014.

Zoals in de brief verwoord, hebben wij de motie van 11 december 2013 geïnterpreteerd als opdracht om binnen de kaders van het PIP en de vastgestelde (gemeentelijke) bestemmingsplannen te zoeken naar een oplossing voor de meest genoemde knelpunten en de gevraagde budgettaire versoering. Op basis van deze opdracht hebben wij een basispakket gedefinieerd met maatregelen die een aantal belangrijke knelpunten oplost. Hiernaast is in de brief een aantal bouwstenen opgenomen die aan het basispakket toegevoegd zou kunnen worden.

Bij de behandeling van de brief heeft u aangegeven zich te kunnen vinden in deze uitwerkingsrichting van de brief en heeft u middels de motie Nijhof c.s. van 19 februari 2014 uitgesproken dat;

- N340 en N377 duurzaam veiliger worden ingericht met de CROW categorisering als richtlijn 80 km DV, waarbij de maatschappelijke criteria veiligheid, leefbaarheid en doorstroming als uitgangspunt gelden, en passend binnen het geldende PIP;
- Provinciale Staten middels de motie Pieper heeft uitgesproken dat in Balkbrug een ongelijkvloerse kruising wordt gerealiseerd;
- daarvoor een taakstellend budget van maximaal € 160 miljoen beschikbaar is.

Uitwerking motie

In de motietekst is niet in detail aangegeven wat de exacte maatregelen moeten zijn. Wel hebben verschillende fracties tijdens de bespreking van de motie specifieke aandachtspunten of interpretaties gegeven. Wij hebben bij de uitwerking van dit voorstel zo veel mogelijk recht willen doen aan de meegegeven aandachtspunten. Door de veelheid aan punten voor de N340/N48 en N377 en het feit dat deze nagenoeg allemaal op enigerlei wijze aan de orde zijn gekomen, ligt de nadruk in onze uitwerking op die punten die in de behandeling naar ons idee het meest prominent naar voren kwamen.

Door nagenoeg alle fracties is als aandachtspunt genoemd een 2x2 tracé vanaf de knoop A28 tot de kruising N340-Koesteeg/Dedemsweg (80 km/uur). Hiernaast is door meerderen aandacht gevraagd voor de aansluiting Varsen en voor een adequate afhandeling van omwonenden en eigenaren waarmee gesproken is over grondverwerving.

Het is belangrijk om te constateren dat het budgettaire kader dat meegegeven is in de motie het niet haalbaar maakt om alle aandachtspunten, wensen en mogelijkheden volledig in te willigen. Gezien dit budgettair kader is ook door u gesproken over het maximaal inzetten van de markt om zo veel mogelijk oplossingen te kunnen bieden voor het genoemde budget.

In deze lijn willen wij dan ook kiezen voor een marktbenadering die uitgaat van de budgettaire kaders en waarbij de scope van het project maximaal is, bijvoorbeeld door het toepassen van een aanbesteding met een plafondprijs. Het markteffect is op voorhand niet te bepalen. Dit betekent dat we op dit moment niet exact aan kunnen geven wat de definitieve scope van het project zal zijn en welke maatregelen wél of niet mogelijk zijn.

Om zo veel mogelijk duidelijkheid te creëren over de scope van het project hebben we in beeld gebracht welke maatregelen we, als we uitgaan van bedrijfseconomische ramingen (zonder markteffecten), verwachten te kunnen realiseren voor het genoemde budget. Dit geheel aan maatregelen is opgenomen in het "Verbeterpakket".

Daarnaast bevat dit Statenvoorstel een benaderingswijze waarmee we invulling willen geven aan de mogelijke ruimte die tijdens de marktbenadering ontstaat om meer knelpunten aan te pakken. Dit geheel aan maatregelen maakt deel uit van het "optimalisatiepakket".

Te realiseren scope op basis van bedrijfseconomische ramingen; Verbeterpakket

In de brief van 21 januari 2014 wordt gesproken over het 'basispakket'. Dit hebben we als uitgangspunt gehanteerd voor deze uitwerking. Hiernaast is concreet benoemd dat in Balkbrug een ongelijkvloerse kruising gerealiseerd dient te worden. Voor zowel de N377 als de N340/N48 wordt in principe 80 km/uur als uitgangspunt gehanteerd. Ook hebben we, doordat deze prominent genoemd is als aandachtspunt en tevens voorkomt uit verkeerskundige analyses, voor het tracé tussen de knoop A28 en de kruising N340-Koesteeg/Dedemsweg een 2x2 80 km/uur tracé opgenomen.

Voor de eveneens regelmatig genoemde aanpak van de aansluiting Varsen stellen wij voor om deze in een iets breder kader te plaatsen, en te zoeken naar effectieve verbeteringen van de aansluiting(en) met Ommen. Achtergrond hierbij is dat uit een globale actualisatie van de prognoses blijkt dat de capaciteit van de huidige aansluiting Varsen nog een behoorlijke periode afdoende zal zijn. Mogelijk zijn bij deze aansluiting met beperkte middelen enkele verbeteringen mogelijk. Maar in plaats van een (grootschaliger) aanpak van de aansluiting Varsen kan het effectiever zijn om bijvoorbeeld weefvakken N48 of de aansluiting Balkerweg aan te passen. Voorgesteld wordt dit als maatregel 'aansluitingen Ommen' op te nemen, en daarmee op een zo goed mogelijke wijze aansluiting te vinden bij het verkeerscirculatieplan van Ommen.

