



**Aan  
de Gemeenteraad**

Nr. PM/2005/924

Datum 6 juni 2005

Onderwerp wensen en bedenkingen "Definitief Ontwerp Project Infrastructuur Knooppuntgebied N3/LVN en Overeenkomst Onderdoorgang Laan der VN met ProRail"

## 1. Opdracht

### 1.1. Inleiding

5 oktober 2004 heeft de gemeenteraad ingestemd met de nota over het Voorontwerp (VO) van het Project Infrastructuur Knooppuntgebied N3/Laan VN. Belangrijk onderdeel is de ondertunneling van de Laan der VN en de (toekomstige) aanleg van de "ovonde". Krediet werd beschikbaar gesteld om in samenwerking met ProRail het VO uit te werken tot een Definitief Ontwerp (DO).

Thans kan besluitvorming plaatsvinden over het DO en de met ProRail af te sluiten Overeenkomst. Het vervolgtraject na besluitvorming heeft als prioriteit de aanleg van het tunneltracé Laan der Verenigde Naties.

### 1.2. Leeswijzer

De voorliggende nota doet verslag van de relevante onderdelen van het DO binnen het hierna genoemde plangebied. Het DO bestaat uit een nota Definitief Ontwerp fase 1, inclusief alle hier in genoemde bijlagen, tekeningen, extra rapporten, e.d.. Dit volledige DO document is bijlage bij deze aanbiedingsnota; echter omvangrijk en daarom ter inzage bij Projectmanagement op kamer 241. Een belangrijk onderdeel van het DO is de kostenraming (hoofdstuk 4). De integrale kostenraming is vertrouwelijk kabinet ter beschikking. Voor dekking van de kosten wordt verwezen naar hoofdstuk 4.

Een aparte bijlage is de met ProRail af te sluiten Overeenkomst (hoofdstuk 5).

Ter illustratie zijn twee kaarten en een boekje met visualisaties bijgevoegd, inzicht gevend in ontwerp en fasering van de aan te leggen infrastructuur. Samengevat komt dit op het volgende neer:

Fase 0 (half 2006-1<sup>e</sup> kwartaal 2007); geeft inzicht in de bouwput en tijdelijke verkeersontsluitingen die nodig zijn om de bouw van tunnel en tunneltracé mogelijk te maken.

Fase 1 (1<sup>e</sup> kwartaal 2007-1<sup>e</sup> kwartaal 2008); aanleg van de tunnel (2 sporen!!) en tunneltracé, duurzaam aansluitend op de bestaande verkeersstructuur van Nassauweg, N3 en Overkampweg. Ook maakt hiervan deel uit de aanleg van het resterende openbare gebied (groen-/waterstructuur) met als belangrijk onderdeel het Waterplan.

Voor meer gedetailleerd inzicht in de fasering wordt verwezen naar hoofdstuk 3.

Een belangrijke fase in het vastgestelde VO is fase 2 (na 2020) als eindbeeld; ovonde o.d., 4 sporen, halte Leerpark (ProRail: "na 2015"). Fase 2 is niet verder uitgewerkt tot een DO. Wel is het DO van fase 1 gecontroleerd of deze nog aansluit op (het VO van) fase 2.

### 1.3. Begrenzing plangebied

Het plangebied omvat het verkeersgebied van de Laan der VN (vanaf "kop" Nassauweg tot N3), het verkeersgebied van de N3 begrenst door Leerpark en Gezondheidspark en het nieuwe verkeersplein (ovonde) op de kruising Laan der VN/N3. Tevens de Bastion-driehoek en de nieuwe groen-/waterstructuur grenzend aan de genoemde verkeersgebieden.

### 1.4. Uitgangspunten voor de planuitwerking van het DO

De belangrijkste uitgangspunten:

- vastgestelde VO met de aanleg van de tunnel als hoogste prioriteit;
- (stedenbouwkundige) visie zoals verwoord en verbeeld in het boekwerk Geurtsen;
- uitwerken architectonisch ontwerp tunnel/-tracé in overleg met supervisor Geurtsen;
- ontwerp tunneltracé en ovonde zodanig dat gefaseerde aanleg mogelijk is (ovonde later);
- ontsluiting van Leerpark en Bastion-driehoek zodanig dat langer functioneren mogelijk is;
- rekening houden met (toekomstige) 4-sporigheid en halte Leerpark (Prorail: "na 2015");
- fasering van het "in te schuiven" spoordek in zéér druk bereden spoortraject;
- gefaseerde aanleg van de diverse planonderdelen;
- de bereikbaarheid van alle aanliggende gebieden garanderen tijdens de aanleg;
- integratie van aanleg tunneltracé en uitvoeringsplan van (Stedelijk) Waterplan;
- bezuinigingsvoorstellen genoemd in het VO verder uitwerken;
- kostenramingen (integraal) en aangeven financiële dekking (o.a. bijdrage derden).

