



Datum besluitraad	: 7 april 2020	Datum oordeelraad	: 17 maart 2020
Agendapunt	:	Datum B en W	: 18 februari 2020
Volgnummer	: 20bs00011 / 20.011	Programma begroting	: 2
Gewijzigd voorstel	:	Taakveld	: 2.1
Portefeuillehouder	: A. van den Oever		

## Adviesnota raad

### Ophogen krediet Kempenbaan West en Aansluiting A67

#### Samenvatting

Om de bereikbaarheid aan de westzijde van Veldhoven en bedrijventerrein De Run te verbeteren wordt de Kempenbaan verbreed. Daarnaast wordt er een nieuwe aansluiting gemaakt op de A67.

Naar aanleiding van de opgelopen vertraging door het aanhouden van het bestemmingsplan en de bijkomende gevolgen zijn er extra kosten gemaakt voor project Kempenbaan West.

Deze kosten zijn voor een deel inzichtelijk en ook nog voor een deel niet volledig inzichtelijk. Dit komt onder andere doordat de indexerings voor de komende jaren nog niet bekend is en het inkooptraject nog niet is afgerond. Daarnaast is het voorstel om de rotonde die de Zilverbaan verbindt met het nieuwe viaduct in beton uit te voeren in plaats van asfalt. Verder is er een nadrukkelijke wens vanuit belanghebbenden om alsnog een onderdoorgang te maken ter hoogte van de Moormanlaan.

In dit voorstel worden de kosten en dekking weergegeven zodat inzichtelijk is wat de financiële consequenties zijn voor de begroting van 2023 tot 2048.

#### Beslispunten

1. Het krediet voor project Kempenbaan West op te hogen met € 5,1 miljoen om het tekort op het krediet te dekken;
2. Het krediet voor project Kempenbaan West op te hogen met € 3,5 miljoen om de verwachte indexerings (vanaf 2020 tot 2022) op te vangen en een beperkte risicoreservering te hebben voor onvoorziene kosten tijdens uitvoering van het project;
3. De rotonde die het nieuwe viaduct over de A67 verbindt met de Zilverbaan te realiseren in beton in plaats van asfalt en hiervoor de benodigde financiële middelen van € 500.000,- beschikbaar te stellen;
4. Een onderdoorgang in het verlengde van de Moormanlaan te realiseren zodat deze weg niet wordt onderbroken door het nieuwe viaduct over de A67 en hiervoor de benodigde financiële middelen van € 800.000,- beschikbaar te stellen.

#### Inleiding

Om de bereikbaarheid aan de westzijde van Veldhoven en bedrijventerrein De Run te verbeteren wordt de Kempenbaan verbreed. Daarnaast wordt er een nieuwe aansluiting gemaakt op de A67. Om dit planologisch mogelijk te maken is bestemmingsplan 'Kempenbaan-West' uitgewerkt en vastgesteld door uw raad op 30 oktober 2018.



In mei 2017 bleek dat het bestemmingsplan was aangehouden door de Raad van State in verband met de discussie rondom het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Naar aanleiding van deze beslissing door de Raad van State is een aanvalsplan in oktober 2017 vastgesteld door het college. Het doel van dit plan was om de vertraging van het project zo veel mogelijk te beperken. Twee van de maatregelen die in dit aanvalsplan zijn opgenomen, zijn het vlottrekken van het bestemmingsplan en het opstarten van het ontwerptraject door het ondertekenen van de faseovereenkomst. Tijdens de beeldvormende raad van november 2017 is uw raad over dit aanvalsplan geïnformeerd.

Voor het vlottrekken van het bestemmingsplan is gewerkt met een ADC toets (Alternatieven, Dwingende redenen van openbaar belang en Compensatie). Dit is een juridisch middel dat weinig toegepast wordt in Nederland. Na het uitwerken van de ADC toets in 2018 is het bestemmingsplan 'Kempenbaan-West' gewijzigd vastgesteld. Uiteindelijk heeft de Raad van State op 24 juli 2019 de beroepen tegen het bestemmingsplan ongegrond verklaard en is het bestemmingsplan nu onherroepelijk.

Ondertussen is in 2018 met de aannemerscombinatie Van Gelder / Mobilis na intensieve onderhandeling de faseovereenkomst gesloten. In deze overeenkomst is opgenomen dat de combinatie het ontwerp uitwerkt tot een uitvoeringsontwerp. Indien de gemeente er niet in zou slagen om te komen tot een onherroepelijk bestemmingplan dan zou de aannemerscombinatie afzien van realisatie. Hiermee is de vertragingstijd van het project zo veel mogelijk beperkt, hetgeen van belang is vanwege de bereikbaarheidsproblemen op de Kempenbaan. Dit is tevens gedeeld in de beeldvormende raad van 21 november 2017, in de informatienota over de ondertekening van de maatregelenbundel bereikbaarheid De Run (11 december 2018) en in de raadsvergadering van 29 januari 2019 in de mededelingen van het college.

