



GEMEENTE BOEKEL

VOORSTEL AAN DE RAAD

Datum : 01 maart 2011

Voorstel van : college van burgemeester en wethouders

Onderwerp : Voorontwerp Randweg Boekel en Dorpsmantel

Samenvatting

Vanaf 2002 is er een proces doorlopen om te komen tot een Randweg Boekel. Op 14 oktober 2010 heeft uw raad het tracé van de Randweg vastgesteld. In dit besluit informeren wij u over de nadere detailleringen van het voorlopig ontwerp en de totale investeringskosten om het project te kunnen realiseren.

Omdat er ook een gemeentelijke investering vereist is om het project te kunnen realiseren dient u hierover een besluit te nemen. Om tot een goede kwalitatieve ruimtelijke invulling te komen van het tussengebied "De Dorpsmantel" is er een visie opgesteld op welke wijze de buurtschappen behouden kunnen worden en op welke wijze de toekomst voor dit gebied er uit kan zien. Hierover vragen wij u een besluit te nemen.

Voorgesteld besluit

Wij vragen uw raad :

1. Kennis te nemen van het Voorlopig Ontwerp van de randweg.
2. Akkoord te gaan met de gemeentelijke investeringskosten voor de realisatie van de Randweg.
3. In te stemmen met de visie voor De Dorpsmantel en deze in de structuurvisie Boekel inbrengen.

Inleiding/probleemstelling:

Vanaf 2002 is er een proces doorlopen om te komen tot een Randweg Boekel. In eerste instantie heeft er een verkeerskundige studie plaatsgevonden naar de nut en noodzaak en vervolgens is er een MER-studie uitgevoerd. Dit gehele proces heeft geleid tot besluitvorming in februari 2010 met een vaststelling voor een tracé van de Randweg, waarbij het middengedeelte nog nader ingevuld moest worden.

Voor dit middengedeelte zijn een aantal varianten opgesteld die met de verschillende buurtschappen zijn besproken. Een belangrijk onderdeel in de nadere analyse werd gevormd door de ruimtelijke toets en de inpassing van de Randweg in het buitengebied. De overleggen met diverse bewoners en instanties heeft uiteindelijk geleid tot een keuze voor het tracédeel tussen de Zandhoekse Loop en de Lage Raam. Besluitvorming hierover heeft op 14 oktober 2010 plaatsgevonden.

Met dit besluit en de eerder genomen besluiten heeft u besloten voor het tracé van de Randweg Boekel. In het besluit van 14 oktober 2010 heeft u een aantal ontwerppuntgangspunten bepaald voor de verdere uitwerking en detaillering van de Randweg.

Vanaf oktober 2010 tot en met februari 2011 is het tracé van de Randweg nader uitgewerkt tot een voorontwerp (VO) en zijn de investeringen voor het realiseren van de Randweg bepaald. Tevens is er gekeken naar de kwalitatieve ruimtelijke invulling van het gebied tussen de bestaande kern en de Randweg, de Dorpsmantel.

In dit voorstel wordt u geïnformeerd over de nadere uitwerking en de totale investeringskosten voor de realisatie van de Randweg. Een besluit dient u te nemen over de gemeentelijke investeringen en de Dorpsmantel.

Relatie met eerdere besluitvorming:

Dit voorstel heeft een relatie met het raadsbesluit van 14 oktober 2010 waarin u een projectbesluit heeft genomen over het tracé tussen de Zandhoekse Loop en de Lage Raam en over de ontwerppuntgangspunten en de nadere detaillering van de Randweg.

Beoogd resultaat:

Besluitvorming levert de mogelijkheid op om het totale ontwerp en de investeringskosten aan te bieden aan Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord Brabant voor de prioritering en de behandeling ten behoeve van de provinciale begroting (B-MIRT) die in oktober 2011 zal plaatsvinden.