## 2. Proces

### 2.1. Werkwijze en organisatie

In de VO-fase is in opdracht van ProRail en gemeente (na selectie en offerte) gekozen voor het bureau Royal Haskoning. Dit bureau heeft vanaf november 2004 ook gewerkt aan het DO. Voor de uitwerking van het Project is een projectorganisatie samengesteld. De gemeentelijke projectleiding is verzorgd door de afdeling Projectmanagement. Er is regelmatig gerapporteerd aan de stuurgroep onder leiding van wethouder C. Sas.

### 2.2. (Nieuwe) aandachtspunten in het proces vanaf november 2004 tot heden

#### BIRK regeling = Besluit Investering Ruimtelijke Kwaliteit

Deze (subsidie) regeling richt zich op projecten die hoogwaardige stedelijke (her)ontwikkeling met een intensief ruimtegebruik beogen, maar daarin belemmerd worden door de problematiek van de z.g. "externe veiligheid". Zoals aan de orde bij het Zorgknooppunt (Leerpark, Gezondheidspark). Al in februari 2002 is door de voorzitter van het Drechtsteden bestuur een subsidieaanvraag ingediend bij het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Voor de actuele stand van zaken per mei 2005 wordt verwezen naar hoofdstuk 4.

#### Dynamische Simulatie

Bij de start van het VO is verkeersonderzoek gedaan (Quick Scan) voor het verkeerskundige ontwerp. Voor het VO was dit toereikend, voor het vervolg werd een Dynamische Simulatie aanbevolen.

Dit is een computersimulatie waarbij de meest gewenste effecten (voor fiets, bus, auto) van de verkeersafwikkeling in beeld worden gebracht; na aansluiting van het tunneltracé op de bestaande infrastructuur (2008, fase 1) en na aansluiting op de ovonde o.d. (2020, fase 2). Dynamische Simulatie is ook een goed instrument in het streven de aanleg van ovonde o.d. zo lang mogelijk uit te stellen.

Bij aanvang van de DO fase is opdracht voor dit onderzoek gegeven.

Door in het simulatiemodel prioriteit te geven aan bepaalde weggebruikers, kan vrij nauwkeurig worden bijgestuurd in het ontwerp en wordt in de praktijk een optimale doorstroming bevorderd.

Op basis van de gehanteerde optimalisaties in dit onderzoek is het mogelijk het verkeer in fase 1 en in fase 2 voldoende? af te wikkelen. Het verkeerskundige ontwerp van het VO is hierop aangepast. Voor optimalisatieslagen in fase 1 voor fiets en openbaar vervoer (kwaliteit HOV-D) vindt op korte termijn nog nader onderzoek plaats. Een eventuele aanpassing heeft geen invloed op het DO van het tunneltracé, maar op het kruispunt onder de N3 in aansluiting op Leerpark en Overkampweg (welke invloed dan?, positief of negatief?).

#### Stedelijk Waterplan (+ subsidieaanvraag)

Door adviesbureau Grontmij is in opdracht van de gemeente en in overleg met Waterschap en Zuiveringsschap een gedetailleerd uitvoeringsplan gemaakt voor de waterhuishouding van het plangebied. Ook zijn er relaties gelegd met Krispijn (bergingstekort) en het Overkampwegpark (extra bergingsmogelijkheid). Dit Waterplan dient als uitgangspunt en toetsingskader voor de waterstructuur in het plangebied.

Door Grontmij is een eerste controle op de waterhuishouding uitgevoerd van het concept DO in samenhang met de plannen Leerpark en Gezondheidspark. De conclusie is dat het DO over het algemeen voldoet met uitzondering van enkele aandachtspunten. Deze eerste controle gaat vooraf aan een definitieve rapportage. Hiervoor is al opdracht gegeven.

In april 2004 is door de gemeente in overleg met het Waterschap, een subsidieaanvraag (projecten ter bestrijding van regionale wateroverlast) ingediend bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW). Het betreft een bijdrage in de kosten van nieuwe waterpartijen en verbindingen (duikers, stuwen). Juli 2004 heeft het Project een positieve beschikking gekregen. De uitvoering moet in principe uiterlijk in 2008 plaats hebben gevonden. De totale investering is apart geraamd (hoofdstuk 4).

#### Aanleg met artikel 19 WRO procedure (lid 1)

Sinds kort is een bestemmingsplan als onderlegger voor een artikel 19 WRO procedure (lid 1 of lid 2) niet altijd meer nodig. In de VO-fase was het nog mogelijk lid 2 toe te passen voor dit type project. Hierdoor kon zonder tussenkomst van GS de procedure door de gemeente zelf worden afgedaan; proceduretijd 3 tot 5 maanden. Voor aanvang van de DO fase werd dit echter door een circulaire van Gedeputeerde Staten weer veranderd; lid 1 moet worden toegepast.

Bij deze procedure moet een inspraakronde worden gehouden en moet GS om een verklaring van geen bezwaar worden gevraagd. Hierdoor neemt de proceduretijd toe tot 8 maanden als er geen zienswijzen worden ingediend en tot 11 maanden als dit wel gebeurt.

