

Organisatieonderdeel: Leefomgeving
Mail behandelaar: b.dejong@barneveld.nl
Telefoonnummer: +31620037688

Raadsvoorstel nr. 3456
Barneveld, 7 mei 2024
Portefeuillehouder: M.H.J. Pluimers-Foeken

Onderwerp: **Integrale voorbereiding Apeldoornsestraat buiten de kom**

Samenvatting raadsvoorstel

Voor het gedeelte Apeldoornsestraat vanaf Voorthuizen tot de gemeentegrens met Apeldoorn wordt een integrale aanpak voorgesteld. Hierbij wordt het vervangen van de fietspaden gecombineerd met Levensduurverlengend Onderhoud aan de rijbaan. Gelijktijdig wordt de weginrichting (beperkt) aangepast, zodat deze aansluit op de huidige richtlijnen. Ook worden een aantal andere opgaven meegenomen in de projectvoorbereiding. In eerste instantie was het de bedoeling om vooruitlopend de fietspaden te vervangen. Hiervan is afgezien, omdat de aanpak van de weg van invloed bleek op de ligging van de fietspaden. Om een integrale aanpak voor te bereiden is in het Uitvoeringsplan MIP 2024 een voorbereidingskrediet opgenomen. Middels dit voorstel wordt de raad om toestemming gevraagd om hiervan € 400.000 aan te wenden voor de integrale voorbereiding in 2024.

Aan de raad,

Gevraagde beslissing:

1. De aanpak van de Apeldoornsestraat integraal voor te bereiden. Het hiervoor benodigde voorbereidingskrediet á €400.000,- aan te wenden, welke is opgenomen in het Uitvoeringsplan MIP 2024.

1. Inleiding

De Apeldoornsestraat is een intensief gebruikte verbinding tussen de kernen Voorthuizen en Garderen en buurgemeente Apeldoorn. Ook is de weg een belangrijke ontsluiting voor de recreatievoorzieningen in dit gebied. Zowel de kwaliteit van de rijbaan als die van de naastliggende fietspaden is slecht en voldoet niet aan het door de raad vastgestelde minimale kwaliteitsniveau Basis. Voor een structurele verbetering is het noodzakelijk in beide te investeren. Om die reden is een voorbereidingskrediet in het Uitvoeringsplan MIP 2024 opgenomen. Binnen deze voorbereiding wordt bovendien de verkeerskundige inrichting van de weg onder ogenschouw genomen. Dit geldt ook voor de kansen, wensen dan wel opgaven vanuit de andere beleidsvelden. Met dit voorstel wordt u als raad gevraagd om, voorafgaand aan de aanwending van het voorbereidingskrediet, in te stemmen met de integrale voorbereiding van het project. In het bijgevoegde kaartje een weergave van het betreffende gedeelte van de Apeldoornsestraat. Op een later moment volgt een raadsvoorstel over het vervolg van de voorbereiding en aansluitend de uitvoering van het project in 2025. Dit voorstel volgt na het definitief vaststellen van het Uitvoeringsplan MIP 2025 in november 2024 bij de behandeling van de Programmabegroting 2025.

2. Door de raad gestelde kaders

Kaders beheerplan wegen

- Het behalen van een gemiddeld kwaliteitsniveau Basis voor alle gemeentelijke wegen en andere verhardingen zoals fiets- en voetpaden. Dit volgens de Beleidsvisie beheer en onderhoud wegen 2017-2026 en het Beheerplan wegen 2023-2027.

Verkeerskundige kaders

- Kernopgaven uit het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan

Kaders vanuit andere beleidsvelden

- Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP)
- Groenstructuurplan
- Biodiversiteitsplan

3. Effect

a) Meetbaar effect:

De levenscyclus van de Apeldoornsestraat wordt vernieuwd

De integrale voorbereiding moet leiden tot een zorgvuldig uitvoeringsplan voor de Apeldoornsestraat.

