

*Onderwerp*

Mededeling PS Aanvullende informatie project N307 Roggebot-Kampen

Kern mededeling:

Portefeuillehouder heeft tijdens de Statencommissie Economie, Mobiliteit en Samenleving van woensdag 26 april 2020 afgesproken aanvullende informatie te delen voor besluitvorming Provinciale Staten van 9 september 2020 aangaande de N307 Roggebot

Mededeling:

Hierbij treft u de toegezegde aanvullende informatie over het project N307 Roggebot - Kampen aan.

Bijlagen

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de WOB (ja/nee aangeven)
Memo Toelichting project N307 Roggebot Kampen nav Staten- cie EMS 26 aug 2020	2662269	Ja

Ter inzage in de leeskamer

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de WOB (ja/nee aangeven)

Registratienummer

2662964

Datum

3 september 2020

Afdeling/Bureau

INFRA

*Openbaarheid***Openbaar***Portefeuillehouder***Reus, J. de***Lijst ingekomen stukken*

Provinciale Staten

09 september 2020

BIJLAGE 1

Aanleiding

Woensdag 26 augustus 2020 was een groot deel van de Statencommissie Economie, Mobiliteit en Samenleving en andere statenleden op werkbezoek bij het project N307 Roggebot-Kampen. Aansluitend vond de commissievergadering plaats in het provinciehuis, met op de agenda het stuk 17322 Realisatie N307 Roggebot-Kampen (incl. bijlagen).

Nadere informatie

Twee thema's, die in het debat naar voren kwamen, worden in deze memo voorzien van aanvullende informatie:

1. De financiële afspraken en condities van overdracht met het Rijk, voor wat betreft de bouw en het beheer- en onderhoud van de nieuwe brug; en
2. De vraag hoe de hoogte van de brug tot stand is gekomen en wat deze extra hoogte concreet oplevert bij de doorstroming van het verkeer (gaat de brug minder vaak open?).

1. Financiële afspraken bouw, beheer- en onderhoud nieuwe brug

Het project N307 Roggebot – Kampen maakt onderdeel uit van twee overkoepelende programma's:

1. De wegverbinding "A naar Z"; verbetering oost-west verbinding Alkmaar- Zwolle.
2. Ruimte voor de Rivier / IJsseldelta Programma: waterveiligheid en ruimtelijke kwaliteit.
Fase 1: Rijk en Overijssel in de lead (realisatie: 2014 – 2019)
Fase 2: Regio in de lead (2016 – 2023)

De weg van "A naar Z" vindt haar formele aftrap in de startbijeenkomst 'N23: van Alkmaar naar Zwolle' op 11 april 2008 in het DSB-stadion te Alkmaar. Dan overhandigen gedeputeerden Mooij van Noord-Holland, Klaasen van Overijssel en Dijkma van Flevoland symbolisch een cheque met de regionale bijdrage aan minister van Verkeer en Waterstaat Camiel Eurlings.

Ruimte voor de Rivier/ IJsseldelta Programma fase 2 vindt haar formele aftrap met de ondertekening van de BOK in 2016. Op verzoek van Provinciale Staten komt de regio in de lead om het project uit te voeren. Zo kunnen regionale belangen nog beter meegenomen worden.

Planfase

Vanuit deze programma's met het Rijk, is de projectorganisatie gestart om samen met de partners in het gebied invulling te geven aan de planfase. Flevoland kreeg het vertrouwen en zit nu aan het stuur om het project uit te voeren, samen met Overijssel en de regiopartners. Met daarbij de mogelijkheid om zoveel mogelijk regionale ambities, wensen en belangen in te brengen; bijvoorbeeld het bepalen van de openingstijden van de brug, ligging fietspaden en combineren van natuurcompensatie. De planfase nadert z'n einde. De dagelijkse besturen hebben allemaal de benodigde definitieve hoofdbesluiten genomen, op basis van breed draagvlak. Voor wat betreft de bestemmingsplannen hebben de raden van Dronten en Kampen binnenkort hun beraadslagingen. Parallel hebben we inmiddels een aannemerscombinatie aan boord voor de uitvoering.

MIRT-besluit minister

Deze week heeft de minister een positief MIRT-besluit genomen. Ook op basis van alle hoofdbesluiten en overeenkomsten, die u in de bijlagen bij het statenvoorstel hebt aangetroffen. De minister geeft daarmee de regio het vertrouwen om de uitvoering voor de waterveiligheid op te pakken. In tegenstelling tot eerdere berichten is het voorschotbedrag vastgesteld op P50 waarde in plaats van de P85 waarde. Dit betekent dat het voorschotbedrag € 3.1 mln lager is.

