

Raadsvoorstel

<p>Team: Ruimtelijke Ontwikkeling en Economie</p> <p>Steller: Simone Hoogveld s.hoogveld@sliedrecht.nl</p>	<p>Portefeuillehouder: Ton Spek</p>
<p>Onderwerp: Noord-Zuidverbinding - De Groene Verbinding</p>	
<p>Openbaar: Ja</p>	<p>Afdoening motie en/of toezegging: Is hiermee een motie afgedaan? Nee Is hiermee een toezegging afgedaan? Nee</p>
<p>Zaaknummer: 2023-0168724</p>	<p>Fatale termijn:</p>
<p>Bestuurlijke route: College van burgemeester en wethouders Oordeelsvormend - Gemeenteraad Sliedrecht Besluitvormend - Gemeenteraad Sliedrecht</p> <p>PFO:</p>	<p>Planning: 13 februari 2024 volgt volgt</p> <p>Ja</p>

Bijlagen

-
- Bijlage 1 gemeente Sliedrecht Bouwt rapportagedocument 2023
 - Bijlage 2 Financiën
 - Bijlage 3 Gevraagd Advies - Rapportage de echt groene Noord-Zuidverbinding
 - Bijlage 4 Begrotingswijziging Noord-Zuidverbinding - De Groene Verbinding

Onderwerp

Noord-Zuidverbinding - De Groene Verbinding.

Beslispunten

De gemeenteraad voor te stellen om:

1. In te stemmen met voorkeursvariant en bijbehorende oplossingen voor de voorzieningen.
2. Onder voorwaarden in te stemmen met een voorbereidingskrediet van € 3,8 miljoen, waarvan € 1,9 miljoen wordt afgedekt door een bijdrage van derden;
3. In de reserve Koers 2030 een bedrag van € 1,9 miljoen te reserveren als risicodekking voor het voorbereidingskrediet;
4. In de reserve Koers 2030 een bedrag van € 4,5 miljoen te reserveren voor het afboeken van de boekwaarde van de Lockhorst (en de korfbalvelden);
5. In te stemmen met de begrotingswijziging.

Samenvatting voor de raad:

De Koers 2030 belooft een sprong voorwaarts voor Sliedrecht, met focus op groei en ontwikkeling. Een gloednieuwe woonwijk in het noorden zal het nijpende woningtekort aanpakken, terwijl een groene verkeersverbinding over de A15 de nieuwe wijk onderdeel maakt en verbindt met het dorp. Deze ontwikkeling draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit, de energie- en verduurzamingstransitie en de bereikbaarheid van voorzieningen. De Rijksoverheid heeft €21 miljoen subsidie toegezegd voor de verbinding en woningbouwversnelling. De totale kosten bedragen €40-€45 miljoen, dekking komt daarnaast deels van ontwikkelaars en subsidies. Het college vraagt de gemeenteraad in te stemmen met het voorkeursmodel inclusief oplossingen voor voorzieningen en een budget voor de planuitwerking. Besluiten over investeringen volgen in 2025. Het voorstel is het resultaat van een intensief communicatietraject met betrokkenen, omwonenden en verenigingen, evenals nadere onderzoeken om de beste oplossingen te vinden. De planning omvat ontwerpfasen in co-creatie met verenigingen en omwonenden, onderzoeken, RO-procedures in 2024-2025, start verplaatsingen en voorzieningen in 2026, oplevering eerste voorzieningen en verbinding in 2027, zwembad in 2028, en voltooiing van de verbinding en park in 2029. Het voorstel voor een nieuw zwembad loopt separaat aan het voorliggende voorstel.

Inleiding

In het Uitvoeringsprogramma Wonen (2019), de Koers 2030, de Omgevingsvisie Sliedrecht en het Programma Ruimtelijke Vernieuwing (alledrie 2021), het Hoofdlijnenakkoord 2022-2026 en het Collegewerkprogramma van B&W 2022 – 2026 is het realiseren van een nieuwe woonwijk in Noord en het ontwikkelen van een verbinding naar die nieuwe woonwijk als ambities opgenomen. De uitwerking van plannen voor die woonwijk en verbinding zijn in 2021 op gang gebracht. Op basis van die plannen heeft de Rijksoverheid eind 2022, ter versnelling van de woningbouw, besloten een subsidie te verlenen voor de verbinding. Aan de subsidie is een uiterlijke startdatum van 2027 en het realiseren van de woonwijk verbonden. Om de startdatum van de bouw te halen dient er een besluit te worden genomen over de gewenste voorkeursvariant en een voorbereidingsbudget beschikbaar te worden gesteld.

Het voorstel is het resultaat van een intensief participatietraject met betrokkenen, omwonenden en verenigingen, evenals nadere onderzoeken om de beste oplossingen te vinden. Dit participatietraject is verder toegelicht in de bijlage. Het plangebied kent een sterke concentratie van goed functionerende verenigingen. Het gebied is daarmee een maatschappelijk centrum waar veel Sliedrechtse elkaar ontmoeten. De nieuwe verbinding raakt alle functies in het plangebied en kent dus vele belanghebbenden. Na een intensief proces met alle betrokkenen is een plan ontworpen voor een echt groene verbinding. Deze maakt de realisatie van een nieuwe woonwijk mogelijk, vult de verkeersstructuur aan zodat deze in heel Sliedrecht evenwichtiger wordt, geeft toekomstbestendige oplossingen voor alle huidige voorzieningen in het gebied en tot slot voegt het plan een nieuw publiek