Na realisatie heeft de Apeldoornsestraat een vernieuwde levenscyclus van 40 jaar. Uitgevoerde onderzoeken tonen aan dat de weg op dit moment het einde van zijn levenscyclus heeft bereikt.

Het kwaliteitsniveau voldoet aan de wettelijke eisen en landelijke richtlijn

Na realisatie heeft de weg het hoogst haalbare kwaliteitsniveau (Zeer Hoog). Als wegbeheerder voldoet de gemeente Barneveld daarmee aan haar wettelijke verplichtingen. Bovendien wordt voldaan aan de richtlijn die landelijk geldt als ondergrens voor verantwoord wegbeheer. Zie ook argument 1.1.

b) Maatschappelijk effect:

Zorgdragen voor een veilig begaanbare Apeldoornsestraat en andere opgaven benutten

Na realisatie zijn de Apeldoornsestraat en naastliggende fietspaden veilig en comfortabel begaanbaar voor onze inwoners en andere gebruikers. Bovendien zijn de benodigde maatregelen getroffen die bijdragen aan een veiligere weginrichting. Daarnaast worden de opgaven, wensen en kansen vanuit de andere beleidsvelden waar mogelijk benut.

4a. Argumenten

1.1 Met de aanpak van de Apeldoornsestraat gaan we voldoen aan wettelijke verplichtingen en aan de ondergrens die landelijk geldt voor verantwoord wegbeheer

De belangrijkste wettelijke verplichting is vastgelegd in de Wegenwet. Deze eist dat iedere wegbeheerder (zo ook de gemeente Barneveld) verantwoordelijk is voor veilig begaanbare wegen. De huidige kwaliteit van de rijbaan van de Apeldoornsestraat is deels Laag en deels Zeer Laag (laagste kwaliteitsniveau) en voldoet niet aan kwaliteitsniveau Basis. Kwaliteitsniveau Basis wordt gezien als de landelijke richtlijn als ondergrens voor verantwoord wegbeheer.

1.2 Het blijkt verstandiger te zijn het vervangen van de fietspaden te combineren met de andere werkzaamheden

Het voornemen was om de fietspaden vooruitlopend op de aanpak van de rijbaan te vervangen. Hiervan is afgezien, omdat de aanpak van de rijbaan van invloed is op de hoogteligging van de fietspaden. Het hiervoor benodigde krediet is al beschikbaar via het Uitvoeringsplan investeringen MIP 2023 en wordt gebruikt voor de realisatie in 2025.

1.3 We verbeteren van de verkeerskundige inrichting van de Apeldoornsestraat

De huidige inrichting van de Apeldoornsestraat is getoetst aan de geldende verkeerskundige richtlijnen. Uit de toets zijn een aantal kansen, wensen en opgaven naar voren gekomen. Tijdens de integrale voorbereiding wordt onderzocht in hoeverre deze passen binnen de projectscope. Vervolgens wordt dit uitgewerkt in een Schetsontwerp (SO). Tijdens het participatietraject wordt het SO uitgewerkt naar een Voorlopig Ontwerp (VO). Bij het raadsvoorstel over de realisatie van dit project volgt het Definitieve Ontwerp (DO) ter besluitvorming. Binnen de integrale aanpak is het mogelijk de gewenste aanpassingen met minimale inzet van capaciteit en middelen te realiseren. Bovendien leidt dit tot eenmalige hinder.

1.4 We benutten kansen, wensen en opgaven vanuit de andere beleidsvelden

Er heeft een inventarisatie plaatsgevonden waarbij in beeld is gebracht welke kansen, wensen en opgaven er zijn. Tijdens de integrale voorbereiding wordt onderzocht in hoeverre deze passen binnen de projectscope. Tijdens het participatietraject wordt het SO uitgewerkt naar een Voorlopig Ontwerp (VO). Bij het raadsvoorstel over de realisatie van dit project volgt het Definitieve Ontwerp (DO) ter besluitvorming.

