

COLLEGEADVIES

Zaakdossier: DOO120891

Auteur	:	E. Happel
Telefoon	:	06-23907502
Afdeling	:	Ruimte
Afd. hoofd	:	C.F.A.W.M. van Heesch MSc plv.
Port.	:	I. Verkuijlen
Volgnr.	:	

- Openbaar
 Openbaar na informeren betrokkenen
 Niet openbaar
 Vertrouwelijk

Naar de Raad:

- Ja
 Raadsadvies Stuknummer
 Raadsbesluit Stuknummer
 Opinienota Stuknummer
 Informatienota raad Stuknummer
 Antwoord schriftelijke vraag a/d raad
 Stuknummer
 Nee

Oordeel over advies	Akkoord	Bespreken
Burgemeester		
Secretaris		
Weth. Van Heeswijk		
Weth. Van Lankvelt		
Weth. Verkuijlen		
Weth. Prinssen		

Effect op de begroting Ja
 Nee

- Regelgeving
 Beleidskader
 Beschikking
 Overeenkomst
 Met rechtsgevolgen
 Géén bijlage

Beslissing d.d.

Onderwerp

HOV tracé

Advies

Te besluiten om:

1. In te stemmen met de uitwerking van het HOV tracé conform variant 2
2. Kennis te nemen van bijgaande reactienota, deze vast te stellen en vrij te geven voor inzage
3. In te stemmen met bijgaand raadsvoorstel

Inleiding

In de driehoek Oss – Eindhoven – 's-Hertogenbosch wordt ingezet op Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). In theorie zijn er meerdere tracés denkbaar voor de HOV-route van en naar het busstation in het centrum van Uden. Op basis van het onderzoek van bureau Goudappel Coffeng in 2016 blijkt dat de huidige route via de Nistelrodeseweg, de Kornetstraat en de Land van Ravensteinstraat het beste toekomstbestendig gemaakt kan worden. Hiervoor is echter wel een totaalpakket aan maatregelen nodig:

- a) Ronde Rondweg: reconstructie tot met verkeerslichten geregeld kruispunt of aanbrengen van Ronde Doseerinstallatie (RDI);
- b) Kornetstraat – Land van Ravensteinstraat: realisatie van vrijliggende fietsvoorzieningen
- c) Kortnetstraat – Land van Ravensteinstraat: overweging aanpassen 'slingers'
- d) Rotondes Violierstraat – Leeuweriksweg – Kastanjeweg: vrijliggend fietspad of ombouw tot voorrangskruispunten

Voor de onderdelen a, b en c is een variantenanalyse uitgevoerd (zie bijlage). De aanpak van deze onderdelen heeft de hoogste prioriteit omdat hier van wordt het meeste rendement wordt verwacht. De voorbereiding van onderdeel d) is al in 2018 opgestart en worden afgerond in het voorjaar 2019. Dit project zal dan worden gekoppeld aan de aanpak van het project Violierstraat.

Beoogd effect

1. Optimalisatie van de verkeersveiligheid, doorstroming bus, snelfietsroute en draagvlak.
2. Inzicht geven in hoeverre er draagvlak is bij de Udense bevolking
3. Inzicht geven wat de keuze van de voorkeursvariant financieel betekent.

Duurzaamheid

Om de waarde van de duurzaamheid te beoordelen is een zgn. PPP-scan uitgevoerd. Het project is een verbetering op de economische (profit), ecologische (planet) en het sociaal-cultureel (people) vlak. Op dit moment is niet duidelijk of de plannen houdbaar zijn over generaties heen vanwege de transitie naar Smart Mobility



Argumenten

1.1 De voorkeursvariant past bij het ingezette beleid

Op basis van verkeersbeleid (GVVP) en de doelen gesteld in het coalitieakkoord 2018 – 2022) past de voorkeursvariant bij de doelen gesteld in deze plannen

1.2 De voorkeursvariant kent het meeste draagvlak

De voorkeursvariant wordt door de belanghebbenden het meeste gedragen, gezien de reacties tijdens de inloopavonden en bijeenkomsten met de klankbordgroep. Zie bijgaande concept reactienota voor alle opmerkingen/vragen en antwoorden hierop. Deze zijn kort samengevat:

- Het aan iedere zijde van de weg een fietspad aanleggen sluit het beste aan bij hun behoeften
- Door de aparte fietspaden zullen de huidige ventwegen niet extra worden belast met extra fietsverkeer
- De omrijdafstanden voor fietsers zullen korter zijn

De klankbordgroep spreekt ook de voorkeur uit voor variant 2. Het gaat dan met name om het FietsForum Uden, VVN / Werkgroep Kind en Ouders, Drempels Weg Uden en het Actiecomité van de Land van Ravensteinstraat.

Over de voorgestelde Ronde Doseerinstallatie (RDI) op de westelijke tak van de rotonde Rondweg/Bitswijk wordt in zijn algemeenheid positief gereageerd.

2.1 Het vaststellen van de reactienota is een volgende stap naar het definitief ontwerp

Om tot een definitief ontwerp te komen is het noodzakelijk dat de inspraakprocedure wordt afgerond met een besluit van het college. Dit besluit maakt onderdeel van de inspraakprocedures.