Ontwerp Randweg Boekel

In het raadsbesluit van 14 oktober 2010 heeft uw raad een besluit genomen over een aantal situaties die bij de uitwerking nadere aandacht behoeven. Dit betreffen de volgende locaties:

1. ligging noordelijke rotonde (ter hoogte van Volkelseweg) en afwikkeling fietsverkeer
2. situering Randweg ter hoogte van de Neerbroek
3. ontsluiting bedrijventerrein De Vlonder
4. ligging zuidelijke rotonde (ter hoogte van Mutshoek) en afwikkeling fietsverkeer
5. situering van de Randweg tussen de Kiesbeemd en de Zandhoekse Loop
6. parallelstructuur en sloten

Ligging noordelijke rotonde en afwikkeling fietsverkeer

Met de bewoners van de Neerbroek e.o. zijn een viertal varianten besproken op welke locatie de rotonde gesitueerd zou kunnen worden. In de afweging tussen de verschillende locaties is uiteindelijk gekozen voor de ligging van de rotonde zo dicht mogelijk bij de bestaande Volkelseweg. De afwegingsmatrix is als bijlage toegevoegd. (bijlage 1)

De volgende belangrijke voordelen heeft deze ligging ten opzichte van de andere oplossingen:

- Fietsers kunnen via de bestaande route (N605) rijden. Door te kiezen voor een enkelstrooks rotonde met middengeleiding wordt er gekozen voor een veilige afwikkeling van het fietsverkeer. Als de rotonde op een andere locatie wordt gesitueerd moeten de fietsers omrijden wat niet gewenst is. De notitie verkeersveiligheid fietsers op rotonde is als bijlage toegevoegd. (bijlage 2)
- Een ander voordeel van de rotonde ter hoogte van de Volkelseweg is dat de entree van het dorp, en hiermee de historische structuur van de N605, niet wordt aangetast.
- Door de randweg, in combinatie met de 4e rotonde, zal het verkeer op de Molenstraat fors afnemen. Hierdoor kunnen veiligere fietsvoorzieningen op het deel Molenstraat worden gerealiseerd.

Een nadeel van de situering van de rotonde ter hoogte van de Volkelseweg is de ligging van de woning aan Volkelseweg 1. Door de situering ter hoogte van deze woning zullen de bewoners het

perceel niet op een goede wijze kunnen bereiken. Verder zullen de leefbaarheids problemen (geluid, trillingen etc.) toenemen.

In overleg met de provincie is het besluit genomen om deze woning aan te kopen. Hierdoor ontstaat er meer ruimte om de rotonde en de ligging van de Randweg ten opzichte van de woningen aan de Molenstraat te realiseren. Hierdoor worden er minder percelen doorsneden en de leefbaarheid ter hoogte van deze woningen aan de Molenstraat zo optimaal mogelijk wordt.

Situering van de Randweg ter hoogte van de Neerbroek

Bij de ligging van de Randweg ter hoogte van de Neerbroek is er gekeken naar de te verwachten geluidshinder op de woningen en de toekomstige bedrijfsontwikkelingen ter plaatse.

Het handhaven van de woningen aan Neerbroek 21 leidt tot enerzijds overschrijding van de geluidsnormen op deze woningen en de woning aan Neerbroek 22

Tevens wordt de mogelijkheid van een bedrijfsontwikkeling ter hoogte van het Glastuinbouw bedrijf ingeperkt. Dit alles zal leiden tot forsere planschade en voorzieningen die getroffen moeten worden op de geluidshinder te voorkomen. Om de leefbaarheid ter plaatse te verbeteren en de bedrijfsontwikkeling meer toekomst te geven is ervoor gekozen om de woningen aan Neerbroek 21 aan te kopen. Hierdoor kan de Randweg op de meest optimale wijze worden gesitueerd ten opzichte van de bestaande bebouwing.