park aan het dorp toe als centrale spil in een groene verbinding vanaf de polder tot aan de Merwede. De kosten van de verbinding zelf, van de te verplaatsen voorzieningen en van diverse bijkomende kosten tellen op tot tussen de € 44 en € 48 miljoen. Hiertegenover staat een dekking van een ongeveer vergelijkbare omvang, met dien verstande dat een deel daarvan nog via bijdragen van de ontwikkelaars van Noord en van subsidies nog veroverd moet worden. Mede naar aanleiding van de subsidietoekenning heeft de gemeenteraad een motie 'Duik weer fijn, energiezuinig moeten we zijn' (november 2022) aangenomen waarin ons college wordt gevraagd een voorstel te doen voor een nieuw maximaal energiezuinig zwembad. Dit voorstel loopt separaat aan het voorliggende voorstel. Afhankelijk van de besluiten over het zwembad kunnen er de investering in een nieuw zwembad bijkomen. Deze kunnen gedekt worden uit de te bereiken exploitatievoordelen.

Het college vraagt de gemeenteraad nu niet een beslissing te nemen over deze investeringen, maar in te stemmen met het voorkeursmodel, de oplossingen voor de voorzieningen en een budget beschikbaar te stellen om het plan de komende twee jaar in al zijn facetten uit te werken, zodat in 2025 er raadsbesluiten genomen kunnen worden over de investeringen.

Voor de realisatie van de gehele ontwikkeling wordt geopteerd voor co-creatie. Co-creatie houdt in dat de verenigingen en omwonenden wordt gevraagd om samen met de gemeente binnen de ruimtelijke en budgettaire kaders de plannen uit te werken en te verbeteren.

Qua planning kan op hoofdlijnen de volgende tijdlijn worden gehanteerd:

2024 – 2025: maken schetsontwerp, voorlopig ontwerp en definitief ontwerp voor de verbinding, de voorzieningen en park, doorlopen onderzoeken en RO-procedures, opstellen raadsvoorstellen.

2026: beginnen met de verplaatsingen en realisatie van de eerste voorzieningen en eventueel een nieuw zwembad.

2027: opleveren eerste voorzieningen, beginnen met de verbinding,

2028: opleveren zwembad, sloop De Lockhorst

2029: gereedkomen van de verbinding, opleveren park

Beoogd effect

De voorstellen moeten ertoe leiden dat er besluiten worden genomen op basis waarvan de gemeente, de verenigingen en de omwonenden de nieuwe verbinding, de nieuwe sportvoorzieningen, de nieuwe tuinen en het nieuwe park gaan uitwerken zodat in 2025 op basis van de uitwerkingen de gemeenteraad investeringsbesluiten kan nemen over de verbinding, de (sport-)voorzieningen, het park e.d.

Door het nemen van de voorgestelde besluiten wordt er ten principale duidelijkheid geschapen t.a.v. het tracé en de oplossingen voor de voorzieningen, zodat richting gegeven wordt aan uitwerking.

Argumenten

1.1. Het voorkeustracé ontsluit de nieuwe wijk en faciliteert hervestiging van voorzieningen en parkaanleg.

1.2. Er is het afgelopen half jaar een reeks aan varianten aan tracés beschouwd. Naast de oorspronkelijke drie uit 2022 (twee viaductvarianten, een tunnelvariant) zijn in 2023 bestudeerd:

- Een middenvariant (tracé in het midden van het plangebied),
- Drie varianten geopperd door bewoners buiten het plangebied gelegen en een slinger binnen het plangebied,
- Vier geoptimaliseerde modellen (twee tracés aan de westzijde en twee midden over het terrein),
- Twee varianten daarop van bewoners (tunnel) en van één vereniging • Na opnieuw een optimalisatie tot slot het voorliggende voorkeursmodel.

Deze varianten zijn beoordeeld op meerdere criteria waarvan de belangrijkste de verkeerskundige kwaliteit en de kwaliteit van de openbare ruimte (ambitie van een groene verbinding) zijn, maar ook het effect op het woonklimaat, de recreatieve waarde (behoud voorzieningen, park), de kosten en de mogelijkheden om te kunnen faseren.