Bij deze procedure moet ook worden voldaan aan de wet Geluidhinder, besluit Luchtkwaliteit, normen voor Risico/Veiligheid en Bodemkwaliteit, Flora-/Faunawet, Archeologische aspecten, Watertoets e.d. Het onderzoek hiervoor is (grotendeels) afgerond.

#### Taakstellende 10% bezuinigingsoperatie

Met als motief gelden vrij te maken voor andere gemeentelijke ambities werd halverwege de DO fase als eis gesteld een reductie door te voeren van 10% van de geraamde investeringskosten van het VO plan voor fase 1. Deze taakstellende bezuiniging van € 3,6 miljoen is door diverse planoptimalisaties, programma-aanpassingen en andere maatregelen met 13.5% ruimschoots gehaald (hoofdstuk 4).

#### Geheel afsluiten spoorovergang voor autoverkeer

In tegenstelling tot het uitgangspunt in het VO is in de DO fase de gehele afsluiting van de overgang voor autoverkeer tijdens de bouw van het tunneltracé nader onderzocht. Fietsers en voetgangers behouden doorgang! Deze afsluiting levert naast een verkorting van de bouwtijd (van ruim 14 naar 12 maanden, dus minder overlast!) ook een substantiële bezuiniging op. Er is onderzoek gedaan naar de gevolgen. Niet alleen op (boven) lokaal niveau, maar ook voor enkele nader genoemde probleemgebieden; de Gallileilaan en de kruisingen van Gallileilaan/Kapteynweg, de Provincialeweg/N3 en de Crayensteynstraat/Krommedijk. Tevens zijn er

oplossingen aangegeven; herrouteren verkeer, afstemmen met andere projecten, tijdelijke-/ niet tijdelijke verkeersmaatregelen.

In de laatste stuurgroep is het volgende besloten. Het afsluiten van de spoorovergang is uitgangspunt. De komende maanden wordt de problematiek verder in beeld gebracht met als resultaat een Plan van Aanpak op stedelijk niveau van de te treffen verkeersoplossingen/-maatregelen, een communicatieplan en een kostenraming. Tot € 0,4 miljoen is binnen het Project rekening gehouden met meerkosten.

#### Stedenbouwkundige vormgeving en architectuur tunneltracé

Vanaf het begin van de DO fase is aandacht besteed aan de stedenbouwkundige vormgeving van het tunneltracé in het aan te leggen openbare gebied. Het resultaat is een voor Dordrecht karakteristieke oplossing. Kenmerkend is de gestrekte "verticale" tunnelwand aan de zuidwest zijde (autoverkeer) en de gebogen "getordeerde" tunnelwand aan de noordoost zijde (fiets-/voetgangersroute).

Opvallend is verder dat het tunneltracé aan beide zijden geheel is omgeven door water. Deze waterpartijen worden aan de andere kant weer begrensd door openbaar groen. Aan de gebogen zijde zijn de oevers ecologisch vormgegeven. Ook is veel aandacht besteed aan esthetiek en architectonische vormgeving van het tunneltracé.

De architect Mari Baauw van Haskoning heeft hier in overleg met de gemeentelijke supervisor Rein Geurtsen uitwerking aan gegeven. Het DO heeft dan ook in principe zijn goedkeuring, afspraken over een meer gedetailleerde uitwerking zijn gemaakt. Begin juni vindt er een z.g. collegiaal overleg plaats met Welstand. Voor meer inzicht wordt verwezen naar het boekje met visualisaties (bijlage).

### **2.3. Overleg met belanghebbenden van november 2004 tot heden**

In en grenzend aan het plangebied zijn de volgende belanghebbenden betrokken:

#### Leerpark en Gezondheidspark

Het Leerpark en het Gezondheidspark kennen hun eigen overleg waarop in deze nota niet wordt ingegaan. Regelmatig heeft afstemming plaatsgevonden, m.n. met het Leerpark. Het DO is de weergave van deze afstemming. Het recente plan van het Leerpark is daarin verwerkt (kaart fase 1). Er resteert nog één onderdeel waarover partijen binnenkort beslissen; in het DO is het ontwerp van de nieuwe verkeersontsluiting nog niet voorzien van een busbaan en een (maat)reservering voor twee fiets routes voor fase 2.

Ook is de stand van zaken doorgesproken met vertegenwoordigers van het Schippersinternaat.

#### Bastion-driehoek

Er zijn drie bijeenkomsten geweest met de bedrijven in dit gebied. Tijdens de laatste is het concept DO getoond, waarbij naast de nieuwe ontsluiting langs het spoor nog een tweede ontsluiting mogelijk is via de oprit van de N3. De bedrijven hebben zich hierover positief uitgelaten.

Met het (Hyundai) garagebedrijf is afgesproken dat een deel van hun terrein mag worden gebruikt voor de weg langs het spoor in ruil voor een stuk terrein ter plaatse van de huidige ontsluiting op de Laan der Verenigde Naties. Ook hierin kunnen de bedrijven zich vinden.

De bedrijven Lotax Taxibedrijf en Personenvervoer Drechtsteden hebben verzocht (op eigen kosten) aan de andere kant van het spoor tijdelijk (afsluiting spoorovergang!) te kunnen beschikken over terrein voor een kantine en parkeerplaatsen. Na overleg met ProRail is hierin voorzien.

