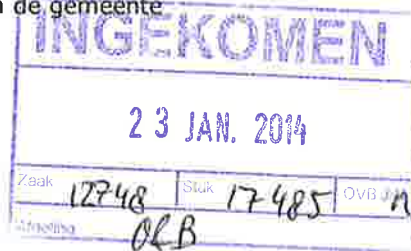


Luttenbergstraat 2
Postbus 10078
8000 GB Zwolle
Telefoon 038 499 88 99
Fax 038 425 48 88
overijssel.nl
postbus@overijssel.nl

Burgemeester en Wethouders van de gemeente
Dalftsen
Postbus 35
7720 AA DALFSEN



KvK 51048329
IBAN NL45RABO0397341121

Inlichtingen bij
de heer Henry Uiterwijk
telefoon 038 499 71 23
HJ.Uiterwijk@overijssel.nl

Onderwerp: Actuele informatie N340/N48 en N377

Geachte heer/mevrouw,

Datum
21.01.2014
Kenmerk
2014/0014285
Pagina
1
Uw brief
Uw kenmerk

Op 17 december 2013 bent u geïnformeerd over de aangenomen moties met betrekking tot heroverweging van de besluiten rondom de projecten N340/N48 en N377. Zie onze brief met kenmerk 2013/0423090.

Bijgaand treft u aan een kopie van de brief over de consequenties van de moties en het mogelijke vervolg, die wij heden aan PS hebben verzonden. Deze brief is ook op de websites www.overijssel.nl/N340 en www.overijssel.nl/N377 beschikbaar.

Wij zullen u verder informeren als Provinciale Staten een besluit heeft genomen.

Gedeputeerde Staten van Overijssel,

Voorzitter

Secretaris

Wilt u in uw correspondentie met de provincie Overijssel:

- één onderwerp per brief hanteren;
- het in deze brief opgenomen kenmerk vermelden.

Bijlagen
brief PS
Datum verzending

22. JAN 2014

Luttenbergstraat 2
Postbus 10078
8000 GB Zwolle
Telefoon 038 499 88 99
Fax 038 425 48 88
overijssel.nl
postbus@overijssel.nl

Provinciale Staten van Overijssel

PROVINCIALE STATEN VAN OVERIJSSEL				
Reg.nr. <i>PS/2014/66</i>				
Dat. ontv.:		21 JAN 2014		a.d.
Routing				Bijl.:

inlichtingen bij
Projectteam N340/N48 en N377
telefoon 038 499 88 99
n340@overijssel.nl

KvK 51048329
IBAN NL45RABO0397341121

Onderwerp: N340/N48 & N377; consequenties van het aannemen van motie J. Nijhof c.s.

Toezenzing aan Provinciale Staten met oogmerk:
 ter informatie
 anders, en wel:

Datum
21.01.2014
Kenmerk
2014/0014490
Pagina
1

Bijlagen:

- Samenvatting Monitor 2012-2013

Inleiding

In de PS vergadering van 11 december 2013 is een motie aangenomen die grote impact heeft op de projecten N340/N48 en de N377. Het betreft de motie J. Nijhof c.s., Heroverweging kerntaak Regionale Bereikbaarheid en Openbaar Vervoer (M11) ('motie'), ingediend in de PS vergadering van 12 november 2013. Met deze brief wordt u conform de motie De Bree c.s., Gevolgen besluitvorming PS over de motie Nijhof c.s. (MV2), geïnformeerd over de consequenties van het aannemen van de motie en welke mogelijkheden en alternatieven er zijn voor het vervolg.

Opbouw van deze brief

Voordat we de motie inhoudelijk nader uitwerken, gaan we kort in op de historie van de projecten. Aansluitend beschrijven we in hoofdstuk 2 de huidige stand van zaken en de directe consequenties die de motie en heroverweging hebben. In hoofdstuk 3 komen de Omgevingsvisie en de doelstellingen van de projecten N340/N48 en N377 aan bod. Aansluitend is in hoofdstuk 4 nader beschreven op welke wijze wij de motie willen uitwerken. Hierbij is onder andere gekeken naar de consequenties als maatregelen gekozen zouden worden die niet passen binnen het huidige Provinciaal Inpassingsplan (PIP) (of vigerend bestemmingsplan). Op basis van deze analyse geven wij u in overweging om te kiezen voor de uitwerking van een basispakket en bouwstenen. In hoofdstuk 5 worden het opgestelde basispakket en de bouwstenen nader beschreven en toegelicht. Hoofdstuk 6 beschrijft een voorstel voor het vervolgproces.

1. Historie

In aansluiting op de Startnotitie m.e.r. (16 oktober 2007) heeft u op 25 juni 2008 de Richtlijnen m.e.r. N340 vastgesteld (PS/2008/309).

Op 14 oktober 2009 heeft u (PS/2009/632):

- De structuurvisie N 340 Zwolle – Ommen /N48 Varsen Arrierveld vastgesteld met daarin het Combinatiealternatief als voorkeursalternatief voor de N340 met dien verstande dat het Combinatiealternatief wordt ontworpen als een regionale stroomweg die een bijdrage levert aan de doorstroming van het verkeer, de verdere gebiedsontwikkeling en de verhoging van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied;
- Ingestemd met het principevoorstel om in aansluiting op de Planstudie BesluitMER, een Provinciaal Inpassingsplan op te stellen;
- Besloten tot aankoop van de woningen nadat duidelijk is welke woningen of bedrijven op den duur moeten wijken.

Als onderdeel van het Combinatiealternatief wordt ook het gedeelte Lichtmis-Slagharen van de N377 aangepakt; dit dient duurzaam veiliger te worden ingericht met behoud van het huidige snelheidsregime.

Datum

21.01.2014

Kenmerk

2014/0014490

Pagina

2

U heeft op 10 november 2010 besloten (PS/2010/833) tot het starten van de passieve verwerving van gronden/opstallen tot een maximum van € 3,5 miljoen, binnen het reeds beschikbare N340 budget, waarbij in de aanbiedingen een voorbehoud is opgenomen gekoppeld aan de vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan N340/N48 (PIP). Tevens heeft u de betrokken gemeenteraden opgeroepen de nota wijkersbeleid voor te herbouwen woningen spoedig vast te stellen.

Op 12 juli 2012 heeft u het PIP N340/N48 Zwolle – Ommen vastgesteld (PS/2012/149) en voor de realisatie van de projecten N340/N48 en N377 de benodigde financiële middelen (€260 miljoen) beschikbaar gesteld. Ook is besloten de actieve grondverwerving te starten. Door middel van motie Pieper c.s., PIP N340/N48; Plan in Hoofdpijnen N 377 (M1)(PS/2012/684), heeft u ons opgeroepen om binnen het projectbudget dekking te vinden voor een ongelijkvloerse oplossing in Balkbrug. Per brief (2013/0211129, 11 juli 2013) bent u geïnformeerd dat wij deze motie integraal uitvoeren.

Op 26 juni 2013 is het door u vastgestelde PIP door een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State onherroepelijk geworden (zaaknr.201209857/1).