In de motie heeft u aangegeven de N340 en N377 'duurzaam veiliger te willen inrichten met de CROW categorisering als richtlijn 80 km/uur DV, waarbij de maatschappelijke criteria veiligheid, leefbaarheid en doorstroming als uitgangspunt gelden'. Wat de exacte invulling hiervan zal zijn, ligt in dit voorstel voor een deel vast. Het nieuwe tracé (ter verbetering van de aansluiting A28/N340 en het opheffen van de spoorwegovergang) en de ongelijkvloerse kruising Balkbrug, zijn concreet vormgegeven onderdelen van het voorstel die bijdragen aan veiligheid, leefbaarheid en doorstroming.

Naast deze grote(re) infrastructurele werken, bevat het verbeterpakket een aantal kleinere maatregelen die zich toespitsten op het oplossen van knelpunten als kruisingen, huisaansluitingen en doorsteken op de N340 vanaf de kruising N340-Koesteeg/Dedemsweg tot aan de aansluiting Varsen. Deze maatregelen zijn in dit statenvoorstel nog niet uitgewerkt omdat ze in samenspraak met gemeenten en directe belanghebbenden worden uitgewerkt. De maatregelen hebben we in dit voorstel opgenomen onder de noemer van het VLD-pakket (veiliger, leefbaar, doorstroming). Zie punt 7 in de navolgende tabel.

Bovenstaande uitwerking resulteert in de onderstaande tabel met scopebeschrijving van het 'verbeterpakket'.

Verbeterpakket

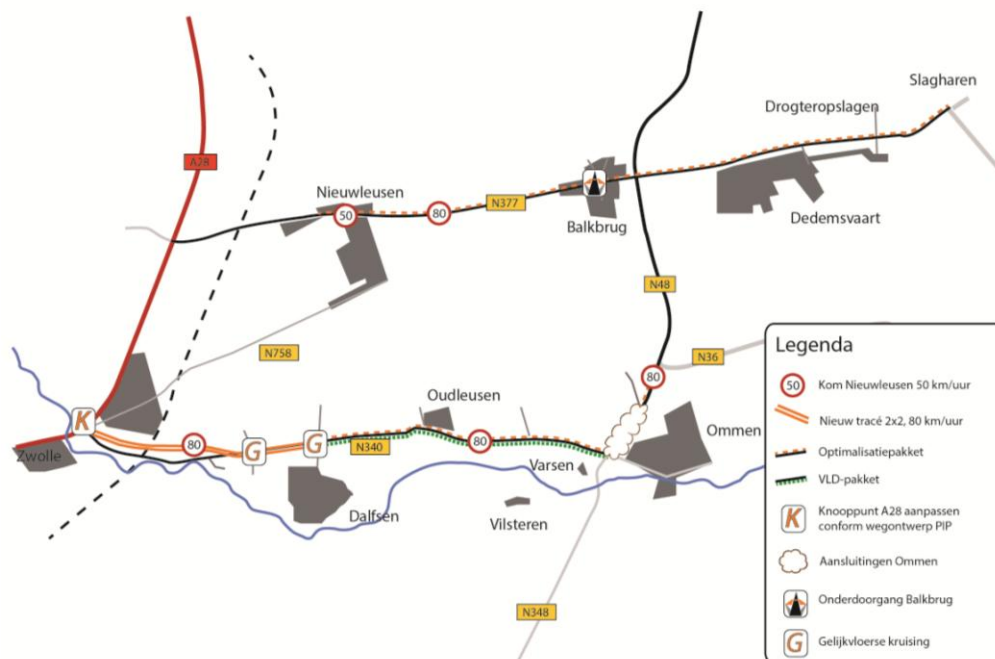
	Onderdelen	Kosten	Toelichting / wijziging ten opzichte van basispakket brief 21-01
	N340		
1	Knoop A28 conform wegontwerp PIP.	<i>€160 mln¹</i>	
2	Spoorkruising met viaduct		
3	Tracé voor N340 van A28 tot Koesteeg, 2x2, 80km/uur.		Dwarsprofiel 2x2 rijstroken ipv 2x1, wegprofiel aangepast aan 80 km/uur
4	Ongelijkvloerse kruising De Bese		
5	Gelijkvloerse aansluiting Ankummerdijk met verkeersregelinstantie (VRI)		
6	Gelijkvloerse aansluiting Koesteeg met VRI		
7	Tracé N340 ten oosten van Koesteeg (tot en met Varsen) veiliger maken.		VLD-pakket (veiliger, leefbaar, doorstroming). Aanpak onveilige kruisingen, oversteken, huisaansluitingen. In combinatie met groot onderhoud op dit wegvak.
8	Afwaarderen Hessenweg van Zwolle tot aan Ankummerdijk, inclusief ongelijkvloerse fietskruising ter plaatse van de spoorverbinding Zwolle-Meppel		
	N48		
9	Aansluitingen Ommen		Op basis van nadere uitwerking meest effectieve aanpak van aansluitingen Ommen (bv: aansluiting Varsen / Balkweg
10	N48		Varsen – Arriërveld; snelheid 80 km/uur
	N377		
11	A28-Nieuwleusen (rotonde Jagtclusteralee)		Snelheid 100 km/uur handhaven. Knelpunten zijn reeds opgelost.
12	Nieuwleusen - Balkbrug		Snelheid terugbrengen naar 80 km/uur
13	Nieuwleusen, bebouwde kom	Snelheid terugbrengen naar 50 km/uur	
14	Balkbrug	Ongelijkvloerse kruising	

Tabel 1: Verbeterpakket

¹ Betreft indicatieve raming, marge +/- 20%, prijspeil januari 2014. Bedrag bestaat uit de geraamde bouwkosten, voorbereidingskosten, vastgoedkosten, post onvoorzien, voorziening beheer en onderhoud en reeds gemaakte kosten.