Ontsluiting bedrijventerrein De Vlonder

Tijdens de overleggen met ondernemers en de bewoners van de Neerbroek e.o. kwam de voorkeur voor een directe ontsluiting van het bedrijventerrein De Vlonder op de Randweg nog eens extra naar voren. Vele argumenten werden aangehaald welke pleitten voor een directe aansluiting. De voordelen op hoofdlijnen zijn:

- Bij een directe ontsluiting rijdt er geen vrachtverkeer door de Molenstraat waardoor er hier een betere leefsituatie zal ontstaan.
- Uit een verkeerskundige analyse komt naar voren dat er sprake is van minder verkeer op de Molenstraat ten opzichte van andere oplossingen (6500 mvt./etm. ten opzichte van 7000 mvt./etm.).
- Er ontstaat een logische verkeersstructuur voor het verkeer richting het bedrijventerrein. Dit verkeer kan vanaf een gebiedsontsluitingsweg op een snelle wijze het bedrijventerrein bereiken.
- Bestaande knelpunten van de aansluiting van de Vlonder op de kern (te denken aan Molenstraat, Julianastraat, Wilhelminastraat en Schutboom) worden door een directe aansluiting fors ontlast.
- Met een extra rotonde ontstaat meteen een extra oversteekmogelijkheid voor de fietsroute over de Neerbroek.
- Er hoeven geen extra gronden te worden aangekocht voor de realisatie van een parallelweg langs de Randweg richting de Erpseweg.

Bij de start van het proces is door de provincie echter altijd aangegeven dat een 4^e rotonde er vanwege eisen aan een 80 km weg niet in zat. Op basis van de vragen is opnieuw een verkeerskundige analyse gemaakt van de voor en nadelen.

Daarbij is ook gekeken naar een eventuele beperking van het gebruik van de randweg door de 4^e rotonde als extra obstakel. Dat effect bleek niet meetbaar. Op basis van deze extra onderzoeken is in het ontwerp ervoor gekozen een extra rotonde als aansluiting op de Randweg te realiseren. Voorwaarde van de provincie daarbij is wel dat de gemeente mee investeert in deze extra aansluiting.

Zuidelijke rotonde en afwikkeling fietsverkeer

Bij de ligging van de zuidelijke rotonde is gekeken naar de ligging ten opzichte van de woning aan Mutshoek 2 en de ontsluiting van de bedrijven en woningen aan de N605.

Bij de ligging ten opzichte van de woningen aan de Mutshoek is met name gekeken naar de minimale afstand die wenselijk is vanuit geluidshinder. Daarbij is ook gekeken naar de woningen op het Leurke. Het voorliggende ontwerp is geoptimaliseerd ten opzichte van het ontwerp bij de tracé keuze.

Met het gekozen ontwerp blijven de woningen en het tuincentrum op een goede wijze bereikbaar. Het fietsverkeer zal zich via vrijliggende fietspaden afwikkelen ter plaatse van de rotonde. Dit vormt gezien de verkeersintensiteiten en de vormgeving van de rotonde (enkelstrooksrotonde met middengeleiding) een verkeersveilige oplossing.

Situering van de Randweg tussen de Kiesbeemd en de Zandhoekseloop

Bij de ligging van de Randweg tussen de Kiesbeemd en de Zandhoekseloop is gekeken naar de ligging van de verschillende percelen, voorkomen dient te worden dat er te veel bedrijfsperven doorneden worden.

Verder is gekeken naar de afstand van de randweg ten opzichte van woningen in verband met de geluidsbelasting. Ook is de Randweg dusdanig gesitueerd dat gebruik wordt gemaakt van de begrenzing door de Zandhoekseloop.

Door gebruik te maken van de Zandhoekseloop ontstaan er ruimtelijke mogelijkheden voor de verplichte compensatie. Deze loop is daarom opgezocht op een dusdanige afstand dat voldoende ruimte aanwezig is om natuurcompensatie te verrichten. Hierdoor ontstaat er een optimale landschappelijke en ruimtelijke inpassing van de Randweg. Daarnaast is er ruimte voor de ontwikkeling van het melkveebedrijf aan de Kiesbeemd.

