

Onderwerp: Afslag 38 Elst/Oosterhout

Ons kenmerk: 11rv000006

Programma(speerpunt): Verkeer en vervoer

Nummer: **10**

Elst, 1 februari 2011

VERGADERING COMMISSIE
Ruimte
d.d. : 28 FEB. 2011
AGENDA PUNT : 8

AAN DE RAAD

1. Samenvatting

Op 25 januari 2005 heeft uw raad ingestemd met de locatiekeuze voor een regionaal bedrijvenpark. Eén van de voorwaarden was een rechtstreekse ontsluiting op het rijkswegennet. Vervolgens is dit in de planontwikkeling van dit bedrijvenpark (Park15, voorheen Betuws Bedrijvenpark) verder uitgewerkt, wat heeft geresulteerd in de keuze voor het model met één viaduct, zoals besloten door uw raad in juni 2009, de Samenwerkingsovereenkomst Betuws Bedrijvenpark en het Bestuurlijk Convenant ontwikkelingen A15-zone. Hierin is voor de rechtstreekse ontsluiting op het Rijkswegennet een gefaseerde aanpassing van afslag 38 (vier fasen) afgesproken. Uit de overeenkomsten vloeien voor de gemeente Overbetuwe de verplichtingen dat A) zij zich garant heeft gesteld voor € 4,5 miljoen voor de kosten van fase 1 tot en met 3 en B) zij het initiatief, de verantwoording en het voortouw neemt in de aanpassing en financiering van fase 1 en 2 van afslag 38.

Door de gefaseerde realisatie van de aanpassing van afslag 38 ontstaat een gecontroleerd proces. Stap voor stap wordt de aanpassing uitgewerkt en wordt getoetst of deze uitwerking voldoet aan de gestelde randvoorwaarden. Iedere stap wordt dit ter besluitvorming aan uw raad voorgelegd. Hierdoor wordt gedurende de realisatie van de aanpassing van afslag 38 gestuurd op het beoogde doel: het tot stand brengen van een effectieve en efficiënte verkeersafwikkeling op afslag 38 die de veiligheid van alle verkeersdeelnemers en in het bijzonder fietsers en de doorstroming op de Griftdijk voldoende waarborgt. De aanpassing van afslag 38 moet door alle betrokken partijen worden gedragen. Hierbij is belangrijk dat de bijdrage van de gemeente Overbetuwe aan de aanpassing van afslag 38 nooit meer dan € 4,5 miljoen bedraagt.

Om uitvoering te kunnen geven aan een eerste deel van de verplichtingen wordt uw raad voorgesteld om:

- kennis te nemen van de stand van zaken omtrent de aanpassing van afslag 38;
- in 2011 ten laste van de algemene reserve een bedrag van € 4,5 miljoen te storten in de nieuw te vormen bestemmingsreserve Afslag 38;
- twee kredieten te openen, ter grootte van € 0,4 miljoen voor verkeersaanpassingen 2011 en € 0,9 miljoen voor de aanleg van een bouwweg en deze kredieten te dekken ten laste van de nieuw gevormde bestemmingsreserve Afslag 38;
- De financiële consequenties uit te werken in het raadsvoorstel begrotingswijzigingen.

2. Waarom naar de raad

Op 25 januari 2005 heeft uw raad ingestemd met de locatiekeuze voor een regionaal bedrijvenpark in het gebied ten westen van de Griftdijk Noord, ten noorden van de kern Oosterhout en ten zuiden van de A15. Door uw raad is daarbij een aantal voorwaarden

geformuleerd. Deze voorwaarden zijn samengevat in een ambtelijke notitie van augustus 2005. Eén van deze voorwaarden was een rechtstreekse ontsluiting van het bedrijvenpark op het rijkswegennet.