Het gedeelte van de Apeldoornsestraat, in beheer en eigendom van de gemeente Apeldoorn, is reeds enkele jaren geleden aangepakt en op het juiste onderhoudsniveau en inrichting gebracht. Tevens voldoen daar de wegmarkeringen aan de geldende norm en uitstraling.

4b. Tegenargumenten/kanttekeningen

Vorbereidingskrediet versus uitvoeringskrediet

Het inzetten van een voorbereidingskrediet is nodig wanneer er geen zekerheid is over de daadwerkelijke realisatie van een investeringsproject. Een voorbereidingskrediet kan worden gebruikt om de haalbaarheid van een project te onderzoeken, het doen van planstudie en het uitwerken van diverse mogelijke scenario's. Vervolgens wordt een besluit genomen over de realisatie en het beschikbaar stellen van het daarvoor benodigde uitvoeringskrediet. Terugkijkend was het in dit specifieke geval een mogelijkheid geweest één totaalkrediet voor zowel de voorbereiding als uitvoering op te nemen in het uitvoeringsplan. Dan was er direct duidelijkheid geweest over de totaalfinanciering. Het voornemen is dan ook om in het vervolg direct de totale kosten van een project op te nemen in opvolgende uitvoeringsplannen.

5. Alternatieve scenario's

1.1 De raad kiest ervoor om het voorbereidingskrediet hier niet aan uit te geven.

Daarmee komt totale project niet van de grond en voldoen we niet aan richtlijnen en dragen we niet bij aan de lange termijn doelen aangaande de kwaliteit van de gemeentelijke wegen. De consequentie van deze mogelijke keuze is ook dat er onaanvaardbare veiligheidsrisico's ontstaan voor het verkeer.

6. Participatie en communicatie

a) Participatie:

De integrale aanpak van de Apeldoornsestraat scoort een trede 2 op de participatieladder. Dit houdt in de diverse stakeholders zoals de direct aanwonenden, aangrenzende vakantieparken, horecaondernemingen en andere bedrijven, mee mogen denken tijdens het participatietraject. Dit binnen de kaders zoals in het raadsvoorstel weergegeven onder punt 2 en 4a. Hoe het participatietraject inhoudelijk vorm krijgt, wordt nader bepaald.

b) Communicatie:

Juiste en tijdige communicatie zorgt voor begrip voor het uitvoeren van het project en de daarbij behorende overlast. Tijdens het voorbereidingstraject is dit nog niet aan de orde. Wel is het belangrijk om inwoners en andere stakeholders te informeren over de voorbereiding en het vervolg daarop. De communicatie met de direct aanwonenden, aangrenzende vakantieparken, horecaondernemingen en andere bedrijven maakt onderdeel uit van het participatietraject. Voor hen is met name tijdige afstemming over bereikbaarheid tijdens de periode van uitvoering belangrijk.

7. Proces

Vervolg/besluitvormingsproces

Door in te stemmen met dit voorstel kan de integrale voorbereiding van het project starten. Bij de Kadernota 2025 wordt het Meerjaren Investeringsplan (MIP) 2025-2034 en het Uitvoeringsplan MIP 2025 gepresenteerd aan de raad. Eén van de hierin opgenomen opgaven is de integrale aanpak van de Apeldoornsestraat en het daarvoor benodigde uitvoeringskrediet. Het definitieve Uitvoeringsplan MIP 2025 wordt vastgesteld tijdens de behandeling van de Programmabegroting 2025 in november. Wanneer de integrale aanpak van de Apeldoornsestraat hierin is opgenomen volgt een inhoudelijk raadsvoorstel voorafgaand aan de aanwending van het uitvoeringskrediet.

