



Aan burgemeester en wethouders

Zaaknummer	601597	Portefeuillehouder(s)	Roeland van der Zee
Programmamanager	Roland Heijnen		
Ambtenaar	Alex Uil	Vertrouwelijk	Nee
Telefoonnummer	026-377 5607	Datum in college	02-11-2021
		Datum fataal	Nee

Onderwerp: De Renaissance van de Velperweg

Voorstel

1. De Velperweg vanaf de Raapopseweg tot aan de gemeentegrens met gemeente Rheden te gaan herinrichten, met als projectnaam "de Renaissance van de Velperweg".
2. Wethouder Roeland van der Zee aan te wijzen als verantwoordelijk projectwethouder.
3. De Ambitieschets 'de Renaissance van de Velperweg, 2021' vast te stellen.
4. Hiervoor gemeentelijke budgetten beschikbaar te stellen van € 3.834.500,-, zodat deze kunnen dienen als cofinanciering bij de aanvraag van subsidies.
5. Een bijdrage uit het Klimaatfonds in te zetten van € 200.000.
6. De raad hierover te informeren met de bijgevoegde raadsinformatiebrief.

Inleiding

De Velperweg is de belangrijke oostelijke stadstoegang van Arnhem en kent een rijke historie. Het is van oorsprong een hoofdroute op de Veluwezoom waarlangs vele landgoederen liggen. Langs de weg liggen nog steeds verschillende monumentale landgoederen die de weg een unieke context geven. De Velperweg is in de afgelopen eeuw echter getransformeerd van een statige laan in een brede asfaltloper. Op veel plaatsen is de bomenlaan verdwenen en hebben de bestaande bomen weinig ruimte. De samenhang tussen weg en de lommerrijke omgeving ontbreekt. De weg voldoet niet aan het beeld dat bij een hoofdstructuur bomenrij hoort en het Gelders Arcadië (een verzamelnaam voor de strook van kenmerkende landgoederen die liggen langs de Veluwezoom, tussen Arnhem en Dieren).

De Velperweg is naast een historische toegangsweg ook een drukke regionale fietsroute tussen Arnhem, Velp, Rheden en Dieren. Dat is niet af te lezen aan het huidige profiel van de Velperweg. De weg kenmerkt zich door een brede rijbaan met smalle fietsstroken. Omdat het fietsverkeer gemengd is met het gemotoriseerde verkeer levert dit onveilige situaties op. Daarnaast is door de brede rijbaan, de hoge snelheden en de hoge verkeersintensiteiten de oversteekbaarheid voor voetgangers slecht. En dat terwijl in de omgeving veel voorzieningen liggen voor ouderen. Niet voor niets staat de Velperweg op plek vijf van de meest onveilige wegen binnen de regio Arnhem Nijmegen.



Verder kenmerkt dit gedeelte van de Velperweg zich door complexe en gedateerde kruisingen. Dit vertraagt de doorstroom van het verkeer en het OV. De duurzame bereikbaarheid van de stad en regio raakt hierdoor in het geding en de aantrekkelijkheid en concurrentiekracht van het (H)OV neemt af. In de Velperweg liggen een aantal rioolstrengen die binnen nu en 5 jaar vervangen dienen te worden. Daarnaast kent het riool en de waterhuishouding van Velperweg een aantal hydraulische problemen. In de huidige situatie stroomt het water afkomstig van de weg niet altijd de goede kant op of ontbreken groenvoorzieningen om het water naar toe te laten stromen. Daar waar het water wel is afgekoppeld en richting een beek kan stromen, stroomt het water afkomstig van de weg ongefilterd het oppervlakte-water in. Dit zorgt voor vervuiling en afname van de kwaliteit van het water.

Op een aantal plaatsen is er sprake van wateroverlast bij extreme regenbuien. Hoewel het merendeel van de overlast wordt veroorzaakt door water afkomstig van de hoger gelegen wijken, draagt het enorme plakkaat aan asfalt niet bij aan het tijdelijk bufferen en opvangen ervan.