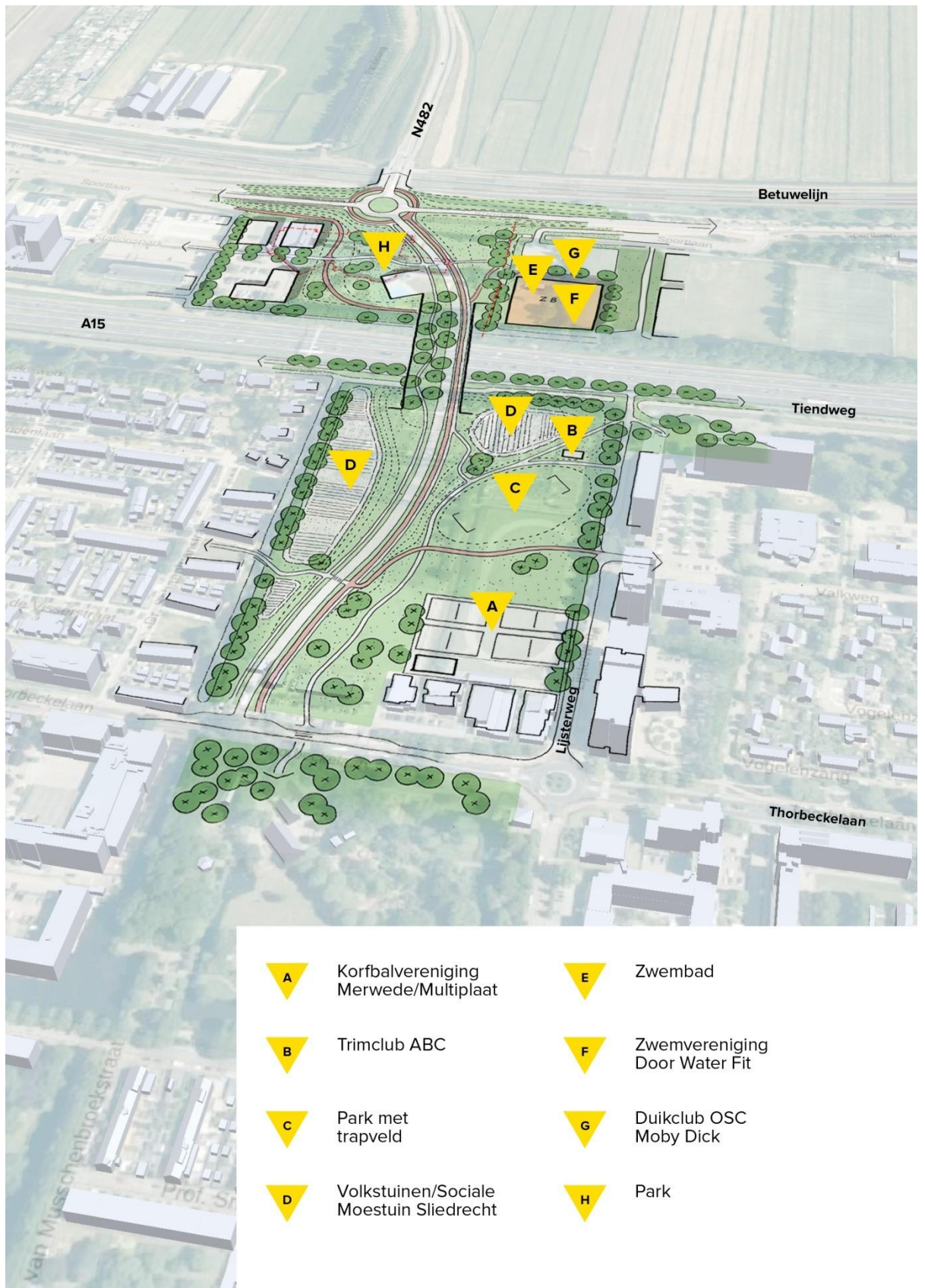
De eerste selectie tussen de vele varianten is gemaakt op basis van de verkeerskundige kwaliteit en de kwaliteit van de openbare ruimte/groene verbinding. Daarop vallen de drie tunnelvarianten af, net zoals de tracés buiten het plangebied en de slingervariant binnen het plangebied. De tunnelvarianten vallen ook af vanwege de mogelijk nadelige geotechnische gevolgen (wegdrukeffect) die door het ondergronds werken kunnen ontstaan.

Bij de tweede selectie zijn alle criteria (verkeerstechnisch, groene verbinding, behoud verenigingen, woonklimaat, kosten, faseerbaarheid) benut en blijkt uiteindelijk de variant die door een vereniging is geopperd het best te scoren. Deze variant, de voorkeursvariant, loopt min of meer midden over het terrein (zie tekening), raakt alle voorzieningen, maar biedt ruimte om daar oplossingen voor aan te bieden en heeft veel bijkomende voordelen.

- Het voorkeursmodel maakt de realisatie van een nieuwe woonwijk in Noord mogelijk, leidt tot een betere verdeling van het verkeer over Sliedrecht en maakt behoud van de meeste voorzieningen in het plangebied zelf mogelijk.
- Het voorkeursmodel heeft een heldere verkeersstructuur. De verbinding met de nieuwe wijk is kort en duidelijk. De fietsers en wandelaars moeten wel omhoog/omlaag maar via een lange slome helling en via een kortere route dan de huidige.
- Het viaduct is 45 m breed en heeft daarmee voldoende ruimte om de weg, het fietspad, het voetpad in het groen in te bedden en daarmee de ambitie van een doorlopende groene verbinding van de polder tot aan de Merwede werkelijkheid te laten worden. Sliedrecht-Noord wordt daarmee onderdeel van Sliedrecht.
- Er is een direct doorlopend groen park van de Tiendweg tot aan het Feitsmapark mogelijk. Er is voldoende ruimte om een mooi nieuw publiek park te maken met sportvoorzieningen en tuinen, ruimte voor evenementen maar zonder hekken. De twee delen aan weerszijden van de verbinding van het gebied worden met voet- en fietspaden ook met elkaar verbonden.
- In het model is in het gebied Lockhorst plek voor een nieuw zwembad met parkeerterrein (70 pp). Voor het bedrijvenpark ontstaat aan de westzijde een parkje. Of de duikclub op haar huidige plek kan blijven, moet in de verdere uitwerking blijken.
- De korfbalclub en trimclub (met trapveld) krijgen een nieuwe plek met nieuwbouw. De volkstuinten en de Sociale Moestuin kunnen een plek links en rechts van de verbinding krijgen. Voor de Sociale Moestuin is een nieuwe plek in het Feitsmapark, al of niet in samenwerking met het NME, ook een mogelijk alternatief.
- De scholen aan de Valkweg en het Griendencollege kunnen buitensporten in het park.
- De handboogschietvereniging krijgt in dit model geen plek maar wel in Noord. In het model is in Noord ruimte gereserveerd om een moderne baan voor de schaatsclub en de skeelerclub te realiseren.
- Een ijsbaan in Noord biedt ook ruimte voor de evenementen die nu op het parkeerterrein van het zwembad plaatsvinden.
- Voor het zalencentrum is een locatie in Noord beschikbaar, maar mogelijk ook elders in Sliedrecht. Een gemengde commissie zal de randvoorwaarden voor een succesvol marktinitiatief in beeld brengen.
- Het effect van de verbinding op het woonklimaat wordt in dit model bijna gelijkmatig verdeeld over beide naastgelegen straten.
- Door alle voorzieningen nieuw vorm te geven ontstaan kansen op verbeteringen. Ze kunnen beter aansluiten op de nabije en toekomstige behoeften van de gebruikers, energieneutraal zijn en bieden mogelijk aanleiding voor meer samenwerking.
- Het model is niet goedkoop, maar onder voorwaarden betaalbaar.