U heeft 13 november 2013 het besluit tot onteigening ten behoeve van het PIP N340/N48 Zwolle - Ommen genomen (PS/2013/740)

De afgelopen jaren bent u via de P&C-cyclus (begroting, monitor I/II, jaarverslag) op hoofdlijnen over planning en voortgang van de projecten geïnformeerd. Een samenvatting van de monitor van de afgelopen 2 jaar is opgenomen in bijlage 1.

2. Stand van zaken en gevolgen van de heroverweging

Door het aannemen van de motie J. Nijhof c.s. is het op dit moment onzeker op welke wijze de projecten N340/N48 en N377 zullen voortgaan. Als direct gevolg van het aannemen van deze motie, en met als doel om te voorkomen dat nog onomkeerbare beslissingen genomen worden of kosten gemaakt worden die bij nader inzien onnodig blijken te zijn, hebben we 17 december jl. besloten een aantal lopende activiteiten vooralsnog op te schorten. Deze worden navolgend beschreven en toegelicht.

Achtereenvolgens komen de volgende aspecten aan bod:

- Algemeen en planning;
- Reeds gemaakte kosten en organisatiekosten;
- Grondverwerving en onteigening;
- Overeenkomsten stakeholders;
- Communicatie en draagvlak.

Algemeen en planning

Na vaststelling van het PIP en het investeringsbesluit op 12 juli 2012 is de afgelopen periode gewerkt aan de voorbereiding van de marktbenadering en uitvoering. Hiernaast is gewerkt aan de conditionering (vergunningen, kabels en leidingen, overeenkomsten) en de grondverwerving (minnelijk en onteigening).

De aanbestedingen voor de N340/N48 en de N377 zouden volgens planning begin 2014 starten. De start uitvoering van de N377 was voorzien voor de tweede helft van 2014 en voor de N340/N48 vanaf begin 2015. De aanpassing van de hoogspanningsmasten bij de N340 zou in 2014 worden uitgevoerd.

Reeds gemaakte kosten en organisatiekosten

Het in deze fase aanpassen van de projecten zorgt in alle gevallen voor het afboeken van reeds gemaakte kosten. Tot op heden is circa € 6 miljoen uitgegeven aan voorbereidingskosten. De op dit moment doorlopende maandelijkse projectkosten bedragen, afhankelijk van de hoeveelheid werkzaamheden en de verdere besluitvorming tussen € 50.000,- en € 200.000,-. Dit betekent dat een vertraging van bijvoorbeeld 6 maanden ten opzichte van de oorspronkelijke planning tot maximaal circa € 1,2 miljoen extra kosten met zich mee kan brengen.

Hiernaast zijn er reeds gemaakte kosten die mogelijk ten dele afgeboekt moeten worden. Op dit moment is voor € 16,5 miljoen aan grondaankopen en opstallen aangekocht (waarvan circa € 3 miljoen ruilgrond). Afhankelijk van de resultaten van de heroverweging, kan een deel van deze gronden mogelijk weer verkocht worden, en moet een deel van de kosten afgeboekt worden.

Op de reeds aangegane contractuele verplichtingen is een quick-scan uitgevoerd over de mogelijkheden tot beëindiging of aanpassing van deze contracten. De gevolgen hiervan hangen in grote mate af van de resultaten van de heroverweging.

Grondverwerving en onteigening

De actieve grondverwerving en onteigening zijn gaande. Circa 50%¹ van de gronden is aangekocht. Tot er meer duidelijkheid is over de heroverweging van de plannen worden geen nieuwe grondovereenkomsten getekend. De grondeigenaren zijn geïnformeerd door middel van een brief en de reguliere communicatie via het team Grondzaken van de provincie. Wanneer gronden niet meer aangekocht hoeven te worden, moet wel rekening gehouden

¹ In de monitor 2013-2 is de prognose opgenomen (75%). Deze is niet gerealiseerd, waarbij nog wel met alle partijen gesproken werd over minnelijke verwerving.

worden met de vergoeding van gemaakte kosten (bijvoorbeeld deskundigenkosten die een grondeigenaar maakt voor advies). Hiervan is nog geen indicatie bekend.

Het onteigeningsbesluit is op basis van het onherroepelijke PIP genomen. Bij een wijziging van de plannen bestaat een gerede kans dat een nieuw onteigeningsbesluit moet worden genomen. Dit is afhankelijk van de omvang en inhoud van de wijzigingen van de projecten en de wijzigingen in de omvang van de benodigde gronden daarvoor.

Voor een nieuw onteigeningsbesluit moet een nieuw onteigeningsplan worden vastgesteld. Door PS is daarna relatief snel een nieuw onteigeningsbesluit te nemen. De exacte gevolgen voor de planning zijn op dit moment niet vast te stellen.

Overeenkomsten met stakeholders

In het kader van de voorbereiding van het huidige plan zijn overeenkomsten met stakeholders gesloten of in voorbereiding. Het gaat hierbij om overeenkomsten met TenneT, ProRail, Gasunie, de gemeenten, RWS en Waterschap Groot Salland.

TenneT verhoogt een drietal hoogspanningslijnen die het nieuwe wegtracé nabij de spoorlijn kruisen. De uitvoeringsovereenkomst hiervoor is ondertekend. Het aanbestedingstraject is in gang gezet. De gunning voor de realisatie was door TenneT gepland begin maart 2014.

ProRail legt in het nieuwe wegtracé een viaduct over de spoorlijn Zwolle - Meppel v.v. aan en een fietstunnel ter plaatse van de huidige weg en voert de voorbereiding hiervoor uit. De voorbereidingsovereenkomst is gesloten. De aanbesteding voor de realisatie is nog niet in procedure gebracht. Volgens planning zou de provincie 20 februari 2014 al dan niet goedkeuring geven aan de start van de aanbestedingsprocedure.

Gasunie voert de noodzakelijke aanpassingen aan een gedeelte van een gasleiding uit nabij een af-/oprit N340-A28. De realisatieovereenkomst hiervoor is getekend.

Wij hebben op 17 december 2013 Gasunie, TenneT en ProRail gevraagd geen nieuwe verplichtingen binnen de overeenkomsten aan te gaan. Dit heeft gevolgen voor de planning van de werkzaamheden van deze partijen. ProRail heeft desgevraagd aangegeven dat de consequentie hiervan kan zijn dat de periode van uitvoering tenminste een half jaar wordt vertraagd omdat de voor realisatie noodzakelijke treinvrije periodes opnieuw aangevraagd moeten worden. Gasunie kan, in verband met een niet werkbaar periode in de winter, bij opschorting tot na 7 februari 2014 haar werkzaamheden niet meer in 2014 afronden waardoor deze werkzaamheden naar de eerste helft van 2015 verschuiven. TenneT moet naar verwachting een nieuwe aanbestedingsprocedure doorlopen, wat leidt tot een vertraging van enkele maanden. De financiële gevolgen van de vertraging van deze drie partijen zijn naar verwachting beperkt.

