

*Z025F922B

48*



Raadsvoorstel

Z/18/311342 INT/18/850008

onderwerp	Kredietaanvraag 2e viaduct 7Poort
zaaknummer	Z/18/311342
documentnummer	INT/18/850008
datum raadsvergadering	26 september 2018

portefeuillehouder	Nanne van Dellen
datum B&W	21 augustus 2018
nummer B&W advies	
behandelend ambtenaar/afdeling	Vera van Loon/Ontwikkeling
telefoon	0655701082
behandeling in raadscommissie	Ruimte 12 september 2018

1. Samenvatting

In de Kadernota 2018-2022 is een reservering van € 2,75 miljoen opgenomen om in 2021 een tweede viaduct te realiseren over het spoor naar BusinessPark 7Poort. Een belangrijk argument om hiermee in te stemmen was om de verkoop van kavels een impuls te geven.

Met de Raad is afgesproken om met een voorstel te komen om te starten met de voorbereiding en realisatie van het tweede viaduct naar 7Poort en aan de Raad voor te stellen een krediet daarvoor ter beschikking te stellen. Dit krediet zal eerder nodig zijn dan 2021 als alle ontwikkelingen, zoals gepland, doorgaan. De Ontwikkelcombi van de Fashion Outlet Zevenaar (FOZ) is nog steeds van plan om de FOZ in 2021 open te laten gaan. Bij de aanleg van een tweede viaduct is het ook raadzaam om in te spelen en mee te liften met de werkzaamheden die RWS verricht bij de weg Hengelder. Daarom wordt gevraagd dit krediet eerder beschikbaar te stellen in 2020 en zelfs een deel van dit krediet, voor de voorbereiding, al in 2019.

2. Raadsvoorstel

Wij stellen u voor:

1. Akkoord te gaan met de realisatie van een tweede viaduct tussen Hengelder/A12 en BusinessPark 7Poort.
2. Een krediet van € 2,35 miljoen in 2020 beschikbaar te stellen, in plaats van € 2,75 miljoen in 2021, zoals opgenomen in de kadernota 2018 – 2022.
3. Een voorbereidingskrediet van € 0,4 miljoen in 2019 beschikbaar te stellen.

3. Waarom naar de raad

De Raad heeft in de Kadernota 2018 – 2022 geld gereserveerd voor realisatie van een tweede viaduct van de weg Hengelder naar 7Poort. De Raad moet nog beslissen of ze daadwerkelijk het krediet beschikbaar wil stellen, en dan ook eerder dan gepland.

4. Doelstelling en beoogd resultaat

De realisatie van een tweede viaduct over het spoor naar 7Poort, zodat er een goede ontsluiting is voor de bedrijven en de Fashion Outlet Zevenaar (FOZ). Een investering in de toekomst als Witte Kruis wordt doorgetrokken. Een versnelling van de uitgifte van gronden voor 7Poort.

5. Argumenten en alternatieven

Argumenten

1.1. Het opnemen van de intentie een tweede viaduct te realiseren in de kadernota biedt niet voldoende zekerheid.

Uit alle verkeersberekeningen over de verkeersgeneratie en afwikkeling van BusinessPark 7Poort en de Fashion Outlet Zevenaar (FOZ) blijkt dat het huidige viaduct afdoende is voor de afwikkeling van het huidige en toekomstige verkeersaanbod. Maar ondernemers en geïnteresseerden voor een kavel op 7Poort zijn van mening dat het huidige viaduct niet voldoende is om ervoor te zorgen dat het verkeer goed afgewikkeld wordt, ondanks alle onderzoeken die het tegendeel aantonen. Ze vragen zich af of het verkeer bij de komst van een FOZ goed blijft functioneren. Een vlotte verkeersafwikkeling is nou eenmaal een heel legitieme afweging bij een investeringsbeslissing van een ondernemer. Als er twijfels zijn over deze verkeersafwikkeling dan beïnvloedt dit potentiële kopers / investeerders en daarmee ook de uitgifte op 7Poort ondanks het feit dat in de kadernota is opgenomen dat een 2^e viaduct gewenst is.