Het voorkeursmodel biedt dus naast het hoofddoel, een ontsluiting voor de nieuwe woonwijk, ook voor de meeste van de huidige voorzieningen een nieuwe plek in het plangebied zelf. En het tweede hoofddoel, een groene verbinding, wordt bereikt doordat het nu nog ontoegankelijke gebied open wordt gebroken door het tot een publiek park om te vormen dat

loopt vanaf de Tiendweg tot aan het Feitsmapark. De ontwikkeling geeft een aanmerkelijke impuls aan de ruimtelijke- en leefkwaliteit van dit deel van Sliedrecht en perspectieven aan heel Sliedrecht voor substantiële woningbouw en een verbeterde verkeersstructuur.



Met deze oplossingen wordt de huidige situatie qua voorzieningen in aangepaste vorm weer teruggebracht. Het is denkbaar dat de komende twee jaar er kansen worden gezien om aanvullingen c.q. verbeteringen eveneens een plek te geven.

In de bijlage is het selectieproces en de mogelijke oplossingen voor de voorzieningen uitvoerig beschreven.

2.1. *Voor het onderzoeken, rekenen, tekenen en communiceren in verband met de voorbereiding van de beoogde ontwikkelingen is een bedrag nodig van € 3,8 miljoen. Hiervan komt 50% voor rekening van de gemeente.*

2.2. *Om de genomen besluiten tot uitvoering te brengen, dienen er de nodige onderzoeken te worden verricht, procedures worden doorlopen, voorlopige ontwerpen, definitieve ontwerpen en kostenramingen te worden gemaakt en overleg met de verenigingen, omwonenden, waterschap, RWS e.d. te worden gevoerd. Hiervoor dienen ook externe deskundigen als architectenbureaus, een landschapsbureau, een ingenieursbureau te worden ingeschakeld. De kosten die hiermee en met de gemeentelijke inzet zijn gemoeid, worden geraamd op tussen de 9% en 12% van de geraamde investeringen. Gezien de mix van uit te werken onderwerpen is iets meer dan 9% aangehouden, oftewel € 3,8 miljoen.*

Het grootste deel van de investeringen betreft de verbinding zelf. Door Antea is aangegeven dat hiervan aan voorbereidingskosten een percentage van 9% zou moeten worden gehanteerd, oftewel € 2,6 miljoen. Voor de overige ca. € 12 miljoen aan investeringen t.b.v. de verplaatsing van de voorzieningen en de inrichting van het gebied is 10% aangehouden oftewel € 1,2 miljoen. De 10% is aangehouden omdat het weliswaar relatief overzichtelijke maar bewerkelijke planontwikkelingen betreft.

Uit overleg met de in Noord ontwikkelende partijen is de bereidheid gebleken om als in de eerste helft van 2024 blijkt dat er een in alle opzichten haalbaar plan voor Noord is te realiseren, men bereid is 50% van de voorbereidingskosten te vergoeden.

De planuitwerking kent dus twee fasen: de fase vanaf het voorliggende raadsbesluit tot aan het besluit over de samenwerking met de ontwikkelaars van Sliedrecht Noord (2^e kwartaal 2024) en als dat positief uitvalt de fase vanaf dat besluit tot aan het raadsbesluit over de investering in de verbinding zelf in de 2^e helft van 2025. De risico's t.a.v. de financiering uit de rijksbijdrage vallen ook in twee delen uiteen.

Als er geen samenwerking met de ontwikkelaars tot stand komt, dan wordt de ontwikkeling gestopt en draagt de gemeente de kosten van deze fase alleen, want geen verbinding en dus ook geen rijkssubsidie. De kosten van de eerste fase komen dan volledig ten laste van de gemeente. Omdat in deze fase, eigenlijk vooral het tweede kwartaal van 2024, vooral de selectie van de externe bureaus aan de orde zal zijn, zijn de kosten te overzien en geraamd op maximaal € 190.000.

Leidt de samenwerking met de ontwikkelaars tot een positief raadsbesluit dan worden de voorbereidingskosten gedeeld, ook die van fase 1, en komt het volledige voorbereidingskrediet van € 1,9 miljoen als het gemeentelijk aandeel in de totale kosten beschikbaar. In 2025 wordt de voorbereiding afgesloten met een raadsbesluit over het al of niet investeren in een verbinding. Als het positief is, dan worden de voorbereidingskosten onderdeel van het investeringskrediet. Als het negatief uitvalt, dan komt er geen verbinding en valt de rijksbijdrage waarschijnlijk terug aan het Rijk en draait de gemeente op voor haar aandeel.