In onderstaande figuur zijn de maatregelen geografisch weergegeven.

Verbeterpakket N340/N48/N377



Kan meer gerealiseerd worden dan het verbeterpakket?

Naast het pakket maatregelen dat conform de bedrijfseconomische raming gerealiseerd kan worden voor het genoemde budget, bestaat de wens om meer te realiseren. Als door een gunstig markteffect (of eventuele andere besparingen) binnen het budgetair kader ruimte blijft voor de realisatie van meer maatregelen, willen we zo veel mogelijk maatregelen realiseren. Omdat de grootte van een eventueel markteffect niet te bepalen is en we er voor hebben gekozen hier op dit moment nog geen voorschot op te nemen, kunnen we niet aangeven of en welk deel van deze maatregelen gerealiseerd kan worden. Met het "optimalisatie-pakket" willen we de eventueel beschikbare financiële ruimte zo optimaal mogelijk benutten door zo veel mogelijk maatregelen uit het optimalisatie-pakket toe te voegen. We willen dit optimalisatie-pakket vullen met maatregelen die aansluiten bij de in de motie genoemde criteria van veiligheid, leefbaarheid en doorstroming. Hiernavolgend is de voorziene werkwijze verder uiteen gezet.

Optimalisatie-pakket		
	Onderdelen	Toelichting
1.	Aanvullingen op het VLD-pakket (veiliger, leefbaar, doorstroming)	<p>Waaronder <u>bijvoorbeeld</u>:</p> <p>N340: Tracé Koesteeg/Dedemsweg-Varsen, Veiligheid op parallelwegen, veiligheid fietsers, bermverharding hoofdrijbaan.</p> <p>N377: Nieuwleusen, Sluis 4, N48-de Pol, Drogheropslagen, Snelheidregime de Pol-Slagharen verlagen naar 80 km/uur</p> <p>N48: eventuele maatregelen in combinatie met "aansluitingen Ommen".</p>

Tabel 2: Optimalisatie-pakket

Werkwijze en beheersing van het optimalisatie-pakket

Het optimalisatie-pakket vergt een nadere toelichting op de volgende aspecten:

- a. inhoudelijke afbakening (wat wel, wat niet);
- b. proces met belanghebbenden;
- c. bestuurlijke verantwoordelijkheidsverdeling.

A. Inhoudelijke afbakening

Het is zaak om vooraf criteria te benoemen bij de inventarisatie van knelpunten en benodigde maatregelen om te voorkomen dat de groslijst van gewenste maatregelen vele malen groter wordt dan past binnen de voorstelbare gunstige marktsituatie. Mogelijk te grote gewekte verwachtingen kunnen dan leiden tot teleurstellingen bij belanghebbenden.

Om die reden worden de volgende toelatingscriteria gehanteerd bij de uitwerking van het optimalisatie-pakket:

1. **Een financieel plafond.** Op basis van de contractraming van het verbeterpakket wordt een inschatting gemaakt van een *redelijkerwijs voorstelbaar* positief markteffect. Het wordt niet zinvol geacht om maatregelen uit te werken die buiten deze marge vallen.
2. **Een aantoonbare en meetbare relatie met de criteria veiligheid, leefbaarheid en doorstroming.** Voor de op te nemen knelpunten moet vooraf sprake zijn van een aantoonbare betekenis in termen van veiligheid (geregistreerde ongevallen of anderszins), doorstroming (capaciteit/intensiteit of anderszins) of leefbaarheid.
3. **Passend binnen het PIP.** In lijn met de motie moeten maatregelen kunnen worden uitgevoerd binnen de planologische kaders van het PIP en/of vigerende bestemmingsplannen.

Deze inhoudelijke criteria maken duidelijk dat er binnen het taakstellende budget geen ruimte is voor werkzaamheden die nog wel waren opgenomen in het oorspronkelijke project met een budget van € 260 miljoen, maar die geen directe relatie hebben met hernieuwde opgave en de genoemde criteria. Als voorbeeld kan gewezen worden op het schrappen van ecoducten over de N340 en de N48 en de inpassingsmaatregelen "Landschap en Leefomgeving".

B. Proces met belanghebbenden

Voor maatwerk is het cruciaal dat belanghebbenden en omwonenden met kennis van de specifieke locatie bij de uitwerking worden betrokken. Deze betrokkenheid is voorzien via de volgende stappen:

- Inventariseren van knelpunten;
Samen met de inliggende gemeenten wordt een groslijst opgesteld van alle locaties waar sprake is van een (potentieel) knelpunt met betrekking tot de veiligheid, leefbaarheid of doorstroming. Daarbij wordt uitgegaan van de voornoemde toelatingscriteria.
- Indicatieve uitwerking van maatregelen;
Met de gemeenten, en waar relevant ook met de belangenorganisaties en aanwonenden, zal worden bezien welke maatregelen voorstelbaar zijn bij het aanpakken van genoemde knelpunten. Voor deze maatregelen wordt een indicatieve raming opgesteld.
- Het zetten van de knelpunten en maatregelen in een rangorde van belangrijkheid;
Als ook de kostenramingen van de uitgewerkte maatregelen beschikbaar zijn, worden de maatregelen binnen het financiële plafond van het optimalisatie-pakket, in volgorde van prioriteit gezet. Deze stap wordt waar mogelijk gebaseerd op de vastgestelde meetbare criteria en wordt gezet met de bestuurders van de betreffende gemeenten. Afhankelijk van de exact te kiezen aanbestedingswijze kunnen de oplossingsrichtingen in samenspraak met de markt worden uitgewerkt tot definitieve ontwerpen.

