

Concept

Partijen,

DE ONDERGETEKENDEN,

1. De minister van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw drs. C. van Nieuwenhuizen, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, hierna te noemen "het Rijk".
2. De publiekrechtelijke rechtspersoon PROVINCIE OVERIJSSSEL, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de waarnemend Commissaris van de Koning de heer B. Staal, daarbij handelend ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten [PM nummer en datum], hierna te noemen: "de Provincie".
3. De publiekrechtelijke rechtspersoon GEMEENTE RAALTE, te dezen op grond van artikel 171 lid 1 van de Gemeentewet rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar burgemeester, de heer drs. M.P. Dadema, handelend ter uitvoering van collegebesluit [PM nummer en datum], hierna te noemen: "de Gemeente".

Partijen 1, 2 en 3, hierna te noemen: "Partijen".

OVERWEGENDE DAT:

- De Rijksweg N35 een belangrijke verbindingroute is tussen de economische centra Zwolle-Kampen en Twente.
- De provinciale weg N348 een belangrijke verkeersfunctie heeft in de regio en in de Overijsselse omgevingsvisie (2017) gecategoriseerd is als stroomweg.
- De spoorlijn Zwolle-Enschede, die de N348 in Raalte gelijkvloers kruist, druk bereden is en het aantal treinbewegingen met de toevoeging van een intercity verder toe zal nemen.
- Partijen belang hechten aan een goede doorstroming en een veilige afwikkeling van het verkeer op Rijksweg N35, provinciale weg N348, de spoorlijn Zwolle-Enschede en op de belendende fietspaden.
- De regionale partijen de ambitie hebben om de N35 op te waarderen tot een stroomweg van 2x2 rijstroken en een maximum snelheid van 100 km/h.
- In 2012 een MIRT Onderzoek is uitgevoerd naar het traject Wijthmen – Nijverdal, waar onder meer de westelijke kruising van N35 en N348 ('kruispunt Bos') onderdeel van uitmaakt.
- Het onderzoek concludeert dat op het gebied van bereikbaarheid geen van de door het Rijk gehanteerde streefwaarden voor doorstroming wordt overschreden.
- Het onderzoek tevens concludeert dat het aantal ernstige ongevallen op het traject Wijthmen – Nijverdal hoger is dan het gemiddelde op vergelijkbare wegen, en dat nabij 'kruispunt Bos' relatief veel ongevallen plaatsvinden.
- In 2014 het Rijk, de Provincie en enkele gemeenten afspraken hebben gemaakt over de verbetering van de verkeersveiligheid op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal. Hiervoor heeft het Rijk € 5 miljoen en de Provincie € 10 miljoen beschikbaar gesteld. € 3,1 miljoen hiervan is gereserveerd voor de aanpassing van 'kruispunt Bos'.
- De Provincie en de Gemeente een integrale en duurzame oplossing wensen voor het geheel van de westelijke kruising van de N35 met de N348, de belendende kruising van de N348 met de spoorlijn Zwolle-Enschede en de bijbehorende kruisingen met het langzaam verkeer ('knooppunt Raalte').
- In het bestuurlijk overleg MIRT 2016 het Rijk en de vertegenwoordiging van Landsdeel Oost kennis hebben genomen van een rapportage van de Provincie over een integrale oplossing voor knooppunt Raalte (PS/2015/944), geconstateerd hebben

dat deze een positiever effect op de verkeersveiligheid heeft dan optimalisatie van de bestaande gelijkvloerse kruising van N35 en N348, en de afspraak hebben gemaakt om deze nader te verkennen.

- De verkenning naar een integrale verkeersoplossing voor knooppunt Raalte op 6 februari 2018 is afgerond met de goedkeuring van het verkenningenrapport door de Provincie.
- Partijen de financiering beschikbaar hebben gesteld voor de integrale oplossing voor knooppunt Raalte.

