

MEMO (NIET OPENBAAR)

Datum : 19 december 2017

Aan : Gemeenteraad

Kopie aan :

Van : College van B&W

Onderwerp : Bestuursovereenkomst (BOK) knooppunt Raalte
(niet openbaar op grond van Wob, artikel 10, lid 2 sub b en g).

1. Inleiding

In de vergadering van de agendacommissie van 27 november 2017 is afgesproken dat de fracties tot 8 december 2017 schriftelijk kunnen reageren op het concept van de Bestuursovereenkomst (BOK) voor het knooppunt Raalte.

Er zijn schriftelijke reacties binnengekomen van 4 fracties (D66, VVD, Lokaal Alternatief en Burgerbelangen)

Onderstaand zijn de bijdragen van de genoemde fracties opgenomen (*cursief*) en voorzien van een reactie van ons college. Aan het slot van dit memo schetsen wij het vervolgproces rond de BOK knooppunt Raalte

2. Reacties fracties en antwoorden daarop

D66

Er is verzocht voor 8 December te reageren met het oog op de bestuursovereenkomst kruispunt Bos. Wij zien de situatie kruispunt Bos en de situatie bij Mariënheem gezamenlijk als de uitdaging knooppunt Raalte. Over het onderdeel kruispunt Bos hebben we geen opmerkingen, behalve dat wij vinden dat daar de meest optimale oplossing is gevonden. Voor de situatie Marienheem ligt dat anders. D66 is van opvatting dat we mbt de situatie N35 bij Marienheem niet hap-snap moeten gaan voor een suboptimale oplossing, maar vol moeten gaan voor een optimale oplossing.

In onze beleving is de optimale oplossing een N35 doorsteek zuid van Marienheem . Dat kost erg veel geld, dat is ons helder. Ook is het ons helder dat de gemeente Raalte dit financieel niet kan dragen. D66 Raalte gaat vanaf nu sterk de lobby aan naar de Provincie en naar het Rijk om ervoor te zorgen dat de optimale oplossing kan worden gerealiseerd. We streven daarbij naar de meest optimale samenwerking met o.a. De VVD en het CDA aangezien D66 zowel in de Provincie (Gedeputeerde Staten) als in het Rijk (Kabinet) directe bestuursverantwoordelijkheid draagt . Wij achten de

kansen voor deze lobby voor de optimale oplossing voor Marienheem als een realistische mogelijkheid gezien de contacten die we nu al hebben .

Antwoord:

We constateren dat de fractie van D66 geen opmerkingen heeft over kruispunt Bos/knooppunt Raalte en we hebben kennis genomen van de opvatting van de fractie over de optimale oplossing bij Mariënheem.

Lokaal Alternatief

Lokaal Alternatief is van mening dat de onderdoorgang voor het fietsverkeer vanuit Heino er gewoon moet komen los van een eventueel overschot.

Wij zijn dan ook mordicus tegen de onderstaande zinsnede

*“- Indien bij nadere uitwerking blijkt dat de kosten hoger uitvallen dan het beschikbare bedrag voor het project, zijnde €50 mln, dan worden de volgende stappen gevolgd:
- de onderdoorgang voor het fietsverkeer vanuit Heino wordt uit de scope gehaald, tenzij de regionale partijen aanvullende financiering verzorgen;”*

Wat Lokaal Alternatief betreft wordt er een second opinion uitgevoerd over de mogelijkheden van een sobere, doelmatige fietsbrug over de N35 tussen Raalte Noord en het centrum van Raalte..

Antwoord:

Ten aanzien van de gewraakte zinsnede merken wij het volgende op. De fietslus voor het fietsverkeer vanuit Heino is in een later stadium door de gemeente Raalte als wens ingebracht en is mede ingegeven door de keuze voor een meer oostelijke ligging van de beoogde fietsverbinding tussen Raalte-Noord en Raalte-Centrum. De overige bij de bestuursovereenkomst betrokken partijen hebben uiteindelijk ingestemd met het opnemen van de fietslus in de scope van het project, maar zijn wel van mening dat de mogelijke noodzaak van deze fietslus wordt veroorzaakt door een gemeentelijke keuze met betrekking tot de fietsverbinding Raalte-Noord/Raalte-Centrum en zijn van mening dat deze fietslus niet ten laste van het projectbudget kan komen als blijkt dat de kosten hoger uitvallen dan de beschikbare middelen. Als dat het geval is kan de fietslus binnen de scope blijven, mits de regionale partijen (= gemeente en provincie) aanvullende financiering verzorgen. In de onderhandelingen over de BOK is dit de maximaal haalbare tekst gebleken.