Om de ambitie en de sfeer duidelijk te maken is er een film over het project gemaakt. Deze is te zien via de link: <https://www.youtube.com/watch?v=fBrpXViQEu8>

Beoogd effect

- Het verbeteren van de duurzaamheid, klimaatadaptatie, verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, HOV-doorstroming en stedenbouwkundige kwaliteit van het wegvak.
- Het realiseren van een nieuw ingerichte Velperweg, tussen de Raapopseweg en de gemeentegrens die recht doet aan de cultuurhistorische waarde ervan.

Argumenten

- 1.1 *Het Hoogwaardig Openbaar Vervoer dat over de Velperweg gaat, wordt in het HOV-Actieplan en in het Toekomstbeeld Stedelijk OV (vastgesteld door de gemeenteraad: april, 2019, zaaknr. 348654) als een knelpunt benoemd.*

De HOV-lijnen 1 en 7 hebben niet de gewenste kwaliteit om als Hoogwaardig Openbaar Vervoer te kunnen functioneren. De lijnen hebben een matige doorstroming, een niet- concurrerende snelheid ten opzichte van het autoverkeer en een onvoldoende kwaliteit van halten en infrastructuur.

- 1.2 *De verkeersonveiligheid en het fietsgebruik van het wegvak is hoog, er zijn geen vrijliggende fietsvoorzieningen en de oversteekbaarheid van de Velperweg is slecht.*

Het wegvak is verkeersonveilig. Op het wegvak hebben in de periode 2015-2020 47 ongevallen plaatsgevonden, hierbij waren 19 gewonden en 1 dode te betreuren. Van de gewonden waren 5 fietsers en het dodelijk slachtoffer was een voetganger. Hiermee komt de Velperweg op plaats 5 van de meest onveilige wegen van de regio Arnhem-Nijmegen.

De Velperweg is ook een drukke regionale fietsroute tussen Arnhem, Velp, Rheden en Dieren (dagelijks fietsen minimaal 5.000 fietsers deze route). Dat is niet af te lezen aan het huidige profiel van de Velperweg. De weg kenmerkt zich door een brede rijbaan met smalle fietsstroken. Omdat het fietsverkeer gemengd is met het gemotoriseerde verkeer levert dit onveilige situaties op.



Door de brede rijbaan en de hoge verkeersintensiteiten en hoge snelheden is de oversteekbaarheid voor voetgangers slecht. En dat terwijl in de omgeving veel voorzieningen liggen voor ouderen.

1.3 Diverse landelijke en regionale overheden erkennen de onveilige en gedateerde inrichting van de Velperweg.

Om de verkeersveiligheid voor de fietsers op de Velperweg te verbeteren heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) op 30 november 2020 een subsidie verleend voor de aanleg van vrijliggende fietspaden en een rotonde.

Daarnaast draagt het ministerie van Onderwijs Cultuur en Wetenschap (OCW) bij aan het project voor het beschermen en verbeteren van het erfgoed aan de Velperweg.

Ook vanuit de provincie Gelderland en het waterschap Rijn en IJssel zijn er wensen om te gaan investeren in het project.

1.4 De stedenbouwkundige en landschappelijke inrichting komen niet overeen met de cultuurhistorische waarde van het wegvak.

De Velperweg was ooit een statige laan langs historische landgoederen. De laatste 50 jaar is deze weg veranderd in een stenige en brede weg met vooral veel aandacht en ruimte voor het autoverkeer. Op veel plaatsen is de bomenlaan verdwenen en hebben de bestaande bomen weinig ruimte. De vroegere interactie tussen de kenmerkende Arnhemse landgoederen en de Velperweg is verloren gegaan.

Het project draagt bij aan de Groenvisie 2017-2035 met daarin opgenomen de herkenbare stad: zichtbaarheid en beleefbaarheid van het landschap en cultuurhistorie en vervangen van oude slechte lanen door nieuwe aanplant.