Bij een 'go-besluit' in 2025 zullen alle voorbereidingskosten worden opgenomen in het uitvoeringskrediet en vervalt de opgenomen reservering in de reserve Koers 2030. Natuurlijk zal er dan wel dekking moeten zijn voor de totale investering.

Bij een 'no-go besluit' zullen alle gemaakte kosten moeten worden afgeboekt vanuit de reserve Koers 2030. Om er zeker van te zijn dat de reserve genoeg ruimte bevat om deze afboeking te kunnen doen, reserveren we het totale bedrag van € 1,9 miljoen. In de eerste fase spreken we door de voorwaardelijke goedkeuring overigens slechts over een maximale last van € 190.000.

4.1. *Op de Lockhorst en een korfbalveld rust op het moment van sloop (Lockhorst 2028, korfbalveld 2027) nog een boekwaarde van bij elkaar € 4,5 miljoen. Deze worden ten laste grebacht van de Reserve Koers 2030 omdat deze een rechtstreeks gevolg zijn van het besluit tot aanleg van een Noord-zuidverbinding.*

Het grootste deel van de boekwaarden heeft betrekking op de Lockhorst. Deze bedraagt op het geplande moment van sloop € 4,4 miljoen.

5.1. *Voor het gemeentelijk aandeel in de voorbereidingskosten van de komende twee jaar van € 1,9 miljoen, moet de begroting als worden gewijzigd (zie bijlage 4):*

Kanttekeningen / Risico's

1.1. Onvermijdelijk zullen bij de uitwerking van het gekozen tracé nog aanpassingen aan het tracé moeten worden doorgevoerd.

1.2. Bij de vaststelling van dit tracé moet worden bedacht dat in de uitwerking er onder invloed van tal van aspecten aanpassingen kunnen worden aangebracht. De aspecten hebben betrekking op:

- De specifieke ordening van de ruimte onder invloed van het programma,
- De verkeerstechniek (verkeersveiligheid, geluidsbelasting)
- De financiën (kosten, bijdragen vanuit subsidies en bijdragen van ontwikkeling woonwijk Noord)
- Planning (juridisch-planologisch, omgevingsplan, milieutechnische onderzoeken, procedures, geotechniek)
- Waterhuishouding.

Dit alles met de hoofdrichting van het tracé (viaduct, middenligging, groene verbinding) als basis.

Programmawijzigingen

De ordening van het plangebied zal meer gedetailleerd de komende twee jaar vorm krijgen. Het plan is ontwikkeld met de kennis van nu, maar als er zich programmatische wijzigingen bij de tuinen, de sportvoorzieningen of t.a.v. het park voordoen, dan zal het tracé enigszins kunnen worden beïnvloed. Een voorbeeld daarvan is de inpassing van het zwembad. Deze is nu deels buiten het plangebied getekend en vraagt enige ruimte van Stationspark III terwijl daarvoor juridisch-planologisch en financieel de besluitvorming onlangs is afgerond. In de uitwerking zal dit weer gecorrigeerd moeten worden en zal het zwembad in het plangebied zelf moeten worden ontwikkeld. Ook de technische uitwerking van de verbinding kan tot een ander talud leiden of als een andere invulling en inrichting van het park gewenst is, kunnen tot wijzigingen aanleiding zijn.

Verkeerstechniek

De verkeerstechnische kanttekeningen hebben betrekking op de verkeersveiligheid. De keuze van de ontwerpsnelheid (50 km of 30 km) en overige maatregelen om de snelheid te beperken. Het beperken van de geluidbelasting tot 30 km heeft grote positieve invloed.

Betaalbaarheid

In de huidige opzet kunnen kosten en dekking met elkaar in evenwicht komen. Dit heeft aan de dekkingszijde als belangrijkste onzekerheden de bijdrage van de ontwikkelaars en het verkrijgen van subsidies. De besprekingen met de ontwikkelaars in Noord over het programma en de financiële vertaling ervan zijn gaande, maar nog niet afgerond. Dit betekent dat de bijdrage van de ontwikkelaars aan de kosten van de verbinding, wel intentioneel, maar nog niet contractueel is vastgelegd. Het binnenhalen van subsidies kan pas goed als er concrete uitgewerkte plannen zijn. Honorering van die plannen is vervolgens weer afhankelijk van de alsdan geldende omvang van de subsidiepotten en de concurrentie.

Aan de kostenkant zitten de onzekerheden in de ontwikkeling van de bouwkosten en de effecten van zaken die resulteren uit onderzoek (geotechniek) en de planning (vertragingen). De geotechniek betreft het opbrengen van een talud in dit veengebied. Dat heeft effect op de ondergrond (wegdrukeffect). Dit kan om schade aan de omgeving (woningen, A15, waterlopen, kabels en leidingen) te voorkomen tot extra kosten leiden. In de begroting is daar overigens met een bedrag rekening mee gehouden.

Planning

Er is een planning opgesteld die op zich voldoende ruimte biedt om de planvorming en realisatie binnen de randvoorwaarde van de rijkssubsidie (start uiterlijk 2027) te kunnen afwikkelen. Echter, de milieutechnische onderzoeken, aanwezigheid beschermde diersoorten, de juridisch-planologische procedures, stikstof, e.d.) kunnen mogelijk resulteren in aanpassingen.