Vervolgstappen/planning/uitvoering:

De voorlopige planning na besluitvorming over het onderhanden liggend voorstel is als volgt:

Fasen	Van	Tot
Ontwerp- en participatiefase	Na besluitvorming door de raad over dit voorstel voorzien op 29 mei 2024	Eind 2024
Contract – en aanbestedingsfase bouwteam * (Europees met voorselectie = lange doorlooptijd en deels parallel aan Ontwerp- en participatiefase)	mei 2024	oktober 2024
Tijdens contract- en aanbestedingsfase: eerste besluitvorming raad over uitvoeringskrediet bij behandeling Kadernota 2025 **	4 juli 2024	
Bouwteamfase (voorbereiding op realisatie)	oktober 2024	maart 2025
Tijdens bouwteamfase: definitieve besluitvorming raad over uitvoeringskrediet bij behandeling Programmabegroting 2025 **	13 november 2024	
Realisatiefase gefaseerd over de volgende gedeelten:		
- Fase 1: gemeentegrens Apeldoorn - N310	maart 2025	april 2025
- Fase 2: N310 – Tolnegenweg	mei 2025	Zomervakantie 2025
- Fase 3: Tolnegenweg - Heuvelrandweg	september 2025	november 2025
Nazorgfase	december 2025	juni 2026

* *Waarom de keuze voor een bouwteam*

Een bouwteam is een efficiënte wijze om de realisatie voor te bereiden. Aan een bouwteam nemen zowel de beoogde opdrachtnemer (aannemer) als de opdrachtgever (de gemeente Barneveld) deel. Hierdoor is de opdrachtnemer in de voorbereiding al betrokken en denkt mee over de uit te voeren werkzaamheden en inzet omgevingsmanagement. Bijkomend voordeel is dat tijdens de bouwteamfase besloten kan worden toch af te zien van een verdere samenwerking en de realisatie aan een andere partij over te laten.

** *Besluitvorming door gemeenteraad*

Tijdens de raadsvergadering van 4 juli waarin de Kadernota 2025 wordt behandeld, vindt de eerste besluitvorming over Uitvoeringsplan MIP 2025 plaats. Het aanvullend benodigde uitvoeringskrediet voor de integrale aanpak van Apeldoornsestraat maakt hiervan onderdeel uit. De contract- en aanbestedingsfase wordt gestopt wanneer de raad besluit het benodigde uitvoeringskrediet niet beschikbaar te stellen. Definitieve besluitvorming door de raad vindt plaats tijdens de raadsvergadering van 13 november 2024 bij de begrotingsbehandeling. De bouwteamfase wordt gestopt wanneer de raad besluit het benodigde uitvoeringskrediet niet beschikbaar te stellen.

Ruime realisatiefase in verband met bereikbaarheid parken tijdens vakanties

De realisatiefase is ruim aangehouden, zodat de werkzaamheden zoveel mogelijk buiten de vakantiepieken worden uitgevoerd. Dit is wenselijk gezien het aantal vakantieparken in het gebied aan beide zijden van de Apeldoornsestraat.

Evaluatie/controle:

Na afronding van het project vindt een projectevaluatie plaats.

8. Financiële gevolgen

Benodigd voorbereidingskrediet in 2024

Voor de integrale voorbereiding van het project is in 2024 een voorbereidingskrediet nodig van € 400.000. Een voorbereidingskrediet heeft een afschrijvingstermijn van 5 jaar. Dit leidt tot een kapitaallast van € 92.000 ($400.000 / 5 \text{ jaar} * 1,15\%$).

Het benodigd uitvoeringskrediet voor de integrale aanpak volgt bij de Kadernota 2025

Het benodigde uitvoeringskrediet van €5.520.000 wordt opgenomen in het uitvoeringsplan MIP 2025.