Als uiteindelijk blijkt dat werkzaamheden van Gasunie, TenneT en ProRail door de heroverweging van de plannen niet (geheel) meer nodig zijn, zullen met die partijen beëindigingsovereenkomsten moeten worden gesloten. Verwachte kosten hierbij hebben betrekking op reeds verrichte werkzaamheden en reeds aangevane verplichtingen. Hiervan zijn op dit moment nog geen exacte kosten bekend.

Met Rijkswaterstaat is de uitvoeringsovereenkomst ten behoeve van de aansluiting N377-N48 gesloten. Voor de N340 is in constructieve samenwerking met Rijkswaterstaat een goede en veilige aansluiting van de N340 op de A28 vormgegeven. De definitieve uitvoeringsovereenkomst met Rijkswaterstaat voor de N340 is in voorbereiding.

Datum

21.01.2014

Kenmerk

2014/0014490

Pagina

4

Met de gemeente Zwolle is een uitvoeringsovereenkomst opgesteld waarin afspraken gemaakt zijn over:

- a. de financiering van het realiseren van een ongelijkvloerse kruising/aansluiting N340 / Kranenburgweg / Nieuwleusenerdijk / A28. De gemeente verleent een bijdrage van € 10 miljoen waarvan € 5 miljoen uit de BDU gelden;
- b. de boscompensatie in Zwolle waar de gemeente Zwolle zorg voor draagt. Hiervoor zijn prijsafspraken gemaakt.

De uitvoeringsovereenkomst is inmiddels door de gemeente Zwolle ondertekend, maar nog niet door de provincie. In verband met het aannemen van de motie is, op verzoek van het college van Burgemeester en Wethouders van Zwolle, de besluitvorming over de structuurvisie Vechtcorridor Noord die in december 2013 gepland was, door de gemeenteraad van Zwolle uitgesteld.

Met de overige gemeenten (Dalfsen, Ommen, Hardenberg, De Wolden) en het Waterschap Groot Salland zijn de uitvoeringsovereenkomsten in voorbereiding maar nog niet afgesloten.

Voor de maatregelen aan de N377 zijn diverse vergunningen reeds aangevraagd en verleend. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om: verzoek tot wijziging van de aansluiting N48-N377 bij Rijkswaterstaat, kapvergunning voor de gemeente Hardenberg (voor meerdere knelpunten), omgevingsvergunning voor de onderdoorgang in Balkbrug, etc.

Datum

21.01.2014

Kenmerk

2014/0014490

Pagina

5

In de pakketafpraak tussen de gemeente Hardenberg en de provincie zijn afspraken omtrent de eventuele realisatie van de onderdoorgang in Balkbrug opgenomen. Het resultaat van deze pakketafpraak is dat de gemeente Hardenberg € 1 miljoen bijdraagt aan de onderdoorgang. Als het plan aangepast wordt, en bijvoorbeeld de onderdoorgang Balkbrug vervalt, moet opnieuw over het pakket gesproken worden.

Communicatie en draagvlak

Het draagvlak voor de aanpak van de N340/N48 en N377 in de omgeving is een blijvend punt van aandacht. In het voortraject, waar veel energie gestopt is in burgerparticipatie, bleek dat de meningen over nut en noodzaak van de projecten zeer wisselend waren. En ook nu nog is een deel van de omgeving om verschillende redenen tegen de gekozen oplossingen. Wel zorgden bijvoorbeeld de intensieve samenwerking met de omgeving en het onherroepelijk worden van het PIP in juni 2013 bij sommigen voor acceptatie. Duidelijkheid, ook als men zich niet in de gekozen oplossing kon vinden, werd gewaardeerd.

Door het heroverwegen van de projecten is de onrust en de weerstand in de omgeving van de N340/N48 en N377 weer toegenomen, waarbij ook een deel van de omgeving blij is dat de projecten (in deze vorm) wellicht geen doorgang vinden. Dat het onderwerp leeft blijkt onder meer uit de reacties in de media en de reacties vanuit de omwonenden richting de ambtelijke en bestuurlijke organisatie. In het verdere traject is, onafhankelijk van het gekozen scenario, de omgeving nodig voor het succesvol realiseren van de projecten. Hier zal dan ook veel aandacht aan besteed moeten worden.

3. Omgevingsvisie en doelstelling N340/N48 en N377

In de actualisatie van de Omgevingsvisie (juli 2013) is, naar aanleiding van de tussentijdse evaluatie van de wegcategorisering 2010, een integraal streefbeeld voor het wegennetwerk van Overijssel neergelegd. De N340 is hierin, net als bij de vaststelling van de Omgevingsvisie in 2009 als hoofdinfrastructuur (stroomweg) aangeduid. Zie onderstaand kader voor de bereikbaarheidskwaliteiten zoals deze zijn opgenomen in de Omgevingsvisie voor hoofdinfrastructuur.

Voor de hoofdinfrastructuur geldt de volgende bereikbaarheidskwaliteit:

- opheffen van knelpunten en creëren van inhaal mogelijkheden en extra capaciteit (waar nodig);
- beperken en verbeteren doorstroming en veiligheid van aansluitingen (ongelijkvloers), leidend tot de volgende bereikbaarheidskwaliteit:
 - (Inter)nationale autosnelwegen (120 km/uur);
 - Autowegen tussen stedelijke centra (100 km/uur): met een gemiddelde trajectsnelheid van minimaal 50 km/uur in de ochtend- en avondspits en een intensiteits-/capaciteitsverhouding van 0,8 in de spits;
 - Autowegen van stedelijke centra naar streekcentra (100 km/uur): met een gemiddelde trajectsnelheid van minimaal 50 km/uur in de ochtend- en avondspits en een intensiteit/capaciteitsverhouding van 0,85 in de spits.

Vanzelfsprekend kan vanwege de verkeerssituatie ter plekke voor een andere maximum snelheid gekozen worden.

Datum

21.01.2014

Kenmerk

2014/0014490

Pagina

6

De huidige plannen voor de N340 voorzien in een autoweg, 100km/uur met ongelijkvloerse aansluitingen, als onderdeel van de autoweg van stedelijk centrum Zwolle via Ommen naar streekcentrum Hardenberg en verder.

In het PIP N340/N48 is de volgende doelstelling opgenomen (paragraaf 1.1.3 van het PIP): 'Het zo duurzaam mogelijk verbeteren van de doorstroming, verkeersveiligheid en de leefbaarheid op en in de omgeving van de N340/N48, als onderdeel van de totale regionale west-oostverbinding en met voorkoming van sluipverkeer'. In paragraaf 2.1 van het PIP wordt hierop verder ingegaan ('...een aangepaste of nieuwe N340/N48 moet de regionale ontwikkelingen ondersteunen.'). Deze doelstelling is vanaf de Structuurvisie N340/N48 (uit 2009) successievelijk vastgesteld, uitgedragen en geconcretiseerd. Dit heeft uiteindelijk zijn beslag gekregen in het op 26 juni 2013 onherroepelijk geworden PIP.

Voor de N377 is de volgende doelstelling geformuleerd: 'Het doel van het project is om de N377 Lichtmis - Slagharen duurzaam veiliger in te richten met behoud van het huidige snelheidsregime.'