De ordening van de ruimte zoals nu voorgesteld is niet in beton gegoten. Als er zich programmatische wijzigingen voordoen, kan daar eenvoudig op worden ingespeeld, mits de tracékeuze niet op de hoofdlijnen (viaduct, middenligging, groene verbinding) wordt aangepast. Zou dat wel het geval zijn, dan worden de voorinvesteringen in onderzoeken en technische uitwerking (deels) tenietgedaan.

De grote investeringen worden eerst gedaan als er raadsbesluiten worden genomen over de uitgewerkte plannen. Dit is tweede helft 2025 aan de orde. Deze planning geeft voldoende ruimte om tot een akkoord met de ontwikkelaars te komen. Komt er geen akkoord, dan lijkt een positief besluit op doorgaan met de verbinding niet langer aan de orde en zijn de gemaakte voorbereidingskosten voor niets gemaakt. Dit is een af te dekken en te dragen risico (Reserve 2030).

Of er voldoende bijdragen vanuit subsidies kunnen komen, is op voorhand niet te neutraliseren.

De gemeente kan dat alleen positief beïnvloeden door de kwaliteit van de plannen, het goed in beeld hebben van de subsidiemogelijkheden en het op het juiste moment acteren.

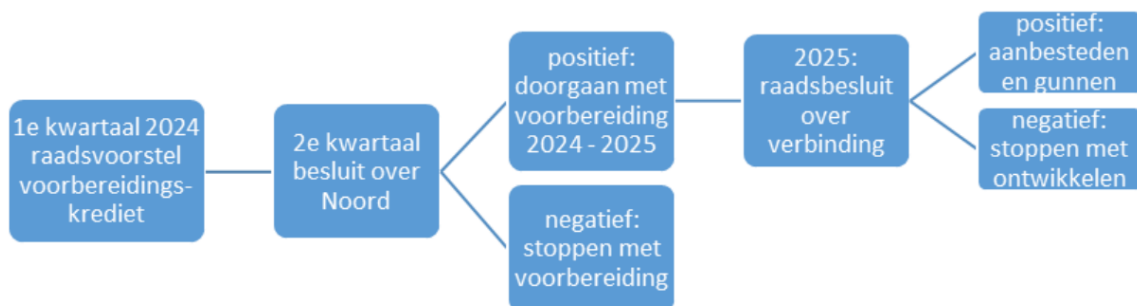
De planning wordt in eerste instantie bepaald door de verplichte startdatum vanuit de rijkssubsidie (vóór eind 2027) en in tweede instantie vanuit de woningbouw in Noord. Voor het kunnen halen van die verplichte startdatum is het Rijk in belangrijke mate medeverantwoordelijk: het oplossen van de stikstofproblematiek moet het slot op de bouwproductie in het land afhalen. Voor de zaken waarvoor de gemeente zelf verantwoordelijk is, is voldoende tijd beschikbaar mits de gemeente voortvarend en zorgvuldig de onderzoeken en procedures afwerkt. De gemeente heeft slechts beperkt invloed op de afwikkeling van de te verwachten bezwaarprocedures die bij de hogere overheden terecht komen.

2.1 Het beschikbaar stellen van een voorbereidingskrediet zonder dat al duidelijk is of de ontwikkelaars in Noord hun bijdrage gaan leveren, is een risico. Ook de onzekerheid over het uiteindelijk wel of niet realiseren van de verbinding is een risico.

De voorbereidingskosten die de komende twee jaar worden gemaakt, zullen € 3,8 miljoen bedragen. De ontwikkelaars willen hiervan 50% aan bijdrage garanderen als er in de eerste helft van 2024 een positief besluit wordt genomen over een haalbaar plan voor Noord. Dit maakt dat het risico in twee delen uiteenvalt: de eerste fase tot aan het al of niet positieve besluit over Noord en de tweede fase tot aan het al of niet positieve besluit over realisatie van de verbinding eind 2025.

In de eerste fase bedragen de voorbereidingskosten ongeveer 5% van het totaal oftewel € 190.000. Bij een negatief besluit over Noord dragen de ontwikkelaars niet bij en draagt de gemeente de kosten alleen. De voorbereiding zal dan gestopt worden en de alsdan gemaakte kosten kunnen niet ten laste worden gebracht van de rijksbijdrage en zullen ten laste gebracht van de Reserve Koers2030.

Is het raadsbesluit in 2025 niet leidt tot een positieve investeringsbeslissing dan zal de gemeente waarschijnlijk alleen opdraaien voor haar aandeel. Dit risico wordt afgedekt in de Reserve Koers2030.



De kwartaalrapportages over de voortgang van het project bieden mogelijkheden aan de gemeenteraad voor controle en bijsturing. Zie hiervoor de vertrouwelijke financiële bijlage.

Naar het zich laat aanzien kunnen gemeente en ontwikkelaars in de eerste helft van 2024 een overeenstemming bereiken over programma en financiën. De formalisering daarvan in contracten, zal in het tweede kwartaal zijn beslag kunnen krijgen. Gaande het proces zal duidelijk worden of de noodzakelijke bijdrage realiteit kan worden en of het volop doorgaan met de voorbereiding verstandig is.

Financiën

De hoogte van de voorbereidingskosten is een afgeleide van de geraamde totale investeringskosten. Daarnaast is het beschikbaar stellen van een voorbereidingsbudget alleen te verantwoorden als het realiteitsgehalte van de businesscase van de herontwikkeling voldoende vertrouwen biedt.

Voor het berekenen van de businesscase van de gehele herontwikkeling zijn de posten aan de kosten- en aan de inkomstenkant in beeld gebracht.