1.2. Meer zekerheid over de komst van het tweede viaduct heeft een positief effect op de uitgifte van gronden op 7Poort.

Een potentiële klant voor 7Poort is afgehaakt omdat dit bedrijf vreesde voor een slechte bereikbaarheid bij de komst van een FOZ op 7Poort gecombineerd met de huidige ontsluitingsstructuur. Bedrijven op 7Poort maken zich hier ook zorgen over en vertrouwen niet op de uitkomsten van het onderzoek dat aantoonde dat een tweede viaduct verkeerstechnisch niet echt nodig is. De aarzeling van bedrijven om te kiezen voor 7Poort maakt het risico van het afboeken van het bedrijventerrein in het kader van het RPW (Regionaal Programma Werklocaties) groter. Dit kan voorkomen worden door bedrijven het vertrouwen te geven van een goede ontsluiting. Zie ook onderdeel risicobeheer.

1.3. Een tweede viaduct kan de bereikbaarheid van 7Poort garanderen bij calamiteiten.

Er is op dit moment maar één ontsluiting van 7Poort. In geval van een calamiteit op of direct bij het huidige viaduct is 7Poort onbereikbaar geworden. Door de veiligheidsregio is daarom gevraagd te zorgen voor een tweede ontsluiting van 7Poort, om de bereikbaarheid te waarborgen. Na de doortrekking van de Landeweerdijk / Groot Holthuizen en de aanleg van de Hoofdlaan (nu in uitvoering) is er een tweede ontsluiting. Maar een tweede viaduct biedt de mogelijkheid om bij een calamiteit bij één van de dan twee viaducten, de bereikbaarheid van 7Poort te garanderen. Uiteraard kan het andere viaduct ook gebruikt worden door de hulpdiensten.

1.4. Een tweede viaduct is inpasbaar aan de noordzijde van huidige viaduct

Het tweede viaduct is voorzien aan de noordzijde van de huidige viaduct. De reden hiervoor is dat er meer fysieke ruimte beschikbaar is aan deze kant. Als bouwmomenten op elkaar afgestemd moeten worden is het eenvoudiger die ruimte te benutten, zeker als de bouw van de FOZ al gestart is.

1.5. Bij een uitbreiding van FOZ in de toekomst zal een tweede viaduct nodig zijn.

Als FOZ in de toekomst uitbreidt, wat de verwachting is, dan zal o.a. aangetoond moeten worden dat de onderliggende wegenstructuur de toename aan verkeer kan afwikkelen. De huidige verkeersstructuur is berekend op 1 miljoen bezoekers per jaar. Een uitbreiding van FOZ zal meer bezoekers genereren en dus zal de ontsluiting aangepast moeten worden. Als Witte Kruis wordt doorgetrokken is altijd een tweede viaduct noodzakelijk. Nu investeren in een tweede viaduct is investeren in de toekomst.



2.1. De tweede viaduct kan gerealiseerd worden binnen het bedrag dat is gereserveerd in de kadernota.

Voor deze tweede viaduct is een raming opgesteld. In de totale begroting is rekening gehouden met eventuele meerkosten. In de kadernota is € 2,75 miljoen gereserveerd. Nodig zijn € 2,35 miljoen in 2020 voor de realisatie van het viaduct en € 0,4 miljoen in 2019 voor de voorbereidende werkzaamheden.

3.1. Voor de planuitwerking ten behoeve van het tweede viaduct is een voorbereidingskrediet in 2019 nodig.

De planning van de voorbereiding en realisatie van een tweede viaduct sluit niet aan bij het ter beschikking stellen van een krediet in 2021. Voor de bouw van het viaduct is het namelijk nodig om een treinvrije periode te hebben. Er is sprake van een dergelijke treinvrije periode voor de reconstructie van de weg Hengelder door RWS (aansluiting A12). Deze staat voorlopig gepland op twee momenten, één in 2020 en één in 2022. In de kadernota is budget gereserveerd voor 2021. Als de aansluiting op de A12 in 2021, eerder dan nu gepland, gerealiseerd wordt, en de FOZ opengaat in 2021, dan zal het 2^e viaduct aangelegd moeten worden in 2020/2021.

3.2 Om het tweede viaduct in 2020/2021 te kunnen realiseren zal het ontwerp en de voorbereiding in 2019 ook gereed moeten zijn.

In 2019 moeten alle voorbereidingen getroffen worden om aan te kunnen sluiten op de planning van RWS en daarmee op de treinvrije periode in 2020 om dit 2^e viaduct gereed te hebben voordat FOZ haar deuren opent in 2021. Daarnaast willen we ook kunnen aansluiten bij de uitvoering van de aanleg van het nieuwe kruispunt op 7Poort en andere infrastructuur benodigd voor de ontsluiting van FOZ.

