

provincie
GELDERLAND

Tracékeuzenotitie N346 Lochem



27 mei 2014

Tracékeuzenotitie N346 Lochem

Samenvatting

De provincie Gelderland wil samen met de gemeente Lochem de verkeersproblemen rond Lochem oplossen. Het voorstel is om het bestaande tracé op te waarderen, gecombineerd met een nieuwe brug over het Twentekanaal ten oosten van de huidige Lochemse brug, het zogenoemde Tussenalternatief. Het Tussenalternatief is een duurzame toekomstvaste oplossing voor de verkeersproblematiek rond Lochem. Het alternatief versterkt de bereikbaarheid van de Achterhoek en lost het acute probleem van de bestaande Lochemse brug over het kanaal volledig op. Met het Tussenalternatief is de ontbrekende schakel in het provinciale verkeersnetwerk weggenomen. Het alternatief draagt bij aan algemene doelstellingen als leefbaarheid en verkeersveiligheid en zorgt voor een veilige en snelle fietsverbinding tussen de stad en het station. Daarnaast biedt het Tussenalternatief mogelijkheden om de ruimtelijke kwaliteit van het stationsgebied, het Markerinkterrein en het bedrijventerrein Goorseweg een impuls te geven. Het alternatief kent volop draagvlak bij de gemeente Lochem.

I Inleiding

Aanleiding

De provincie Gelderland en de gemeente Lochem zijn al langere tijd op zoek naar oplossingen voor de verbetering van de regionale bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid van de gemeente Lochem. De doorgaande verkeersstromen tussen de Achterhoek, de Stedendriehoek (Deventer – Zutphen – Apeldoorn) en het zuidelijke deel van Twente veroorzaken knelpunten. De verkeersstromen komen bij Lochem samen. Eerder aangedragen alternatieven voor een rondweg bleken op grond van wet- en regelgeving, ruimtelijke beperkingen of wensen van de gemeente niet of moeilijk inpasbaar.



Figuur 1. Overzichtskartaal studiegebied

Geschiedenis oplossingsrichtingen

In 2005 is voor verschillende oplossingsrichtingen een MER opgesteld. Hierin is onder andere het spoorlaantracé onderzocht: een noordoostelijke rondweg om Lochem met een nieuwe brug over het Twentekanaal ter hoogte van de Nettelhorsterweg (N825). Vanwege de controverse rondom de verschillende oplossingsrichtingen, is de m.e.r.-procedure nooit formeel afgerond.

De voornaamste beperking voor het Spoorlaanalternatief was de aanwezigheid van roeken ten noorden van het Twentekanaal. Roeken zijn vogels met een jaarrond beschermd nest. Als deze nesten worden verstoord, beschadigd of weggenomen, dan is hiervoor een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet nodig. Een ontheffing kan alleen worden verleend als aan drie eisen wordt voldaan:

1. geen afbreuk aan de gunstige staat van instandhouding van de soort;
2. geen andere bevredigende oplossing;
3. aanwezigheid van een specifiek (op de Vogelrichtlijn terug te voeren) belang met het oog waarop ontheffing wordt verleend.

Op 30 juni 2010 is voor de realisatie van het zogenaamde Spoorlaantracé een ontheffingsaanvraag ingediend. Deze aanvraag is op 24 september 2010 door de Minister van (destijds) LNV afgewezen. De redenen daarvoor was dat er geen geldig belang aanwezig was op basis waarvan de ontheffing kon worden verleend. Ook nadere overleggen met het ministerie in dit kader en een nadere juridische analyse hebben niet geleid tot een haalbare aanpak om te komen tot een ontheffing. Met name aan de voorwaarde dat er geen andere bevredigende oplossing bestaat kon niet worden voldaan.

Statenbesluit 2012

Vanwege de al langlopende discussie hebben Provinciale Staten in november 2012 besloten een nieuw vervolg te geven aan het project noordelijke rondweg Lochem (PS2012-750). Bij dit besluit is onderkend dat onderzoek naar de roekenkolonies in Lochem en nieuwe jurisprudentie over de Flora- en faunawet moesten leiden tot een andere zienswijze op het toenmalige voorkeursalternatief. PS hebben ingestemd met het voorstel voor een vervolgaanpak, namelijk het opstarten van een nieuwe m.e.r.-procedure waarin doel- en probleemstelling grondiger worden onderbouwd en nieuwe alternatieven kunnen worden meegenomen.

Het afgelopen jaar is gewerkt aan deze opdracht. Al gauw bleek echter dat het doorlopen van een m.e.r.-procedure voor de in beeld zijnde alternatieven niet (meer) noodzakelijk was. Om deze reden is in plaats hiervan voor deze nieuwe alternatieven een uitgebreide verkenning opgesteld conform de aanbevelingen van de commissie Elverding (Cie. Sneller en Beter). Op deze wijze kan snel worden getrechterd naar één voorkeursalternatief waarop het vervolgproces zich kan richten. Dit komt de snelheid en kwaliteit van het project ten goede.