Na dit besluit is met de planontwikkeling voor Park15 en de rechtstreekse ontsluiting op het Rijkswegennet gestart. Voor de rechtstreekse ontsluiting op het Rijkswegennet heeft dit uiteindelijk geresulteerd in de keuze voor een gefaseerde aanpassing van afslag 38 (4 fasen) conform het model met één viaduct, zoals besloten door uw raad in juni 2009. Afslag 38 ligt op Nijmeegs grondgebied. Over de aanpassing van afslag 38 zijn met andere partijen in hoofdzaak in een tweetal documenten afspraken gemaakt:

- Samenwerkingsovereenkomst Betuws Bedrijvenpark (SOK), gesloten tussen de gemeente Overbetuwe en Park15 BV (voorheen Betuws Bedrijvenpark BV) d.d. 15 september 2009;
- Bestuurlijk Convenant ontwikkelingen A15-zone (BC A15-zone), gesloten tussen de gemeente Overbetuwe en de gemeente Nijmegen d.d. april 2010.

De hieruit voortvloeiende verplichtingen van de gemeente zijn als volgt samen te vatten;

1. SOK: de gemeente Overbetuwe en Park15 BV stellen zich jegens elkaar garant, ieder voor € 4,5 miljoen, voor de kosten van de realisatie van fase 1 tot en met 3;
2. BC A15-zone: de gemeente Overbetuwe (en Park 15 BV) neemt het initiatief, de verantwoording en het voortouw in de aanpassing en financiering van fase 1 en 2 van afslag 38.

Hierbij moet worden opgemerkt dat er bij de garantstelling van wordt uitgegaan dat naast de gemeente Overbetuwe en Park15 BV ook andere partijen (RWS, gemeente Nijmegen, provincie Gelderland, Stadsregio Arnhem-Nijmegen) een bijdrage leveren aan de aanpassing van afslag 38.

Programmabegroting 2011-2014

In het kader van bovengenoemde afspraken wordt in deel II paragraaf 2 'Weerstandsvermogen' van de de Programmabegroting 2011-2014 over de aanpassing van afslag 38 het volgende gemeld:

'Overbetuwe zal financieel moeten bijdragen in een verkeerskundige oplossing die bijdraagt aan een goede ontsluiting van Park15. Meer actuele berekeningen laten een investeringsbehoefte zien van € 15 miljoen en dat is € 3 miljoen meer dan de raming die tot dusver is genoemd. Kostendragers in dit grote project zijn naast gemeente Overbetuwe, de projectontwikkelaar van het bedrijvenpark, Rijkswaterstaat, de Provincie en de Stadsregio. Concrete afspraken over de kostentoedeling zijn nog niet gemaakt. In dit stadium volstaan wij met het handhaven van de eerder ingeschatte gemeentelijke bijdrage van € 4 miljoen.'

Hiermee is in relatie tot het weerstandsvermogen van de gemeente Overbetuwe al rekening gehouden met een bijdrage aan de aanpassing van afslag 38.

Planuitwerking aanpassing afslag 38

Vanuit de planuitwerking wordt zowel planologisch als technisch gewerkt aan de realisatie van afslag 38. Belangrijkste doel van de aanpassing van afslag 38 is het tot stand brengen van een effectieve en efficiënte verkeersafwikkeling op afslag 38 die de veiligheid van alle verkeersdeelnemers en in het bijzonder fietsers en de doorstroming op de Griftdijk voldoende waarborgt. De aanpassing van afslag 38 moet door alle betrokken partijen worden gedragen, waarbij de reeds gemaakte afspraken in acht moeten worden genomen. Hierbij is belangrijk dat de bijdrage van de gemeente Overbetuwe aan de aanpassing van afslag 38 nooit meer dan € 4,5 miljoen bedraagt. Conform de afspraken in het BC A15-zone treedt de gemeente Overbetuwe op als opdrachtgever voor de

aanpassing van afslag 38 en neemt zij het initiatief, de verantwoording en het voortouw in de aanpassing en financiering van fase 1 en 2 van afslag 38. In de huidige geoptimaliseerde opzet zijn ten opzichte van de fasering in de SOK en het BC A15-zone twee extra stappen voorzien (zie bijlage 1):