Mededeling

Bladnummer

3

Registratienummer

2662964

Omdat het project bij de eindafrekening op werkelijke kosten wordt afgerekend, is dit geen probleem, zie voor een verdere toelichting hieronder bij bouwfase.

De brug bestaat in feite twee onderdelen: de bouwfase en de beheer- en onderhoudsfase. De bouw- fase doet de provincie namens het Rijk. Daarna voert de provincie Flevoland als eigenaar het on- derhoud en beheer uit. En wordt daarvoor gecompenseerd door het Rijk.

Bouwfase

In de gesprekken met het Rijk was risicobeheersing voor Flevoland een belangrijk aandachtspunt. Wie neemt welke risico's voor haar rekening, tegen welke condities en spelregels?

De provincie is opdrachtgever voor de hele bouwfase van de brug (inclusief ontwerp, aanbesteding en directievoering). Afgesproken is dat het Rijk de financiering voorschiet en dat de uiteindelijke totale kosten door het Rijk worden gedragen. Indien er dus meerkosten zijn in de bouwfase, dan worden deze door het Rijk gedekt op basis van de werkelijk gemaakte kosten. Mocht er geld over zijn van het Water-gerelateerde budget, dan vloeit dit terug naar het Rijk. Voor de provincie zelf zit hier dus géén financieel risico.

Deze afspraken zijn geland in de ROK: de Realisatie-overeenkomst Waterwerk met het Rijk en in de OBvK: de Objectenovereenkomst. Op college- en ambtelijk niveau is tevredenheid over deze af- spraken tussen Rijk en regio.

Onderhoud- en beheerfase

Verder is afgesproken, dat de Provincie Flevoland eigenaar wordt van de nieuwe brug. Dit was de wens van Provinciale Staten. Hiermee zijn wij als provincie namelijk in staat om het weg- en water- verkeer optimaal te beheren en beide maatschappelijke investeringen maximaal te benutten; zowel in de weg, als die op en aan de waterweg.

Ook over het beheer en onderhoud zijn afspraken gemaakt. Het Rijk draagt de toekomstige kosten hiervoor over naar de provincie Flevoland. Hiervoor is de zogenaamde **Brokx-methode** als uitgangs- punt genomen. Deze methode wordt gebruikt voor het overdragen van met name bestaande dan wel gerenoveerde kunstwerken (bijvoorbeeld bruggen). In de situatie van de N307 wordt een nieuwe brug overgedragen.

De afdeling Infrastructuur van de provincie Flevoland heeft alle toekomstige beheer- en onder- houdskosten die zij daarbij verwachten zeer solide geraamd. Deze raming leidt ertoe dat bij de ge- maakte afspraken de onderhouds- en beheerskosten over een periode van ca. 30 jaar gedekt zijn. Dit kan omdat er een nieuwe brug wordt overgedragen. Als onderdeel van de afspraken met het Rijk is ook vastgelegd, dat de definitieve hoogte van de vergoeding pas wordt vastgesteld als de brug overgenomen wordt door de provincie Flevoland. Dit zal ongeveer eind 2023 of mogelijk begin 2024 plaatsvinden.

Daarmee heeft de provincie tevens de kans om aanpassingen tijdens de uitvoering, die mogelijk zorgen voor extra toekomstige beheerkosten, alsnog te verwerken in de berekening. Een ander as- pect van de afspraken is de discontovoet waarmee gerekend wordt. Hier dienen we rekening te houden met de actuele discussie hierover bij het Rijk.

Discontovoet

Over de discontovoet is niet met het Rijk te onderhandelen. De discontovoet wordt ongeveer 200 keer per jaar gebruikt door het Rijk. Daarom begrijpen wij dat het Rijk geen uitzondering maakt om de discontovoet bij één project aan te passen. Echter gelet op het verplicht schatkistbankieren voor provincies, is de gehanteerde discontovoet op dit moment onrealistisch. Het Rijk heeft een speciale werkgroep opdracht gegeven om te onderzoeken of de discontovoet moet worden aange- past. En zo ja, wat dan een realistische waarde is.

Wij verwachten medio zomer 2021 de eerste resultaten en een eventuele aanpassing niet eerder dan eind 2021 begin 2022. De discontovoet maakt integraal onderdeel uit van de Brokx-methode en berekening. De berekening bij de overdracht van de brug (2023/2024) wordt definitief gemaakt op basis van de nieuwste inzichten. Ons inziens leidt dat ook tot verdere beheersing van de financiële risico's.

Indien het Rijk de discontovoet niet aanpast, zal het onderhoudsbudget van de brug na circa 30 jaar na oplevering van de brug onvoldoende zijn. Dit houdt in dat de dekking van de beheers- en onderhoudskosten dus tot 2053 gedekt worden door de rijksbijdrage. Een aanpassing van de discontovoet zal leiden tot een budget wat langer dan 30 jaar dekking zal bieden.