KOMEN ALS VOLGT OVEREEN:

Artikel 1 Definities

- a. Adviesgroep: betrokken ambtenaren van het ministerie van I&W, de Gemeente Raalte en de Provincie Overijssel en mogelijk vertegenwoordigers van andere belanghebbende organisaties.
- b. Dagelijks beheer: dagelijkse werkzaamheden ten behoeve van de verkeersafwikkeling, zoals gladheidsbestrijding, reiniging, verlichting.
- c. Knooppunt Raalte: het geheel van de westelijke kruising van de N35 met de N348, de belendende kruising van de N348 met de spoorlijn Zwolle-Enschede en de bijbehorende kruisingen met het langzaam verkeer.
- d. Kruispunt Bos: de westelijke kruising van N35 en N348 in Raalte
- e. Life Cycle Costs (LCC): het totaal van alle eenmalige en structurele kosten over de gehele levensduur van een goed, dienst, bouwwerk of systeem.
- f. Project: het geheel van verrichte en te verrichten handelingen door of namens partijen gericht op het bereiken van de aangepaste situatie ter plaatse van knooppunt Raalte.
- g. Projectkosten: de kosten voor planuitwerking en realisatie van het project, inclusief btw en exclusief indexeringskosten.
- h. Realisatieovereenkomst: nader op te stellen overeenkomst na afronding van de planstudie, waarin partijen afspraken vastleggen voor de realisatie van het project.
- i. Realisatiebesluit: het besluit van de stuurgroep om over te gaan tot realisatie van het project.
- j. Taakstellend budget: het maximaal beschikbare budget voor de realisatie van het project.
- k. WRO: Wet ruimtelijke ordening.

Artikel 2 Doel van het project

Het doel van het project is om te komen tot een structurele verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming voor het knooppunt Raalte, waarbij een integrale oplossing wordt geboden voor auto-, trein-, landbouw- en fietsverkeer.

Artikel 3 Doel van de overeenkomst

1. Partijen zullen met het oog op de gemeenschappelijke belangen gezamenlijk de verkeersproblematiek op knooppunt Raalte aanpakken.
2. Deze overeenkomst heeft tot doel afspraken vast te leggen over:
 - a. De activiteiten in de planstudiefase (zie artikel 4).
 - b. De scope van het project (zie artikel 5).
 - c. Het taakstellend budget voor het project en de bijdragen van partijen hieraan, inclusief afspraken over de financiële risico's (zie artikel 6).
 - d. Principeafspraken over beheer en onderhoud (zie artikel 7).
 - e. De taakverdeling en de wijze van samenwerking in het project (zie artikel 8).
 - f. de wijze van besluitvorming in de planstudiefase over wijzigingen in het project, de projectraming, de projectplanning en de financiering van het project (zie artikelen 5, 6 en 8).

3. Voor knooppunt Raalte prevaleert deze Bestuursovereenkomst boven die van het project Wijthmen-Nijverdal. Dit betekent dat daar waar voor knooppunt Raalte de inhoud van deze overeenkomst strijdig mocht zijn met de inhoud van de overeenkomst voor het project Wijthmen-Nijverdal, eerstgenoemde overeenkomst leidend is.

Artikel 4 Planstudie

1. De ondertekening van deze overeenkomst markeert de start van de planstudie.
2. De planstudie omvat de studies die moeten worden uitgevoerd in het kader van de WRO-procedure (bestemmingsplan) en de werkzaamheden die uitgevoerd moeten worden alvorens te kunnen starten met de realisatiefase. De werkzaamheden omvatten onder meer:
 - a. Het opstellen van een ontwerp, inclusief een onderbouwde keuze voor een definitieve inrichtingsvariant, de wijze waarop wordt voldaan aan wettelijke eisen en hoofdkeuzes in de vormgeving van het ontwerp (ruimtelijke kwaliteit).
 - b. Het opstellen van een probabilistische raming, inclusief LCC, met een maximale onzekerheidsmarge van +/- 15%.
 - c. Conditionerende onderzoeken.
 - d. Het vormgeven en uitvoeren van het participatieproces.
 - e. Het doorlopen van de nodige plan- en vergunningprocedures.
 - f. Het opstellen van een inkoopplan voor de realisatie.
3. De planstudie wordt afgesloten met een besluit van de stuurgroep over de voortzetting van het project en zoals nu voorzien over de realisatiefase van het project (realisatiebesluit). Voor de besluitvorming werken partijen een voorstel uit met:
 - a. De keuze voor de aanbestedings- en contractvorm
 - b. Een plan van aanpak voor de realisatiefase, met doorkijk naar beheer- en onderhoudsfase.
 - c. Een realisatieovereenkomst met afspraken over uitvoering beheer en onderhoud.