1. De reden voor de stap verkeersaanpassingen 2011 is gelegen in het feit dat de huidige situatie bij aanvang van het project niet voldoet. Zonder de verkeersaanpassingen 2011 (concreet VRI en voorsorteerstroken) is de aanpassing van afslag 38 zoals vastgelegd in de SOK niet te realiseren. Met deze stap wordt een veilige verkeerssituatie voor alle verkeersdeelnemers en in het bijzonder fietsers gecreëerd. Daarnaast draagt de realisatie van deze fase bij aan de doorstroming op de Griftdijk. Deze fase valt buiten de afspraken van de SOK.
2. De extra fase Bouwweg, eerst onderdeel van fase 1, is geïntroduceerd om de voorfinanciering door de gemeente Overbetuwe zo klein mogelijk te houden, en daarmee het risico te verkleinen.

Tot slot zijn enkele wijzigingen in de fasering en het tracé van de aanpassing van afslag 38 gedaan om potentiële desinvesteringen in de volgende fasen te beperken. In figuur 1 is inzichtelijk gemaakt welke fasen er zijn, wanneer deze naar verwachting worden uitgevoerd, wanneer bestuurlijke besluitvorming hierover heeft plaatsgevonden of nog moet plaatsvinden, wat de totale kosten zijn en hoe deze worden gedekt. Hiermee wordt inzicht gegeven in het totale project. In het vervolg wordt dit toegelicht.

Fase	Verwachte uitvoering	Verplichting aangegaan	Kosten*	Dekking	Besluit krediet
Verkeersaanp. 2011	2011		€ 0,4 mln.	€ 0,2 mln. subsidie SLIM en € 0,2 mln. bijdragen derden/ eigen middelen	Heden
Bouwweg	2011	SOK BC A15-zone	€ 0,9 mln.	Park15	Heden
1	2013	SOK BC A15-zone	€ 1,5 mln.	Bijdrage Park15, bijdrage derden en eigen middelen	2012
2	2016	SOK BC A15-zone	€ 4,6 mln.	Bijdrage Park15, bijdrage derden en eigen middelen	2015
3	2020	t.z.t. indien noodzakelijk	€ 3,6 mln.	Bijdrage Park15, bijdrage derden en eigen middelen	t.z.t. indien noodzakelijk
4	Nog niet bekend	t.z.t. indien noodzakelijk	€ 1,7 mln.	Nog niet bekend	t.z.t. indien noodzakelijk
Totaal :			€ 12,7 mln.		

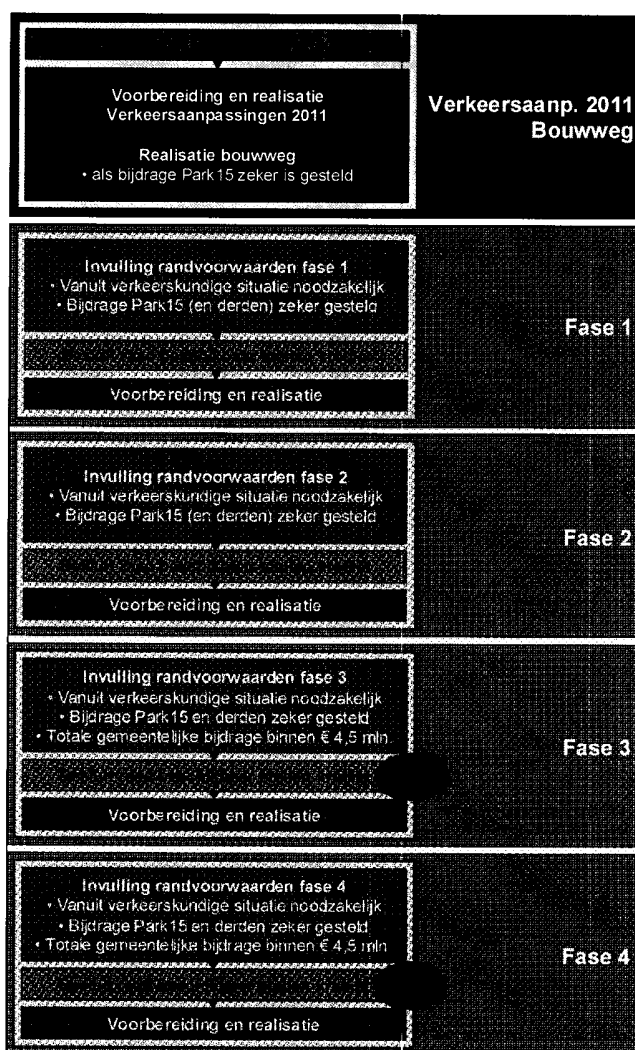
Figuur 1: verplichting, kosten, besluitvorming afslag 38 (*: prijspeil 2010, exclusief BTW)