Dit uitvoeringsplan wordt aan de raad aangeboden ter besluitvorming bij de behandeling van de Kadernota 2025. Voor het vervangen van de fietspaden is het benodigde uitvoeringskrediet van € 1.470.000 al beschikbaar via het Uitvoeringsplan MIP 2023. Het resterende voorbereidingskrediet van € 600.000 wordt in 2025 ingezet als onderdeel van het totale uitvoeringskrediet.*

Totale financiering van de voorbereiding en realisatie van het project in 2024 en 2025:

Kosten	
Vorbereidingskrediet 2024	400.000
Vorbereidingskrediet 2025	600.000
Vervanging fietspaden	1.470.000
Vervanging weg/integrale aanpak	5.520.000
Totaal	7.990.000
Dekking	
Vorbereidingskrediet 2024 en 2025 (beschikbaar via uitvoeringsplan 2024)	1.000.000
Vervanging fietspaden (beschikbaar via uitvoeringsplan 2023)	1.470.000
Extra benodigde dekking	
Levensduur Verlengendonderhoud (LVO) rijbaan + integrale aanpak (voorstel uitvoeringsplan 2025)	5.520.000

* Het voor 2024 aangevraagde voorbereidingskrediet van € 1.000.000 omvat het bedrag aan VAT-kosten. Dit zijn de kosten voor Voorbereiding, Administratie en Toezicht. Hiervan wordt in 2024 € 400.000 aangewend als voor de Voorbereiding. De resterende € 600.000 zijn nodig voor de doen van de Administratie en het houden van Toezicht tijdens de realisatie in 2025.

9. Risico's

Het aanvullende benodigde uitvoeringskrediet wordt niet beschikbaar gesteld

Voor het vervangen van de fietspaden is een uitvoeringskrediet al beschikbaar via het Uitvoeringsplan MIP 2023. Hetzelfde geldt voor het voorbereidingskrediet voor de integrale voorbereiding. Dit is beschikbaar via het uitvoeringsplan MIP 2024. Zoals voorgesteld, kan een deel daarvan kan worden benut als uitvoeringskrediet. Desalniettemin is een aanzienlijk aanvullend uitvoeringskrediet van € 5.520.000 nodig voor de financiering van de totale integrale aanpak. Dit aanvullend benodigde uitvoeringskrediet wordt opgenomen in het Uitvoeringsplan MIP 2025. Een eerste besluitvorming hierover vindt plaats tijdens de behandeling van de Kadernota 2025 tijdens de raadsvergadering van 4 juli 2024. Definitieve besluitvorming door de raad vindt plaats tijdens de raadsvergadering van 13 november 2024 bij de begrotingsbehandeling. De mogelijkheid bestaat dat er wordt gekozen voor een andere inzet van het in 2025 beschikbare investeringskrediet. Zie tevens 5. Alternatieve scenario's.

Er wordt geen vrijstelling verleend op de wetgeving omtrent Natura 2000

Tijdens het voorbereidingstraject vindt verdere afstemming plaats met de provincie Gelderland (bevoegd gezag) over de wetgeving omtrent Natura 2000 en de daarvoor verwachte vrijstelling. Wanneer, om welke reden dan ook, geen vrijstelling wordt verleend, heeft dit ernstige consequenties voor de planning en de kosten.

Mogelijke vertraging op de voorlopige planning

Door onvoorziene omstandigheden (bijvoorbeeld het vertrek van een medewerker of door ziekte) kan het bijvoorbeeld voorkomen dat de voorbereiding stagneert. Dit geldt voor zowel onze interne capaciteit als die van de aannemer. Daarnaast kan pas na besluitvorming over het uitvoeringskrediet de planning van de realisatie worden afgestemd met de diverse stakeholders. Hierdoor kan het nodig zijn af te wijken van de voorlopige planning. Bijvoorbeeld wanneer de provincie Gelderland of Rijkswaterstaat geen toestemming verleend voor de benodigde omleidingsroute.

Burgemeester en wethouders van Barneveld,	
de secretaris,	de burgemeester,
W. Wieringa	J. van der Tak

Bijlage:

Kaartje met daarin het betreffende gedeelte van de Apeldoornsestraat