#### Sportschool De Ringer

De gemeente heeft met de ondernemer een erfpachtcontract tot begin 2008. De ondernemer en eigenaar van het gebouw is al eerder op de hoogte gebracht van het mogelijk amoveren van het gebouw na 2008. Conform de door de gemeenteraad in november 2002 vastgestelde ruimtelijke-/functionele stedenbouwkundige visie.

De afgelopen periode is dit nog enkele keren naar hem bevestigd onder voorwaarde dat hieraan een formeel politiek besluit ten grondslag moet liggen; collegebesluitvorming over het DO.

De ondernemer wacht de ontwikkelingen met spanning af en heeft aangegeven zijn bedrijf te willen continueren. Bij voorkeur op de huidige locatie, of op een andere locatie in de omgeving. Met hem is afgesproken dat de gemeente deze laatste mogelijkheid onderzoekt. In het Project zijn hiervoor geen kosten geraamd.

#### Ouderenhuisvesting Vreedonk

De plannen zijn twee keer besproken met een vertegenwoordiger van deze huisvesting. Vastgesteld is dat het DO goed is afgestemd op (de nieuwbouw van) het complex.

### **3. Fasering, realisering, investering**

Het DO is een integraal ontwerp, afgestemd op de aangrenzende gebieden en gefaseerd in de tijd. Er zijn specifieke planonderdelen te onderscheiden.

Per fase is ingegaan op deze kenmerkende onderdelen: karakteristiek.

De periode van aanleg is aangegeven met gepaard gaande investeringen: realisering/investering.

De onderstaande beschrijving spitst zich toe op het DO van fase 1 (incl. fase 0).

Fase 2 wordt summier behandeld. Hiervan maken planonderdelen uit die later kunnen worden uitgevoerd, maar waarmee wel ruimtelijk en constructief rekening is gehouden.

#### **Fase 0 (half 2006-1e kwartaal 2007): Bouwput en tijdelijke verkeersontsluitingen (zie kaart).**

##### Karakteristiek:

Tijdens aanleg van het tunneltracé is een versmalde route (1 strook per richting) nodig van de Laan der Verenigde Naties over het noordelijk deel van de bestaande overweg.

Het Leerpark wordt ontsloten via deze route op de (gedeeltelijk aangepaste) MM-laan, zodat de uitvoeringsplanning van fase 1 onafhankelijk is van de aanleg van Leerpark. Bij afsluiting van de spoorwegovergang wordt deze route uitsluitend gebruikt door bouwverkeer voor ontsluiting van het aan weerszijde van de spoorbaan in te richten bouwterrein. Fietsers en voetgangers blijven (grotendeels) gebruik maken van de huidige route.

De Bastion driehoek wordt ter hoogte van het hotel ontsloten via de oprit N3. De langzaam verkeer verbinding is dan ook nodig. Vooruitlopend op de aanleg van de weg langs het spoor waar fietsers en voetgangers dan gebruik van moeten maken.

##### Realisering/investering:

Deze (tijdelijke) ontsluitingen worden in het 3<sup>e</sup> kwartaal 2006 aangelegd om de uitvoering van de bouwput e.d. (gereed 1<sup>e</sup> kwartaal 2007) mogelijk te maken.

Eind augustus 2006 wordt de (spoorwegovergang in de) Laan der Verenigde Naties voor autoverkeer afgesloten tot half september 2007 (hoofdstuk 2).

Om efficiënt enkele omvangrijke werkzaamheden uit te kunnen voeren, is in het weekend van 6 oktober 2006 door ProRail de eerste Treinvrije Periode (TVP) ingepland en al vastgelegd (!!). In een lang weekend wordt het treinverkeer buiten dienst gesteld in dit zéér druk bereden traject.

#### **Fase 1 (1<sup>e</sup> kwartaal 2007 - 1<sup>e</sup> kwartaal 2008): Tunnel, tunneltracé, resterend openbare gebied (zie kaart).**

##### Karakteristiek:

Het tunneltracé bestaat uit twee rijstroken voor gemotoriseerd verkeer in elke richting gescheiden door een middenberm. Voor langzaam verkeer is aan de Leerpark zijde een route geprojecteerd voor beide richtingen.

Bij het ontwerp van de tunnel (spoorviaduct) is rekening gehouden met de toekomstige 4-sporigheid (verdubbeling uit hart spoorbaan) en de halte Leerpark. De ligging van de weg (viaduct) langs het spoor, die via het Leerpark de Bastion driehoek ontsluit, is hierdoor bepaald. Deze weg wordt aan

de Leerpark kant, ter hoogte van de kruising met de lager gelegen langzaam verkeersroute door de tunnel, voor fietsers en voetgangers ontsloten door trappen en een lift (later!).

Het tunneltracé sluit op een verkeerskundig acceptabele wijze aan op de N3, de Overkampweg, de Nassauweg en de Laan der Verenigde Naties. Het Leerpark (ook ov) en de Bastion driehoek zijn door de nieuwe aansluitingen voor alle verkeerssoorten optimaal ontsloten.