Artikel 5 Scope van het project

1. De scope heeft als vertrekpunt het ontwerp uit XX januari 2018 en bestaat op hoofdlijnen uit:
 - a. Een ongelijkvloerse aansluiting van N35 en N348 volgens de Haarlemmermeervariant.
 - b. De inrichting van de N35 ter hoogte van knooppunt Raalte als een weg met 2 van elkaar gescheiden rijstroken, waarbij een maximum snelheid geldt van 80 km/uur.
 - c. Het brugdek van de N35 over de N348 gedimensioneerd op het dwarsprofiel van een regionale stroomweg met 2x2 rijstroken met oog op mogelijke toekomstige uitbreiding, nu uitgevoerd in 2x1 rijstrook.
 - d. De inrichting van de N348 ter hoogte van knooppunt Raalte als een weg met 2 van elkaar gescheiden rijstroken, waarbij een maximum snelheid geldt van 80 km/uur.
 - e. Een nieuwe ongelijkvloerse kruising van N348 en spoor door middel van een tunnel onder het spoor, waarbij in de planstudie wordt onderzocht of het tunneldek voorbereid kan worden op dubbel spoor.
 - f. Een zo beperkt mogelijke verhoging van de N35, met als streven maximaal 1 meter ten opzichte van de huidige hoogteligging van de N35.
 - g. Een fietsverbinding tussen Raalte Noord en Raalte-dorp met onderdoorgangen onder N35 en spoor ten oosten van kruispunt Bos.
 - h. Een (parallel)structuur aan beide zijden van de N35 vanaf de Knapenveldsweg naar knooppunt Raalte voor zowel fiets- als landbouwverkeer.
 - i. Een doorgang onder het spoor voor het fietsverkeer van en naar Heino middels een fietslus met fietspad langs de N348.

- j. Vervanging van het huidige carpoolterrein en de naastgelegen bushalte.
2. Bij de aanleg van de nieuwe infrastructuur wordt, indien mogelijk binnen de huidige scope, rekening gehouden met een verbinding naar het toekomstige transferium bij station Raalte.
3. De rotonde bij de burgemeester Zuidwijklaan behoort niet tot de scope van dit project. In de planuitwerking wordt bezien of het voordeel biedt om deze rotonde mee te nemen in de aanbesteding van knooppunt Raalte. De financiering van de rotonde is de verantwoordelijkheid van de Gemeente.
4. Bij de werkzaamheden wordt rekening gehouden met effecten op duurzaamheid (zo mogelijk circulariteit), leefbaarheid, landschap en de ontsluiting van aanliggende percelen.
5. Voorstellen tot scopewijziging worden ter besluitvorming voorgelegd aan de stuurgroep. Indien met een scopewijziging extra kosten zijn gemoeid, dan is de initiatiefnemer van de scopewijziging verantwoordelijk voor het tot stand brengen van de financiering.