Alternatieven

1.1. Huidige ontsluiting van 7Poort voldoet.

De verkeersonderzoeken hebben aangetoond dat het verkeer goed verwerkt kan worden. Ook op een drukke dag (Duitse feestdag). Het is niet noodzakelijk nu al een tweede viaduct te realiseren, uitgaande van de verkeersgeneratie van het bedrijventerrein en de 1 miljoen bezoekers per jaar voor de FOZ. Maar we zijn niet in staat om met deze onderzoeken het "onderbuikgevoel" 7Poort zal met de komst van FOZ slecht bereikbaar zijn; weg te nemen.

1.2. De noodzaak om voor calamiteiten een tweede viaduct te hebben, is minder groot geworden.

Het college heeft besloten voor bouwverkeer naar de derde buurtschap van Groot Holthuizen, De Stede, om een calamiteitenroute mogelijk te maken, om de oorspronkelijk geplande knip in de Landeweerdijk niet te realiseren. Dit betekent dat de Landeweerdijk en de Hoofdlaan van 7poort uiteindelijk bij elkaar komen en op elkaar aansluiten. Zodoende kan het vrachtverkeer in geval van een calamiteit via de Hoofdlaan en de Landeweerdijk bedrijventerrein 7Poort verlaten. Ook hulpdiensten kunnen van deze route gebruik maken.

2.1 Het is nog niet zeker of de FOZ er komt.

Er is wel een koopovereenkomst gesloten met de Ontwikkelcombi voor de gronden waar een FOZ kan worden gerealiseerd. Maar er zijn ook ontbindende voorwaarden daaraan gekoppeld. Mocht de FOZ er niet komen, dan is de noodzaak voor een tweede viaduct niet aanwezig. Er wordt pas gestart met de werkvoorbereidingen wanneer er zekerheid is over de leveringsdatum van de gronden voor de FOZ.

Opdrachten voor de werkvoorbereiding worden pas verleend wanneer de grond voor de FOZ aan de Ontwikkelcombi daadwerkelijk is overgedragen c.q. geleverd. Dit gebeurt bij notariële akte wanneer er een onherroepelijk omgevingsvergunning is, 70% van de units verhuurd zijn en de planning van aansluiting op de A12 vaststaat. Het voorbereidingskrediet wordt aangesproken als de gronden zijn geleverd aan de Ontwikkelcombi. Krediet voor de realisatie wordt aangesproken als er opdracht wordt gegeven voor de realisatie van het viaduct. Deze realisatie start als FOZ in aanbouw is.

3.1 Als FOZ er niet komt of de realisatie wordt vertraagd, dan is er geen voorbereidingskrediet nodig in 2019. Als de aansluiting A12 vertraagd en pas in 2022 gereed is, dan opent de FOZ naar waarschijnlijkheid niet in 2021. Er is dan geen realisatiekrediet nodig in 2020 en geen voorbereidingskrediet in 2019. In 2019, als de Raad van State een besluit genomen heeft over het Tracébesluit VIA15, volgt meer duidelijkheid over de planning van de aansluiting op de A12 en over de datum van de opening van de FOZ. Het nu aanvragen van een krediet en niet wachten op besluitvorming over ViA15 geeft een heel duidelijk signaal af dat de gemeente voornemens is dit tweede viaduct te bouwen. Dit zal zeker bijdragen aan de verkoop van de gronden op 7Poort.

6. Hoe gaan we dat bereiken en is evaluatie nodig?

Het risicoprofiel van de grondexploitatie Zevenaar Oost Bedrijven bedraagt per 1 januari 2018 € 12,4 miljoen. Hiervan maakt het risico wegens het mogelijk afwaarderen van het bedrijventerrein als gevolg van het RPW een aanmerkelijk onderdeel uit. Uitgifte van de gronden vóór 2021 is daarom essentieel om aan dit risico het hoofd te bieden. Het bieden van vertrouwen aan ondernemers door te zorgen voor een afdoende ontsluiting van het bedrijventerrein kan zorgen voor deze versnelde uitgifte.

Het is echter géén garantie en is ook lastig in geld uit te drukken.

We gaan, als de Raad instemt met dit voorstel, voor eind 2018 een ontwerp laten opstellen van dit tweede viaduct zodat Rijkswaterstaat, bij de uitwerking van de plannen voor het kruispunt Hengelder, rekening kan houden met de mogelijke aanleg van dit 2^e viaduct.

