

Aan de raad

Samenvatting:

De raad heeft in 2007 en 2008 besluiten genomen over het tracé van de Noordzuidverbinding. Sindsdien zijn enkele onderdelen nader uitgewerkt en zijn er nieuwe ontwikkelingen (o.a. in het gebied Koemaste en omgeving). Deze zijn vertaald in een nieuwe financiële doorrekening. Door onder andere te versoberen en de fasering aan te passen kan de Noordzuidverbinding binnen de gestelde financiële kaders worden gerealiseerd. We stellen u voor om het tracé, de fasering voor de uitvoering en het benodigde krediet vast te stellen.

Opdracht:

De raad heeft in 2007 het tracé vastgesteld voor de aan te leggen Noordzuidverbinding. Er heeft een nieuwe financiële doorrekening plaatsgevonden en de fasering is, mede gelet op enkele ontwikkelingen, onder de loep genomen. De resultaten daarvan worden aan u voorgelegd.

Aanleiding:

Raadsbesluit 6 oktober 2009 Hellendoorns Mobiliteitsplan

U heeft het HMP vastgesteld waarin is aangegeven dat de Noordzuidverbinding (Hellendoorn en Hulsen) in de periode 2014-2018 zal worden gerealiseerd.

Raadsbesluit 1 februari 2011

U heeft een krediet van € 3 miljoen beschikbaar gesteld voor de gebiedsontwikkeling de Koemaste. Daarvan komt € 1,5 miljoen vanuit het budget voor de Noordzuidverbinding als onderdeel van de strategische projecten, terwijl de resterende € 1,5 miljoen ten laste komt van de subsidie van de provincie Overijssel.

Raadsbesluit 19 april 2011: tracégedeelte Reggeweg Noordzuidverbinding

U heeft besloten na vergelijking van de 'aangepaste extra variant' met de 'aangepaste parallelvariant', de keuze voor het tracégedeelte Reggeweg van de Noordzuidverbinding, zoals vastgelegd in het raadsbesluit van 18 maart 2008, te handhaven.

Toezegging in raadsvergadering d.d. 4 juli 2011: "In de commissie Grondgebied wordt snel duidelijkheid gegeven over de voortgang van de aanleg van de Noordzuidverbinding: tracé en planning."

B&W-besluit 4 oktober 2011

In het kader van de bedrijfsverplaatsing Kasteelstraat 3 (familie Podt) komt de gemeente in aanmerking voor overname van circa 1,7 ha gelegen op het achtererf van het bedrijf Podt dat tot aan de Schuilenburgerweg loopt om het tracé van de Noordzuidverbinding te optimaliseren conform het coalitieakkoord. Een raadsvoorstel over het aangepaste gedeelte van het tracé volgt nog.

Met dit raadsvoorstel willen wij u vragen om het (deels aangepaste) tracé vast te stellen, kennis te nemen van ontwikkelingen, in te stemmen met de fasering en het benodigde krediet beschikbaar te stellen.



Doelstelling:

Vaststelling van het tracé en de fasering voor de aanleg van de totale Noordzuidverbinding en de daarbij behorende kredieten beschikbaar stellen.

Voorgestelde oplossingen:

De raad heeft op 13 juli 1999 de integrale gemeentelijke structuurvisie "Ruimte voor de mensen van morgen", inclusief de beleidspunten van het wegenstructuurplan vastgesteld. Hierin is opgenomen de aanleg van een nieuwe binnenstedelijke wegverbinding tussen de Wierdensestraat (RW35) en de Ommerweg (N347). De weg ontsluit de aanliggende woonwijken met het regionale en landelijke hoofdwegennet. Volgens de wegencategorisering wordt de weg ontworpen als een gebiedsontsluitingsweg met een maximaal toegestane snelheid van 50 km/uur. De weg is gepland in een landschappelijk waardevol gebied, veelal gelegen op de grens van stedelijke bebouwing / open landschap. De Noordzuidverbinding zal gefaseerd uitgevoerd worden. Onderstaand wordt in het kort, per projectonderdeel, de stand van zaken beschreven:

Reeds gerealiseerde delen van de Noordzuidverbinding zijn:

- De Baron van Sternbachlaan (tussen Kruidenlaan en Helmkruidlaan) in 2008
- De brug over de Regge in de Collenstaartweg / Reggeweg in 2008
- De verbinding Van Sternbachlaan naar de Wierdensestraat die door Rijkswaterstaat in oktober 2011 is opengesteld.