Aan de kostenkant betreft dat de volgende posten: kosten verbinding, kosten van het verplaatsen van de verenigingen, kosten van het Inrichten van het gebied, eventuele planschades, boekwaarden van vooral de Lockhorst en onvoorziene kosten.

Tegenover de kosten staan dekkingen vanuit de geïndexeerde rijkssubsidie voor de verbinding, bijdrage van de ontwikkelaars van Noord, rijkssubsidies voor sport, provinciale subsidies voor fiets- en groenvoorzieningen, eventuele andere subsidieregelingen zoals de Regiodeal en de reserve Koers 2030.

Grof geraamd komen de kosten van het voorkeursmodel uit op een bedrag tussen de € 44 miljoen en € 48 miljoen. Hier kan een voldoende dekking tegenover staan, maar deze is afhankelijk van de onderhandelingen met de ontwikkelaars in Noord en het resultaat van subsidieaanvragen. De reserve Koers 2030 zal zo nodig voor de alsdan nog ontbrekende middelen kunnen zorgen en voor de afboeking van de boekwaarde op de Lockhorst. De precieze verhouding tussen deze vier bronnen zal moeten blijken, maar duidelijk is dat de rijkssubsidie en de bijdrage van de ontwikkelaars voor ongeveer driekwart van de benodigde dekking kunnen zorgen.

Hieruit blijkt dat een businesscase zonder financiering vanuit de ontwikkelaars niet levensvatbaar is.. Het is dus cruciaal om een combinatie liefst van alle vier de financieringsbronnen te realiseren om de haalbaarheid te waarborgen.

De rijksoverheid zal begin 2024 al een eerste tranche van de toegezegde € 21 miljoen subsidie overmaken.

Wat betreft de jaarlijkse lasten, dient er nog aandacht uit te gaan naar de kosten die het beheer en onderhoud van een nieuw viaduct en het beheer en onderhoud van een nieuw publiek park vergen.

De kosten en de dekking daarvan dienen de komende twee jaar in beeld te worden gebracht. In de vertrouwelijke bijdrage 2 zijn de cijfers nader toegelicht.

Wet- en regelgeving / Juridische zaken

Voor het kunnen realiseren van de herontwikkeling zal een veelheid aan procedures moeten worden doorlopen. Er zullen één of meer wijzigingen van het omgevingsplan (de opvolger van het bestemmingsplan) moeten worden vastgesteld door uw raad om de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken (de raad is bevoegd gezag: artikel 2.4 Omgevingswet). Mogelijk zal de raad ook bepaalde wijzigingen van het omgevingsplan willen delegeren aan het college van B&W (dat is mogelijk op grond van artikel 2.8 Omgevingswet).

Daarnaast zullen er omgevingsvergunningen voor concrete bouwplannen en mogelijk ook aanlegplannen moeten worden verleend. Het college van B&W is daarvoor verantwoordelijk (op grond van artikel 5.8 Omgevingswet).

Duurzaamheid

De gemeente heeft onder andere duurzaamheidsambities op het gebied van mobiliteit, energie, bewegen en openbare ruimte. Het voorliggende voorkeursmodel draagt aan deze ambities bij. Op het terrein van de mobiliteit uit zich dat ten aanzien van het autoverkeer en het langzaam verkeer. Omdat de verbinding de kortste route volgt, maken de automobilisten die de nieuwe woonwijk willen bereiken dan wel vanuit die wijk, het dorp minder kilometers dan via de bestaande verbindingen o.a. via de Stationsweg. Het aantal kilometers zal door de bevolkingsgroei en autonome groei desondanks toenemen, maar minder dan zonder de verbinding het geval zou zijn. Om die groei te beperken is het alternatief, de fiets, van belang. De nieuwe verbinding biedt een goed alternatief: een korte, mooie, veilige in het groen ingepakte route.

Het energiegebruik zal door de nieuwbouw van de clubhuizen (korfbal, trimclub, ijsclub) en mogelijk ook van het zwembad aanzienlijk worden teruggebracht. Dit is ook voor de exploitatie van de clubhuizen van belang.

Interessant is dat door de aanleg van een toegankelijk park, als onderdeel van een groene verbinding, er mogelijkheden ontstaan om het bewegen van de omwonenden te stimuleren. Dit kan door voorzieningen in het park op te nemen.

Inclusiviteit

De nieuwe verbinding loopt door zes van de zeven wijken in Sliedrecht met de grootste maatschappelijke opgave op sporten en bewegen. Door het plan ontstaat een prachtige kans om dit gebied sport- en beweegvriendelijk in te richten. Immers naast de voorzieningen voor de verenigingen ontstaat parkruimte waarin voorzieningen kunnen worden opgenomen voor sporten en bewegen in de buitenruimte, de snelst groeiende manier van sporten en bewegen in Nederland. Nabijheid is daarbij van groot belang met name voor de groeiende groep senioren.

Tijdsplan, monitoring en evaluatie m.b.t. voorgesteld raadsbesluit

De komende twee jaar zullen de plannen worden uitgewerkt in gedetailleerde programma's van eisen, voorlopige ontwerpen, definitieve ontwerpen en kostenramingen. Parallel daaraan zullen er onderzoeken plaatsvinden en procedures worden doorlopen. Deze activiteiten zullen resulteren in raadsvoorstellen om over te gaan tot de investeringen. Voorgesteld wordt om ieder kwartaal de gemeenteraad te informeren over de voortgang.