Ten aanzien van de gevraagde second opinion constateren wij, dat in het raadsbesluit van 20 april 2017 uitdrukkelijk is vastgelegd dat de fietsverbinding Raalte-Noord/Raalte-Centrum wordt vormgegeven door 2 onderdoorgangen. Een second opinion over een fietsbrug staat haaks op dit raadsbesluit.

VVD

Bij het uitwerken en de offertes zou ik graag zien dat er minimaal twee varianten worden uitgevraagd zoals genoemd in de memo van 28 november “Beantwoording vragen fietsverbinding knooppunt Raalte” naar aanleiding van de raadspleinsessie.

Hierbij worden dan dus de varianten van totaal 5.3 meter en die van 6.5 meter uitgevraagd. (Waar wij een nog bredere voorkeur hebben, geschikt voor dubbel fietspad en twee keer auto)

Ons idee hierachter is dat we in de toekomst wellicht toch auto verkeer hier langs willen en nu breder aanleggen voelt voordeliger dan ooit in de toekomst nog te verbreden.

N.B. we leggen nu dus nog geen weg oid aan, we houden alleen de optie open om in de toekomst met een auto van noord naar het centrum te gaan mocht dat over bv 20 jaar nodig blijken.

Antwoord:

Wij achten het niet reëel om te veronderstellen dat de overige contractpartners zullen instemmen met het uitwerken van varianten voor de fietstunnels met het oog op eventueel toekomstig gebruik voor autoverkeer.

Bij de overwegingen:

Hier mis ik de oorspronkelijke wens/besluit om de N35 verdiept aan te leggen

Antwoord:

Een verdiepte ligging van de N35 is niet aan de orde en daarom is het niet relevant om dit in de BOK te benoemen.

Artikel 1 Definities:

punt A; hier staat alleen de overheid in. Ik zou ook een rol voor een vertegenwoordiging van de inwoners verwachten?

Antwoord:

In de BOK worden de afspraken tussen de betrokken overheden met betrekking tot het project geregeld. Overige betrokkenen w.o. de inwoners worden uiteraard betrokken bij het proces dat moet leiden tot realisatie van het knooppunt Raalte, maar maken geen deel uit van de adviesgroep. In deze groep zitten alleen vertegenwoordigers van de drie betrokken wegbeheerders/financiers van het project.

Artikel 2:

Hier gaat het nu alleen over verkeersveiligheid en doorstroming. Mis hier het rekening houden met leefbaarheid.

Antwoord:

Uiteraard komen bij de verdere uitwerking van het project zaken als leefbaarheid, landschap, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit aan de orde, maar de belangrijkste doelstelling van de realisatie van knooppunt Raalte is de verbetering van de verkeersveiligheid en de doorstroming.

Artikel 4: onder punt 3:

Ik zou hier graag iets toegevoegd zien over de keuze voor wellicht "bredere" fietstunnels met ook op de toekomst. (zie opmerkingen vooraf, punt 2)

Antwoord:

Zie eerdere beantwoording inzake de breedte van de fietstunnels.

Artikel 5:

Bij punt F staat nu:

Een zo beperkt mogelijke verhoging van de N35, met als streven maximaal 1 meter ten opzichte van de huidige hoogteligging van de N35.

Dit is niet acceptabel. Er is besproken maximaal 1 meter en niet als streven.

Dit zou dus iets moeten worden als:

Een zo beperkt mogelijke verhoging van de N35 en maximaal 1 meter ter opzichte van de huidige hoogteligging van de N35. Waar dit binnen de aanbesteding kan heeft een verlaging ten opzicht van de hoogteligging de voorkeur.

Antwoord:

In de onderhandelingen over de BOK is gebleken dat dit het maximaal haalbare is gelet op insteek van rijk en provincie, die zich niet op voorhand willen vastleggen op een harde technische eis, waarvan de technische en kostenaspecten op dit moment nog niet goed in te schatten zijn.

Artikel 5.1 (voorstellen scope wijziging)

Hier ga ik er vanuit dat zowel gemeenteraad als provincie op de hoogte worden gesteld?

Antwoord:

Over wijzigingen van de scope zullen de drie betrokken partijen overeenstemming moeten bereiken. Eventuele scopewijzigingen zullen uiteraard gedeeld worden met de gemeenteraad.

Artikel 6.4 Over hogere kosten:

Het schrappen van de onderdoorgang voor fietsverkeer vanuit Heino moet wat ons betreft vervallen. En er staat nu dat de stuurgroep kan beslissen over het schrappen of aanpassen van projectonderdelen.

Wat ons betreft moet dit langs de gemeenteraad en provincie als medefinancier.