Conform de beleidsuitgangspunten uit de Omgevingsvisie en de hierboven beschreven doelstellingen zijn de plannen voor de N340/N48 en de N377 uitgewerkt. Zonder heroverweging resulteert dit in de maatregelen zoals in onderstaande figuur schematisch is weergegeven.



Datum

21.01.2014

Kenmerk

2014/0014490

Pagina

7

Gevolgen van een heroverweging voor de Omgevingsvisie

Maatregelen die niet strijdig zijn met het PIP N340/N48 passen binnen de kaders van de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening.

Wanneer de heroverweging betekent dat onderdelen uit de huidige plannen niet doorgaan, wordt het streefbeeld van het wegennetwerk van Overijssel uit de Omgevingsvisie (nog) niet bereikt. Dit streefbeeld is immers (voor de N340) de opwaardering tot een stroomweg, 100 km/uur met ongelijkvloerse aansluitingen met bijbehorende bereikbaarheidskwaliteit.

Het streefbeeld uit de Omgevingsvisie kan intact worden gelaten. Om het streefbeeld alsnog te bereiken, zouden op langere termijn alsnog maatregelen genomen moeten worden. Het is ook mogelijk om het streefbeeld uit de Omgevingsvisie aan te passen. Hierbij kan aangesloten worden bij 'lopende' processen rondom de Omgevingsvisie. Een dergelijke aanpassing kan bij de integrale herziening van de Omgevingsvisie worden meegenomen. Naar verwachting vindt deze integrale herziening in 2015/2016 plaats.

Gevolgen van een heroverweging voor de doelstellingen

Door een eventuele versoering van het plan kunnen de oorspronkelijke doelstellingen niet ongewijzigd behaald worden. Elke verbetering die wordt uitgevoerd aan de N340/N48 zal echter wel bijdragen aan 'Het zo duurzaam mogelijk verbeteren van de doorstroming, verkeersveiligheid en de leefbaarheid op en in de omgeving van de N340/N48, als onderdeel van de totale regionale west-oostverbinding en met voorkoming van sluipverkeer'. De mate waarin de doelstellingen voor de N340/N48 en N377 worden gehaald is afhankelijk van de omvang en aard van de verbeteringen.

4. Analyse Motie

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de wijze waarop wij hebben gemeend een zorgvuldige invulling te geven aan de motie.

In de motie J. Nijhof c.s. besluit u dat *'de uitgangspunten en het besluit tot het Provinciaal Inpassingsplan N340 heroverwogen dienen te worden, met als doel de vrijvallende middelen evenwichtiger in te zetten ten behoeve van de kerntaak Bereikbaarheid en Openbaar Vervoer zoals verwoord in de overwegingen'*.

In de motie wordt hiernaast benoemd dat *'de opwaardering van de N340 en N377 ook gerealiseerd kan worden met de aanpak van bestaande knelpunten en het handhaven van een 80 km/u regime'* en dat *'dit binnen kerntaak Regionale Bereikbaarheid en OV een ombuiging in de begroting betekent van € 120-150 miljoen voor de investeringen in N340 en N377'*.

Om te komen tot een uitwerking die zo goed mogelijk aansluit bij de in de motie genoemde 'aanpak van knelpunten', worden hieronder de belangrijkste knelpunten in de huidige situatie opgesomd. Hiernaast is het voor de uitwerking van de motie relevant hoe omgegaan kan worden met de bestaande planologische kaders van het PIP en wat hiervan de mogelijke consequenties zijn. Op basis van deze mogelijke consequenties sluiten wij af met onze interpretatie van de motie.

Datum

21.01.2014

Kenmerk

2014/0014490

Pagina

8

Knelpunten

In de huidige situatie is een aantal knelpunten op het gebied van doorstroming, leefbaarheid en veiligheid onderkend. Bij uw behandeling van de motie zijn de volgende twee knelpunten als belangrijkste benoemd, welke door ons herkend worden:

1. Aansluiting N340-A28;
2. Huidige spoorwegkruising N340 – spoorlijn Zwolle-Meppel (v.v.);

Deze punten zijn op dit moment op het gebied van doorstroming belangrijke knelpunten, welke in de nabije toekomst naar verwachting vergroot worden door de ontwikkelingen op en rond Hessenpoort.

Hiernaast is nog een aantal aanvullende knelpunten te benoemen:

- N340: Aansluiting Koesteeg /Dedemsweg;
- N340: Aansluiting Varsen (kruising N340/N34 met N48/N348);
- N377: Nieuwleusen;
- N377: Balkbrug;
- N377: N48/De Pol.

Kaders Provinciaal Inpassingsplan

Bij de uitwerking van consequenties en alternatieven bestaat een belangrijk verschil tussen oplossingen die passen binnen het PIP en oplossingen die strijdig zijn met het PIP. De belangrijkste voor- en nadelen worden beschreven.

Oplossingen die passen binnen het PIP

Het is binnen de kaders van het PIP mogelijk om te komen tot versoeringen van het plan. Omdat in Nederland sprake is van 'toelatingsplanologie', heeft het in planologisch opzicht geen consequenties als het plan niet volledig uitgevoerd wordt. Bij een gewijzigde uitvoering zal (door het betreffende bevoegd gezag bij verlening van de omgevingsvergunning) vastgesteld moeten worden of dit past binnen de kaders van het PIP. Het vaststellen of een gewijzigde uitvoering past binnen het inpassingsplan kan pas definitief beoordeeld worden als een

concreet uitgewerkt plan voorligt. Op hoofdlijnen is echter wel in te schatten of bepaalde wijzigingen wel of niet binnen het vastgestelde inpassingsplan vallen.

Oplossingen die strijdig zijn met het PIP

Als het PIP **niet** als kader gehanteerd zou worden, kan gestart worden met het formuleren van nieuwe doelstellingen en (budgettaire) kaders. Op basis daarvan kunnen nieuwe oplossingen gegenereerd worden. Het planproces wordt hiermee opnieuw gedaan, waarbij nog een keuze gemaakt kan worden of dit planproces geheel of gedeeltelijk opnieuw doorlopen wordt.

Als de uiteindelijke oplossingen niet passen binnen het PIP, dan zal een (partiële) herziening plaats moeten vinden. Het voorbereiden en vaststellen van een dergelijk herzien plan vergt een doorlooptijd van tenminste 2 jaar. Door het opnieuw doorlopen van de procedures van bezwaar en beroep bestaat het risico dat de onzekerheid en mogelijke weerstand in de omgeving gedurende lange periode blijft bestaan. Hoewel het invloedsgebied en daarmee de impact van een partiële herziening van het PIP kleiner is dan van een geheel nieuw PIP, zijn het te doorlopen proces en de procedures vergelijkbaar.

Als gekozen zou worden voor het geheel opnieuw doorlopen van het planproces is meer tijd nodig. In dat geval wordt het gehele proces van Startnotitie, Structuurvisie, MER en PIP opnieuw doorlopen, wat voor het huidige project ruim 5 jaar heeft geduurd.