De titel van het project: "de Renaissance van de Velperweg" geeft de ambitie weer om dit wegvak "opnieuw geboren" te laten worden als een statige laan.

1.5 Bewoners en bedrijven vragen al sinds 2015 om een herinrichting van het wegvak.

Burgerparticipatie is een belangrijk onderdeel van dit project. Het is al lange tijd de wens van bewoners en bedrijven om de Velperweg tussen de Raapopseweg en de gemeentegrens te herinrichten. In 2015 is voor het laatst een poging gedaan om met bewoners en bedrijven te komen tot een herinrichting. Helaas was er onvoldoende budget beschikbaar voor uitvoering. Het toen met bewoners gemaakte schetsontwerp is de basis van de nu gemaakte Ambitieschets. Het proces van burgerparticipatie zal dan ook opgestart worden na vaststelling van de Ambitieschets in het college.

1.6 Nu zijn er unieke omstandigheden die het wel mogelijk maken om tot uitvoering te komen.

In tegenstelling tot de situatie van 2015 zijn er nu voldoende financiële middelen beschikbaar, door het combineren van verschillende interne budgetten en externe subsidies. Op korte termijn is groot onderhoud aan de riolering en wegverharding van de Velperweg noodzakelijk. Dit maakt een unieke kans en aanleiding om werkzaamheden en budgetten met elkaar te combineren.



2.1 Voor de aansturing van dit multidisciplinaire project is een bestuurlijk aanspreekpunt nodig.

Met dit project wordt een bijdrage geleverd aan diverse beleidsdoelstellingen. Hierdoor valt het project onder meerdere portefeuillehouders:

- Roeland van der Zee (mobiliteit, vastgoed en grondzaken)
- Cathelijne Bouwkamp (duurzaamheid, klimaatadaptatie, groen, bomen)
- Bob Roelofs (erfgoed en openbare ruimte)
- Jan van Dellen (wijkwethouder Velperweg e.o.)

Omdat het wenselijk is om de aansluiting op het college via één wethouder te laten verlopen, is het voorstel om de portefeuillehouder Mobiliteit projectwethouder te maken. Via de staven worden de inhoudelijk betrokken portefeuillehouders geïnformeerd.

3.1 Er ligt een breed gedragen Ambitieschets die recht doet aan Burgerparticipatie.

In 2015 is er een intensief traject geweest met belangengroepen en aanwonenden om te komen tot een gedragen ontwerp. Dit ontwerp is de basis geweest voor de Ambitieschets 2021. In de Ambitieschets 2021 is nog ruimte voor belanghebbenden om keuzen te maken.

4.1 Een collegebesluit over de inzet van de gemeentelijke middelen geeft zekerheid als cofinanciering voor de subsidies van derden.

Inmiddels is een noodzaak ontstaan om te gaan investeren in dit wegvak vanuit de beleidsdisciplines:

- Weg- en rioleringsonderhoud
- Klimaatadaptatie
- Mobiliteit
- Verkeerslichten
- Openbare verlichting
- Groenonderhoud
- Erfgoed
- Onderhoud trolleyinfrastructuur

Door een collegebesluit kan de integrale gemeentelijke bijdrage als noodzakelijke eigen bijdrage worden ingezet voor de subsidies van derden.

5.1 Met de herinrichting van de Velperweg is er de mogelijkheid om de klimaatadaptieve opgaven aan te pakken als onderdeel van de Strategie Klimaatadaptie Arnhem 2020-2030.

De weg is momenteel niet goed berekend op extreem weer. Het grote oppervlakte aan asfalt zorgt voor 'hittestress' en bij hevige regen is er veel wateroverlast. Het merendeel van de wateroverlast wordt veroorzaakt door water afkomstig van de hoger gelegen wijken. De grote hoeveelheid asfalt versterkt dit probleem. Meer groen waar het water kan infiltreren, zorgt juist voor een verbetering. Op andere plekken kan hemelwater via het groen afstromen naar de beken. Op deze manier wordt de afvoer vertraagd waardoor de beken worden ontzien (minder overlast in de lagere delen). Tegelijk wordt het water ook gezuiverd wat de waterkwaliteit ten goede komt. Meer bomen en minder asfalt zorgen ook voor meer schaduw waardoor hittestress wordt verminderd.