Parallelstructuur en sloten

Ter voorkoming van te veel ruimtegebruik en grondaankoop is er gekeken naar de noodzakelijke parallelvoorzieningen. In het ontwerp is gekozen voor een tweetal parallelvoorzieningen. Tussen het Goor en de Erpseweg en tussen het Leurke en de Mutshoek.

Deze verbindingen zijn noodzakelijk om de verbindingen instant te houden en grote omrijdroutes te voorkomen. Ondanks dat het agrarische verkeer via de Randweg mag rijden en er op de bovengenoemde situatie voorzieningen worden gerealiseerd kan het zijn dat er in sommige situatie's wel extra omgereden moet worden. Dit weegt echter niet op tegen de extra parallel voorzieningen die anders gerealiseerd zouden moeten worden.

Bij de realisatie van de zaksloten langs de weg is gekeken naar de noodzaak van deze voorzieningen. Belangrijk is immers dat de wegfundering boven het grondwater blijft en daarmee niet opvriest. Verder is het van belang dat het regenwater op een goede wijze infiltreert in de berm langs de weg. Dit impliceert dat er in principe gekozen is om géén zaksloten langs de randweg aan te brengen.

In overleg met het waterschap zijn de noodzakelijke zaksloten opgenomen in het ontwerp. Verder zijn op enkele plekken sloten getrokken om door de randweg afgesneden waterlopen te verbinden.

Diverse afwegingspunten.

Bij de verdere fijnafstemming van het VO is het gehele tracé op meerdere punten beoordeeld. Daarbij is naast kavelgrenzen ook gekeken naar geluidsbelasting op woningen, minimale doorsnijding van bouwblokken, zoveel mogelijk sparen van huiskavels etc gekeken. Dit is een proces geweest dat samen met de provincie is doorlopen en uiteindelijk heeft geleid tot het nu voorliggende VO. Het complete VO is als bijlage opgenomen. (bijlage 3)

De Dorpsmantel

De "dorpsmantel" is een eenvoudige benaming voor de gebied dat gelegen is tussen de toekomstige randweg en de huidige dorpsrand. Een eenvoudige benaming voor een zeer complex en kwalitatief hoogwaardig gebied. De ruimtelijke opgave is het in beeld brengen van de kwaliteiten van de huidige dorpsrand en aanwezige buurtschappen in relatie tot de randweg ontwikkeling / inpassing. De dorpsmantel wordt gekarakteriseerd door haar verscheidenheid in opbouw, maar ook door haar verscheidenheid in gebruik. Een complex plek die vanuit diverse invalshoeken bestudeerd moet worden. De visie voor de dorpsmantel is als complete bijlage bijgevoegd (bijlage 3) en is opgebouwd uit een drietal deelonderzoeken:

- visie dorpsrand - landschap
- visie op de buurtschappen
- visie vanaf randweg richting dorp en landschap

Visie dorpsrand – landschap

In de visie voor de toekomstige dorpsrand is het van belang om de aanwezige kwaliteiten vast te leggen en het formuleren van uitgangspunten voor het toekomstige gebruik en verschijningsvorm van de dorpsrand en dorpsmantel. Hierbij moet gedacht worden aan het behouden van waardevolle doorzichten en uitzichten vanuit de dorpsrand naar het landschap alsmede waardevolle doorzichten vanuit het landschap richting dorp (bv zicht op kerktoren of buurtschap). Naast ruimtelijke aspecten wordt er in de dorpsmantel ook aandacht besteed aan plekken waar transformatie en kwaliteitsverbeteringen in de toekomst gewenst zijn, zowel in verschijningsvorm als gebruik.