Vanuit het Leerpark is de daar geprojecteerde langzaam verkeersroute ter plaatse van de huidige MM laan gecontinueerd en aangesloten op die van het tunneltracé.

#### Realisering/investering:

In het 1<sup>o</sup> kwartaal 2007 tot het 4<sup>o</sup> kwartaal 2007 worden de volgende werkzaamheden uitgevoerd, voorafgegaan door de tweede TVP in het lange weekend van 20 februari 2007 (!!!):

- Omleggen omvangrijk pakket kabels, leidingen, riolering.
- Tunneltracé inclusief aansluitingen op huidige Nassauweg, Overkampweg en N3.
- Weg (viaduct) langs het spoor tussen Bastion-driehoek en Leerpark.
- Ontsluiting Bastion-driehoek via oprit N3. Tijdelijk langzaam verkeer verbinding vervalt.
- Ontsluiting van Leerpark via afrit N3. MM-laan als langzaam verkeer route.
- Aanleg 3 duikers voor Waterplan (1 door spoor, 2 onder tunneltracé).
- Spoorviaduct uitgaande van 2 sporen.
- Partiële herinrichting noordelijk deel Bastion-driehoek.

Nadat half september 2007 het tunneltracé gereed is en de Laan der Verenigde Naties weer gebruikt kan worden, vinden nog de volgende werkzaamheden plaats:

- Verwijderen noordelijk deel spooroverweg en alle bouwwegen.
- Inrichting/afwerking openbare gebied (water, groen).

De afronding van de uitvoering en de oplevering is gepland in februari 2008.

Voorzieningen in het tunneltracé die later (fase 2 in VO) kunnen worden uitgevoerd:

- Spoorviaduct uitgaande van 4 sporen (traditioneel spoor, stedenbaan) en halte Leerpark.
- Langzaam verkeer route (viaduct o.d.) westelijk langs spoor inclusief trappen en lift.
- Lift in stijgpunt (trappen wel!) ten oosten van spoor.

Over andere in het VO genoemde later uit te voeren planonderdelen valt nog het volgende te zeggen.

Het tunneltracé sluit aan op de bestaande infrastructuur van de Nassauweg. Op de "kop" van de Nassauweg is Sportschool De Ringer nog geprojecteerd op de gewenste door te trekken vijver Nassauweg. De eventuele reconstructie van de Nassauweg (conform visie Geurtsen) is later nog mogelijk. Deze visie gaat uit van amovering van Sportschool De Ringer, continuering van de groen- en waterstructuur en het "omklappen" van de verkeersstructuur van de Nassauweg.

Het tunneltracé is zodanig vormgegeven dat de toekomstige ovonde vrijwel "naadloos" aansluit. Andere oplossingen zijn niet uitgesloten. De eventuele realisering van deze ovonde o.d. vindt naar verwachting plaats na 2020. De uitvoering van de 4-sporigheid en de halte Leerpark wordt door ProRail op dit moment zeker niet verwacht voor 2015.

## **4. Financiën**

### **4.1. Inleiding**

Het bureau Royal Haskoning heeft, rekening houdend met de landelijke RVOI (Regeling van de Verhouding tussen Opdrachtgever en adviserend Ingenieursbureau), opdracht gekregen kostenramingen te maken van het integrale DO plan. De BTW is hierbij als kostenpost buiten beschouwing gelaten, omdat deze aan het BTW compensatiefonds (BCF) gedeclareerd kan worden. Als prijspeil is 1 januari 2005 aangehouden en de gebruikelijke opslagpercentages en de zogenaamde CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en Verkeerstechniek) regels zijn toegepast.

De begrotingsbedragen zijn zowel op nominale waarde als op de waarde inclusief kostenstijgingen vermeld. De uitkomst van deze laatste sommatie zal door de gemeente, na aftrek van de bijdragen van de externe partijen, financieel afgedekt moeten worden.

Overigens kan blijken dat de uitgaven aan de hoge kant zijn geraamd omdat de aanbestedingspraktijk van vandaag laat zien dat de aanbiedingen van de aannemers soms lager dan begroot uitkomen.

Een snelle ontwikkeling van het Project maakt de kans groter dat we van de huidige gunstige marktomstandigheden kunnen profiteren.

#### **4.2. Bezuinigingen**

Om gelden vrij te maken voor andere gemeentelijke ambities met een hoge prioriteit, is ook in dit project onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van kostenreducties (10% taakstellend). De taakstelling voor dit project is € 3,6 miljoen groot. Door het nemen van efficiëntie maatregelen, zoals het gezamenlijk aanbesteden en het tijdelijk afsluiten van de spoorovergang tijdens de bouw, is een besparing van € 3 miljoen bereikt. Daarnaast zijn nog mogelijkheden benut om de kosten te verlagen. Zo zijn de boogstralen van de tunnel, in combinatie met de hoogte van het fietsgedeelte, krapper gemaakt. Al deze maatregelen maken dat de bezuinigingstaakstelling ruimschoots (13,5%) is ingevuld en er tevens ruimte ontstaan is om de toekomstige kostenstijgingen op te vangen.