Het is mogelijk dat bij een nieuw planproces keuzes gemaakt worden die niet passen binnen de Omgevingsvisie. In dat geval moet een herziening van de Omgevingsvisie worden doorgevoerd.

Datum

21.01.2014

Kenmerk

2014/0014490

Pagina

9

Interpretatie motie door GS

In de motie heeft u besloten dat "de uitgangspunten en het besluit tot het provinciaal inpassingsplan N340 heroverwogen dienen te worden...". Hiernaast hebben wij verstaan dat het vooral gaat om een versoering die de voornaamste knelpunten oplost, maar substantieel minder kosten met zich meebrengt. Ook hebben wij tijdens de behandeling van de motie begrepen dat u er van uitgaat dat de aanpassingen kunnen plaatsvinden binnen het PIP. Daarnaast hebben we meegewogen dat de voornaamste knelpunten, namelijk de aansluiting N340/A28 en de kruising N340-spoorlijn Zwolle-Meppel, prioritaire aandacht moeten hebben. Op basis van bovenstaande hebben we de motie geïnterpreteerd als een opdracht om binnen de kaders van het PIP en de vastgestelde bestemmingsplannen te zoeken naar een oplossing voor de meest genoemde knelpunten en de gevraagde budgettaire versoering.

5. Basispakket en bouwstenen

Wij hebben er voor gekozen om een basispakket uit te werken dat binnen de kaders van het PIP tenminste de twee eerder genoemde voornaamste knelpunten (aansluiting A28, spookruising) oplost. Vervolgens is er voor gekozen om een aantal bouwstenen in beeld te brengen, die desgewenst aan dit basispakket toegevoegd kunnen worden.

Basispakket

Om binnen het PIP (en de bestaande bestemmingsplannen) een oplossing te vinden voor de knelpunten A28/N340 en de spookruising, moet worden vastgehouden aan het nieuwe tracé (A28-Ankummerdijk). Er is op (of direct rond) het bestaande tracé van de N340/Hessenweg geen oplossing die past binnen de vigerende planologische kaders (PIP of bestemmingsplan). In het voorliggende basispakket is het aantal rijstroken op het deel A28 tot Koesteeg/Dedemsweg 2x1 en geldt een snelheidsregime van 80 km/uur op de gehele N340. Daarnaast wordt er in het basispakket vanuit gegaan dat de aansluitingen bij Ankummerdijk en Koesteeg/Dedemsweg gelijkvloers worden uitgevoerd en met verkeerslichten worden geregeld in plaats van de in het PIP opgenomen ongelijkvloerse kruisingen met aansluitingen. Tussen Koesteeg/Dedemsweg en Varsen wordt de N340 door nog nader te bepalen (beperkte) fysieke ingrepen duurzaam veiliger gemaakt. Deze beperkte aanpassingen worden gezamenlijk uitgevoerd met regulier groot onderhoud aan de N340.

Voor de N377 en de N48 zijn in het basispakket geen maatregelen opgenomen. De huidige snelheden op deze wegen blijven gehandhaafd.

In de hierna volgende tabel met figuur zijn de oplossingen voor de meest fundamentele knelpunten opgesomd onder de naam 'basispakket':

Datum

21.01.2014

Kenmerk

2014/0014490

Pagina

10

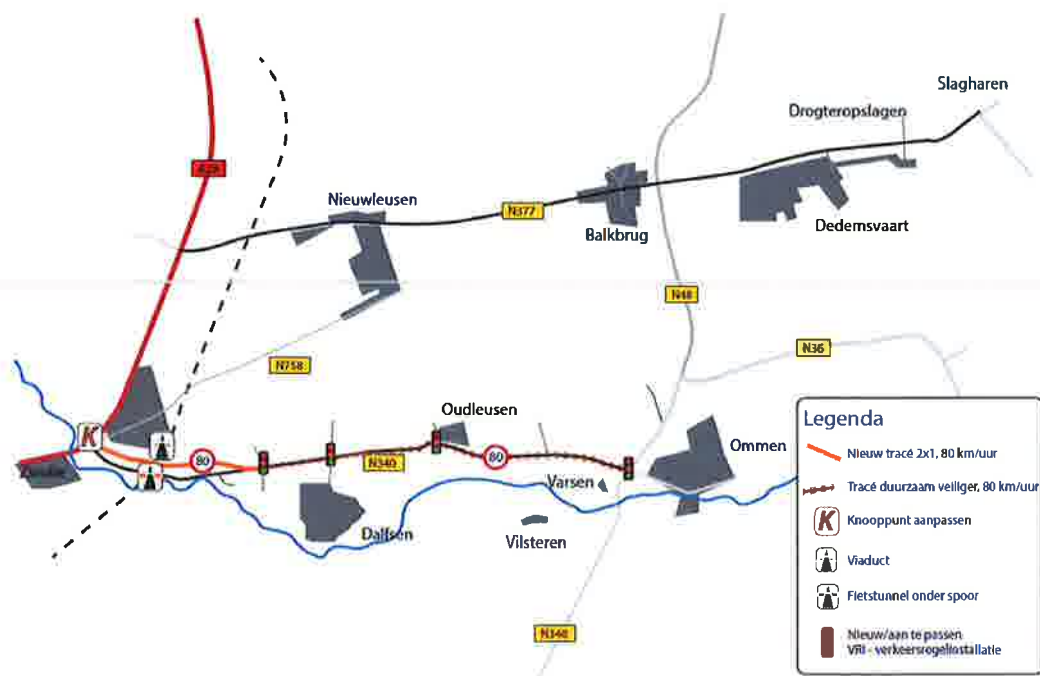
BASISPAKKET

Onderdelen		Effecten
N340/N48	Kosten²	Ten opzichte van de bestaande situatie
- Knoop A28 conform wegontwerp PIP.	€ 135 miljoen	Verbetering in reistijd, doorstroming en veiligheid. Robuuste, toekomstvaste oplossing.
- Spoorkruising met viaduct conform wegontwerp PIP.		Verbetering in reistijd, doorstroming en veiligheid. Robuuste, toekomstvaste oplossing.
- Tracé voor N340 van A28 tot Koesteeg conform wegontwerp PIP, 2x1, 80km/uur.		Minimale verbetering in reistijd, doorstroming en veiligheid.
- Aansluitingen Ankummerdijk en Koesteeg met VRI		Minimale verbetering in reistijd, doorstroming en veiligheid.
- Tracé N340 ten oosten van Koesteeg (tot en met Varsen) beperkt duurzaam veiliger maken.		Verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet wordt niet verbeterd. Geen verbetering in reistijd en doorstroming. Wel verbetering in veiligheid.
- Afwaarderen Hessenweg van Zwolle tot aan Ankummerdijk, inclusief ongelijkvloerse fietskruising ter plaatse van de spoorverbinding Zwolle-Meppel en v.v..		Verbetering lokale verkeersveiligheid en doorstroming voor fietsers en gemotoriseerd verkeer.
- N48 geen aanpassingen.		Geen verbetering reistijd, doorstroming en veiligheid.
N377		
- Geen maatregelen.		Geen verbetering van de bereikbaarheid, doorstroming, leefbaarheid en veiligheid.

