



MEMO

AAN

griffie

VAN

Haaije Jorritsma

ONDERWERP

Antwoorden n.a.v. vragen commissie ROM betreffende infrastructuur en exploitatie IBF

INHOUD

Investerings infrastructuur

In 2013 heeft het college de raad geïnformeerd over de financiële effecten van de zuivelfabrieken Aware, Fonterra en Ausnutria op onze kosten en opbrengsten.

In dat kader hebben wij aangegeven dat er aanvullende investeringen in de infrastructuur nodig zijn. Hoewel de totale hoeveelheid te verwachten verkeer in de eindsituatie niet echt afwijkt is er wel sprake van een verschuiving naar meer zwaar verkeer. Maar belangrijker is nog dat de grondkavels voor de zuivel zodanig groot zijn dat er minder ontsluitingswegen nodig zijn maar de resterende wegen intensiever worden gebruikt (meer verkeer op minder wegen). Al langer was bekend (uit de eerdere discussies met Verkeer en Waterstaat in het kader van de planologische procedures, dat er op termijn doorstromingsproblemen te verwachten zijn richting de aantakking op de A7. In het kader van de bestemmingsplanwijzigingen de aanvullende Milieueffectrapportages voor de zuivelfabrieken is geconcludeerd dat deze problemen zich nu eerder zullen aandienen.

In onze brief van 2013 aan de raad is dan ook geconcludeerd dat er voor minimaal € 1,5 miljoen extra geïnvesteerd moet worden in de wegenstructuur: € 0,5 miljoen in verband met het versterken van de fundering van bestaande wegen (immers meer verkeer op minder wegen) en € 1,0 miljoen ten behoeve van de doorstroming op de hoofdontsluiting. Daarnaast is aangegeven dat de aanpassing van de rotonde bij de A7 nog in de pijplijn zit waarop een subsidie van € 0,5 miljoen is opgenomen in de Investeringsagenda Heerenveen-Drachten.

De hierboven aangeduide extra (gemeentelijke) investering van € 1,5 miljoen is in 2013 opgenomen (toegevoegd) aan de grondexploitatie voor het IBF. De grondexploitatie is inclusief deze wijziging opgenomen in de Bijlage Projecten behorende bij de Jaarrekening 2013.

DATUM : 23 juni 2014

In het voorliggende preadvies wordt een krediet gevraagd van € 2,7 miljoen. Dit bedrag betekent niet dat er weer extra kosten aan de exploitatie van het IBF worden toegevoegd.

De dekking is namelijk als volgt:

- € 1,47 miljoen is nodig voor doorstroming verkeer en wordt betaald uit de eerdere € 1 miljoen die in 2013 aan de exploitatie is toegevoegd plus de € 0,5 miljoen provinciale subsidie
- Resterende 1,1 miljoen: deze kosten bestaan uit € 0,5 miljoen voor het versteveigen van de funderingen van wegen (in 2013 al extra in de exploitatie opgenomen) en kosten die al regulier waren geraamd welke bestaan uit de al geplande voltooiing van wegen en het reguliere beheer en onderhoud.

Dit betekent dat ten opzicht van de brief van 2013 de exploitatie niet extra wordt belast. De bij de stukken gevoegde begrotingswijziging is wat verwarrend maar is een technische wijziging omdat de betreffende middelen formeel niet geheel waren begroot in de jaarschijf 2014.

Relatie met de grondexploitatie

In onze brief van 2013 zijn we ingegaan op de effecten van de drie zuivelfabrieken op de grondexploitatie. We hebben toen aangegeven dat het effect op de grondexploitatie vertaald naar een prognose over de resterende verkopen ten opzichte van de toen geldende exploitatie (die al was afgewaardeerd) plus € 5 miljoen bedraagt. Daarbij is al rekening gehouden met de extra kosten zoals hiervoor geraamd. Het positieve effect ontstaat als gevolg van een combinatie van:

- We verkopen plotseling bijna 40 ha extra ten opzichte van de prognose (dus veel minder rentekosten)
- De grondprijs is dusdanig dat we terugverdienen omdat we veel snelle uitgeven en omdat we minder wegen aanleggen.

In de jongste V&P nota is aangegeven dat het gunstige effect nog groter uitvalt dan hier verwoord. In de V&P nota hebben we een aantal scenario's doorgerekend waarin we verschillende inschattingen hebben gemaakt van het tempo van de resterende verkopen. Afhankelijk van het scenario gaan we er nu van uit dat ten opzichte van de exploitatie zoals die in 2012 gold en positief resultaat kunnen verwachten variërend van € 5 miljoen tot 13 miljoen.

Verdubbeling Saturnus

In het voorstel wordt het stukje van de Saturnus tussen de rotonde bij de afrit A7 en de (afgebogen) Zestienroeden verdubbeld. Deze verdubbeling is nodig omdat anders de rotonde vastloopt. Alleen de rotonde verdubbelen is geen optie omdat de afstand tussen de rotonde en de Zestienroeden te klein waardoor problemen ontstaan met in- en uitvoegend verkeer vanaf de Saturnus naar de Zestienroeden. Uitstel van de verdubbeling leidt tot uitstel van investeren in de rotonde. Het risico op afwikkelingsproblemen wordt dan te groot, bovendien zullen we bij iedere bestemmingsplanwijziging op een negatief advies van provincie en rijk stuiten.

De laatste zin in het memo luidt: "het risico op afwikkelingsproblemen wordt dan te groot, bovendien zullen we bij iedere bestemmingsplanwijziging op een negatief advies van provincie en rijk stuiten". De achtergrond van deze passage heeft te maken met de voorgeschiedenis van het IBF. Een aantal jaren gelden is het bestemmingsplan IBF herzien en is er ruimte gemaakt voor reguliere bedrijven met een traditionele verdichting. Immers het oude plan ging uit van een beperkt aantal zeer grote bedrijven en een extensieve bebouwing (paar grote bedrijven op hele grote (groene) kavels. Voor het nieuwe bestemmingsplan is een Milieu effectrapportage gemaakt en zijn de gevolgen van de beoogde intensivering in beeld gebracht waaronder de grotere

verkeeraantrekkende werking en de effecten op de A7 en A32. Omdat er toen al afwikkelingsproblemen waren voorzien op de A32 en deels op de A7 is heel secuur gekeken naar de betreffende effecten. Naast de investeringen rond de A32 (die hoofdzakelijk door de provincie zullen worden gefinancierd (30 miljoen) heeft de gemeente zich destijds verplicht de afwikkeling van het "nieuwe" IBF op de A7 zodanig op te lossen dat gegarandeerd kan worden dat er geen nadelige effecten op de A7 ontstaan. Onder die voorwaarde is destijds door partijen ingestemd met het nieuwe bestemmingsplan. Uitstel van de betreffende investeringen rond de aansluiting op de A7 geeft een risico dat we dan pas maatregelen treffen NADAT er problemen ontstaan en dat we bij nieuwe planologische procedures op verkeerseffecten worden afgestraft.