We gaan meeliften met de treinvrije periode die RWS gaat gebruiken bij de uitvoering van de verbreding van de A12. Voor de uitvoering van de werkzaamheden van de tweede viaduct is het namelijk noodzakelijk om een treinvrije periode aan te vragen bij ProRail. Meegaan met de treinvrije periode, biedt kansen om de kosten voor deze treinvrijeperiode te beheersen en de planning te bewaken.

We gaan er voor zorgen dat we kunnen aansluiten bij de werkzaamheden op 7Poort, t.b.v. de ontsluiting van FOZ. Hierdoor kunnen we de overlast beperken en de kosten beheersen.

Er zijn geen extra maatregelen nodig zoals tijdelijke wegen en omleidingen. Het bestaande viaduct blijft tijdens de uitvoering van het tweede viaduct beschikbaar voor het verkeer van en naar 7Poort.

Als de omgevingsvergunning van FOZ onherroepelijk is en een groot deel van de units verhuurd zijn dan is er meer zekerheid over de komst van deze FOZ. Nadat de gronden aan de Ontwikkelcombi geleverd zijn starten de werkvoorbereidingen voor een tweede viaduct. Opdrachten voor de bouw van dit viaduct worden pas gegeven nadat de bouw van FOZ is gestart.

Communicatie

In de voortgangsrapportage zal het college en de raad op de hoogte worden gehouden van de vorderingen en de planning van de voorbereiding en aanleg van het tweede viaduct waarbij de voorwaarden om wel of niet door te gaan met investeren en gemotiveerd worden.

Na besluit van de Raad wordt dit op de volgende wijze gecommuniceerd:

- Er wordt schriftelijk gecommuniceerd naar alle ondernemers op BusinessPark 7Poort.



- Er wordt een persbericht verstuurd naar de media en dorps- en wijkraden.
- Rijkswaterstaat en ProRail geïnformeerd worden over de planning van de aanleg van het tweede viaduct en er vindt afstemming plaats over de relatie tussen de aanleg en hun projecten.
- Er wordt een projectpagina aangemaakt op de website van de gemeente Zevenaar
- Het nieuws wordt verspreid via de sociale mediakanalen van Zevenaar, de gemeentepagina in Zevenaar Post en de kanalen van BusinessPark 7Poort

Kosten, baten en dekking

Er is een raming opgesteld van de kosten waarin de civiele kosten (excl. BTW) en alle andere bijkomende kosten zoals bodem – en archeologische onderzoeken, VTU en plankosten, prijsstijgingen etc. .Hierbij is rekening gehouden met een realisatie in 2021, en de vergoeding voor de zogenaamde trein vrije periode etc., zie bijlage. Dat alles heeft de raming op € 2,75 miljoen gebracht. Dit bedrag is ook opgenomen in de kadernota 2018 – 2022.

Om ervoor te zorgen dat we meegaan met de treinvrije periode van RWS en we aan kunnen sluiten bij de aanleg van het kruispunt op 7Poort, moeten we ervoor zorgen dat we een ontwerp en bestek hebben van dit 2e viaduct en de benodigde onderzoeken hebben verricht zodat niets de uitvoering en realisatie in de weg staat. Op basis van de huidige planning is al in 2020 een krediet nodig en zelfs van dit krediet is al in 2019 een voorbereidingskrediet nodig van ca. 16% van het totale krediet (€ 0,4 miljoen die eerder is aangegeven)..

Het eerder beschikbaar stellen van middelen heeft geen invloed op de meerjarenbegroting. Immers de kapitaallasten van het tweede viaduct zullen pas voor het eerst plaatsvinden in 2022, zijnde het jaar na gereed melding. Het "ingangsmoment van afschrijven" sluit hiermee aan met de financiële effecten in de Kadernota 2018-2022 en het geen hierover is vastgelegd in de Nota activerings- en afschrijvingsbeleid 2018 van de gemeente Zevenaar. Deze nota is in de raadsvergadering van 31-01-2018 vastgesteld.

In het onderdeel risicobeheer wordt aangegeven wat de voorliggende investering kan bijdragen aan de beheersing van het afzetrisico van 7Poort. Omdat de keuze van ondernemers voor een kavel op 7Poort door de aanleg van het viaduct niet in cijfers is uit te drukken kan de investering als volgt worden verantwoord:

Indien het risicoprofiel van de grondexploitatie met 25% kan verminderen doordat bedrijven op korte termijn tóch kiezen voor 7Poort, dan is daarmee de investering afgedekt en daarmee verantwoord.

Burgemeester en wethouders van Zevenaar

De secretaris
Michel Tromp

De burgemeester
Ella Schadd-de Boer