Ambtelijke afstemming over dit proces met de gemeenten is opgestart en zal waar nodig worden geïntensiveerd. Zodra het mogelijk is en de kaders helder zijn, worden de bewoners en belangenorganisaties betrokken in dit proces.

C. Bestuurlijke verantwoordelijkheidsverdeling

Met de genoemde stapsgewijze uitwerking van het optimalisatie-pakket is het duidelijk dat de finale duidelijkheid over de exacte invulling pas kan ontstaan op het moment dat de aanbesteding van het verbeterpakket en het optimalisatie-pakket achter de rug is. Ook is duidelijk dat het pakket in samenspel met gemeentebestuurders tot stand zal komen. Het gehele proces wordt uitgevoerd onder onze regie en eindverantwoordelijkheid: bij impasses hakken wij de knopen door. Provinciale Staten worden via de gangbare wegen (P&C cyclus en monitor) geïnformeerd over de voortgang van het gehele project N340/N48 en N377. *Een eerste voortgangsbericht kan komend najaar worden voorgelegd.*

Effecten van de voorgenomen maatregelen

We hebben een verkeerskundige analyse uitgevoerd naar het oplossend vermogen van het investeringspakket zoals gepresenteerd in dit statenvoorstel.

Omdat de maatregelen zoals bedoeld in het VLD-pakket en het optimalisatie-pakket nog niet uitgewerkt zijn, kunnen deze ook niet op het effect beoordeeld worden. Het accent ligt daarmee op het effect van het verbeterpakket met betrekking tot:

- A. het netwerk qua logica en herkenbaarheid;
- B. de intensiteiten op de verschillende wegvakken;
- C. de reistijden;
- D. de veiligheid op/van de tracés.

Samenvattend constateren we dat (in vergelijking met niets doen) de maatregelen een positief effect hebben op de genoemde punten. Ook de leefbaarheid langs het tracé wordt verbeterd door diverse maatregelen zoals bijvoorbeeld de onderdoorgang in Balkbrug en toepassing van geluidsreducerend asfalt.

Voor het bepalen van de effecten is gebruik gemaakt van het verkeersmodel dat voor de planstudie N340 en de N377 is opgesteld. In dit verkeersmodel is op basis van de situatie in 2007 een prognosesituatie voor 2020 opgesteld waarin toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen (zoals geplande woonwijken, bedrijfsterreinen en dergelijke) zijn verwerkt. Kijkend naar recente verkeersstellingen blijkt dat de geprognosticeerde groei de afgelopen jaren (2009-2013) niet is opgetreden.

In 2012 hebben wij onderzoek gedaan naar de 'Mobiliteitsontwikkeling Overijssel' om te bezien hoe de ontwikkeling van Overijssel verloopt in vergelijking tot twee door het Rijk toegepaste ontwikkelscenario's². Deze analyse leverde het inzicht dat het in het verkeersmodel N340 gehanteerde groeiscenario ligt tussen het hoge en lage scenario en daarmee passend is voor de vervoersontwikkelingen in onze provincie.

Het verkeersmodel N340 voorspelt daarmee nog steeds een aannemelijke prognosesituatie. Doordat de ontwikkeling van de regio de afgelopen jaren is gestagneerd zal de geprognosticeerde toekomst situatie voor het jaar 2020 wel later worden bereikt, waarschijnlijk niet eerder dan 2025 -2030. Hierbij past de kanttekening dat de aannames in het verkeersmodel voor wat betreft de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied onzeker zijn. Het verdient daarom aanbeveling om de komende jaren deze ontwikkelingen goed te monitoren.

A. Effect op netwerk qua logica en herkenbaarheid

De voorgestelde maatregelen dragen bij aan de functionaliteit van het wegennet.

Er wordt een verschuiving voorzien van de N377 naar de N340 en van de N758 naar de N340. Hoewel dit effect klein is zijn ze beide gunstig voor de verkeersveiligheid. De traverse van Nieuwleusen en Balkbrug worden (enigszins) ontlast. De N340 blijft 80 km/uur, gelijkvloerse aansluitingen (ook op het nieuwe tracé bij Ankummerdijk en Koesteeg/Dedemsweg) passen daarbij en er kan worden volstaan met de handhaving van de bestaande vormgeving. Dit draagt bij aan de herkenbaarheid van het netwerk. Vanuit de analyse wordt voor de N340 aandacht gevraagd voor de clustering van aansluitingen, oversteken en erfaansluitingen. Dit is voorzien met het VLD-pakket.

Wat betreft de verkeersstromen kan worden geconcludeerd dat de doorstroming door het verbeterpakket verbetert ten opzichte van de referentiesituatie (niets doen). Het aantrekkelijker zijn resulteert in een verschuiving van het verkeer van andere routes naar de N340 en het wegvak op de N48 tussen Varsen en Arriërveld.

² Het hoge Global Economy (GE) scenario en het lagere Regional Communities (RE) scenario.

B. Effect op de intensiteiten op de wegvakken

De verschuiving van het verkeer heeft ook gevolgen voor de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit. Dit is een graadmeter voor de verkeersafwikkeling in de ochtend- en avondspitsperiode en de kans op filevorming.

Uit de verkeerskundige analyse blijkt dat er binnen het netwerk één wegvak is met een (mogelijk) knelpunt; het wegvak op de N48 tussen Varsen en Arriërveld.