Antwoord:

Met betrekking tot de wens om de bepaling te laten vervallen verwijzen wij naar de beantwoording van de reactie van Lokaal Alternatief. Binnen het project beslist de stuurgroep over wijzigingen, maar voor de gemeentelijke vertegenwoordiger in de stuurgroep gelden natuurlijk de 'normale' regels over bestuurlijke verantwoording binnen de gemeente. Dat betekent dat eventuele scopewijzigingen natuurlijk gedeeld zullen worden met de gemeenteraad.

Artikel 12

Hier zou ik graag toegevoegd zien dat wanneer andere projecten (waar we rekening mee moeten houden) aanzienlijke vertraging of uitstel oid oplopen wij wel gewoon starten en er bij ook gekeken wordt bij wijzigingen in de andere planningen of Knooppunt Raalte eerder gerealiseerd kan worden.

Antwoord:

De strekking van lid 2 van het artikel is dat er rekening wordt gehouden met een aantal andere projecten. Het artikellid verzet zich er niet tegen dat knooppunt Raalte eerder uitgevoerd wordt dan de andere genoemde projecten als die vertraging zouden oplopen.

Burgerbelangen

Opmerking vooraf

Alvorens inhoudelijk te reageren willen we aangeven het bijzonder en niet juist te vinden dat, terwijl alle debatten in de openbaarheid hebben plaats gevonden en de financiële kaders ook zijn aangegeven dat dit document vertrouwelijk behandeld had moeten worden. Het roept de sfeer op van achterkamertjespolitiek, hetgeen niet goed is voor het vertrouwen in de politiek. Wij vinden dat het document in alle openbaarheid besproken had moeten worden.

Antwoord:

Het betreft hier een concept van een overeenkomst tussen drie partijen. De twee overige partijen vonden het bezwaarlijk dat het concept in de openbaarheid behandeld zou worden terwijl over het concept (ook intern binnen) die partijen nog discussie mogelijk was. Het definitieve document kan openbaar besproken en behandeld worden.

Dat gezegd hebbend, de volgende bemerkingen bij het concept:

Artikel 5

lid 1, sub b en c:

Opmerking: bij c wordt t.a.v. de N348 expliciet vermeld dat t.a.v. het brugdek rekening wordt gehouden met toekomstige uitbreiding naar 2x2-baans. Bij b) wordt niet gedaan.

Wij adviseren bij b) ook expliciet te vermelden dat bij de totale inrichting van rekening dient te worden gehouden met de toekomstige uitbreiding/opwaardering, conform Marsroute.

Antwoord:

Wij gaan er van uit dat hier sprake is van een misverstand. De nu gekozen omschrijving ziet juist op een eventuele toekomstige verbreding van de N35 naar een 2x2 strooks weg

Lid 1, sub g:

Opmerking: met de omschrijving 'zo beperkt mogelijke verhoging' en 'met als streven' wordt veel ruimte geboden om de nieuwe N35 toch hoger te laten liggen dan wenselijk, en is daarmee in strijd met de info en geest waarover hier in de raad gesproken is.

Duidelijker en juister is het om als kader op te nemen dat de N35 maximaal 1 meter hoger mag liggen ten opzichte van de huidige hoogteligging, met als nadrukkelijk streven dit zo dicht mogelijk bij de huidige hoogteligging te laten komen.

Antwoord:

Wij verwijzen naar de beantwoording van de nagenoeg gelijklopende opmerking van de VVD

lid 1, sub h:

Zoals tijdens de raadsvergadering hebben we reeds aangegeven het een grote misser/fout te vinden bij voorbaat uit te gaan van een fietstunnel onder de N35 door, zonder de opties van varianten met fietsbruggen eerst goed uitgewerkt en onderzocht te hebben.

Wij betreuren het dat er zelfs geen bereidheid was dit uit te werken, en dat (zo is ons gebleken) vragen/verzoeken van meerdere inwoners tijdens de informatieavonden terzijde zijn geschoven.

Wij vinden dat kwalijk, zeker nu een indicatieve uitwerking onzerzijds blijkt dat er wel degelijk mogelijkheden zijn om Raalte-Noord en centrum te verbinden met een fietsbrug met stijgingspercentages die binnen de daartoe geldende normen vallen. Ook de nota van RoyalHaskoningDHV (febr 2017) geeft hiervoor expliciete mogelijkheden.

We willen u dringend oproepen om de optie van de fietsbrugvarianten alsnog éérst uit te werken alvorens het convenant te ondertekenen. Deze oproep willen we laten ondersteunen met het -bij deze- aanbieden van de handtekeningen van 333 inwoners.

Mocht u toch tot ondertekening over gaan, dan willen we u met klem vragen/adviseren de tekst bij Artikel 5, lid 1 sub h te wijzigen in:

'Een fietsverbinding tussen Raalte-Noord en Raalte-dorp, met een fietstunnel onder het spoor, ten oosten van kruispunt Bos'.