Kanttelingen en risico's

4.1 *De fietspaden en de rotonde moeten aangelegd zijn voor 30 juni 2023.*

Als subsidievoorwaarde heeft het ministerie een deadline aangegeven voor de realisatie van de rotonde en de vrijliggende fietspaden. De projectplanning is erop gericht om deze deadline te halen.

4.2 *Als de gemeentelijke bijdrage niet wordt ingezet, dan staat de haalbaarheid onder druk.*

Vanwege de omvang van het wegvak en de integrale aanpak is een stevig maar haalbaar projectbudget nodig. Het begrote projectbudget is haalbaar door de eigen bijdrage vanuit de gemeente van 3.834.500,- euro. Dit budget zal als noodzakelijke cofinanciering worden ingezet voor de bijdragen van derden.

4.3 *De bijdragen van het waterschap Rijn en IJssel en de provincie Gelderland zijn nog niet definitief beschikt.*

Nog niet alle bijdragen van externe partijen zijn definitief beschikt. Vanuit het waterschap Rijn en IJssel is aangegeven dat een bijdrage van 300.000 euro reëel is.

De provincie Gelderland heeft een provinciale bijdrage gereserveerd van 2,15 miljoen euro vanuit het beleidsthema Mobiliteit. Deze bijdrage bestaat uit 1,5 miljoen euro uit het programma Hoogwaardig Openbaar Vervoer, 0,35 miljoen euro vanuit programma Fiets en 0,3 miljoen euro vanuit het programma Verkeersveiligheid. Ook loopt er een aanvraag voor 266.000 euro vanuit de provinciale impulsregeling Klimaat. Definitieve besluitvorming zal in het najaar van 2021 plaatsvinden tijdens de provinciale begrotingsbehandeling.

4.4 *Als bijdragen van externe partijen niet verstrekt worden dan zal het ontwerp aangepast worden.*

Mocht de situatie ontstaan dat externe partijen hun begrote bijdrage niet verstrekken dan zal het ontwerp aangepast worden. Ambtelijk en bestuurlijk wordt maximaal ingezet om dit scenario te voorkomen. Daarbij worden pas onomkeerbare stappen gezet/grote uitgaven gedaan zodra de dekking volledig is.



Financiën

Kosten

De voorgenomen financiering is als volgt:

	directe kosten	indirecte kosten	voorzien koste	risicoreserverin	Totaal
Bouwkosten	€ 4.218.414,00	€ 961.680,00	€ 5.180.094,00		€ 5.180.094,00
Engineeringskosten	€ 932.417,00		€ 932.417,00		€ 932.417,00
Bijkomende kosten	€ 1.053.838,00		€ 1.053.838,00		€ 1.053.838,00
				€ 716.635,00	€ 716.635,00
					€ 7.882.984,00
Afgerond					€ 7.883.000,00

De kostenraming is berekend volgens de Standaard Systematiek van Kostenramingen (SSK). Deze systematiek is een landelijk gehanteerde methode die vooral gebruikt wordt in de bouw en weg- en waterbouw. Deze systematiek is ontwikkeld door het kennisinstituut CROW. Veel subsidieverstrekkers stellen de SSK-systematiek als voorwaarde. Deze systematiek schrijft een aantal kostenposten voor met vaste percentages.