Dit punt wordt dan ook ondervangen in het maatregelenpakket 'Aansluitingen Ommen' waarin in overleg met de gemeente Ommen op het juiste moment de juiste maatregelen worden genomen. Mogelijk zou gedacht kunnen worden aan het realiseren van een soort weefvak op de N48 tussen de aansluiting Varsen en de Balkerweg.

We zien tevens dat door de maatregelen in het verbeterpakket op de meeste wegvakken de doorstroming in de spits verbetert. Deze verbetering is het meest significant op de N340 tussen de knoop A28 en de kruising N340-Koesteege/Dedemsweg als gevolg van de betere aansluiting op de A28, de ongelijkvloerse kruising met het spoor en de verbreding naar 2x2 rijstroken.

C. Effect op de reistijden

Het verbeterpakket leidt tot een verkorting van de reistijd over het traject A28-N340-Varsen-Arriërveld met circa 1,5 minuut en een verlenging van de reistijd over het traject A28-N377-Arriërveld met circa een halve minuut. De gemiddelde reissnelheid over de N340 zal beperkt omhoog gaan en die via de N377 beperkt omlaag.

D. Effect op de verkeersveiligheid

Per saldo wordt van de voorgenomen maatregelen op de N340/N48 en N377 een gunstig effect op de verkeersveiligheid voorzien. Een aantal bestaande knelpunten wordt geheel (knoop A28, spoorkruising, Balkbrug) of gedeeltelijk aangepast. Verkeer wordt bovendien enigszins gebundeld op relatief veilige wegen.

Door de keuze voor 80 km/uur zijn geen grootschalige aanpassingen nodig op de N340. Bestaande kruispunten en profielopbouw voldoen grotendeels, ook voor de verkeersafwikkeling. Er ontstaat voor de weggebruiker een logisch wegbeeld waarin vorm, functie en gebruik in evenwicht zijn.

De voorgestelde aanpassingen in Nieuwleusen (50 km/uur) en Balkbrug (onderdoorgang) zijn belangrijk voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid, maar vergen bij de uitwerking (met name in Nieuwleusen) nadere detaillering qua oversteekbaarheid van de weg.

Naast de voorziene grote structuuraanpassingen is een verbeteringslag mogelijk op de rest van het onderhavige wegennet. Overige veiligheidsknelpunten vergen aanpassingen om in de toekomst meer verkeer veilig te kunnen verwerken. Het VLD-pakket en het optimalisatiepakket moeten hierin voorzien. Het effect is dus op voorhand niet precies aan te geven, maar zal gezien de insteek zeker gunstig zijn.

Grondverwerving

Ten tijde van de heroverweging van het project was het grondverwervingsproces in volle gang. Door de heroverweging is het onzeker welke gronden en opstallen wel en welke niet meer nodig zijn voor de realisatie en is het verwervingsproces opgeschort. U heeft bij uw behandeling van onze brief van 21 januari 2014 aandacht gevraagd voor een zorgvuldige behandeling van de lopende dossiers op het gebied van grondverwerving.

De betrokkenen zijn na het aannemen van de motie in december 2013 geïnformeerd over de opschorting van het grondverwervingsproces. Partijen met wie we ver in het onderhandelingsproces gevorderd waren, zijn persoonlijk benaderd. Een aantal dossiers is in de afgelopen periode afgewikkeld. Bij andere dossiers zullen we, als duidelijk is of de grond en/of opstallen nog benodigd zijn, nader met de eigenaren overleggen over een passende afhandeling.

Een deel van de reeds verworven gronden en opstallen zal bij de nieuwe scope van het project niet meer nodig zijn. Deze gronden en opstallen kunnen van de hand gedaan worden. Aandachtspunt hierbij is dat een deel van deze gronden en opstallen door vaststelling van het PIP een planologische bestemming heeft die niet overeenkomt met de oorspronkelijke bestemming (zoals deze voor de vaststelling van het PIP was). De intentie is om deze bestemming weer aan te passen met een nader te bepalen planologische procedure. Dit kan wel betekenen dat gronden en/of opstallen pas op een later moment verkocht kunnen worden. De intentie om de bestemming aan te passen geldt voor alle gronden en opstallen binnen het PIP waar de bestemming naar aanleiding van de heroverweging aangepast kan worden naar de situatie van voor de vaststelling van het PIP.

Af te boeken kosten

Door de heroverweging zijn er binnen het project veel kosten gemaakt (en deels nog te maken) ten behoeve van de verwerving van gronden en opstallen die straks niet nodig zijn voor de realisatie van de herziene projectscope, maar het resultaat van dit project wel nadelig beperken indien ze allen ten laste van de herziene projectscope worden gebracht. Het heeft vanuit de herziene scope van het project en gelet op het beperkende kader van het taakstellende budget van € 160 miljoen, dan ook de voorkeur om alleen die (gerelateerde) kosten van benodigde gronden en opstallen binnen de projectbegroting te brengen die nodig zijn voor het nieuwe project. Dit zorgt tevens voor meer en snellere duidelijkheid over de beschikbare middelen. De opbrengst van de verkoop van gronden/opstallen die niet meer nodig zijn, is nog onzeker. Hiernaast is het op een aantal locaties nodig of verstandig om de planologische bestemming (terug) te wijzigen voordat tot verkoop overgegaan kan worden. Door de verkoop van betreffende gronden en aanverwante kosten buiten het budget te plaatsen wordt voorkomen dat het resterend budget pas over geruime tijd exact bepaald kan worden (met planningsconsequenties voor het project als mogelijk gevolg).