Visie buurtschappen

Binnen de visie van de buurtschappen staat de eigenheid en karakteristieke opbouw per buurtschap centraal. Daarnaast dienen de buurtschappen hun solitaire ligging binnen het landschap te behouden, dit geeft tevens aan dat de ontwikkelingsmogelijkheden per buurtschap marginaal zijn en alleen gebaseerd op kwaliteitsverbetering binnen het buurtschap. Binnen de structuurvisie zijn de buurtschappen aangeduid als de “parel” van de ruimtelijke ordening. Ontwikkelingen dienen zowel de ruimtelijke- en landschappelijke kwaliteiten te versterken met respect voor de gebiedseigen kwaliteiten per buurtschap.

Visie randweg - dorpsrand

De ruimtelijke inpassing van de randweg dient gezien te worden als een nieuwe lijn door het landschap. Een nieuwe lijn die tot doel heeft het verbeteren van de woonkwaliteit in de kern, een goede doorgaand verkeersafwikkeling om de kern Boekel en goede bereikbaarheid van het bedrijventerrein De Vlonder.

Een nieuwe lijn vloeiend laverend door het landschap en langs de buurtschappen waardoor er een panoramische beleving en bijzondere doorzichten ontstaan naar het landschap als de dorpsrand.

De randweg heeft geen verwantschap met het onderliggende landschap en dient vanuit het aspect ruimtelijke inpassing niet benadrukt of extra begeleid te worden door een bomenstructuur. Daar waar de nieuwe lijn niet benadrukt dient te worden is dit anders bij de buurtschappen. De buurtschappen dienen juist waar mogelijk versterkt te worden, zowel in ruimtelijke- als landschappelijke zin.

Vanuit deze drie deelonderzoeken is een totaalbeeld voor de dorpsmantel opgesteld. Dat beeld geeft aan waar aan welke ontwikkelingen kan worden gedacht. Dat is vastgelegd in het eindproduct weergegeven in hoofdstuk 7, het voorkeursscenario.

Het opstellen van deze visie is een eerste stap in de daadwerkelijke ontwikkeling. Als eerste vervolgstap zal de visie op korte termijn worden opgenomen in de structuurvisie van de gemeente Boekel. Daarin zit ook een proces waarbij belanghebbenden kunnen reageren. Pas na vaststelling van de plannen in de structuurvisie krijgt de wens enige status. Uiteindelijk zullen de ideeën uit de structuurvisie hun status krijgen in nader op te stellen bestemmingsplannen.

Financiële gevolgen en dekking:

De Kosten:

De aanleg van een randweg is een forse investering. In de MER rapportage is een indicatie aangegeven van de uiteindelijke kosten welke destijds uitkwam op een investering van 11 tot 20 miljoen Euro.

Bij het voorliggende voorontwerp is een gedetailleerde totaalraming opgesteld. Deze raming is per wegvak gemaakt. De raming per wegvak is opgebouwd uit de componenten infrastructuur verwerving en bijkomende kosten.

De kosten voor infrastructuur zijn bepaald door Megaborn en bestaan voornamelijk uit de kosten van de civiel technische werkzaamheden. De kosten voor verwerving zijn bepaald door bureau Gloudemans. Deze kosten zijn prijspeil januari 2011. De bijkomende kosten zijn gezamenlijk bepaald. Hierin zitten de kosten voor planschade, directe schade, bedrijfsschade enzovoort. De kostenramingen hebben nu nog een redelijk globaal karakter. In de infrakosten zitten forse posten onvoorzien en zijn bijkomende kosten vaak op basis van kengetallen procentueel opgenomen. Het detailniveau sluit aan bij de eisen die worden gesteld in het provinciaal B-MIRT.

In onderstaande tabel zijn per wegvak de totale kosten exclusief BTW weergegeven.