Gefaseerde realisatie

De fasegewijze ontwikkeling en realisatie van de aanpassing van afslag 38 zorgt voor een gecontroleerd proces om te komen tot realisatie van het beoogde doel: het tot stand brengen van een effectieve en efficiënte verkeersafwikkeling op afslag 38 die de veiligheid van alle verkeersdeelnemers en in het bijzonder fietsers en de doorstroming op de Griftdijk voldoende waarborgt. De aanpassing van afslag 38 moet door alle betrokken partijen worden gedragen, waarbij de reeds gemaakte afspraken in acht moeten worden genomen. Hierbij is belangrijk dat de bijdrage van de gemeente Overbetuwe aan de

aanpassing van afslag 38 nooit meer dan € 4,5 miljoen bedraagt. In figuur 2 is dit weergegeven.

Op dit moment wordt besluitvorming gevraagd over de Verkeersaanpassingen 2011 en de Bouwweg. Omdat de bouwweg voorheen onderdeel uitmaakte van fase 1, is de gemeente hiervoor vanuit de afspraken in het BC A15-zone verantwoordelijk. De verkeersaanpassingen 2011 moeten worden uitgevoerd voordat kan worden gestart met de aanleg van de bouwweg. De verkeersaanpassingen 2011 worden uitgevoerd, waarbij de bijdrage van de gemeente Overbetuwe ten hoogste € 0,2 miljoen is. De aanleg van de bouwweg wordt voorbereid (tot en met bestek). Met de realisatie wordt gestart op het moment dat er contractuele afspraken zijn over verkoop van de eerste bouw kavels en de bijdrage van Park15 BV aan de aanleg van de bouwweg wordt betaald. Dit voorkomt dat de gemeente investeert in de bouwweg en het risico loopt dat Park15 BV haar bijdrage niet betaalt. Vanuit efficiency wordt er naar gestreefd om beide fasen gelijktijdig uit te voeren. Alleen voor de verkeersaanpassingen 2011 en de bouwweg wordt ~~er~~ een besluit gevraagd.



Figuur 2: gecontroleerd proces realisatie aanpassing afslag 38

In het BC A15-zone is over fase 1 en 2 afgesproken dat de gemeente Overbetuwe hiervoor het voortouw en de verantwoordelijkheid neemt en de financiering doet. Daarmee heeft de gemeente zich verplicht tot uitvoering van deze fasen en haar bijdrage daaraan, uiteraard onder de voorwaarden dat de verkeerskundige situatie deze

aanpassingen noodzakelijk maken en Park15 BV (en derden) haar bijdrage betaalt. Voor beide fasen wordt te zijner tijd aan uw raad gevraagd het benodigde krediet beschikbaar te stellen, waarbij u nog in de gelegenheid bent om te beoordelen of aan de randvoorwaarden (zie figuur 2) is voldaan.