#### **4.3. Kostenramingen diverse planonderdelen**

Op basis van bovenstaande uitgangspunten zijn de totale kosten, na verwerking van de kostenstijgingen en de bezuinigingen, op € 30,8 miljoen geraamd. Dit is exclusief rentekosten omdat jaarlijks met een gemeentelijke reserve zal worden afgerekend zodat deze kostensoort niet ontstaat. Ook zijn de te ontvangen bijdragen vanuit het Rijk, het Waterschap en ProRail hierin nog niet verwerkt.

Een gedetailleerd overzicht van de ramingen ligt kabinet ter inzage in verband met de gevoelige concurrentiegegevens.

##### Tunnel, tunneltracé en aansluitende wegen

Alle noodzakelijke kosten voor de aanleg van de tunnel (voorlopig de huidige twee sporen) en het tunneltracé zijn geraamd op € 26,9 miljoen.

##### Waterplan

Deze kosten zijn op € 2,4 miljoen begroot. Onder aftrek van de bijdrage Tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast ad € 482.645,- voor dit project, zullen de kosten van het waterplan door het Waterschap De Groote Waard worden vergoed.

##### (Ambtelijke) Voorbereiding- en begeleidingskosten

De kosten van voorbereiding en begeleiding voor het gehele traject vanaf 2003 tot half 2008 zijn op € 1,5 miljoen geraamd. Dat is met circa 5% van het investeringsbedrag binnen de gebruikelijke normen.

##### Dagelijkse beheerskosten

ProRail is op grond van de huidige regelgeving verplicht de aangelegde tunnel(bak) zelf te onderhouden. De kosten daarvan zijn echter voor rekening van de gemeente. Daarnaast zal ook het overige gebied moeten worden beheerd en onderhouden. Royal Haskoning heeft een gedetailleerde raming gemaakt die uitkomt op een gemiddeld kostenniveau van € 75.000,- per jaar. Na afloop van dit Project (vanaf 2009) zal de gemeentelijke beheersector (Stadswerken) voor de uitvoering van het beheer en het onderhoud budget moeten krijgen. Naar de juiste hoogte van het te zijner tijd aan te vragen budget zal nog onderzoek worden gedaan. In dit Project is geen bedrag voor jaarlijkse beheerskosten opgenomen.

#### 4.4. Dekking van de kosten

De dekking is al volgt (in miljoenen):

Totale kosten, incl. kostenstijging en ambtelijke kosten	€ 30,8
Af:	
Bijdrage ProRail	€ 6,0
Bijdrage VROM	€ 7,0
Bijdrage "Tijdelijke regeling enz.", t.b.v. kosten Waterplan	€ 0,4
Vergoeding Waterschap; restant kosten Waterplan	€ 2,0
	€ 15,4
Door de gemeente af te dekken; voorlopige aanname	€ 15,4

Er is onderzoek gedaan naar de mogelijkheid van dekking vanuit het (nog te vernieuwen en bestuurlijk vast te stellen) BOVO fonds. De toekomstige stortingen die uit nog te verwezenlijken grondverkoop en afspraken met ontwikkelaars moeten voortvloeien, zijn echter te onzeker om als definitieve dekking van de kosten van de ondertunneling c.a. te gebruiken. Tevens is geconstateerd dat de voeding en onttrekking van het fonds in de tijd niet gelijk opgaan. Daardoor zou op enig moment een negatief saldo van het fonds kunnen ontstaan, wat niet is toegestaan. In tegenstelling tot het vorige B&W-voorstel (over het VO) is deze dekking dan ook niet meer opgevoerd. De mogelijke bijdragen van derden (BIRK, Externe Veiligheid), in totaal globaal voor dit project geschat op € 10 miljoen, zijn hierin nog niet verwerkt. Pas aan het eind van dit jaar zal met meer zekerheid kunnen worden berekend welke bijdragen te verwachten zijn.

#### 4.5. Fasering van de gemeentelijke investering

Periode en fase	kosten	inkomsten	netto kosten
2003 - 2008; voorbereiding/begeleiding	€ 1,5	€ --	€ 1,5
2006 - 2008; uitvoering	€ 29,3	€ 15,4	€ 13,9
Totalen	€ 30,8	€ 15,4	€ 15,4

Een tweetal kredieten nodig voor de afronding van een Definitief Ontwerp (DO) fase, € 182.000,-- en € 762.439,-- is reeds eerder ter beschikking gesteld, zodat thans nog ter uitvoering van het project € 14,5 miljoen als krediet nodig is.

#### 4.6. Financiële risico's

##### BIRK

De BIRK-aanvraag van de Drechtsteden (bij het ministerie van VROM) is volledig toegespitst op het Project Maasterras. Daarbij dient in acht genomen te worden dat dit project voor 50% bij de gemeente Zwijndrecht hoort, dus ook een vergelijkbaar deel van de eventuele BIRK gelden ter dekking van het Zwijndrechtse deel zal moeten worden ingezet.