Daarmee houdt u de ruimte om binnen de kaders van het akkoord toe te werken naar de beste oplossing voor Raalte, zonder bij voorbaat aan te koersen op de tunnel onder de N35 door. En zonder risico op vertraging voor het project Kruispunt Bos.

Antwoord:

Zoals reeds eerder aangegeven constateren wij, dat in het raadsbesluit van 20 april 2017 uitdrukkelijk is vastgelegd dat de fietsverbinding Raalte-Noord/Raalte-Centrum wordt vormgegeven door 2 onderdoorgangen. Dit raadsbesluit is mede bepalend voor de omschrijving van de scope van het project zoals opgenomen in het concept van de BOK. Het is niet realistisch om in een BOK, die wordt gesloten met het oogmerk om als basis te dienen voor uitvoering van een project nog allerlei mogelijke varianten op te nemen.

Artikel 6: lid 4, sub a.

Deze bepaling verbaast ons en past onzes inziens niet binnen de kaders zoals die met de raad zijn afgesproken, en al zeker niet conform de geest van deze kaders. In de raad is door veel fracties gewezen op het grote belang van een goede, veilige verbinding met de fietsroutes van en naar Heino. Met deze bepaling wordt het risico naar voren gehaald dat Raalte straks ruim 4 miljoen euro 11 beschikbaar heeft gesteld en de gezamenlijke overheden ruim 50 miljoen, en dat (terwijl de auto's veilig onder de N348 doorgaan) de kwetsbare fietsers nog steeds het spoor over moeten.

Dat deze optie wordt toegelaten is extra vreemd/wrang omdat in de weging van fietsvarianten is aangekoerst op de dure tunnelvariant (onder de N35 door), waarbij nu blijkt dat door deze -door ons

bekritiseerde- keuze het risico in huis is gehaald dat er geen geld is voor de tunnel (onder spoor door) in de fietsroute van en naar Heino.

Wij hebben hier een tweeledig advies:

De eerste is om bij de tekst ad artikel 6 lid 4 , sub a niet bij voorbaat de onderdoorgang voor fietsers 'op de reservebank' te zetten, maar vastleggen dat indien de kosten hoger uitvallen dan het totale budget, er dan een integrale beoordeling plaats zal vinden.

De raad kan zich dan, voorzien van de toegenomen kennis, haar prioriteiten en eindoordeel ten aanzien van het totaal aan fietsverbindingen heroverwegen. Hiermee wordt meer recht gedaan aan de belangen van fietsers van /naar Heino.

Het tweede advies sluit aan bij onze eerdere bemerking en constatering dat een fietstunnel onder de N35 aanmerkelijk duurder is dan een fietsbrug. Ook vanuit dat perspectief is het ons inziens wijs om de aangedragen fietsbrugopties alsnog gedegen uit te werken, omdat daarmee zelfs een extra oplossingsrichting geboden wordt voor het geval er, budgetgerelateerde keuzes gemaakt moeten worden.

Antwoord:

Wij verwijzen in eerste instantie naar onze beantwoording van de opmerkingen van Lokaal Alternatief over artikel 6, lid 4, sub a. . Daaraan voegen wij toe dat ook bij het, onverhoopt, vervallen van de fietslus Heino de fietsers niet over het spoor moeten. Wel zal er een omrijbeweging voor fietsverkeer van en naar Heino ontstaan.

Daarnaast is het niet zo dat, mocht blijken dat de fietslus Heino niet kan worden aangelegd binnen het projectbudget, de fietslus automatisch van de baan is. De aanleg van de fietslus wordt in dat geval afhankelijk gemaakt van de bereidheid van de regionale partners (= gemeente en provincie) om aanvullende financiering te vinden. Dit sluit (deels) aan bij het eerste deel van uw tweeledige advies, waarbij wij wel de kanttekening maken, dat het op dat moment weer inbrengen van fietsbrugopties door ons niet realistisch wordt geacht en ook in strijd is met het raadsbesluit van 20 april 2017.

Vervolg van het proces rondom de BOK

Wij concluderen dat de reacties van de vier fracties geen aanleiding vormen om richting Rijk en Provincie een actie in te zetten om het concept van de BOK aan te passen. Wij hebben ook van de overige contractpartners niet vernomen dat er aanleiding is om het concept op wezenlijke onderdelen aan te passen. Wel zullen er op detail nog teksten aangepast worden.

Na ontvangst van de definitieve versie van de BOK zullen wij hierover een besluit nemen en vervolgens tot ondertekening overgaan. De exacte planning hiervan is op dit moment nog niet voorhanden.

Wij houden u op de hoogte van de verdere voortgang van de BOK.