Datum
21.01.2014
Kenmerk
2014/0014490
Pagina
11

² Betreft indicatieve raming, marge +/- 20%, prijspeil januari 2014. Bedrag bestaat uit de geraamde bouwkosten, voorbereidingskosten, vastgoedkosten (waaronder grondverwerving en de ingeschatte verkoopwaarde van niet benodigde (ruil)gronden), post onvoorzien, voorziening toekomstig beheer en onderhoud en reeds gemaakte kosten.

Basispakket



Afwijkingen ten opzichte van de oorspronkelijke doelstellingen?

Aan de doelstellingen voor de N340/N48 wordt op onderdelen invulling gegeven. In bijbehorende tabel (beschrijving basispakket) zijn de belangrijkste consequenties ten opzichte van het huidige situatie weergegeven.

Gevolgen voor planprocedure, onderzoeken of wegontwerp

Deze variant past juridisch-technisch binnen het PIP, waardoor een nieuwe planprocedure niet nodig is. Het wegontwerp dient opnieuw gemaakt te worden. Enkele onderzoeken (bijvoorbeeld geluid, luchtkwaliteit) moeten worden aangepast en mogelijk moeten enkele vergunningen opnieuw aangevraagd worden.

Gevolgen voor tijd

Afwijkingen van ontwerp oplossingen ten opzichte van het oorspronkelijke plan vragen de nodige tijd in verband met hernieuwde afstemming met de stakeholders. Hoewel er in het basispakket minder gerealiseerd wordt dan in het PIP, dient nog steeds een aantal grote kunstwerken gerealiseerd te worden en gelden ook eisen voor de uitvoeringsfasering. Hierdoor is de uitvoeringsduur/doorlooptijd van alle maatregelen naar verwachting vergelijkbaar met het huidige plan (N340: circa 3 jaar). Voordat de realisatie kan starten zullen het aanbestedingsdossier en het onteigeningsdossier moeten worden aangepast aan de nieuwe scope. Hiermee kan gestart worden als er duidelijkheid bestaat over deze scope. Rekening houdend met besluitvorming over de heroverweging, is de kans groot dat de uitvoering niet start vóór 2016. Oplevering is daarmee niet vóór 2019 te verwachten. Als de gevolgen van de heroverweging duidelijk zijn, kan een nieuwe integrale planning opgesteld worden.

Kosten / besparingen

Uitvoering van het basispakket vereist naar verwachting een investeringsbudget van € 135 miljoen, waarmee een besparing van € 125 miljoen wordt behaald ten opzichte van het huidige investeringsbudget van € 260 miljoen.

Het betreft een indicatieve raming, marge +/- 20%, prijspeil januari 2014. Het bedrag bestaat uit de geraamde bouwkosten, voorbereidingskosten, vastgoedkosten (waaronder grondverwerving en de ingeschatte verkoopwaarde van niet benodigde (ruil)gronden), post onvoorzien, voorziening toekomstig beheer en onderhoud en reeds gemaakte kosten.

Gevolgen voor omgeving

Omdat het draagvlak voor de projecten N340/N48 en N377 in de omgeving wisselend is, zal de omgeving ook verschillend denken over de versobering als gekozen wordt voor het basispakket. Sommigen zullen blij zijn dat een deel niet wordt aangelegd, anderen zullen het betreuren dat een aantal knelpunten niet of onvoldoende wordt opgelost.

Het oostelijk deel van het tracé van de N340 wordt flink versoberd, waardoor een aantal knelpunten blijft bestaan (bijvoorbeeld in de directe omgeving van Ommen). Op de N48 en de N377 worden in het basispakket geen maatregelen getroffen, waardoor hier knelpunten blijven bestaan.

Datum

21.01.2014

Kenmerk

2014/0014490

Pagina

13

Resterende relevante overwegingen

De integrale effecten (bijvoorbeeld op de doorstroming) van de maatregelen uit het basispakket zijn op hoofdlijnen bepaald. Pas als de maatregelen uit het basispakket nader uitgewerkt zijn, kan de onderlinge invloed van de maatregelen goed bepaald worden.

Bij de voorgestelde versoberde kruispuntoplossingen op de N340 moet bij de uitwerking onderzocht worden op welke wijze deze kruispunten kunnen worden uitgevoerd. Indien aanvullende maatregelen nodig zijn bij een gelijkvloerse kruising is in principe een keuze te maken tussen een (turbo)rotonde en een verkeersregelininstallatie (VRI). De verkeersintensiteit op de N340 is nu al meer dan 10.000 motorvoertuigen/etmaal. Voor een goede doorstroming voor het (vracht)verkeer is de N340 het meest gediend met een VRI.

Bouwstenen

In het basispakket zijn versoberingen opgenomen waardoor een aantal knelpunten niet of ten dele worden opgelost. Met behulp van onderstaande bouwstenen (zie bijgevoegd schema) kan het aantal aan te pakken knelpunten worden vergroot. Des te meer bouwstenen gekozen worden des te meer er wordt voldaan aan de oorspronkelijke doelstellingen van de N340/N48 en de N377.

Door de modulaire opbouw is het mogelijk om direct invulling te geven aan/invloed te hebben op het heroverwegen van de uitgangspunten en het PIP. Hierbij moet in acht worden genomen dat de functie van de weg binnen het netwerk al naar gelang de keuze van de bouwstenen kan veranderen.

De gevolgen ten aanzien van de Omgevingsvisie zijn beschreven in hoofdstuk 3.

In volgende tabel en figuur zijn voorziene bouwstenen weergegeven:

BOUWSTENEN

Bouwsteen		Effecten	
	N340/N48	Kosten ³	Ten opzichte van huidige situatie
1	- 2x2 rijstroken van A28-aansluiting Koesteeg, 100km/uur; - Aansluiting Koesteeg ongelijkvloers; - Aansluiting Ankummerdijk ongelijkvloers. e.e.a. conform wegontwerp PIP.	€ 12 miljoen	Verbetering van reistijd, veiligheid en doorstroming. Robuuste toekomstvaste oplossing
2	- Huidige spoorovergang handhaven voor fietsers. Voor overig (lokaal en doorgaand) verkeer is parallelweg op nieuw aan te leggen spoorviaduct beschikbaar.	-/- € 5 miljoen	Geen verandering qua doorstroming en veiligheid voor fietsers. Toekomstvaste oplossing.
3	- Traject vanaf aansluiting Koesteeg tot knooppunt Varsen conform wegontwerp PIP.	€ 50-60 miljoen	Verbetering doorstroming, bereikbaarheid, veiligheid en reistijd. Toekomstvaste oplossing.
4	- Knooppunt Varsen conform wegontwerp PIP.	€ 25-30 miljoen	Verbetering doorstroming, bereikbaarheid en reistijd. Robuuste en toekomstvaste oplossing
5	- N48, 2x2 rijstroken, 100km/uur conform wegontwerp PIP.	€ 20-25 miljoen	Verbetering doorstroming, bereikbaarheid en reistijd. Robuuste toekomstvaste oplossing. Is alleen realiseerbaar in combinatie met Knooppunt Varsen (bouwsteen 4).
N377			
6	- Nieuwleusen, Sluis 4 en N48-De Pol duurzaam veiliger inrichten conform voorkeursalternatief N377. VRI in Balkbrug verbeteren en oversteek Drogeropslagen voorzien van VRI.	€ 10,5 miljoen	Verbeteren van de veiligheid, oversteekbaarheid en doorstroming. Toekomstvaste oplossing.
7	- Onderdoorgang Balkbrug.	€ 11 miljoen*	Verbetering van doorstroming, leefbaarheid, veiligheid lokaal en doorgaand verkeer. Robuuste toekomstvaste oplossing. Is alleen realiseerbaar in combinatie met bouwsteen 6.
8	- Viaduct Drogeropslagen.	€ 4,5 miljoen*	Verbetering veiligheid lokaal en doorgaand verkeer. Robuuste toekomstvaste oplossing. Is alleen realiseerbaar in combinatie met bouwsteen 6.
* Dit zijn de meerkosten ten opzichte van bouwsteen 6.			