Kosten randweg				
Wegvak	infra	verwerving	bijkomend	totaal
1; rotonde Gemertseweg	1.111.000			
2; wegvak 1, Gemertseweg-Erpseweg	1.968.000			
3; parallelweg Leurke	187.000			
4; rotonde Erpseweg	1.146.000			
5; wegvak 2, Erpseweg-Vlonder	885.000			
6; parallelweg Goor	156.000			
7; rotonde Vlonder	1.110.000			
8; aansluiting Vlonder	282.000			
9; wegvak 3, Vlonder-Volkelseweg	793.000			
10; rotonde Volkelseweg	1.302.000			
11; wegvak 4, Volkelseweg-Molenakker	363.000			
	9.303.000	5.629.000	1.512.000	16.444.000,--

De verwervingskosten zijn hier niet per wegvakdeel gespecificeerd. Sommige wegvakdelen zijn dusdanig beperkt in omvang dat daar een te groot risico in zit. De verwervingskosten zijn echter wel per perceel bepaald. Zo ook de bijkomende kosten waarin onder andere schadevergoedingen zijn opgenomen.

Deze totale raming is exclusief plankosten. Dat is de waardedaling van opstallen als gevolg van de toekomstige bestemmingswijziging. Deze is geraamd op basis van de huidig beschikbare gegevens. Daarbij komt de eerste globale taxatie uit op € 800.000,--. Daarvan uitgaand wordt de totale investering voor de randweg Boekel ± € 17,25 miljoen.

Opbrengsten: Als gevolg van de aanleg van de randweg zullen grootschalig gronden moeten worden verworven. Op basis van het voorliggende ontwerp moet in totaal 36,5 hectare grond worden verworven. Een beperkt deel daarvan zal echter niet voor de randweg worden gebruikt. Die gronden worden terug op de markt gebracht. Deze opbrengsten zijn niet ingerekend en vormen aldus een niet nader gedefinieerde post onvoorzien.

De kostendeling:

De systematiek voor kostendeling is vastgelegd in het provinciale beleid, de beheersverordening wegen. Daarin is ook de kostenverdeelssystematiek middels de wegvakentheorie benoemd. Idee daarvan is dat de veroorzaker de kosten draagt. In dit geval is sprake van een provinciale weg dus worden de kosten ook door de provincie gedragen. De gemeente betaalt echter mee als het gaat om de aansluitingen. Op basis van het aantal aansluitingen in toekomstig gemeentelijk beheer wordt bijgedragen. In dit geval komen de kosten van een 4 poots rotonde voor de helft voor de gemeente. Kijken we naar bovenstaande opstelling dan wordt het gemeentelijk deel in de infra kosten aldus:

Tabel procentuele verdeling infra kosten			
Wegvak	infra	gemeente	Provincie
1; rotonde Gemertseweg	1.111.000	555.500	555.500
2; wegvak 1, Gemertseweg-Erpseweg	1.968.000	0	1.968.000
3; parallelweg Leurke	187.000	0	187.000
4; rotonde Erpseweg	1.146.000	573.000	573.000
5; wegvak 2, Erpseweg-Vlonder	885.000	0	885.000
6; parallelweg Goor	156.000	0	156.000
7; rotonde Vlonder	1.110.000	370.000	740.000
8; aansluiting Vlonder	282.000	282.000	0
9; wegvak 3, Vlonder-Volkelseweg	793.000	0	793.000
10; rotonde Volkelseweg	1.302.000	651.000	651.000
11; wegvak 4, Volkelseweg-Molenakker	363.000	0	363.000
	9.303.000	2.432.000 26%	6.637.000 74%

(noot: zonder rotonde Vlonder zou de gemeentelijke bijdrage dalen met € 652.000,-- en ongeveer 19% zijn)

Daarbij gaat de gemeente ook meebetalen in de vastgoedkosten. Dat betreft echter alleen de daadwerkelijke aankoopkosten van de gronden voor het deel gelegen onder de rotondes wat uitsteekt buiten het profiel van de doorgaande randweg, en het deel onder de toegangsweg Vlonder. Hiervan wordt dan weer afgetrokken het deel grond dat reeds in bezit is van gemeente en provincie. Globaal gesteld hebben we het dan over 2400 m² per rotonde en de gronden onder de toegangsweg Vlonder. Een totale bijdrage vanuit de gemeente van € 203.000,--. Dit deel van de kostendeling zal de komende maanden met de provincie nader uitgewerkt gaan worden.