II Verkenning Verkeersstructuur Lochem

In samenwerking met de gemeente Lochem is na het statenbesluit in 2012 gewerkt aan de verkenning voor de verkeersstructuur van Lochem. Naast de gemeente Lochem zijn ook andere partijen betrokken. Zo zijn ProRail, NS, Rijkswaterstaat en de Industriële Kring Lochem (IKL) betrokken in de verkenningfase. In de verkenningfase zijn grofweg een vijftal stappen doorlopen:

- Stap 1: Grondige probleemanalyse en formuleren van gedragen doelstellingen (2012);
- Stap 2: Ontwikkelen en selecteren van uitvoerbare alternatieven (begin 2013) ;
- Stap 3: Zinvolle effecten bepalen van alternatieven (najaar 2013);
- Stap 4: Afweging van alternatieven (begin 2014);
- Stap 5: Optimaliseren bestuurlijke voorkeur en voorbereiden bestuurlijke besluitvorming (voorjaar 2014).

Stap 1: Probleemanalyse en doelstelling

In de verkenning is een uitvoerige probleemanalyse opgesteld. Later is deze probleemanalyse aangescherpt nadat Rijkswaterstaat in de zomer van 2013 de gemeente Lochem had gelast een gewichtsbepijking op de Lochemse brug over het Twentekanaal in te voeren. Door deze aslastbepijking is slechts vanuit één richting tegelijk verkeer op de brug mogelijk. Dit zorgt voor een sterke afname van de bereikbaarheid van de Achterhoek en de bedrijven aan de Kwinkweerd en de Goorseweg. Hiermee krijgt de noodzaak om in te grijpen in de infrastructuur een grotere urgentie.

Stap 2: Ontwikkelen en selecteren van uitvoerbare alternatieven

De probleemanalyse en de geformuleerde doelstellingen vormden de basis voor de ontwikkeling van de alternatieven. Op basis van het oude MER en eerder gedane onderzoeken is een selectie gemaakt van haalbare alternatieven. In eerste instantie bleek alleen het Nulplusalternatief realistisch en (juridisch) uitvoerbaar. Echter in deze periode kwam door het faillissement van Streekbeton het terrein van Streekbeton op de markt. Dit maakte het mogelijk het zogenaamde Tussenalternatief als realistisch alternatief aan de verkenning toe te voegen. Waar dit alternatief eerder vanwege de doorsnijding van een bloeiend bedrijf onbetaalbaar werd geacht, is met het faillissement een kans ontstaan om het alternatief nu wel te ontwikkelen en nader te onderzoeken.

Stap 3: Zinvolle effecten bepalen van alternatieven

In de verkenning zijn het Nulplusalternatief en het Tussenalternatief verder uitgewerkt. Voor beide alternatieven zijn de onderscheidende effecten bepaald. Thema's die onderzocht zijn, zijn probleemoplossend vermogen, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast geeft de verkenning inzicht in de kosten en de juridische, technische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van de beide alternatieven.

Stap 4: Afweging van alternatieven

Op basis van de voorlopige resultaten van de verkenning en gesprekken met de verschillende betrokken partijen heeft op 6 februari 2014 een bestuurlijk overleg plaatsgevonden. In dit bestuurlijk overleg tussen de provincie Gelderland en gemeente Lochem is gezamenlijk (op portefeuillehoudersniveau) de bestuurlijke voorkeur uitgesproken voor het Tussenalternatief. Provinciale Staten zijn hiervan bij Mededelingenbrief op de hoogte gebracht en tevens is hierover een persbericht uitgedaan.

Stap 5: Optimaliseren bestuurlijke voorkeur en voorbereiden bestuurlijke besluitvorming

Nadat de bestuurlijke voorkeur was uitgesproken voor het Tussenalternatief is een aantal optimalisaties aan het Tussenalternatief doorgevoerd. Deze optimalisatie bestaan onder meer uit het maximaal ontzien van particuliere eigendommen, het minimaliseren van het ruimtebeslag rond de Goorseweg en het inpassen van de provinciale weg in het stationsgebied. Ook is het

ruimtebeslag van de parallelweg op de Kwinkweerd geminimaliseerd. Dit laatste is gedaan om tegemoet te komen aan de bezwaren van de bedrijven die direct gevestigd zijn aan de Kwinkweerd en om kosten te besparen voor wat betreft het verleggen van dure kabels en leidingen en het voorkomen van compenserende maatregelen binnen de vergunningszone van ProRail.