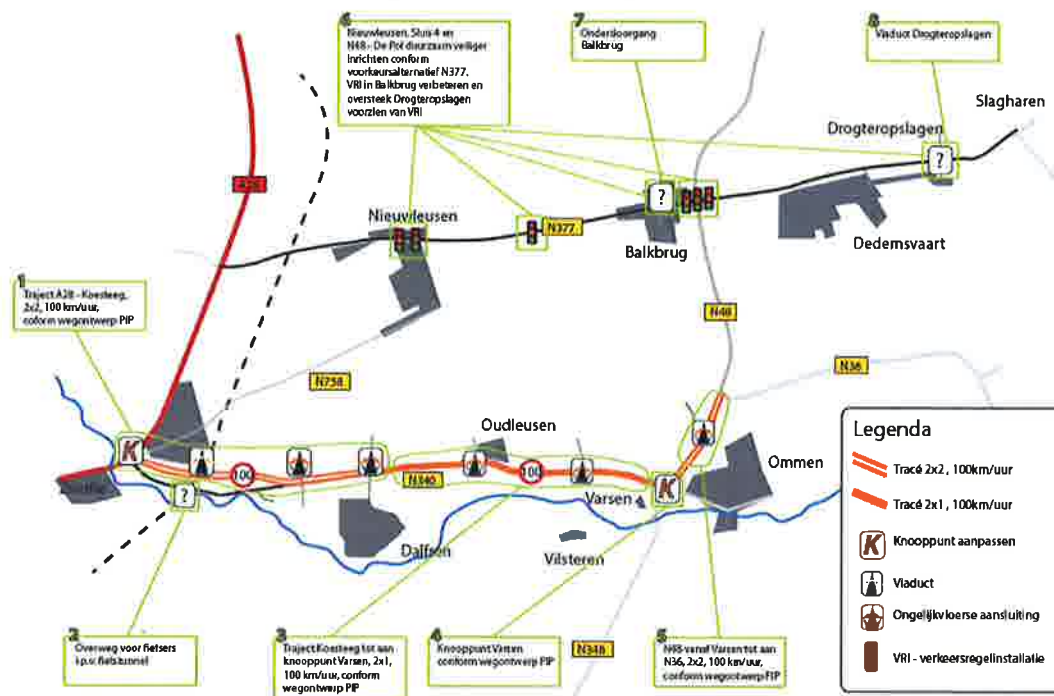
Datum
21.01.2014

Kenmerk
2014/0014490

Pagina
14

³ Betreft indicatieve raming, marge +/- 20%, prijspeil januari 2014. Bedrag bestaat uit de geraamde bouwkosten, voorbereidingskosten, vastgoedkosten (waaronder grondverwerving en de ingeschatte verkoopwaarde van niet benodigde (ruil)gronden), post onvoorzien en voorziening toekomstig beheer en onderhoud.

Bouwstenen



Datum

21.01.2014

Kenmerk

2014/0014490

Pagina

15

De N340 en de N377 werken als communicerende vaten; worden op de ene weg maatregelen getroffen, dan heeft dat effecten op de andere weg. De N340/N48 verwerkt (conform huidig beleid) het leeuwendeel aan verkeer, de N377 is hieraan ondersteunend. Met dit (beleids)kader zijn de plannen (PIP N340/N48 en VKA-N377) gemaakt, waarbij de N340/N48 meer verkeer verwerkt dan de N377. Om aan te sluiten bij dit beleidskader dient dit evenwicht zoveel als mogelijk intact te blijven. De te nemen maatregelen op beide wegen moeten daarom steeds in balans zijn.

Wanneer bouwsteen 5 wordt gekozen, is het (verkeerskundig) noodzakelijk om ook bouwsteen nummer 4 uit te voeren. Dit omdat bouwsteen 4 een dermate grote verkeersaantrekkende werking heeft op de N340, dat bij Varsen alleen een knooppunt conform het wegontwerp behorende bij het PIP dit verkeersaanbod kan verwerken.

Bouwstenen 6, 7 en 8 hebben een relatie met elkaar. Dat wil zeggen dat de aard en omvang van de knelpunten N377 allen vergelijkbaar zijn. Vanuit deze vergelijkbaarheid ligt het niet in de rede om bouwsteen 7 en/of 8 toe te voegen aan het eerder beschreven basispakket zonder bouwsteen 6. Bouwsteen 6 is voor wat betreft de N377 oplossingen het minimale oplossingspakket. Onderdoorgang Balkbrug en/of viaduct Drogteropslagen kunnen als toevoeging op het minimale pakket van de N377 worden beschouwd.

Afwijkingen ten opzichte van de oorspronkelijke doelstellingen?

Aan de doelstellingen voor de N340/N48 en de N377 kan naar gelang de gekozen bouwstenen meer invulling worden gegeven. In bovenstaande tabel (beschrijving bouwstenen) zijn de belangrijkste consequenties ten opzichte van het huidige situatie weergegeven.

Gevolgen voor planprocedure, onderzoeken of wegontwerp

Deze variant past juridisch-technisch binnen het PIP (of bestemmingplan), waardoor een nieuwe planprocedure niet nodig is. Het wegontwerp zal (naar gelang de keuze van bouwstenen) opnieuw gemaakt moeten worden. Enkele onderzoeken (bijvoorbeeld geluid, luchtkwaliteit) moeten worden aangepast en mogelijk moeten enkele vergunningen opnieuw aangevraagd worden.

Gevolgen voor tijd

De tijdconsequenties zijn afhankelijk van de gekozen bouwstenen. Deze zullen echter vergelijkbaar zijn met de tijdgevolgen van het basispakket. Dat betekent dat de uitvoering niet zal aanvangen voor 2016 en de uitvoeringduur circa 3 jaar zal bedragen.