Communicatie / Participatie

Om tot dit raadsvoorstel te komen is er het afgelopen jaar een cyclisch proces gevolgd waarbij in meerdere rondes met belanghebbenden is gesproken, ideeën zijn opgehaald, informatie is uitgewisseld en vooraf en tussendoor huiswerk is gemaakt.

In de eerste consultatieronde is met alle betrokkenen kennisgemaakt, verkend welke wensen en eisen men heeft en of er ideeën zijn over alternatieven. Dit laatste bleek het geval: naast de eerste drie varianten kwamen er zes varianten bij. Deze zijn onderwerp van de eerste selectieronde geweest, wat resulteerde in 4 nieuwe modellen.

In de tweede consultatieronde zijn deze vier modellen voorgelegd aan alle betrokkenen. Dit leverde voorkeuren, verbetervoorstellen en nog twee nieuwe varianten op. In een tweede selectieprocedure is uit deze 6 varianten een door een van de betrokken verenigingen geopperde variant geselecteerd, welke na een optimalisatie heeft geresulteerd in het voorkeursmodel.

Dit voorkeursmodel is in een derde consultatieronde, deels in één op één gesprekken en in een avond in de Lockhorst, aan de betrokkenen voorgelegd. Ook dit leverde enkele nieuwe inzichten op. Tijdens het proces is ook diverse keren op verzoek een bezoek aan individuele bewoners gebracht. In bijlage 1 is het gevolgde proces, de resultaten en de reacties van de betrokkenen veel uitgebreider in beeld gebracht. Geconcludeerd kan worden dat er weinigen blij zijn met de voorgestelde veranderingen, maar dat het voorkeursmodel op draagvlak kan rekenen bij de (meeste) verenigingen en de toevoeging van een publiek park ook door omwonenden als een kans wordt gezien. De MAG heeft op 20-11-2023 een advies uitgebracht (zie bijlage 3). Ten principale is het advies positief over het resultaat en het gevolgde proces daarnaartoe. De adviezen hebben vooral betrekking op het inzichtelijk maken van de effecten van de nieuwe verbinding op geheel Sliedrecht, op de samenhang tussen alle projecten in het Programma Ruimtelijke Vernieuwing en op het belang dat heel Sliedrecht participeert in de uitwerking van de plannen. In de voorstellen voor het vervolg, zoals hieronder verwoord, worden deze adviezen opgevolgd. Door de MAG is ook gevraagd of een multifunctioneel sportgebouw geen voordelen zou opleveren?

Voor het vervolgetraject wordt voorgesteld om bij de uitwerking van de plannen nadrukkelijk de betrokken verenigingen en omwonenden een verantwoordelijke rol te geven: uit te gaan van cocreatie. Onze indruk is dat de bereidheid daarvoor, onder voorwaarden, aanwezig is.

Het plan raakt overigens geheel Sliedrecht op tenminste twee manieren:

1. Het al of niet mogelijk maken om aan de woningbehoefte van de Sliedrechtse tegemoet te komen met een nieuwe woonwijk vergt een nieuwe verbinding.
2. Die nieuwe verbinding heeft verkeerseffecten op een flink aantal wegen (de Stationsweg, de Rivierdijk, de Thorbeckelaan) buiten het plangebied in het dorp.

Omdat het plan het hele dorp raakt, vergt de communicatie daarover met het hele dorp en waar gewenst participatie van het gehele dorp.

Zodra het college akkoord gaat met het voorstel gaan we van start de communicatie naar buiten over voor de gekozen voorkeursvarianten én het zwembad. Dit plan heeft twee doelen: de inwoners meenemen in de gekozen varianten en het vergroten van het draagvlak hiervoor. We zullen de komende maanden via de pers aandacht vragen voor dit onderwerp, maar ook zelf informatie verspreiden via de communicatiekanalen van de gemeente. We willen ervoor zorgen dat alle inwoners goed geïnformeerd zijn over de plannen en de redenen erachter, en tegelijkertijd input verzamelen en discussie stimuleren om het draagvlak verder te vergroten.

Vervolgprocedure (inspraak/publiceren)

In 2024 en 2025 worden de plannen uitgewerkt. Dit moet leiden tot raadsbesluiten over de benodigde investeringen en dienen er RO- en bouwprocedures te worden doorlopen. Het omgevingsplan en de benodigde omgevingsvergunningen kennen hun geëigende publicatieverplichtingen en inspraakmomenten.

Op de procedure voor wijziging van het omgevingsplan is de openbare voorbereidingsprocedure (AWB) van toepassing. De procedure is grofweg in te delen in 3 procedurestappen:

1. Vóór de ontwerp-omgevingsplanwijziging: de gemeente maakt bekend dat ze het omgevingsplan gaat wijzigen en stelt zo nodig een milieueffectrapport (MER) op.
2. Ontwerp-omgevingsplanwijziging: de gemeente geeft kennis van de ontwerp-omgevingsplanwijziging en legt deze ter inzage. Iedereen kan zienswijzen inbrengen.
3. Vaststellen omgevingsplan: de gemeente stelt de omgevingsplanwijziging/het gewijzigde omgevingsplan vast.

Daarna is er voor belanghebbenden de mogelijkheid van beroep (bij de Raad van State).

Eerdere besluitvorming c.q. bronvermelding

Uitvoeringsprogramma Wonen (2019) de Koers 2030

de Omgevingsvisie Sliedrecht Programma Ruimtelijke Vernieuwing het Hoofdlijnenakkoord 2022-2026

Collegewerkprogramma van B&W 2022 – 2026

Motie 'Duik weer fijn, energiezuinig moeten we zijn' (8 november 2022)