III Probleem- en doelstelling

Probleemanalyse

Uit de probleemanalyse komt naar voren dat de Lochemse brug over het Twentekanaal een belangrijk knelpunt is. Als gevolg van de opgelegde lastbeperking door Rijkswaterstaat is de bereikbaarheid van Lochem en de Achterhoek verder afgenomen. Dit leidt tot forse wachttijden voor de brug en het verhoogt de verkeersdruk op het centrum van Lochem doordat het verkeer andere routes kiest om de brug te ontwijken. Een spoedige oplossing voor dit probleem is noodzakelijk.

De uitgevoerde probleemanalyse maakt daarnaast inzichtelijk dat de huidige verkeersstromen op de west-oost relatie onvoldoende over de beoogde route afgewikkeld worden:

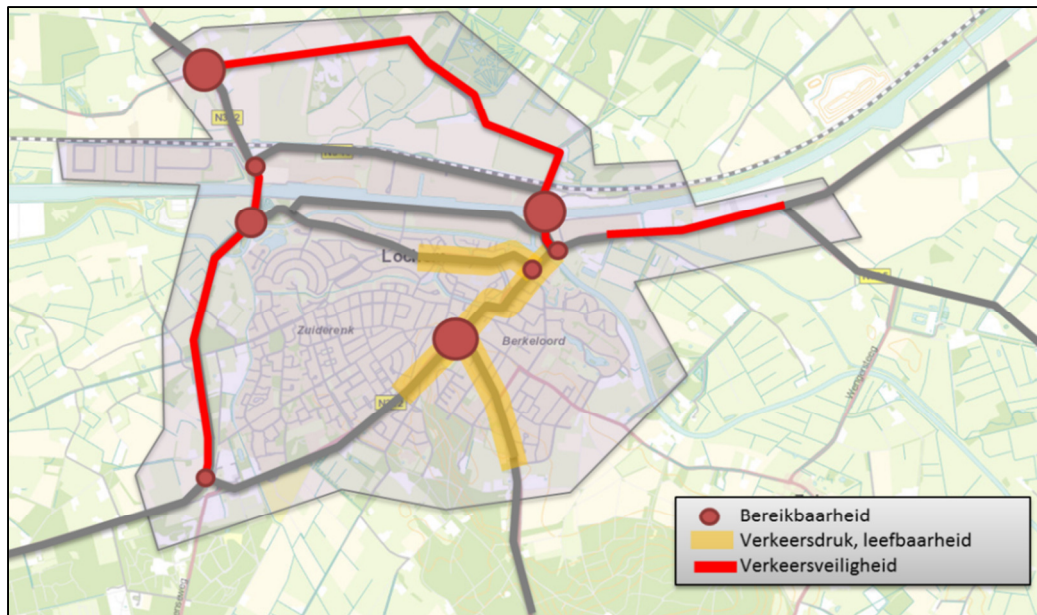
- De doorgaande verkeersstroom op de N346 tussen Zutphen en Twente-Zuid wikkelt zich grotendeels via de route Zutphenseweg-Graaf Ottoweg af, in plaats van via de beoogde route over de Rondweg-West en Kwinkweerd;
- De helft van het verkeer op de verkeersrelatie N825 – A1 gebruikt de Ampsenseweg;
- In plaats van de beoogde route via de N825 maakt verkeer vanuit de richting Ruurlo veelvuldig gebruik van de Barchemseweg.

De routes via de Zutphenseweg en Barchemseweg zijn te comfortabel en te snel (ten opzichte van de Kwinkweerd en de N825) om het doorgaande verkeer uit de kern van Lochem te weren. Als gevolg van de hoge intensiteiten op de routes door de kern van Lochem, is de leefbaarheid langs deze wegen een aandachtspunt.

Naast de bereikbaarheid kent de hoofdwegenstructuur een aantal knelpunten ten aanzien van de verkeersveiligheid. Belangrijke knelpunten zijn:

- Het kruispunt Larensesweg – Rondweg West N332;
- Het kruispunt Stationslaan- Kwinkweerd;
- Ook de toerit van en naar Intratuin op de Goorseweg is een gevaarlijk punt.

De knelpunten op de hoofdwegenstructuur in en om Lochem zijn in onderstaande figuur samengevat.



Figuur 2. Knelpunten hoofdwegenstructuur Lochem

Doelstellingen

De gezamenlijke doelen die de provincie en de gemeente hebben met betrekking tot de verkeersstructuur in Lochem zijn als volgt samengevat:

- Verbeteren doorstroming van het regionaal verkeer (problematiek Lochemse brug, prioriteit);
- Ontlasten kern van doorgaand verkeer in combinatie met verbetering van leefbaarheid;
- Verbeteren verkeersveiligheid op doorgaande route;
- Voorkomen sluipverkeer op ongewenste routes;
- Goede bereikbaarheid van de regionale bedrijventerreinen en het station.