Nog te realiseren delen van de Noordzuidverbinding:

- verbinding Helmkruidlaan – Regge (= omleiding Hulslen)
de raad heeft op 25 juni 2007 het tracéontwerp ('de krappe variant') vastgesteld. Dit verkeerskundige tracé is nu verder uitgewerkt naar een inrichtingstekening op basis waarvan de bestemmingsplanprocedure en de verwerving in gang gezet kan worden;
- verbinding Regge – Kasteelstraat – Schuilenburgerweg (Reggedalgebied)
in het kader van de gebiedsontwikkeling Eelen en Rhaan is het college op 4 oktober 2011 akkoord gegaan met de voorwaarden van bedrijfsverplaatsing Kasteelstraat 3 (Podt), waardoor het traject aangepast wordt. Zie de situatietekening in de bijlage. Dit biedt mogelijkheden om de aanpassingen aan het sportpark te beperken. In dit raadsvoorstel is hiermee rekening gehouden;
- verbinding Schuilenburgerweg – Ommerweg (Hellendoorn noord)
deze wegverbinding is opgenomen in het bestemmingsplan Hellendoorn noord. Als gevolg van de tracéaanpassing door de bedrijfsverplaatsing van Podt zal het tracé ter hoogte van de Schuilenburgerweg worden aangepast. Dit is meegenomen in dit voorstel.

Afgelopen maanden heeft opnieuw een doorrekening plaatsgevonden van alle nog te realiseren onderdelen. Basis hiervoor waren de budgetten en de planning die in een eerder stadium zijn vastgesteld bij het Hellendoorns Mobiliteitsplan. Uitgangspunt van de doorrekening was dat de onttrekking aan de reserve strategische projecten (waar de Noordzuidverbinding grotendeels uit betaald wordt) gelijk moet blijven. Oftewel de plannen moeten budgettair neutraal uitgevoerd worden.

Er is opnieuw gekeken naar het gehele traject van de Noordzuidverbinding en de projectdelen zijn nader gedefinieerd, totaalbudgetten zijn onderverdeeld in specifiekere posten en het geheel is opnieuw geraamd. Na deze raming kwam het totaal benodigd budget fors (€ 1,8 miljoen) hoger uit. Daarom is vervolgens bekeken waar het plan versoberd kon worden, waar alternatieve verkeerskundige oplossingen konden worden aangebracht en waar de planning moest / kon worden aangepast. Uiteindelijk zijn er alternatieven bedacht en/of is er versoberd. Dit heeft geleid tot de volgende aanpassingen:

1. kleinere aanpassingen aan de huidige wegen in Hulslen-dorp;
2. kleinere aanpassingen aan huidige wegen in Hellendoorn;
3. geen trottoirbanden langs de rijbaan van diverse weggedeelten;
4. geen reconstructie van delen van wegen die een andere functie krijgen (o.a. Ommerweg, Kasteelstraat en Collenstaartweg);

5. geen vrijliggende fietspaden tussen bestaande rotonde Helmkruidlaan en nieuw aan te leggen rotonde (in Hulsen);
6. geen rotonde bij de Blenke, maar een andere verkeerskundige voorziening;
7. de voorbereiding vanuit de ambtelijke organisatie oppakken waardoor het budget voor inhuur van o.a. voorbereiding en toezicht naar beneden kan.

Bovendien bleek dat het project Combiplan/RW35 later ingebruik wordt genomen. Dit betekent ook dat pas later aan het weggedeelte van de Noordzuidverbinding begonnen kan worden om bij deze projecten elkaar niet "in de weg" te zitten. Wanneer het Combiplan is opgeleverd heeft dit ook het voordeel dat, als gewerkt wordt aan bijvoorbeeld het deel Hulsen, het verkeer omgeleid kan worden via de N35 in plaats van via lokale wegen zoals bijvoorbeeld de Grotestraat. Andere onderdelen (bijvoorbeeld de herinrichting van de sportvelden) zijn juist naar voren gehaald. Dat betekent dat de planning van de voorbereiding en uitvoering aangepast moest worden naar een aanleg van de gehele wegverbinding in de periode aansluitend op de gereedkoming van het Combiplan in 2014/2015 met een afronding in 2016 (in plaats van 2017). Bijkomend voordeel is dat hierdoor de Noordzuidverbinding eind 2016 klaar is, terwijl de planning eerst was dat de laatste onderdelen van de Noordzuidverbinding eind 2017 zouden zijn afgerond. Het bouwproces wordt daarmee versneld

Het investeringsbudget vanaf 2011 was € 16,3 miljoen en wordt nu met de genoemde wijzigingen € 16,6 miljoen. De investering wordt betaald uit de Reserve strategische projecten. Door te temporiseren kan de toename van het investeringsbudget worden opgevangen. Hierdoor is de realisatie van de Noordzuidverbinding budgettair neutraal voor de reserve strategische projecten.