Artikel 6 Financiële afspraken

1. Het geheel aan financiële afspraken van Partijen vormt het taakstellend budget van het project en is ten tijde van ondertekening van de Bestuursovereenkomst vastgesteld op een bedrag van € 50,2 miljoen (inclusief en voor zover btw verschuldigd is). Dit budget dient ter bekostiging van zowel de planstudie als de realisatie van het gehele project, inclusief spoorpassages. De projectkosten worden geraamd op € 49,5 mln inclusief btw (raming RHDHV 5 januari 2018).
2. De bijdragen van partijen worden niet geïndexeerd.
3. De bijdragen van Partijen vormen het taakstellend budget en zijn als volgt:
 - a. Het Rijk:
 - Het Rijk stelt een bedrag beschikbaar van 25% van de totale projectenkosten, met een maximum van € 12,5 miljoen voor realisatie van de scope zoals beschreven in artikel 5 inclusief planstudiekosten.
 - De bijdrage van het Rijk is inclusief BTW, vanwege het feit dat de bijdrage zal worden benut voor werkzaamheden aan het hoofdwegennet en de Provincie deze BTW niet kan claimen bij het BTW-Compensatiefonds.
 - De Rijksbijdrage is voor €1 mln afkomstig uit het budget Wijthmen – Nijverdal, maatregel 14.
 - De Rijksbijdrage is voor €0,5 mln afkomstig uit Spoorbudget.
 - b. De Provincie: €33 mln, als volgt samengesteld:
 - € 20,475 mln bij besluit PS/2017/168;
 - Provincie €10,458 mln vanuit de bestemmingsreserve uitvoering Kwaliteit van Overijssel.
 - €2,067 mln bij besluit PS/2014/691 vanuit de provinciale bijdrage aan het project N35 Wijthmen-Nijverdal.
 - c. De Gemeente: € 4,5 miljoen; door de gemeenteraad beschikbaar gesteld bij besluit d.d. 20 april 2017, kenmerk 1531-2017:910973.
 - d. Bijdrage van €0,2 mln afkomstig uit het budget Wijthmen-Nijverdal, maatregel 10 (aanpassen kruispunt N35/ Knapenveldsweg).
4. De projectonderdelen die aan provincie en gemeente toegerekend kunnen worden, komen in aanmerking voor btw-compensatie. De gecompenseerde btw blijft onderdeel van het projectbudget.

5. Indien bij nadere uitwerking blijkt dat de kosten hoger uitvallen dan het beschikbare budget, worden de volgende stappen gevolgd.
 - a. De op verzoek van Raalte toegevoegde onderdoorgang voor het fietsverkeer vanuit Heino (zie 5.1.i) wordt uit de scope gehaald, tenzij de regionale partijen aanvullende financiering verzorgen.
 - b. Vervolgens worden mogelijke versoeringen en de mogelijkheden van financiering door derden in kaart gebracht.
 - c. Indien dit geen oplossing biedt, neemt de stuurgroep een besluit over aanvullende financiering, dan wel het schrappen of aanpassen van projectonderdelen.
6. Partijen spreken af dat mee- en tegenvallers door het Rijk en de Provincie worden verdeeld in de volgende verhouding: het Rijk 25%, de Provincie 75%. De Gemeente Raalte levert een vaste bijdrage.
7. Projectkosten
 - a. De planstudiekosten zijn geraamd op €2 mln en komen ten laste van het taakstellend budget.
 - b. Partijen ondersteunen de planstudiefase door zitting te nemen in de adviesgroep en, indien van toepassing, aanvullende expertise om niet beschikbaar te stellen.
 - c. Eigen personeels- en bestuurskosten van Partijen komen voor rekening van iedere afzonderlijke Partij.
 - d. De kosten van het IPM-team kunnen ten laste van het taakstellend budget worden gebracht.
 - e. De mogelijke kosten voor planschade/nadeelcompensatie komen ten laste van het project.