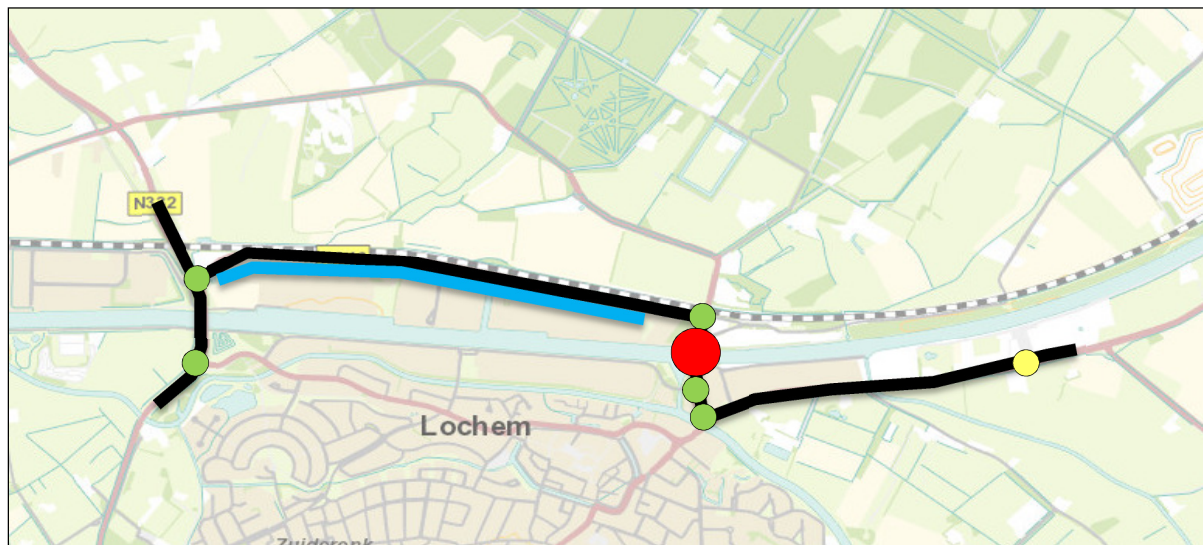
IV Onderzochte alternatieven

In de verkenning zijn twee alternatieven onderzocht: het Nulplusalternatief en het Tussenalternatief.

Nulplusalternatief

Het **Nulplusalternatief** betreft het opwaarderen van de huidige provinciale weg N346 tussen de aansluitingen met de Nettelhorsterweg en de Rengersweg tot een volwaardige provinciale gebiedsontsluitingsweg. De belangrijkste aspecten zijn:

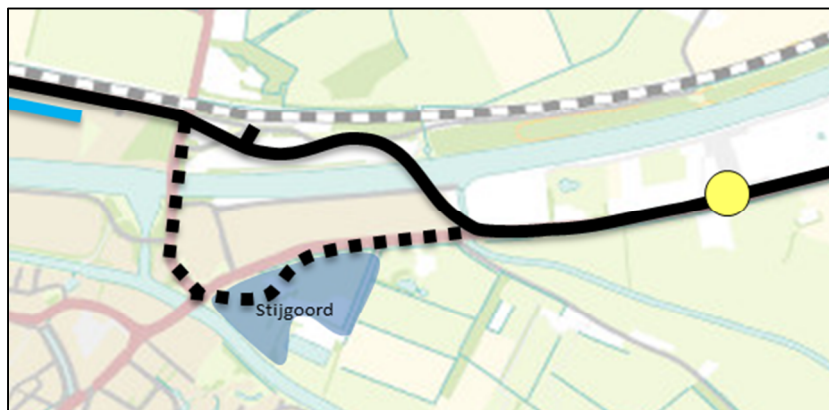
- Het vervangen van de Lochemse brug (Rood);
- Vergroten van de capaciteit van een aantal kruispunten (Groen);
- Realiseren parallelvoorziening bedrijventerrein Kwinkweerd (Blauw);
- Creëren linksafvak ter hoogte van Intratuin voor een veilige verkeersafwikkeling (Geel).



Figuur 3. Elementen nulplusalternatief

Tussenalternatief

Ook het Tussenalternatief bestaat uit de realisatie van een volwaardige provinciale gebiedsontsluitingsweg tussen de aansluitingen met de Nettelhorsterweg en de Rengersweg. Het verschil zit in de wijze waarop het kanaal wordt gekruist. Het **Tussenalternatief** voorziet in een nieuwe brug over het kanaal (zie onderstaande figuur). Het overige tracé is gelijk aan dat van de Nulplus. Met dit tracé is een directe ontsluiting van het stationsgebied en het Markerinkterrein mogelijk en wordt het nieuwe gepland bedrijventerrein Stijgoord ontzien.