Voorgesteld wordt om de verkoop van niet-benodigde gronden en opstallen, de daarbij noodzakelijke afboekingen en de bijbehorende risico's buiten het project te plaatsen en ten laste te laten komen van het vrijvallende budget op de N340/N48 en N377. De precieze omvang van deze afboeking is op dit moment nog niet goed te kwantificeren, maar zal qua orde van grootte uitkomen tussen de 3 tot 7 miljoen euro.

Vervolg grondverwerving en onteigening

Op basis van het voorliggende verbeterpakket wordt in beeld gebracht welke gronden nog benodigd zijn voor de realisatie. Op basis hiervan zal het minnelijke verwervingsproces worden voortgezet. Hoewel onze voorkeur uitgaat naar minnelijke verwerving, kunnen we niet uitsluiten dat het noodzakelijk is te onteigenen. Het onteigeningsproces zoals dat in november 2013 ingezet is met het verzoekbesluit (PS/2013/740) zal door de veranderde scope voor een belangrijk deel herzien moeten worden. Hiertoe leggen we zo spoedig mogelijk een nieuw verzoekbesluit aan u voor.

Voor het optimalisatie-pakket is op dit moment niet duidelijk of nog gronden of opstallen verworven moeten worden. Als duidelijk is welke maatregelen gerealiseerd kunnen worden, zal ook hiervoor het minnelijke verwervingstraject gestart worden. Indien noodzakelijk zal ook hiervoor een onteigeningstraject ingezet worden.

Overeenkomsten en stakeholders

Zoals in de brief van 21 januari 2014 aangegeven, is het nodig om op basis van de nieuw vastgestelde scope de afspraken en overeenkomsten met een aantal stakeholders te herzien. In deze paragraaf zal kort worden ingegaan op de verschillende stakeholders.

Door het voorstel om vast te houden aan het nieuwe tracé tussen de knoop A28 en de aansluiting N340-Koesteeg/Dedemsweg, veranderen de voorziene werkzaamheden voor Gasunie, ProRail en Tennet niet wezenlijk. Hetzelfde geldt voor de afspraken met Waterschap Groot Salland. Bij deze partijen kan voortgeborduurd worden op de reeds gemaakte afspraken. Wel heeft de heroverweging invloed op de planning. Tennet zal een nieuwe aanbestedingsprocedure moeten doorlopen en ook ProRail en Gasunie moeten hun werkzaamheden opnieuw inplannen (rekening houdend met bijvoorbeeld de aanvraag van treinvrije periodes (ProRail) en niet-werkbare periodes in de winter (Gasunie)). In dit statenvoorstel is deze planning nog niet gedetailleerd opgenomen; door de start van de uitvoeringswerkzaamheden niet voor 2016 te plannen, is rekening gehouden met deze vertraging.

Met de gemeente Zwolle kan eveneens voortgeborduurd worden op de reeds gemaakte afspraken en de nog te tekenen overeenkomst. Zwolle heeft aangegeven haar bijdrage (€ 10 miljoen) niet ter discussie te willen stellen. Gezien de voorgestelde scope op Zwols grondgebied, kunnen andere (principe)afspraken ook overeind blijven. Verwachting is dat de overeenkomst snel door beide partijen ondertekend kan worden.

Voor Dalfsen, Ommen, De Wolden en Hardenberg geldt dat (mogelijk) meer wijzigt. Met het oog op het VLD-pakket en optimalisatie-pakket is op dit moment nog niet exact bekend wat de scope zal zijn van het project. Dit betekent dat als duidelijk is wat de definitieve scope van het project is, de afspraken vastgelegd kunnen worden in overeenkomsten.

Voor zover mogelijk zal vastgehouden worden aan reeds gemaakte principeafspraken, maar ook zal maatwerk nodig zijn. We gaan ervan uit dat de gemaakte afspraken met Hardenberg over de bijdrage aan de ongelijkvloerse kruising Balkbrug (€ 1 miljoen) wordt gehandhaafd.

De uitwerking van de uitvoeringsovereenkomst met Rijkswaterstaat met betrekking tot de knoop A28 kan voortgezet worden. Omdat nog niet zeker is of de aansluiting N377-N48 aangepakt zal worden, moet de reeds met RWS gesloten uitvoeringsovereenkomst hierover mogelijk herzien worden.

Kosten

Om de kosten in te kunnen schatten is een raming opgesteld conform de SSK-systematiek³. Voor zover mogelijk is hierbij gebruik gemaakt van de ramingen die reeds beschikbaar waren voor de N340/N48 en N377. Voor onderdelen waar het ontwerp door de heroverweging aangepast is, zijn nieuwe ramingen opgesteld op basis van de beschikbare gegevens en expert judgements.

Naast de reeds gemaakte kosten zijn in de ramingen de bouwkosten, een reservering Beheer en Onderhoud, voorbereidingskosten en vastgoedkosten opgenomen. Conform provinciaal beleid is een risicoreservering van circa 10% opgenomen. De ramingen kennen een onzekerheid van +/- 20% en een prijspeil januari 2014, welke past bij het huidige uitwerkingsniveau van het project.

Op het deel van de N340 vanaf de kruising N340-Koesteeg/Dedemsweg tot aan de aansluiting Varsen zijn geen structurele aanpassingen aan de weg voorzien (anders dan uit het VLD- en optimalisatie-pakket volgen). Deze wegdelen zijn nagenoeg aan het einde van hun levensduur. In de ramingen is een reservering opgenomen voor groot onderhoud van deze wegvakken. De uitvoering van dit groot onderhoud wordt zo veel mogelijk samengevoegd met de uitvoering van het VLD-pakket.