2.2 Alle insprekers worden geïnformeerd over de reactie op hun inspraakreactie

In het communicatieproces is aangegeven dat iedereen die een inspraakreactie heeft ingediend de vastgestelde reactienota kan inzien. Na vaststelling van deze nota wordt dit mogelijk gemaakt.

2.3 Vaststelling ontwerp nodig voor subsidie bij Provincie Noord-Brabant

In de voorschriften van de subsidie is aangegeven dat er een inspraakprocedure doorlopen moet worden. Bovendien zal na de keuze van de variant door het college de variant nog definitief worden getoetst door de provincie Noord-Brabant

2.4 Met reactienota starten van juridische procedures

Voor de uitvoering van het project moeten een aantal juridische procedures worden doorlopen. Het betreft o.a. het verkrijgen van kapvergunningen en het nemen van (een) verkeersbesluit(en). Het vaststellen van de voorkeursvariant is nodig om deze vervolgens uit te werken tot definitief ontwerp waarmee de benodigde procedures gestart kunnen gaan worden.

3.1 Inzicht in kosten in relatie tot de baten

Inzicht in de kosten en onderdelen hiervan is nodig om deze te kunnen afzetten tegen de winst, namelijk de mate waarin de projectdoelen worden gehaald.

Kanttekeningen

2.1 Er is draagvlak voor uitbreiding van de projectgrenzen

Op basis van de overlegmomenten met de belanghebbenden blijkt dat met name de bewoners langs de Hobostraat (vallende buiten het projectgebied) pleiten voor het betrekken van de Hobostraat bij het project omdat zij daar de situatie als onveilig beschouwen. Zij pleiten voor de aanleg van een fietspad aan beiden zijden van de weg (variant 2). Zij zien het niet betrekken van de Hobostraat bij het project als een gemiste kans. De kosten hiervoor worden ingeschat tussen de € 450.000,- tot € 525.000,-

3.1 Opstarten vervolprocedure aanvang 2019

Het is belangrijk aanvang 2019 te starten met de voorbereiding van de uitvoering, t.w. de uitwerking van de variant, besteksfase op te starten, vervolgens aanbestedingsprocedure zodat eind 2019 nog de reconstructie kan worden gestart als voorwaarde voor de toegekende subsidie van € 364.645,- door de provincie Noord-Brabant.

Financiën

Voorkeursvariant overschrijdt het beschikbare krediet.

Voor het HOV project is € 1.160.000,-- excl. btw beschikbaar (FCL 7.210.0527) waarbij uit is gegaan van een subsidie ad € 580.000,--. De subsidie is op basis van de beschikking echter maximaal € 365.000,--. Een aanvullende dekking van € 215.000,-- is daarmee benodigd. Daarnaast is voor de realisatie van het HOV project € 1.895.000,-- excl. btw noodzakelijk. Aan deze verhogingen van de uitvoeringskosten liggen diverse redenen ten grondslag:

- de eerste berekening is een grove inschatting geweest op basis van een eerste financiële verkenning in 2016
- door de aantrekkende markt worden de prijzen hoger bij de aannemers
- de Provincie heeft inmiddels hogere eisen gesteld aan de snelfietsroute waarvoor tussentijdse aanpassing nodig was

Het totale effect (lagere subsidie en hogere kosten) komt daarmee uit op € 950.000,--. Structureel houdt dit in € 37.000,--

Communicatie

Er is een uitvoerig participatieproces doorlopen door middel van 2 inloopavonden medio 2017 en 2018 voor alle belanghebbenden en er is intensief overleg gevoerd met de klankbordgroep bestaande uit een afvaardiging van burgers, bedrijven, Drempeles Uden Weg, Fietsforum, Nutsbedrijven, Arriva en Gebiedsplatforms etc. Naar aanleiding van een door het opgerichte Actiecomité Hobostraat, Kornetstraat – Land van Ravensteinstraat aangeboden alternatieve ontwerp (met aan iedere zijde van het tracé een vrijliggend fietspad) is variant 2 ontwikkeld. Met de klankbordgroep is daarna afgesproken dat er een variantenanalyse zou worden uitgevoerd waarbij de gemeentevariant (variant 1) en variant van het Actiecomité (variant 2) beiden zouden worden vergeleken en beoordeeld om een onderbouwde keuze te kunnen maken.

Vervolg

Na keuze van de voorkeursvariant:

- wordt de ontwerpvariant voor definitieve toetsing voorgelegd aan de provincie Noord-Brabant
- wordt de verkeersbesluitprocedure opgestart.
- wordt het voorlopige ontwerp verder uitgewerkt tot definitief ontwerp en wordt hierna de voorbereiding (bestekvoorbereiding) opgestart, daarna de aanbestedingsprocedure en start uitvoering in het najaar van 2019.

Bijlagen

Bijlage 1: Advisering maatregelen Ronde Randweg/Bitswijk

Bijlage 2: Variantenanalyse

Bijlage 3: Voorlopig Ontwerp (VO) variant 1

Bijlage 4: Voorlopig Ontwerp (VO) variant 2

Bijlage 5: Kostenraming variant 1

Bijlage 6: Kostenraming variant 2

Bijlage 7: Reactienota

Uden,

C.F.A.W.M. van Heesch MSc plv., hoofd Ruimte