Figuur 4. Tussenalternatief t.o.v. Nulplusalternatief

V Resultaten verkenning

Toetsing alternatieven aan de doelstellingen

De provincie Gelderland heeft zich samen met de gemeente Lochem tot doel gesteld de verkeersproblematiek rond Lochem op te lossen. Uit de studie is gebleken dat zowel het Nulplus- en Tussenalternatief leiden tot:

- een robuuste oplossing tot 2030;
- een oplossing met maximale doorstroming;
- een verkeersveilige oplossing;
- een flexibele oplossing die bij hogere verkeersgroei uitbreidbaar is, zonder kapitaalvernietiging (no regret);
- een uitvoerbare oplossing;
- een oplossing waarbij de bereikbaarheid van bedrijventerreinen en het station gewaarborgd blijft.

Beide alternatieven voldoen aan de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsdoelstellingen. Ten aanzien van de leefbaarheidsdoelstelling in de kern van Lochem dragen beide alternatieven enigszins bij doordat zij een verschuiving laten zien van het gebruik van het onderliggend wegennet. Het treffen van aanvullende maatregelen in het centrum van Lochem om het doorgaande verkeer te ontmoedigen is noodzakelijk. Op dit punt zal de gemeente Lochem nog een forse inspanning moeten plegen.

Wel zorgen beide alternatieven voor een afname van het sluipverkeer op de Ampsenseweg.

Milieueffecten

In de verkenning zijn verschillende milieueffecten onderzocht. Hierna wordt ingegaan op de aspecten waar de beide alternatieven zich het meest onderscheiden.

Allereerst draagt het Tussenalternatief het meest bij aan het verkorten van de reistijd tussen de Achterhoek en de A1. In totaal wordt de reistijd met twee à drie minuten verkort. Het Nulplusalternatief is het meest robuust omdat bij deze oplossing de meeste restcapaciteit op de verschillende kruispunten ontstaat.

Doordat bij het Tussenalternatief een nieuwe brug over het kanaal wordt aangelegd ontstaat op de oude route een goede en veilige fietsverbinding (naar het station) met ongelijkvloerse kruising met de hoofdverkeersstromen. Hierdoor scoort het Tussenalternatief beter op de aspecten barrièrewerking en verkeersveiligheid.

Het Tussenalternatief sluit beter aan bij de huidige ruimtelijke structuur en de toekomstige ruimtelijke plannen. Het Tussenalternatief maakt het mogelijk en logisch om invulling te geven aan de ontwikkeling van het stationsgebied. Zo krijgt de stationsfunctie een impuls en krijgt het Markerinkterrein een zinvolle bestemming. Ook biedt het Tussenalternatief de mogelijkheid om het braakliggende Streekbetonterrein een nieuwe functie te geven. Belangrijk nadeel van het Tussenalternatief is dat hiervoor vier woningen moeten wijken.

Het nulplusalternatief heeft als belangrijk nadeel dat het het nieuw geplande bedrijventerrein Stijgoord doorsneden moet worden en als zodanig deels niet ontwikkeld en dus afgeboekt moet worden.

Technische uitvoerbaarheid

De technische uitvoering van het Tussenalternatief is eenvoudiger dan van het Nulplusalternatief. De reden hiervoor is dat een nieuwe brug over het Twentekanaal in het vrije veld kan worden gebouwd en zonder beperkingen in gebruik kan worden genomen. Het Nulplusalternatief levert in de bouwfase meer overlast op, voornamelijk doordat de route via de Lochemse brug enige tijd

afgesloten zal zijn. Bovendien is de beschikbare ruimte bij de huidige brug beperkt waardoor vervanging van de brug op die plek constructietechnisch ingewikkeld wordt.

Juridische uitvoerbaarheid (Ontheffing Flora- en faunawet)

Beide alternatieven voldoen aan de randvoorwaarden op het gebied van milieu zoals geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en flora en fauna. In het kader van de flora-, faunawet verdient de roekenkolonie langs de Stationsweg aandacht. Het Tussenalternatief doorsnijdt ca. 25 roekennesten. De Nulplus ongeveer 50 nesten. Het Tussenalternatief kent dan ook een beter vertrekpunt voor de ontheffing in het kader van de Flora en Faunawet. De verwachting is dat met een goede onderbouwing van nut en noodzaak een ontheffing van de Flora- en Faunawet kansrijk is. In alle gevallen zal er een adequaat mitigatie- en compensatieplan moeten worden opgesteld waarmee wordt voorzien in alternatieve nestplaatsen die qua kwaliteit en kwantiteit overeenkomen met de nestplaatsen in het plangebied.

Kosten

Op basis van de eerste schetsonderwerpen zijn voor beide alternatieven de investeringskosten geraamd met een nauwkeurigheid van 40%.

- Nulplusalternatief: 55 miljoen euro;
- Tussenalternatief: 51 miljoen euro.

Op basis van deze raming is vastgesteld dat een voorkeur voor één van beide alternatieven niet op voorhand wordt ingegeven door het verschil in kosten.