Voor fase 3 en 4 zijn geen afspraken gemaakt over de rolverdeling tussen partijen. Of deze fasen (geheel) moeten worden uitgevoerd hangt in sterke mate af van het al dan niet doorgaan van andere ruimtelijke ontwikkelingen (ROP, bedrijventerrein De Griff, doortrekken/verbreden A15) en de bijdragen die door deze projecten en betrokken partijen aan de aanpassing van afslag 38 worden betaald. Hierover is op dit moment nog geen duidelijkheid en daar moeten te zijner tijd afspraken over worden gemaakt. Als deze ruimtelijke ontwikkelingen niet doorgaan of er geen bijdrage vanuit deze projecten/partijen wordt betaald, en de gemeente Overbetuwe een grotere bijdrage moet betalen dan totaal €4,5 miljoen, bestaat de mogelijkheid om te besluiten niet tot uitvoering van (een deel van) deze fasen over te gaan (go/no go). Voor beide fasen wordt te zijner tijd aan uw raad gevraagd het benodigde krediet beschikbaar te stellen, waarbij u nog in de gelegenheid bent om te beoordelen of aan de randvoorwaarden (zie figuur 2) is voldaan.

Door een gefaseerde ontwikkeling is er altijd een verkeerssituatie beschikbaar die de dan aanwezige verkeersintensiteiten kan verwerken. Tegelijkertijd wordt voorkomen dat investeringen worden gedaan die uiteindelijk niet noodzakelijk zijn, dat er grote bedragen moeten worden voorgefinancierd of dat de bijdrage van de gemeente Overbetuwe meer dan € 4,5 miljoen wordt. Met Park15 BV worden afspraken gemaakt om te komen tot uitvoering van de betreffende fasen zo dicht mogelijk op het moment dat deze noodzakelijk zijn.

Verwachte planning uitvoering

Op basis van een inschatting van het ontwikkeltempo van Park15 en andere ruimtelijke projecten is een verwachte planning voor de uitvoering van de realisatie opgesteld. Deze planning kan gedurende de gefaseerde realisatie nog wijzigen.

Kosten

Door bureau Civil Management is op basis van het geoptimaliseerd en verder uitgewerkte ontwerp een civieltechnische kostenraming gemaakt. Hieraan zijn de verwervingskosten en planontwikkelingskosten toegevoegd. Hiermee ontstaat een totaalbeeld van de nominale kosten (€ 12,7 miljoen, prijspeil 2010, exclusief BTW, inflatie en rentelasten) voor de aanpassing van afslag 38.

Dekking

De kosten voor de aanpassing van afslag 38 worden gedekt door:

- Bijdrage Park15 (verhaalbaar op basis van systematiek exploitatieplan zoals afgesproken in de SOK);
- Bijdrage gemeente Overbetuwe (als gevolg van autonome ontwikkeling verkeer);
- Bijdragen derden (gemeente Nijmegen, RWS, provincie Gelderland, Stadsregio Arnhem-Nijmegen).

Een korte toelichting per fase:

- Verkeersaanpassingen 2011: er is een SLIM-subsidie toegezegd van € 0,2 mln. Het restant bedrag kan worden gedekt door een bijdrage van de gemeente Nijmegen en gemeente Overbetuwe. Hierover moeten nog afspraken met deze partijen worden gemaakt.

- Bouwweg: is eenduidig toe te wijzen aan de realisatie van Park15. In het exploitatieplan is rekening gehouden met volledige toerekenbaarheid van de bouwweg aan Park15.
- Fase 1: is voor het grootste deel toe te rekenen aan de realisatie van Park15. Subsidies zoals EFRO en bijdragen zoals BDU en van Rijkswaterstaat moeten leiden tot een zo hoog mogelijke dekking. Op basis van de autonome verkeerssituatie kan het zijn dat te zijner tijd wordt voorgesteld om een deel van de bijdrage van Overbetuwe uit eigen middelen aan te wenden voor dekking van deze fase.
- Fase 2: is toe te wijzen aan de realisatie van Park15, de doortrekking van de A15, de opstart van bedrijvenpark De Grift en tenslotte subsidies en bijdragen op basis van de autonome ontwikkeling.
- Fase 3: is toe te wijzen aan de realisatie van Park15, de doortrekking van de A15, bedrijvenpark De Grift, ROP en tenslotte subsidies en bijdragen op basis van de autonome ontwikkeling.
- Fase 4: is toe te wijzen aan de realisatie van Park15, de doortrekking van de A15, bedrijvenpark De Grift, ROP en tenslotte subsidies en bijdragen op basis van de autonome ontwikkeling.