Daarmee wordt de totale gemeentelijke bijdrage aan dit project afgerond € 2.650.000,--

Gemeentelijke kostendekking:

In de gemeentelijke bijdrage zit ook de aansluiting op de 4e rotonde om de bedrijventerrein de Vlonder rechtstreeks te ontsluiten. In de dorpsmantel is direct ten zuiden van deze aansluiting (tussen aansluiting en De Lage Raam) een uitbreiding van het bedrijventerrein voorzien. Deze aansluitende weg moet dan uit de exploitatie van dit bedrijventerrein worden bekostigd. Deze kosten zijn geraamd op € 282.000,- voor de infra. Daarbij komen dan nog de vastgoedkosten. In het geval van de randweg blijken die 66%. In het geval van de toegangsweg is een doorrekening naar het bedrijventerrein van **€ 470.000,--** dan te onderbouwen. Op het geplande te ontwikkelen terrein komt dat neer op een boekwaarde van ± € 20,-/m².

Stap 2: Resteert een dekking voor de gemeente van € 2.180.000,--.

Een randweg is een bovenwijkse voorziening. Er is in de fondsvorming ook altijd een bedrag gereserveerd voor de gemeentelijke bijdrage aan de randweg. Deze is in het verleden, op basis van 3 aansluitingen, becijferd op een minimale investering van 1,5 miljoen. Dat bedrag is bij het bepalen van het vrij besteedbaar vermogen in het fonds bovenwijks altijd al "gereserveerd" voor de randweg.

Op 1 januari 2010 bedroeg het fonds bovenwijks € 1,2 miljoen. In 2010 is voor € 770.000,-- aan stortingen gedaan. Er zijn echter ook een uitname gedaan voor in totaal ruim 5 ton. De grootste

daarvan is die van de sporthal groot € 435.000,-- Per saldo is het fonds op 1 januari 2011 groot € 1.288.000,--

Op basis van de concept grondbedrijfrapportage 2011 waarin met een vertraagde uitgifteplanning is gewerkt is een storting voor 2011, 2012, 2013 en 2014 te zien van ± 6 ton per jaar. Op 1 januari 2015 zal de voorziening dan gegroeid zijn met € 2,4 miljoen. De stand is dan theoretisch ± € 3.7 miljoen.

Op dit moment zijn de volgende uitname's gepland:

• Tracéstudie randweg	€	21.000,-- (t/m april 2011)
• Sportpark, toegang De Donk	€	18.000,-- (wordt afgesloten, zie krediet)
• De Horst Venhorst	€	16.000,-- (wordt afgesloten, zie krediet)
• Initiatief glasvezel	€	11.000,-- (zie kredietvoorstel)
Totaal geplande uitname	€	66.000,--

Voornaamste "adder onder het gras" hierin is de geraamde opbrengsten uit fonds bovenwijks. Afgelopen jaar waren deze 7,7 ton. De vooruitzichten in de grondverkoop zijn echter minder rooskleuring. De planning grondbedrijf waaruit een bijdrage van ± 6 ton per jaar wordt voorspeld gaat nog altijd uit van uitgifte van 50 tot 60 woningen per jaar. Enige terughoudendheid lijkt op zijn plaats.

De middelen voor de randweg zullen op zijn vroegst 1 januari 2015 beschikbaar moeten zijn. Stel dat de uitgifte zwaar tegenvalt en op 50% van de prognose uitkomt. Dan is de voeding van de fondsen voor het gemak ook 50%. De stand van het fonds bovenwijks in dat scenario is op 1 januari 2015 (inclusief de geplande uitname's) ruim € 2,4 miljoen.

Stel we reserveren nog eens 2 ton voor nieuwe uitname's in de periode tot 2015 dan is er, uitgaande van 50% uitgifte vanuit bovenwijks € 2,2 miljoen beschikbaar. Die 2,2 miljoen zal echter middels een financieringsconstructie moeten worden weggezet. Fondsen zijn immers niet cash beschikbaar. De netto bijdrage vanuit bovenwijks wordt dan **€ 1,5 miljoen**

Stap 3. Resteert een dekking voor de gemeente van € 680.000,--.