Artikel 7 Beheer en onderhoud

In de planstudie worden de kosten voor beheer en onderhoud geraamd en de eigendomsgrenzen van het nieuwe knooppunt Raalte bepaald. Aan de hand daarvan worden afspraken over de verdeling van de kosten voor beheer en onderhoud over de Partijen gemaakt, vast te leggen in de realisatieovereenkomst. Daarbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- a. Het eigendom van de nieuw aan te leggen kunstwerken komt te berusten bij de eigenaar van de bovenliggende infrastructuur.
- b. Rijk, Provincie en Gemeente zijn verantwoordelijk voor de financiering en uitvoering van het beheer en onderhoud van de infrastructuur in hun eigendom.
- c. Het dagelijks beheer van de onderkant en zijkanalen van de nieuw aan te leggen kunstwerken komt te berusten bij de eigenaar van de onderliggende infrastructuur. Het dagelijks beheer van de bovenkant van de nieuw aan te leggen kunstwerken komt te berusten bij de eigenaar van de bovenliggende infrastructuur.
- d. Provincie en Gemeente maken separate afspraken met ProRail over het beheer en onderhoud van de nieuw aan te leggen spoorpassages.
- e. De kosten voor beheer en onderhoud worden niet gefinancierd uit het taakstellend budget.

Artikel 8 Organisatie / samenwerking

1. De aanpassing van knooppunt Raalte is een gezamenlijk project van Rijk, Provincie en Gemeente.
2. Opdrachtgever voor het project, zowel voor de planuitwerking als voor de realisatie, is de Provincie.
3. Hiertoe wordt een IPM-team gevormd onder regie van de Provincie, met tenminste één lid van, dan wel in naam van, het Rijk.
4. De stuurgroep beslist over alle relevante aspecten die met de planstudie en de voorbereiding van de realisatie samenhangen. Ze besluit op basis van unanimiteit.

Wettelijke besluitvormende bevoegdheden van (organen van) partijen blijven berusten bij de betreffende (organen van) partijen. Aan de stuurgroep worden derhalve geen bevoegdheden overgedragen.

5. De stuurgroep is samengesteld uit bestuurlijke vertegenwoordigers van de Provincie, het Rijk en de Gemeente. Hij wordt voorgezeten door de Provincie.
6. De Provincie haalt voor aanpassingen aan de N35 bij Rijkswaterstaat eisen en randvoorwaarden voor ontwerp, uitvoering (inclusief verkeersmanagement en hinder) en beheer en onderhoud op, legt deze vast in een KlantEisenSpecificatie (KES) en legt deze ter goedkeuring voor aan Rijkswaterstaat.
7. Provincie en RWS maken bij het begin van de planuitwerking nadere afspraken over de toetsing van deelproducten. RWS stelt op basis van deze afspraken toetsingscapaciteit beschikbaar.
8. Vóór het ter inzage leggen van het bestemmingsplan en – in geval zienswijzen leiden tot wijzigingen – vóór de vaststelling van het bestemmingsplan wordt het ontwerp door RWS getoetst aan de normen en richtlijnen zoals die voor Rijkswegen gelden.

Artikel 9 Spoorpassages

1. ProRail verzorgt op verzoek van en in afstemming met de Provincie de planstudie voor de spoorpassages. De hiermee gemoeide kosten komen ten laste van het taakstellend budget.
2. Het project wordt als één geheel aanbesteed. In de realisatiefase is ProRail gedelegeerd opdrachtgever voor de spoorpassages.
3. De afspraken over de spoorpassages worden vastgelegd in een afzonderlijke objectovereenkomst tussen Provincie en ProRail.

Artikel 10 Ruimtelijke procedures / publiekrechtelijke bevoegdheden

1. Partijen zijn voornemens om knooppunt Raalte planologisch mogelijk te maken door middel van het vaststellen van een bestemmingsplan.
2. De gemeente Raalte is het bevoegd gezag bij de ruimtelijke procedure. De Gemeente streeft naar vaststelling van het bestemmingsplan door de Raad medio 2019.
3. Partijen spannen zich in om de voor het project benodigde publiekrechtelijke besluiten met voortvarendheid te nemen.

Artikel 11: Grondverwerving

1. De Provincie verworft de benodigde gronden voor het project. Het Rijk levert haar gronden om niet, onder voorbehoud van goedkeuring door het Rijksvastgoedbedrijf (RVB). De Gemeente levert haar gronden tegen boekwaarde.
2. Het Rijk brengt geen kosten in rekening voor het gebruik van de gronden van het Rijk, voor zover het de realisatie van het project betreft.