Markteffect

Het genoemde investeringsbedrag is gebaseerd op een bedrijfseconomische raming. Dit is een raming die uitgaat van kostprijzen en een redelijke winst en dekking van aanvaardbare risico's door marktpartijen. Markteffecten zijn hierin niet meegenomen. In de huidige markt is op dit moment door een laag bouwvolume regelmatig sprake van een prijsverlagend markteffect. Of deze trend de komende jaren voort zal zetten is niet met zekerheid te stellen. Het is hierdoor niet goed mogelijk om het markteffect voor het project N340/N48 en N377 nauwkeurig te voorspellen. Zoals eerder beschreven wordt in het marktbenaderingsproces en in optimalisatie-pakket wel ingespeeld op mogelijke markteffecten.

Wijze van marktbenadering; nadere toelichting

Bij de behandeling van de brief van 21 januari 2014 is door u gesproken over het toepassen van innovatieve vormen van marktbenadering om maximaal gebruik te maken van de meerwaarde die marktpartijen kunnen hebben. Net als een aantal andere publieke opdrachtgevers, heeft de provincie ervaring opgedaan met het toepassen van een plafondbedrag, bijvoorbeeld bij de aanbesteding van baggerwerkzaamheden en de bouw van een recreatiesluis in Hardenberg. Ook bij de aanbesteding van het project "Ruimte voor de Rivier IJsseldelta" wordt een plafondbedrag gehanteerd.

Een aanbesteding met een plafondbedrag kan een succesvolle methode zijn om zoveel mogelijk "waar" (werk) voor je geld te krijgen. Door middel van het benoemen van een vast maximum bedrag en (geprioriteerde) wensen/opties naast een hoofdwerk kan een aannemer optimaal worden uitgedaagd om zo veel mogelijk aan te bieden.

Hierbij is het van belang dat de aannemer de kans en de ruimte krijgt om te optimaliseren in zijn aanbieding. Deze ruimte kan worden gevonden in de mate waarin de aannemer bij zijn aanbieding het ontwerp, de fasering, oplossingsrichtingen en dergelijke zelf kan invullen. Dit kan bij uitstek door middel van een aanbesteding met functionele specificaties.

Contracteringsstrategie

Het ligt in de rede om een dergelijke opdracht in één integraal contract aan te besteden (en niet te splitsen in diverse deelcontracten). Bij een grotere scope zijn er meer mogelijkheden om te optimaliseren en is de kans groter om meer (grotere) opties en wensen mogelijk te maken.

³ SSK: Standaard Systematiek voor Kostenramingen: een uniforme wijze van kostenramen die door veel partijen toegepast wordt voor projecten in de wegenbouw.

Een opdracht die in orde van grootte vergelijkbaar is met het voorziene verbeterpakket, genereert in de huidige markt voldoende concurrentie. Bij een dergelijk contract heeft het MKB minder vanzelfsprekend toegang tot de (hoofd)opdracht. In de uiteindelijke marktbenadering zal beschouwd worden hoe het MKB optimaal toegang kan krijgen tot (delen) van de opdracht. Het is de verwachting dat een aannemer niet de gehele scope (inclusief het optimalisatiepakket) kan aanbieden binnen de plafondprijs. Daarom moet een keuze kunnen worden gemaakt op basis van een prioritering van de opties en wensen die reeds bij de start van de aanbesteding vastligt.

De wijze waarop de prioritering tot stand komt is beschreven bij het proces rondom het optimalisatie-pakket, wat gebaseerd is op de door u aangegeven criteria Veiligheid, Leefbaarheid en Doorstroming.

Aanbestedingswijze

Als geschikte aanbestedingsvorm zou kunnen worden gedacht aan een procedure waarbij, voordat de aannemer zijn aanbieding definitief opstelt, de interactie tussen de opdrachtgever en aannemer wordt gestimuleerd. Voor aannemers biedt een dergelijke aanbestedingsvorm ruimte voor innovatie en creativiteit. Oplossingsrichtingen, keuzes voor wensen en opties, innovaties, faseringen, planning, risicoverdeling en dergelijke kunnen vooraf met de opdrachtgever worden besproken. Hierdoor is de opdrachtgever in staat om zijn uitvoering maximaal af te stemmen op de markt en is de markt in staat optimaal aan te bieden.

Bepaling plafondbedrag

Bij toepassing van een plafondbedrag kan vanzelfsprekend niet het totale projectbudget gebruikt worden voor de contractering van een aannemer. Een behoorlijk deel van de kosten is immers niet gekoppeld aan het contract met de aannemer. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan organisatie- en onderzoekskosten, vastgoedkosten, verlegging kabels en leidingen etc..

Hiernaast dient er rekening mee te worden gehouden dat er tijdens bouwprojecten ook na contractering nog onvoorziene gebeurtenissen zijn die kunnen leiden tot extra kosten voor de aannemer. De ervaring leert dat bij prijsdrukkende markteffecten ('lage' inschrijvingen) dit effect groter kan zijn dan gemiddeld. Bij het te bepalen plafondbedrag voor de contractering dienen al deze kosten ingeschat te worden.