- De bouwkosten van dit project bestaan uit directe kosten (realisatie van het project) en indirecte kosten. De indirecte kosten bestaan uit kosten die een bedrijf moet maken om het project te kunnen realiseren. Dit zijn bijvoorbeeld overhead, interne uren, winst/risico en dergelijke.
- Engineeringskosten zijn de interne kosten die we als gemeente Arnhem moeten maken om het project mogelijk te maken. In de praktijk blijken de geraamde kosten binnen de SSK-systematiek hiervoor ruimschoots genoeg te zijn.
- Bijkomende kosten zijn kosten die geraamd worden voor onder andere het verleggen van kabels en leidingen, diverse onderzoeken (niet-gesprongen explosieven (CE), bodem, asfalt ed.), verkeersmaatregelen en onderhoud van trolleykasten.
- De kosten voor risicoreservering is een standaard percentage (10% object overstijgende risicoreservering) van de kosten, dat lager wordt als het ontwerp meer gedetailleerd wordt.
- Het risico op nadeelcompensatie wordt gering geschat en is onderdeel van de risicoreservering.

Samengevat kan gesteld worden dat de SSK-systematiek een behoudende wijze van kostenramen is, waarbij de kans op kostenoverschrijding ten opzichte van de raming relatief laag is.

De dekking is voorzien uit:



Organisatie	Onderdeel/Omschrijving	Beschikbaar bedrag	Nog vast te stellen bedrag
Gemeente	Wegen	€ 932.000,00	
	Riool	€ 922.500,00	
	VRI	€ 80.000,00	
	OVL	€ -	
	Groen	€ 300.000,00	
	Onderhoud trolley	€ 200.000,00	
	Mobiliteit	€ 1.000.000,00	
	Stil asfalt	€ 50.000,00	
	Klimaatfonds	€ 200.000,00	
	Bomenplan	€ 80.000,00	
	Groenplan	€ 70.000,00	
Provincie	impulsregeling klimaat		€ 266.000,00
Waterschap	Bijdrage WRIJ		€ 300.000,00
Rijk	Investerings impuls Verkeersveiligheid Fiets	€ 470.800,00	
	Investerings impuls Verkeersveiligheid Rotonde	€ 287.700,00	
	erfgoeddeal	€ 574.000,00	
Provincie	Fiets, HOV, Verkeersveiligheid en bushaltes	€ -	€ 2.150.000,00
		€ 5.167.000,00	€ 2.716.000,00
Totaal		€	7.883.000,00

Aanpassen begroting

Omdat de kosten die met dit project zijn gemoeid al onderdeel uitmaken van de begroting, heeft dit voorstel geen begrotingswijziging. Twee nog wel noodzakelijke, maar budgetneutrale aanpassingen van de begroting zullen in een verzamelbesluit worden meegenomen. Het gaat daarbij om:

- De administratieve verwerking van subsidiebeschikkingen: als de subsidiebeschikkingen ontvangen zijn, zullen deze bijdragen en de kosten die daaruit worden gedekt opgenomen worden in de begroting (per saldo budgetneutraal).
- Het omzetten van exploitatiebudgetten in een investeringskrediet: bij nadere detaillering van de projectbegroting zal kunnen blijken dat kosten die worden gedekt uit exploitatiebudgetten vanwege hun aard als een investering moeten worden beschouwd. In het verzamelbesluit zal dan een investeringskrediet worden opgenomen, waarbij voor eenzelfde bedrag het daarvoor beschikbare exploitatiebudget zal worden toegevoegd aan de bestemmingsreserve kapitaallasten. De kapitaallasten van de investering zullen dan gedekt worden uit deze bestemmingsreserve kapitaallasten.

Uitvoering

De brief wordt verzonden aan de raad.

Communicatie

De raad wordt geïnformeerd met een raadsinformatiebrief en een persbericht.



Bijlagen

Stukken voor college

- Raadsinformatiebrief Renaissance van de Velperweg
- Projectplan Velperweg verkeersveiligheid Movares
- Brochure Renaissance van de Velperweg
- Ambitieschets Renaissance van de Velperweg, 2021
- Projectplan Renaissance van de Velperweg, 2021
- Kaders voor de besteding van het Klimaatfonds

Stukken voor gemeenteraad

- Raadsinformatiebrief Renaissance van de Velperweg
- Projectplan Velperweg verkeersveiligheid Movares
- Brochure Renaissance van de Velperweg
- Ambitieschets Renaissance van de Velperweg, 2021