Risico's / aandachtspunten

In de nieuwe ramingen zit een aantal risico's. De ramingen van de afzonderlijke posten zijn gebaseerd op de huidige inzichten, de huidige kennis en het huidige traject van de Noordzuidverbinding. Risico's / aandachtspunten zijn:

- De raming geeft de stand van zaken weer op dit moment (dec. 2011). Wijzigingen in het traject of in de kwaliteit betekenen ook dat de ramingen anders worden;
- In de ramingen is rekening gehouden met een geschat inflatiepercentage voor de komende jaren. De werkelijke inflatiepercentages zullen zeer waarschijnlijk afwijken van de schatting. Dit kan mee- of tegenvallen;
- In de ramingen is rekening gehouden met bepaalde bedragen voor grondaankopen etc. De werkelijke bedragen kunnen hiervan afwijken. Dit kan positief of negatief uitpakken;
- Op verschillende projectonderdelen is rekening gehouden met een post onvoorzien;
- De aanbesteding van de diverse onderdelen binnen de NZV moet nog plaatsvinden. Pas na de aanbestedingen weten we hoe veel de NZV gaat kosten. De aanbestedingen kunnen een positieve of negatieve afwijking van de huidige ramingen betekenen;
- In de inkomsten zit een subsidietaakstelling waarvoor we nog geen toezeggingen hebben. Wij denken nog steeds dat een redelijk bedrag aan subsidies binnengehaald kan worden. Het uiteindelijke subsidiebedrag kan positief of negatief afwijken;
- Uitgangspunt is dat met het huidige totaalbudget van € 16,6 miljoen vanaf 2011 alles gefinancierd moet kunnen worden. Mee- en tegenvallers zullen zoveel mogelijk binnen het totale project verrekend worden. Dat wil zeggen een meevaller leidt tot verhoging van de post onvoorzien, een tegenvaller komt uit de post onvoorzien.

Communicatie:

Diverse belanghebbenden zullen worden geïnformeerd over de stand van zaken. Ook zal via een persbericht en via de gemeentelijke website informatie worden verstrekt.

Effecten meten:

Realisatie van de gehele Noordzuidverbinding (inclusief Koemaste) in de periode tot en met 2016.

Planning:

De planning van de nog te realiseren projectonderdelen is gekoppeld aan het gereedkomen van het Combiplan. In verband met de verkeersafwikkeling is het immers zeer ongewenst om tijdens de uitvoering van het Combiplan langdurige werkzaamheden aan het lokale hoofdwegennet uit te voeren. Dit betekent dat de daadwerkelijke aanleg op z'n vroegst medio 2014 kan aanvangen. Gelet op de omvangrijkheid van de werkzaamheden en financiering zijn er goede redenen om uit te gaan van een aanleg in de periode 2014/2015 met een afronding in 2016. Einddatum van het project 'de Koemaste' is 31 december 2012 in relatie tot de provinciale subsidie. Planning is om de aanleg van de sportvelden te starten in mei 2012 waarbij de herinrichting gereed moet zijn bij aanvang van voetbalseizoen 2012-2013 (medio augustus 2012).

Voorstel:

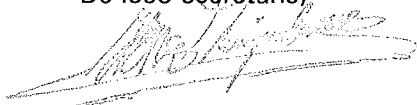
Voorgesteld wordt om;

- a. het tracé vast te stellen;
- b. de start van de fysieke aanleg van het totale tracé van de Noordzuidverbinding te bepalen op 2014 (aansluitend op gereedkoming Combiplan)/2015 en afronding van aanleg in 2016 (in plaats van 2017);
- c. het benodigde krediet vanaf 2011 van € 16,6 miljoen voor de totale realisatie van de Noordzuidverbinding beschikbaar te stellen.

Nijverdal, 3 januari 2012

Burgemeester en Wethouders van Hellendoorn,

De loco-secretaris,



H.G.M. Zwijnenberg,

de burgemeester,



mevr. A.H. Raven BA,

Advies commissie(s):

De commissie Grondgebied stemt ermee in dat het voorstel wordt voorgelegd aan de raad. De fractie van GroenLinks stemt hier niet mee in.

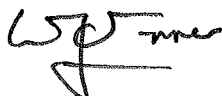
Nr. 11INT02439

Nijverdal, 7 februari 2012

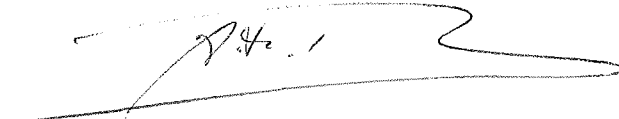
Aangevuld via amendement van PvdA, CDA, D66, GemeenteBelangen en ChristenUnie.

De raad van Hellendoorn,

De griffier,



de voorzitter,



Bijlagen:

Situatietekening (deze ligt voor u bij de stukken ter inzage).