Plafondbedrag en grondverwerving

Een consequentie van een aanbesteding met een plafondprijs en een vooraf niet exact bekende scope is dat de grondverwerving niet geheel gereed kan zijn op het moment van gunning. Hoewel minnelijke verwerving vanzelfsprekend de voorkeur blijft genieten, moet rekening gehouden worden met onteigening. Deze onteigening is moeilijk als vooraf niet zeker is dat de gronden daadwerkelijk benodigd zijn. Omdat een deel van de verwerving en onteigening mogelijk pas start als de aanbesteding afgerond is, betekent dit dat de uitvoering van (een deel van) het werk pas geruime tijd later kan starten. Dit maakt het noodzakelijk om in een contract voldoende flexibiliteit in te bouwen (qua eindoplevering, fasering, planning, etc.). Ook andere conditionering en voorbereiding is lastiger als de definitieve scope niet zeker is. Ook dit vraagt flexibiliteit in de planning.

Communicatie

De heroverweging van de N340/N48 en N377 heeft voor onrust in de omgeving gezorgd. Als u onze voorstellen in dit statenvoorstel hebt aangenomen, kan en zal weer actief met de omgeving gecommuniceerd worden. Hierbij wordt gebruik gemaakt van diverse communicatiemiddelen, zoals de nieuwsbrief, de provinciale website, inloopspreekuur en informatiebijeenkomsten.

De scope van het VLD- en het optimalisatie-pakket zal in samenspraak met gemeenten en direct belanghebbenden ontwikkeld worden. De communicatie daarover zullen wij nader uitwerken.

Planning

Uitgaande van één integrale aanbesteding zoals hierboven beschreven in de marktbenadering, streven we naar het starten van de werkzaamheden in 2015 (starten met Balkbrug) en een eindoplevering van het totale project in 2019. Tussentijds zullen er meerdere deelopleveringen zijn. Door de verwachte aanbestedingsprocedure zijn hier op dit moment geen harde mijlpalen over aan te geven. Werkzaamheden aan de N340 starten naar verwachting in 2016.

Risico's

Conform de nota Risicomanagement (november 2013) zijn de belangrijkste risico's voor onderhavige projecten in beeld gebracht, inclusief beheersmaatregelen om risico's te mitigeren of teniet te doen. In de raming is rekening gehouden met een financiële reservering voor de risico's (onvoorzien) van circa 10%.

Voor dit project worden de volgende risico's specifiek onderkend:

- Grondverwerving (en met name als onteigening noodzakelijk is) vergt mogelijk meer tijd dan gepland. Hierdoor kan mogelijk (een deel van) het project pas later opengesteld worden (na 2019).
- Bij nadere uitwerking kan blijken dat de mogelijkheden om te optimaliseren (op de kosten voor realisatie of van beheer en onderhoud) beperkt zijn door begrenzings uit het PIP. Tegenvallers in de ontwerputwerking kunnen mogelijk moeilijker opgevangen worden.
- De situatie op de markt is onzeker, en zou aan kunnen trekken (waardoor sprake zou kunnen zijn van prijsopdrijvend markteffect).

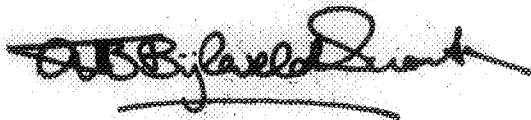
Conclusie

Wij hebben, afgaande op de richting die u aangegeven hebt, het project N340/N48 en N377 opnieuw vormgegeven. Door middel van de door u te nemen besluiten kunnen wij waar nodig overgaan tot de nadere uitwerking en de uitvoering van de voorgestelde maatregelen. Hiermee worden veiligheid, leefbaarheid en doorstroming op en rond de N340/N48 en N377 verbeterd.

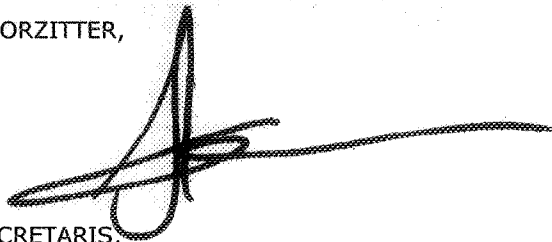
Voorstel

Gelet op het voorgaande stellen wij u voor het besluit te nemen, als in concept in bijlage I verwoord.

Gedeputeerde Staten van Overijssel,



VOORZITTER,



SECRETARIS,

Bijlage I

Ontwerpbesluit nr. PS/2014/248

Provinciale Staten van Overijssel,

gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten d.d. 18.03.2014- kenmerk 2014/0074573

overwegende

- de door Provinciale Staten gewenste heroverweging op de N340/N48 en N377;
- de door Provinciale Staten aangenomen moties Nijhof c.s.(M11) van 11 december 2013 en Nijhof c.s. (M1) van 19 februari 2014.

besluiten:

1. in te stemmen met het verbeterpakket conform tabel 1 ten behoeve van de N340/N48 en N377 en de daarin genoemde maatregelen;
2. in te stemmen met de voorgestelde werkwijze en beheersing van het optimalisatiepakket en de daarbij beschreven bestuurlijke verantwoordelijkheidsverdeling;
3. een plafondbedrag beschikbaar te stellen van € 160 miljoen voor de N340/N48 en N377;
4. de intentie uit te spreken om voor alle gronden en opstallen binnen het PIP waar de bestemming naar aanleiding van de heroverweging aangepast kan worden, de planologische situatie van voor vaststelling van het PIP te herstellen;
5. het projectbudget van de N340/N48 en N377 af te ramen tot het door u beschikbaar gestelde budget zoals genoemd in punt 3 en dit te effectueren in de Perspectiefnota 2015;
6. de risico's behorende bij de verkoop van niet-benodigde gronden en opstallen en de daarbij noodzakelijke afboekingen ten laste te laten komen van het vrijvallende budget en dit te effectueren in de Perspectiefnota 2015.

Zwolle,

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

griffier,