Kosten / besparingen

Kosten hangen af van de gekozen bouwstenen. De meerkosten per bouwsteen ten opzichte van het basispakket zijn opgenomen in de voorgaande tabel.

De raming van de meerkosten per bouwsteen is indicatief, marge +/- 20%, prijspeil januari 2014. De genoemde bedragen bestaan uit de geraamde bouwkosten, voorbereidingskosten, vastgoedkosten (waaronder grondverwerving en de ingeschatte verkoopwaarde van niet benodigde (ruil)gronden), post onvoorzien en voorziening toekomstig beheer en onderhoud.

Datum

21.01.2014

Kenmerk

2014/0014490

Pagina

16

Gevolgen voor omgeving

De belangrijkste gevolgen voor de omgeving zijn reeds beschreven bij het basispakket. De exacte gevolgen voor de omgeving hangen af van de gekozen bouwstenen.

Omdat het draagvlak voor de projecten N340/N48 en N377 in de omgeving wisselend is, zal de omgeving ook verschillend denken over de versobering als gekozen wordt voor één of meer bouwstenen. Sommigen zullen blij zijn dat een deel niet wordt aangelegd, anderen zullen het betreuren dat een aantal knelpunten niet wordt opgelost.

Resterende relevante overwegingen

De integrale effecten (bijvoorbeeld op de doorstroming) van het al dan niet meenemen van bouwstenen zijn op voorhand in deze analyse niet bepaald. Keuzes voor oplossingen zijn niet onafhankelijk van elkaar (beïnvloeden elkaar). Zo kan het zijn dat als één knelpunt wel aangepakt wordt, dit effect heeft op nut en noodzaak van andere maatregelen.

Als duidelijk is wat de resultaten zijn van de heroverweging, kan het integrale effect van alle maatregelen bepaald worden.

Onzekerheden, risico's en kanttekeningen

De voorliggende uitwerking (het basispakket en bouwstenen) is nog niet tot in detail uitgewerkt. Dit brengt onzekerheden en risico's met zich mee, die voor zover mogelijk opgenomen zijn in de post onvoorzien (welke in de eerder genoemde bedragen is opgenomen). Naast reguliere risico's die dit soort grote infrastructurele projecten met zich meebrengt, is een aantal specifieke risico's, kanttekeningen en onzekerheden te benoemen.

1. Het risico bestaat dat versoberingsvoorstellen toch niet (volledig) realiseerbaar zijn binnen het PIP, waardoor bepaalde versoberingsvoorstellen niet haalbaar zijn (of het PIP toch herzien zou moeten worden). Hoe dichter de uiteindelijk gekozen oplossing bij het huidige plan ligt, hoe kleiner dit risico is.
2. Het wegontwerp dat aan het PIP ten grondslag ligt is integraal opgesteld. Als bij de versobering gekozen wordt voor het laten vervallen van sommige oplossingen vervalt (een deel van) deze integraliteit. Hierdoor is mogelijk een lagere effectiviteit van

maatregelen ten aanzien van duurzaam veilige en een vlotte doorstroming en reistijdwinst.

3. Draagvlak voor de projecten van bewoners en overige stakeholders wordt beïnvloed door de onzekerheid die de heroverweging met zich meebrengt. De onrust en onzekerheid kan nu en in de toekomst leiden tot een minder bereidwillige houding richting Provincie Overijssel.
4. De voorliggende scenario's veranderen de functie van de wegen N340/N48 en N377. De keuze om de N340 geheel of gedeeltelijk aan te passen anders dan in het oorspronkelijke plan zou invloed kunnen hebben op (de visie op) het hele verkeersnetwerk.
5. In de afgelopen periode is de omgeving geïnformeerd over de uitwerking van de motie en de bijbehorende onzekerheden. Op het moment dat de consequenties van de motie helder zijn en u zich hierover heeft uitgesproken, zullen deze gecommuniceerd worden met de omgeving. Speciale aandacht zal besteed worden aan de omwonenden waarvan gronden benodigd zijn voor de weg. De huidige heroverweging zorgt voor extra onzekerheid bij deze mensen. De bestuurlijke partners, met wie in het voortraject goed en intensief samengewerkt is, zullen weer aansluiting moeten vinden bij de (her)overwegingen van de provincie.

Datum

21.01.2014

Kenmerk

2014/0014490

Pagina

17

6. Vervolgproces

In de voorliggende brief hebben we een beeld geschetst van de consequenties van het aannemen van de motie J. Nijhof c.s. en de mogelijkheden en alternatieven voor het vervolg. Op basis van de richting die u aangeeft, willen wij een voorstel ten behoeve van besluitvorming in Provinciale Staten voorbereiden. Om de onzekerheid rondom de projecten zo kort mogelijk te laten duren en de kosten niet te laten oplopen, horen wij graag of u richtinggevend uitspraken kunt doen ten behoeve van de uitwerking van het Statenvoorstel.

Gedeputeerde Staten van Overijssel,



voorzitter,



secretaris,

Bijlage 1: samenvatting Monitor 2012 en 2013

Monitor 2012-1

In de 1e monitor 2012 wordt onder andere melding gemaakt van:

- Vaststellen Provinciaal Inpassingsplan N340 / N48 door Provinciale Staten.
- Start actieve grondverwerving.
- Opstellen aanbestedingsstukken voor N340 / N48.
- Voorbereiding, aanbesteding en uitvoering van de aanpak van de knelpunten op N377 waar geen planologische procedures voor nodig zijn.

Monitor 2012-2

In de 2e monitor 2012 wordt onder andere melding gemaakt van:

- Vaststellen Provinciaal Inpassingsplan N340/N48 door Provinciale Staten.
- Start actieve grondverwerving.
- Opstellen aanbestedingsstukken voor N340/N48.
- Voorbereiding, aanbesteding en uitvoering van de aanpak van de knelpunten op N377 waar geen planologische procedures voor nodig zijn.

Monitor 2013-1

In de 1e monitor 2013 wordt onder andere melding gemaakt van:

- Actieve grondverwerving voor N340 / N48 / N377 (75% verworven eind 2013).
- Voorbereiding onteigeningsprocedures N340.
- Uitvoeringsovereenkomsten met ProRail, Tennet, Gasunie en andere Nutsbedrijven, Waterschap Groot Salland en gemeenten gesloten.
- Verlegging Gasunieleiding bij Hessenpoort.
- Vergunningaanvragen.

Monitor 2013-2

In de 2e monitor 2013 wordt o.a. melding gemaakt van:

- Actieve grondverwerving voor N340 / N48 / N377 (75% verworven eind 2013).
- Voorbereiding onteigeningsprocedures N340.
- Uitvoeringsovereenkomsten met ProRail, Tennet, Gasunie en andere Nutsbedrijven, Waterschap Groot Salland en gemeenten.
- Verlegging Gasunieleiding bij Hessenpoort.
- Vergunningaanvragen.
- Aanbestedingstukken N340 gereed eind 2013.
- Aanbesteding en uitvoering van enkele deelprojecten N377.
- Aanjagen gemeentelijke bestemmingsplanprocedures voor enkele deelprojecten N377.