Parallelweg Kwinkweerd

In alle oorspronkelijke alternatieven en ontwerpen is in het verleden altijd uitgegaan van het aanbrengen van een parallelweg op de Kwinkweerd waarop de aanliggende bedrijven kunnen ontsluiten zodanig dat het doorgaande verkeer met een maximum rijsnelheid van 70 km/uur kan worden afgewikkeld. Ook in de huidige verkenning is voor beide alternatieven uitgegaan van een parallelweg vanwege de voordelen voor de doorstroming, bereikbaarheid en de verkeersveiligheid. Echter een belangrijk nadeel is dat van een aantal bedrijven grond nodig is. De beschikbare ruimte voor een parallelweg is beperkt en uitbouw van het wegprofiel naar de spoorzijde (noordzijde) stuit om diverse redenen op zeer hoge kosten. Enkele bedrijven zullen mogelijk de logistiek iets anders moeten gaan inrichten. Dit vraagt (bij voorkeur) dus om medewerking van de betrokken bedrijven. In het verkenningsproces heeft overleg met deze bedrijven plaatsgevonden. Door de aanvankelijke weerstand bij een deel van hen is toegezegd dat de voorgestane oplossing nader zal worden onderbouwd en dat op termijn opnieuw consultatie zal plaatsvinden op basis van betere ontwerpen en verkeerskundige doorrekeningen.

Nu het functioneren van de parallelweg visueel kan worden gemaakt op basis van de door de bedrijven zelf aangeleverde vervoerscijfers en het ruimtebeslag inzichtelijk is, zal een tweede consultatie plaatsvinden. Alleen als ondanks de aan te dragen argumentatie mocht blijken dat er overtuigend en steekhoudend (dus op grond van inhoudelijke argumenten) te weinig draagvlak bij de aanliggende bedrijven bestaat, kan eventueel nog worden afgezien van de realisatie van een parallelweg. In dat geval zal een herinrichting van de huidige Kwinkweerd plaatsvinden, hetgeen moet worden gezien als een second best oplossing. Hoewel acceptabel, doet deze oplossing af aan het probleemoplossend vermogen van de Rondweg doordat bijvoorbeeld slechts 50 km/uur kan worden gereden en het doorgaande karakter deels teniet wordt gedaan. Uitgangspunt is derhalve de realisatie van een parallelweg.

Draagvlak

Voor het binnen redelijke termijn kunnen realiseren van verbeteringen is het van belang dat voor de oplossing voldoende maatschappelijk en politiek/bestuurlijk draagvlak bestaat. Op 6 februari 2014 heeft als gezegd bestuurlijk overleg plaatsgevonden waarin de gemeente Lochem bij

monde van twee wethouders een voorkeur heeft uitgesproken voor de realisatie van het Tussenalternatief (inclusief parallelweg). Dit is ook de provinciale voorkeur.

VI Tracékeuze / Voorkeursvariant

Alles overwegende komt het Tussenalternatief beter naar voren dan het Nulplusalternatief. Het Tussenalternatief kent de meest directe en snelste route voor het regionale verkeer vanuit de Achterhoek richting de A1 en vice versa. Ook zorgt dit alternatief voor een verbeterde bereikbaarheid van de bedrijven aan de Kwinkweerd. Belangrijk voordeel van het Tussenalternatief is daarnaast de mogelijkheid om de ruimtelijke kwaliteit bij de entree van Lochem een impuls te geven. Het Tussenalternatief sluit, in tegenstelling tot het Nulplusalternatief, aan op de ruimtelijke plannen van de gemeente Lochem. Ten aanzien van leefbaarheid en verkeersveiligheid draagt het Tussenalternatief het meeste bij en ten aanzien van natuur tast dit alternatief de minste Roekennesten aan (25 versus 50). Het Tussenalternatief is bovendien het beste uitvoerbaar. Een nieuwe brug kan zonder verkeershinder gebouwd worden. Ook is het Tussenalternatief goedkoper, althans zeker niet duurder dan het Nulplusalternatief. Belangrijk nadeel van het Tussenalternatief is het moeten amoveren van 4 woningen.

Tussenalternatief versus “oude” Spoorlaanalternatief

Tijdens de verkenningsfase is het inzicht ontstaan bij beide partijen dat het Tussenalternatief beter aansluit bij bestaande structuren en ambitie van gemeente Lochem en meer oplossend vermogen kent dan de voormalige Spoorlaanvariant. Het alternatief ontziet zowel de roekenkolonie (grotendeels) als de Gelderse Natuurnetwerken. Met het Tussenalternatief is een beter alternatief ontstaan dat minder ingrijpend is en beter past binnen de ruimtelijke context van Lochem. Ook draagt dit alternatief meer bij aan het onttrekken van het verkeer uit het centrum van Lochem. Al met al moet worden vastgesteld dat door het beschikbaar komen van het Streekbetonterrein een alternatief in beeld is gekomen dat zeker niet onder doet voor de Spoorlaanvariant maar juist kwalitatief beter scoort.