Dit is een reguliere investering. Die kan worden afgeschreven over langere periode. In het geval van een randweg kan dat over 40 jaar. Doen we dat dan betekent dat een jaarlijkse last van € 52.000,-- die vanaf 2015 in de begroting moet worden opgenomen. Hiermee is direct **€ 680.000,--** te dekken.

Resumerend komt de gemeentelijke bijdrage ad € 2,65 miljoen als volgt tot stand:

- Toekomstige ontwikkeling bedrijfsterrein: € 470.000,--
- Fonds bovenwijks: € 1.500.000,--
- Te activeren investering: € 680.000,--

Risico's:

Een project als dit zit vol risico's. Door te kiezen voor een voorafgaande (lange) MER procedure zijn de planologische risico's beperkt. Blijft altijd dat er nog ruimtelijke risico's in het vervolg zitten. De besluitvorming en prioritering binnen de provincie Noord Brabant in november 2011 vormt een risico voor dit project. Dat is te beperken door project op tijd aan te bieden, om in november 2011 meegewogen te kunnen worden dient het plan voor half april bij de provincie te worden aangeboden.

Vervolgens moet het project opgenomen worden in de realisatiefase voor de periode 2012 – 2016. Als dit niet plaatsvindt blijft de onzekerheid voor de burgers over de realisatie van het project bestaan, dit is een ongewenste situatie.

Om deze ongewenste situatie zoveel als mogelijk te kunnen voorkomen overwegen wij om, na indiening van het Voorontwerp bij de provincie, direct met de provincie aan tafel te gaan om de vervolg procedure vorm te geven.

Communicatie:

Op 1 maart is de pers ingelicht en zijn de directe eigenaren, waar grondverwerving dient plaats te vinden, door middel van een brief geïnformeerd over hun persoonlijke situatie. Tevens zijn er diverse eigenaren (telefonisch) benaderd. Daarnaast is ZLTO en OVB middels een gesprek, één op één geïnformeerd.

In de lokale media en op onze website zijn/worden er de afgelopen weken vanuit de gemeente diverse artikelen geplaatst om de bewoners, belangenorganisaties en andere betrokkenen op een goede wijze te informeren. Daarnaast is er op 28 maart een algemene informatieavond gepland.

Uitvoering en Evaluatie:

Na uw besluit zal het voorlopig ontwerp en de kostenraming worden aangeboden aan Gedeputeerde Staten van de provincie Noord Brabant voor de begrotingsbehandeling in B-MIRT. Als het project wordt opgenomen in het B-MIRT voor de realisatie in de periode 2012-2016 zal de planologische procedure worden doorlopen en het traject van verwerving worden opgestart. Als deze situatie zich zal voordoen zullen wij u in het najaar informeren over de vervolgstappen.

Indien dit project niet wordt opgenomen in het B-MIRT voor de periode 2012-2016 zullen wij in overleg treden met de provincie over het verdere vervolg en de redenen waarom wij niet zijn geprioriteerd. Uw raad zullen wij dan informeren over deze resultaten.

Voorstel:

Wij stellen u voor:

1. Kennis te nemen van het Voorlopig Ontwerp van de randweg.
2. Akkoord te gaan met de gemeentelijke investeringskosten voor de realisatie van de Randweg.
3. In te stemmen met de visie voor De Dorpsmantel en deze in de structuurvisie Boekel inbrengen.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Boekel
De secretaris de burgemeester

J.G. Marcic

P.M.J.H. Bos

Bijlagen ter inzage:

Bijlagen die zijn bijgevoegd:

1. Afwegingsmatrix noordelijke rotonde
2. Notitie verkeersveiligheid fietsers op de rotonde
3. Voorontwerp randweg
4. Visie op de dorpsmantel