Intussen is de aanvraag door VROM geselecteerd en toegelaten tot de uitwerkingsfase. In de tweede helft van 2004 is in overleg met VROM onderzocht welke onderbouwning nog nodig is en welke onderdelen uiteindelijk concreet in aanmerking zullen komen voor de bijdrage. De Drechtsteden aanvraag is dus een ronde verder, maar een risico is wel dat VROM van een kritisch dossier spreekt.

Verwacht wordt niettemin dat VROM, gezien de getoonde betrokkenheid, daadwerkelijk en in substantiële mate zal bijdragen, als onderdeel van een te sluiten overeenkomst tussen de betrokken partijen (gemeenten, ProRail, VenW, VROM en BZK) waarin tevens de overige te nemen maatregelen ter verbetering van de problematiek Externe Veiligheid duidelijk zullen worden. Verwacht wordt dat daarbij niet alleen de BIRK bijdrage beschikbaar komt, maar wellicht ook andere VROM bijdragen ter verbetering van de situatie in de Drechtsteden. Er van uitgaande dat de



in de z.g. Ketenstudies genoemde maatregelen voor de Drechtsteden niet volledig toereikend zullen zijn.

Een volledig inzicht in de mogelijke financiering en de daartoe benodigde samenwerking zal eind dit jaar mogelijk zijn. Het perspectief van de te verwachten financiële bijdragen is echter zo krachtig dat het proces ter realisatie van de ondertunneling Laan der Verenigde Naties e.d. verantwoord kan worden voortgezet.

**Tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast**

In de beschikking van 1 juli 2004 van het uitvoeringsorgaan SenterNovem is een bedrag van € 1.161.901,-- als subsidie toegekend voor het Stedelijk Waterplan Dordrecht. Dit (deel) Project krijgt daarvan maximaal € 482.645,--. De subsidie is gegeven met de voorwaarde dat het project uiterlijk 31 december 2008 is uitgevoerd. Dit past in de huidige planning. Mocht de uitvoering uitlopen dan zullen we ons tot de subsidiegever wenden om de subsidie veilig te stellen. Mits op tijd gemeld hoeven vertragingen echter geen negatieve financiële effecten te hebben. De totale kosten van het Waterplan worden na aftrek van de subsidie volledig door het Waterschap betaald.

**Bijdrage ProRail (Min. V&W)**

ProRail kan na afronding van de werkzaamheden voor het tunneltracé een beschikking aan het ministerie vragen. De genoemde bijdrage van maximaal € 6 miljoen is nominaal en zal op basis van de werkelijke kosten, die in 2006, 2007 en 2008 worden gemaakt, half 2008 worden uitgekeerd. De hoogte van die € 6 miljoen wordt dus niet aangepast aan de werkelijke kosten.

Vergoeding voor eventuele kostenstijgingen wordt dus niet gegeven. Wel is ProRail bereid de bijdrage met € 1 miljoen te verhogen, als wij overgaan tot aanleg van een (fiets)tunnel aan de Kilweg. De investering in die tunnel kan door ProRail verder ondersteund worden met mogelijk € 4 miljoen afhankelijk van de vraag of dit een fiets- of autotunnel wordt. Wel met de voorwaarde dat beiden tegelijkertijd worden uitgevoerd.

## **5 Vervoltraject**

### **5.1. Vervolgfases**

Na politieke besluitvorming over het voorliggende concept DO document is het vervolg er op gericht het Tunneltracé e.o. met spoed tot uitvoering te brengen en te integreren met het Waterplan. De eerstvolgende belangrijke producten zijn de Artikel 19, lid 1 WRO procedure, een Bouwvergunningaanvraag en een Besteksplan. Hiermee wordt de Voorbereiding Uitvoeringsfase afgerond en start de Uitvoeringsfase.

Voorafgaand aan de werkzaamheden voor deze fasen maken ProRail en gemeente afspraken over een plan van aanpak en een adequate projectorganisatie. Rekening houdend met de wederzijdse belangen en verantwoordelijkheden wordt dit op transparante wijze vormgegeven.

### **5.2. Planning**

De (politieke) besluitvorming over het concept DO inclusief de concept Overeenkomst is als volgt:

- |  |                   |
|--|-------------------|
| - B&W voorstel starten Wensen en Bedenkingen procedure     | 31 mei 2005.      |
| - Behandeling voorstel in commissie R&E                    | 16 juni 2005.     |
| - Behandeling voorstel in gemeenteraad                     | 28 juni 2005.     |
| - Opstellen B&W besluit definitief DO (incl. Overeenkomst) | half juli 2005.   |
| - B&W besluitvorming definitief DO (incl. Overeenkomst)    | 23 augustus 2005. |
| - Ondertekenen Overeenkomst                                | september, pm.    |

Na besluitvorming door ons college over het definitieve DO geldt op hoofdlijnen de volgende projectplanning:

Vorbereiding Uitvoeringsfase:

- Artikel 19 WRO procedure (inspraakronde)	start september 2005	gereed mei 2006.
- Bouwvergunning aanvraag	start september 2005.	gereed maart 2006.
- Verlenen bouwvergunning		mei 2006.
- Bestek	start september 2005	gereed maart 2006.
- Aanbesteding en Gunning	start maart 2006	gereed juni 2006.