Een belangrijk nadeel is dat dit alternatief ten koste gaat van 4 woningen (gezinnen). Bij het Spoorlaanalternatief werd uitgegaan van een rijsnelheid van 50 km/uur waardoor de woningen konden worden gespaard. Objectief gezien moet echter worden vastgesteld dat het leefklimaat in die situatie als verre van optimaal kan worden bestempeld.

Samenvattend

Kortom het Tussenalternatief is voor zowel gemeente als provincie het voorkeursalternatief. Het is een duurzame, toekomstvastе oplossing voor de verkeersproblematiek rond Lochem. Het alternatief versterkt de bereikbaarheid van de Achterhoek en lost het acute probleem van de oude brug over het kanaal volledig op. Met het Tussenalternatief is de ontbrekende schakel in het provinciale verkeersnetwerk weggenomen. Het alternatief draagt bij aan algemene doelstellingen als leefbaarheid en verkeersveiligheid en zorgt voor een veilige en snelle fietsverbinding tussen de stad en het station. Daarnaast biedt het Tussenalternatief mogelijkheden ter verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van het stationsgebied, het Markerinkterrein en het bedrijventerrein Goorsegeweg. Het alternatief kent volop draagvlak bij de gemeente Lochem.

VII Investeringskosten Tussenalternatief

Nadat in bestuurlijk overleg de voorkeur was uitgesproken voor het Tussenalternatief is dit alternatief verder geoptimaliseerd. Het ruimtebeslag is op verschillende kostbare locaties beperkt. Ook zijn er mogelijkheden onderzocht en toegevoegd om het Markerinkterrein en de stationslocatie te ontwikkelen. Dit zijn gronden die in het bezit zijn van de provincie Gelderland. Mogelijke opbrengsten uit gebiedsontwikkeling kunnen terug vloeien naar het project. Dit wordt de komende periode in overleg met betrokken partijen nader onderzocht.

In het Statenvoorstel van november 2012 is melding gemaakt van de geraamde kosten van het Spoorlaantracé, te weten 54 miljoen euro, en dat derhalve voor de (tot dat moment) beoogde uitvoering daarvan extra budget noodzakelijk zou zijn ten opzichte van het gereserveerde bedrag van 36 miljoen euro. Op dat moment is in afwachting van de resultaten van het nieuwe onderzoek dit reserveringsbedrag niet opgehoogd.

De gemeente Lochem had in 2012 voor het Spoorlaantracé 2 mln euro gereserveerd. Op dit moment is de financiële positie van de gemeente veranderd. Desalniettemin vindt de gemeente de totstandkoming van de Tussenvariant van dermate groot belang dat de gemeente zich tot het uiterste zal inspannen een substantiële bijdrage aan het project te blijven leveren. De exacte hoogte van de gemeentelijke bijdrage moet nog nader worden bepaald en uitonderhandeld, waarbij bijvoorbeeld ook gedacht kan worden aan het inbrengen van gronden op het Steekbetonterrein als onderdeel van de gemeentelijke bijdrage. Dit Streekbetonterrein wordt door de gemeente verworven.

Vanuit het Rijk ligt er – zeker ook na het instellen van een aslastbeperking op de Lochemse brug - een eigen verantwoordelijkheid voor de instandhouding van de bereikbaarheid in de regio. De gemeente Lochem, de regio Twente en Rijkswaterstaat laten momenteel een MKBA opstellen voor in ieder geval vier bruggen over het Twentekanaal, waarvan de Lochemse brug er (getypeerd als belangrijk in de huidige situatie) één van is. Deze MKBA maakt inzichtelijk welke financiële gevolgen de (gedeeltelijke) stremming op dit moment heeft en tegen welke investeringen de brug in stand kan worden gehouden, dan wel kan worden vervangen. Deze inzichten zijn van belang om met Rijkswaterstaat in overleg te gaan over medefinanciering van de nieuwe brug, mogelijk op basis van voorfinanciering door de provincie. De MKBA is beschikbaar voor het BO-MIRT van oktober 2014.

De kosten voor het Tussenalternatief worden op basis van de huidige inzichten, kansen en risico's op hetzelfde niveau als het voormalige Spoorlaantracé bepaald (€ 54 mln).

Op dit moment is er voldoende uitvoeringsbudget beschikbaar om het ontwerp verder uit te werken een Inpassingsplan op te stellen en mogelijke kansen voor grondaankoop te benutten. Voordat hiermee daadwerkelijk aan de slag wordt gegaan is het echter gewenst dat voldoende zicht op project-financiering bestaat. Om die reden wordt voorgesteld de provinciale reservering van € 36 mln op te hogen met ca. € 18 miljoen.

Ten tijde van vaststelling van het Inpassingsplan door Provinciale Staten kan het alsdan feitelijk benodigde (extra) uitvoeringskrediet beschikbaar worden gesteld. Op die termijn zal voldoende inzicht in de kosten kunnen worden gegeven en ook in de bijdrage van derden.