Hierbij is het goed te realiseren dat bij de stille lastenproblematiek binnen de provincie, de periode na 2037 niet in beschouwing genomen wordt. Anders gezegd: de provincie verkrijgt met de huidige afspraken een zekerheid voor langdurig onderhoud, die langer doorloopt dan wij bij de stille lastenproblematiek hanteren.

2. Keuze hoogte brug en voordeel van de gekozen hoogte

De Roggebotsluis en de brug worden op dit moment geopend naar inzicht van de sluiswachter. De sluiswachter is nu in dienst bij Rijkswaterstaat. Het gaat jaarlijks ruim 20.000 passages van recreatieschepen en 2.000 passages van de beroepsvaart. Op dit moment worden duur en frequentie van brugopeningen bepaald door twee factoren: Het beleid vanuit Rijkswaterstaat en de aanwezigheid van de sluis direct bij de brug. De duur en de frequentie van de brugopeningen hebben nu een significante impact op de afwikkeling van het verkeer op de N307.

Het beleid van Rijkswaterstaat, de huidige beheerder, is dat het varend verkeer vóór het wegverkeer gaat. De openingen van de brug vinden dan ook plaats, zodra er een verzoek komt tot een opening. Deze openingen vinden frequent plaats, omdat bij de afwikkeling van vrijwel alle schuttingen in de sluis de brug geopend moet worden (de sluis ligt nu immers onder de brug). De impact op de afwikkeling van het wegverkeer geldt met name in de avondspits. In de ochtendspits is het aanbod van het recreatief scheepvaartverkeer veel minder belastend.

In de Verkenningsfase van het project is onderzoek gedaan naar het gewenste ontwerp en de doorvaarthoogte van de nieuwe brug. Hierin is ook de impact van de brugopeningen op de doorstroming onderzocht (Verkenningenrapport N307 Roggebot-Kampen). De resultaten van deze studie zijn op 24 februari 2016 aangeboden aan Provinciale Staten en vastgesteld op 6 april 2016. Middels de voortgangsrapportages (VGR juni 2017 en VGR juni 2019) N307 zijn Provinciale Staten onder andere over de verdere ontwikkeling en voortgang van het ontwerp van de brug (inclusief uitgangspunten) geïnformeerd.

Het verkenningenrapport richtte zich op een inhoudelijke analyse van het functioneren van de oeververbinding zowel voor het wegverkeer als voor de scheepvaart, afgezet tegen de ruimtelijke impact en de kosten. Er is een onderbouwing gegeven voor de afweging van een 7 of 13 meter hoge brug. Daarnaast is een tunnelvariant in de afweging betrokken.

Na een kosten-baten afweging van de reële alternatieven voor de oeververbinding, is het resultaat van het onderzoek dat de voorkeursoplossing moet bestaan uit een nieuwe brug met een 100 meter lange overspanning en een doorvaarthoogte van 7 meter.

Met de nieuwe brug van 7 meter zal nagenoeg 100% van de beroepsvaart (het zogenaamde exceptieel transport uitgezonderd) en 70%-90% van de recreatievaart ongehinderd door kunnen varen (afhankelijk van seizoen). De brug met een doorvaarthoogte van 7 meter is door de stuurgroep IJs-seldelta fase 2 dan ook als uitgangspunt van de te ontwerpen vastgelegd.

Mededeling

Bladnummer

5

Registratienummer

2662964

Voordeel van een hogere brug, één van 13 meter, brengt met zich mee, dat de noodzaak van het opengaan iets minder groot is. Een voordeel dat zich vooral in de maanden juni – augustus voor- doet. De kosten voor realisatie en onderhoud zijn daarentegen significant hoger. Bovendien was de ruimtelijke impact op het landschap significant groter geweest en konden bovendien allerlei aan- sluitingen, zoals de N306, Vossemeerdijk, Reevieweg en Flevoweg (Ov), niet zomaar gerealiseerd worden. Bovendien zou er voor fietsers een enorm nieuw hoog obstakel worden opgeworpen, waar- door het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer minder aantrekkelijk wordt.

Voordeel gekozen hoogte brug

Alhoewel de nieuwe brug met een doorvaarthoogte van 7 meter nog altijd open zal moeten gaan is wel degelijk sprake van een heel groot voordeel ten opzichte van de huidige situatie. Bovendien kan de provincie, doordat het beheer in eigen hand is, de openingstijden beter plannen. Bijvoorbeeld openingen voor de spits en kort na de spits, waardoor het aantal openingen mogelijk nog verder kunnen worden beperkt én met name het recreatieverkeer op het water zekerheid heeft op welke tijden zij een opening heeft en door kan varen (vermindering wachttijden en potentieel gevaarlijke situaties op het water).