Artikel 12 Planning

1. Intentie is afronding van de planstudie en start van de realisatie in 2020. Afronding van het project is voorzien in 2022.
2. Bij de planning en uitvoering van de werkzaamheden wordt in elk geval rekening gehouden met onderhoudswerkzaamheden en aanlegprojecten aan de A1 (conform huidige planning eind 2020 gereed), N35 Nijverdal-Wierden (volgens huidige planning 2020-2022) en de route N36-N48-N340.

Artikel 13 Wijzigingen

1. Ingeval:
 - 1.1. door nieuwe of gewijzigde wetgeving of nieuwe of gewijzigde verordeningen het project niet binnen het in artikel 6 genoemde taakstellend budget kan worden uitgevoerd;
 - 1.2. besluiten die uit de Bestuursovereenkomst voortvloeien of besluiten die ten behoeve van de uitvoering van de Bestuursovereenkomst nodig zijn worden vernietigd;
 - 1.3. zich anderszins (on)voorziene omstandigheden voordoen die wezenlijke gevolgen hebben voor de uitvoering van het project;

treden partijen in overleg, waarbij lid 2 t/m 4 van dit artikel van toepassing zijn.

2. Elke Partij kan de andere Partij(en) schriftelijk verzoeken de Bestuursovereenkomst te wijzigen. De wijziging behoeft de schriftelijke instemming van alle Partijen.
3. Partijen treden in overleg binnen dertig (30) dagen nadat een Partij de wens daartoe aan de andere Partij(en) schriftelijk heeft medegedeeld.
4. De wijziging en de verklaring (verklaringen) tot instemming wordt (worden) in afschrift als bijlage aan de Bestuursovereenkomst gehecht.

Artikel 14 Geschillen

1. Er is sprake van een geschil zodra een van de Partijen dit schriftelijk aan de andere Partijen meldt. Partijen dienen hierop in overleg met elkaar te treden teneinde te bezien of in der minne een oplossing voor dit geschil kan worden gevonden.
2. Indien binnen drie (3) maanden na melding van het geschil, zoals bedoeld in het eerste lid, tussen de Partijen geen oplossing is gevonden, staat het ieder van de Partijen vrij het geschil voor te leggen aan de bevoegde burgerlijke rechter.

Artikel 15 Inwerkingtreding, looptijd en beëindiging

1. Deze Bestuursovereenkomst treedt in werking de dag na de dag van de (laatste) ondertekening van de Bestuursovereenkomst door Partijen.
2. Deze Bestuursovereenkomst eindigt bij ondertekening van de realisatieovereenkomst, doch uiterlijk op 1 januari 2025.
3. Rechtsgevolgen die voortvloeien uit deze Bestuursovereenkomst en die naar hun aard geacht worden door te werken of eventueel ontstaan na de beëindiging van deze Bestuursovereenkomst, worden afgehandeld in overeenstemming met het bepaalde in deze Bestuursovereenkomst.
4. De overeenkomst kan tussentijds worden beëindigd indien Partijen dat met elkaar overeenkomen. Een beëindigingsovereenkomst kan uitsluitend schriftelijk worden aangegaan en kan een regeling bevatten omtrent de verdeling van nog te maken kosten en te vergoeden schade als gevolg van de tussentijdse beëindiging.

Artikel 16 Slotbepalingen

1. Op deze overeenkomst is het Nederlandse recht van toepassing.
2. Indien een bepaling van deze Bestuursovereenkomst in enige mate als nietig, vernietigbaar, ongeldig, onwettig of anderszins als niet-bindend moet worden beschouwd, zal die bepaling, voor zover mogelijk, uit deze Bestuursovereenkomst worden verwijderd en worden vervangen door een bepaling die wél bindend en rechtsgeldig is en die de inhoud van de niet-geldige bepaling zoveel als mogelijk

benadert. Het overige deel van de Bestuursovereenkomst blijft in een dergelijke situatie ongewijzigd.

Bijlagen

De volgende bijlage maakt onderdeel uit van de Bestuursovereenkomst
Schets projectscope

CONCEPT