VIII Vervolgtraject

Planning op hoofdlijnen

Bij zicht op financiering wordt het ontwerp verder gebracht tot nagenoeg Definitief Ontwerp niveau. Dan start het opstellen van een inpassingsplan voor het gehele project. Parallel hieraan kan ook de grondvererving worden gestart en kunnen de diverse vergunningaanvragen worden voorbereid (Flora- en Faunawet, ProRail, Rijkswaterstaat). Daarna volgt de fase van contract opstellen en aanbesteding. De planning ziet er dan globaal als volgt uit:

- Vaststellen inpassingplan, najaar 2015;
- Verwerving gronden, vanaf 2014 tot mogelijk 2017;
- Opstellen aanbestedingsdossier en aanbesteding, najaar 2016;
- Uitvoering werkzaamheden 2017 en 2018;
- Opening weg in 2018.

In overleg met de gemeente Lochem is er om diverse redenen voor gekozen om gebruik te maken van een provinciaal Inpassingsplan en het ongefaseerd uitvoeren van het project. Dit is in afwijking van het PS-besluit van november 2012 (PS2012-750), waarbij € 10 mln uitvoeringskrediet beschikbaar is gesteld om een aantal knelpunten, vooruitlopend op een totaal oplossing, aan te pakken. De nieuwe route is beoogd provinciale weg (N346) te worden en er zal dus ook overdracht van onder meer de Kwinkweerd en Goorseweg aan de orde zijn.

IIIX Aandachtspunten

Medefinanciering door derden en nadere planuitwerking

Binnen het project zijn diverse stakeholders waarmee nadere afspraken moeten worden vastgelegd zoals gemeente Lochem, NS, ProRail, grondeigenaren en Rijkswaterstaat. Het is van belang dat deze afspraken zijn gemaakt ten tijde van de vaststelling van het Inpassingsplan.

Inpassing Tussenalternatief in stationsambitie gemeente

Het Tussenalternatief biedt mogelijkheden om het terrein rond het station van Lochem een nieuwe Impuls te geven. Inmiddels is het proces gestart om te komen tot een goede invulling van de beschikbare ruimten in samenhang met het realiseren van de rondweg. Onderstaand is het resultaat opgenomen van een werksessie met NS, gemeente Lochem en de provincie.



FF-wet ontheffing ten aanzien van de roeken

Op basis van de robuuste verkenning is de nut- en noodzaak van het Tussenalternatief goed aan te tonen. Het Tussenalternatief is het alternatief dat aantoonbaar de minste Roekennesten schaadt. Dit is een belangrijk argument. Nadat het zicht op financiering voldoende zeker is gesteld zal het ontheffingstraject worden ingezet met het opstellen van een roekenverplaatsingsplan. De verwachting is dat met het beperkte aantal aan te tasten nesten en de zorgvuldige onderbouwing en afweging van het Tussenalternatief een ontheffing in het kader van de FF-wet zeer waarschijnlijk is.

Draagvlak

Belangrijk aandachtspunt is het draagvlak bij omwonenden en de bedrijven op de Kwinkweerd. Met name dient de aandacht uit te gaan naar een zorgvuldige omgang met de bewoners van de te amoveren woningen. Inmiddels hebben er persoonlijke gesprekken plaatsgevonden met de direct betrokkenen. Ook met de bedrijven op de Kwinkweerd blijft de dialoog gezocht worden voor zorgvuldige en goede inpassing van de parallelweg waarbij maatwerk moet worden geboden.

IX Informatievoorziening PS

Deze tracékeuzenotitie is tot stand gekomen op grond van een in goede samenwerking met Lochem uitgevoerde verkenning. Dit naar aanleiding van het Statenbesluit van november 2012 om op zoek te gaan naar nieuwe alternatieven voor de verkeersproblematiek rond Lochem. Nu een gedragen en realistische oplossing voor handen is, is het van belang dat vroegtijdig op politieke en financiële steun kan worden gerekend voordat het voorkeursalternatief verder wordt uitgewerkt. Door deze tracékeuzenotitie ter kennisgeving aan te bieden aan PS wordt hiervan impliciet uitgegaan.

Op grond van het voorgaande wordt in grote lijnen voorgesteld kennis te nemen van:

1. het voorkeursalternatief N346 Lochem;
2. het voornemen van GS tot het opstellen en uitwerken van een Inpassingsplan voor het voorkeursalternatief, het doen van voorbereidende werkzaamheden en het plegen van gelegenheidsaankopen;
3. het voornemen van GS tot het uitonderhandelen en aangaan van overeenkomsten met relevante stakeholders op basis van het Tussenalternatief;
4. het voorstel een extra reservering van ter hoogte van € 18 mln te doen via het MIAM-spoor.

27 mei 2014