Uitvoeringsfase:

- Uitvoering	start juli 2006	gereed februari 2008.
- Afsluiten (spoorwegovergang) Laan der VN		september 2006.
- In gebruik name tunneltracé		september 2007.
- Garantie en onderhoud	start februari 2008	gereed juli 2008.

### 5.3. Overeenkomst

Om tot realisatie te kunnen overgaan is het noodzakelijk dat een Overeenkomst wordt gesloten met ProRail. Als beleid hanteert ProRail een "Model Uitvoerings- en Beheersovereenkomst" die overal in Nederland wordt toegepast en (ten principale) niet ter discussie staat. Kort samengevat komt deze er op neer dat ProRail als opdrachtgever en voor rekening en risico van de gemeente de tunnel en het tunneltracé laat realiseren. De kosten van beheer, onderhoud en vernieuwing worden door de gemeente gedragen. Bij vaststelling van het VO is de gemeente akkoord gegaan met de genoemde Modelovereenkomst.

Onder voorwaarde dat ProRail de kosten draagt van een eventuele bodemverontreiniging in haar eigendom. In het DO is dit vastgelegd. Ook is in het VO afgesproken dat risico's die te maken hebben met hogere kosten door planvertraging, moeilijkheden met aannemers, meerkosten e.d. worden begrensd door goede proces- en procedureafspraken.

Ook hierover zijn in het DO afspraken gemaakt. Daarnaast zijn enkele artikelen in het voordeel van de gemeente aangescherpt, zodat de gemeente akkoord is met de nu voorliggende concept Overeenkomst Onderdoorgang Laan der Verenigde Naties.

Voor de gemeentelijke beheerskosten wordt verwezen naar hoofdstuk 4.

### 5.4. Aanbesteding

Voorafgaand aan de Uitvoering vindt er Aanbesteding en Gunning plaats. Basis voor de aanbesteding is het Bestek met de z.g. directieraming.

Prorail en gemeente zijn overeengekomen het gehele plangebied in opdracht van ProRail te laten aanbesteden. Dus niet alleen de tunnel en het tunneltracé, maar ook de aansluitende wegen en het resterende openbare gebied. Dit levert naar verwachting efficiëntiewinst op en dus verkorting van de uitvoeringstijd en lagere kosten.

Prorail heeft veel expertise op dit gebied en zal (in nauw overleg met de gemeente!!) overgaan tot een Openbare Europese Aanbesteding waarbij een vijftiental gecertificeerde aannemers wordt verzocht een offerte uit te brengen. ProRail heeft een aanbestedingsbeleid dat overal wordt toegepast en dat geheel voldoet aan het gemeentelijke aanbestedingsbeleid voor dit Project.

### 5.5. Communicatieplan

Het in de VO fase gehanteerde Communicatieplan is voor het DO geactualiseerd. Vrij gedetailleerd tot de politieke besluitvorming in september 2005. Meer globaal tot het gereed komen van de uitvoering begin 2008. In het planvervolg zal in overleg met de deskundigen van Prorail het communicatietraject nader en specifieker worden uitgewerkt. Het resultaat is een integraal communicatieplan met naast de aandacht voor de gemeentelijke aspecten ook aandacht voor de typische "spoorse" verantwoordelijkheden.

## 6. Voorstel

### Wensen en bedenkingen

Zoals vermeld zijn wij voornemens te besluiten tot het vaststellen van het Definitief Ontwerp van het Project Infrastructuur Knooppuntgebied (N3/LVN) met als prioriteit de aanleg van het tunneltracé Laan der Verenigde Naties en tot het aangaan van een Overeenkomst Onderdoorgang Laan der Verenigde Naties met ProRail.

Na de invoering van de Wet dualisering gemeentebestuur is met uw raad afgesproken dat over dergelijke transacties aan uw raad vooraf inlichtingen worden verstrekt over de uitoefening van deze bevoegdheid, omdat dit ingrijpende gevolgen kan hebben voor de gemeente.

Wij verzoeken u in uw vergadering van 28 juni 2005 uw wensen en bedenkingen kenbaar te maken en ons dat schriftelijk mede te delen.

### Voorstel

Samenvattend stellen wij u voor:

1. eventuele wensen en/of bedenkingen te uiten tegen ons voornemen het Definitief Ontwerp van het Project Infrastructuur Knooppuntgebied (N3/LVN) vast te stellen en met ProRail een Overeenkomst Onderdoorgang Laan der VN aan te gaan en dit schriftelijk aan ons kenbaar te maken;
2. kennis te nemen van de financiële paragraaf waarbij de dekking van dit voorstel bij de begroting 2006 wordt geregeld.

Het college van Burgemeester en Wethouders van Dordrecht  
de secretaris

H.W.M. Wesseling

de burgemeester

R.J.G. Bandell