De kosten voor de realisatie tot en met fase 2, waarvoor verplichtingen zijn aangegaan, zijn € 7,4 miljoen. Daarmee blijven deze kosten binnen de totale garantstelling van € 9 miljoen (€ 4,5 miljoen door gemeente Overbetuwe en € 4,5 miljoen door Park15 BV). De komende tijd wordt intensief gewerkt om meer zekerheid te krijgen over de bijdragen van derden, zodat een meer exacte inschatting van de bijdrage van de gemeente Overbetuwe kan worden gemaakt.

Voor de bijdrage van Park15 BV geldt dat de gemeente Overbetuwe de aanleg financiert en deze kosten op Park15 BV verhaalt. Over de voorwaarden waaronder de gemeente Overbetuwe financiert, moeten nog afspraken worden gemaakt.

In het kader van bovenstaande wordt uw raad wordt voorgesteld om:

- kennis te nemen van de stand van zaken omtrent de aanpassing van afslag 38;
- in 2011 ten laste van de algemene reserve een bedrag van € 4,5 miljoen te storten in de nieuw te vormen bestemmingsreserve Afslag 38;
- twee kredieten te openen, ter grootte van € 0,4 miljoen voor verkeersaanpassingen 2011 en € 0,9 miljoen voor de aanleg van een bouwweg en deze kredieten te dekken ten laste van de nieuw gevormde bestemmingsreserve Afslag 38;
- De financiële consequenties uit te werken in het raadsvoorstel begrotingswijzigingen.

3. Doelstelling en beoogd meetbaar effect

Door middel van de verkeersaanpassingen wordt een effectieve en efficiënte verkeersafwikkeling op afslag 38 gerealiseerd die de veiligheid van alle verkeersdeelnemers en in het bijzonder fietsers en de doorstroming op de Griftdijk voldoende waarborgt. Met de aanleg van de bouwweg wordt beoogd om te kunnen starten met de realisatie van Park15.

4. Argumenten en alternatieven

Met het sluiten van de SOK en het BC A15-zone is de gemeente Overbetuwe verplichtingen aangegaan voor de realisatie van de aanpassing van afslag 38 tot en met fase 2. Met dit raadsvoorstel wordt uitvoering gegeven aan een deel van deze verplichtingen.

5. Kosten, baten en dekking

Voorgesteld wordt om in maart 2011 ten laste van de algemene reserve een bedrag van € 4,5 miljoen te storten in de nieuw te vormen bestemmingsreserve Afslag 38. Tevens wordt voorgesteld om twee kredieten te openen, ter grootte van € 0,4 miljoen voor verkeersaanpassingen 2011 en € 0,9 miljoen voor de aanleg van een bouwweg en deze kredieten te dekken ten laste van de nieuw gevormde bestemmingsreserve Afslag 38. De financiële consequenties zullen worden meegenomen in het raadsvoorstel begrotingswijzigingen.

HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS,
de gemeentesecretaris,

de burgemeester,

Th.M.M. Hoex.

E. Tuijnman.

6. Relevante stukken

1. Verkeersaanpassingen 2011 en Bouwweg

Portefeuillehouder: F.H.G.M. Witjes

Behandelend ambtenaar voor technische vragen: W. de Bruin, tel.: (0481) 362300, email: w.debruin@overbetuwe.nl