Nadat het bestemmingsplan onherroepelijk was geworden, is gezocht naar de juiste manier om de totale opdracht (ontwerp en realisatie) aan de aannemer te kunnen gunnen. Doordat het contract in 2016 op de markt is gezet en delen van het contract (een groot deel van de ontwerpwerkzaamheden) onder de zogenoemde faseovereenkomst zijn uitgevoerd, moest het contract hierop worden aangepast. Na afstemming over deze aanpassingen tussen gemeente en Van Gelder / Mobilis is op 13 november 2019 het contract ondertekend door beide partijen. Over de gunning van het contract is uw raad geïnformeerd met de informatienota van 1 oktober 2019 (19bs00153).

In deze informatienota is bovendien aangegeven, dat de combinatie haar inkooptraject heeft opgestart na de gunning van het contract. Hier heeft zij vanaf 13 november 6 maanden tijd voor. In deze tijd zijn ook de wijzigingen in het contract en de aanbidding van Van Gelder / Mobilis verder uitgewerkt. Het contract is immers in 2016 aanbesteed. De consequenties van deze wijzigingen zijn weergegeven bij argument 1.1 en 2.1.

Daarnaast is vanuit de projectorganisatie naar mogelijkheden gezocht om het ontwerp zo goed mogelijk aan te laten sluiten op de huidige situatie. Er is onderzocht wat de mogelijkheden zijn om het onderhoud van de weg te optimaliseren. Denk hierbij aan het uitvoeren van de rotonde die het nieuwe viaduct over de A67 verbindt met de Zilverbaan in beton in plaats van asfalt. Verder is er vanuit de omgeving (tijdens twee informatiemarkten op 28 mei en 10 september 2019) nadrukkelijk verzocht in de vorm van zienswijzen op het definitief ontwerp, om alsnog een onderdoorgang van het nieuwe viaduct bij de Moormanlaan te realiseren.

Op dit moment is er door bovengenoemde ontwikkelingen en wijzigingen een tekort ontstaan van € 5,1 miljoen. Ook verwachten we nog kosten te moeten maken die nu nog niet volledig inzichtelijk zijn waarvan er op dit moment twee concrete posten zijn,



namelijk marktontwikkeling en de extra kosten voor de inkoop van zand. Het voorstel is om hiervoor € 3,5 miljoen beschikbaar te stellen. Daarnaast is er nog een optimalisatie vanuit onderhoud (rotonde in beton, € 0,5 miljoen) en een wens vanuit de omgeving (onderdoorgang Moormanlaan, € 0,8 miljoen). Om dit te bekostigen is in totaal € 9,93 miljoen extra krediet nodig.

In de informatienota van 1 oktober 2019 is aangegeven, dat er op dat moment voldoende financiële middelen beschikbaar waren voor de gunning. Deze gunning was het juridische gevolg omdat de ontbindende voorwaarde, het niet verkrijgen van een onherroepelijk bestemmingsplan, was vervallen vanaf 24 juli 2019. Om te komen tot een herijking van de aanneemsom moet de aannemer haar leveranciers benaderen en de prijzen herindexeren. Zonder formele gunning (13 november 2019) was het voor een aannemer contractueel niet mogelijk om marktpartijen aan zich te binden. Dit betekent concreet dat het college niet eerder dan nu in positie is gekomen om de raad te informeren over de bijstelling van het krediet. Voor de voortgang van het project is het met name van belang dat er zo snel mogelijk uitsluitel is over het al dan niet aanleggen van de onderdoorgang voor de Moormanlaan.

### **Relevante (wettelijke) beleidskaders**

- ◆ Bestemmingsplan 'Kempenbaan-West'
- ◆ Aanvalsplan Bereikbaarheid De Run
- ◆ Faseovereenkomst
- ◆ Contractnr.: 707203; Basisovereenkomst; Aanleg Kempenbaan West en aansluiting A67

### **Beoogd effect**

Verbeteren van de bereikbaarheid van de westzijde van Veldhoven en bedrijventerrein De Run.

### **Argumenten**

#### *1.1 De oorzaken van de meerkosten zijn onvermijdelijk.*

Op basis van het aanvalsplan is gekozen om het contract te behouden en de bestemmingsplanprocedure vlot te trekken. Dit om vertraging (besluitvorming Raad van State en Europees Hof inzake PAS) zoveel mogelijk te beperken. Een nieuwe bestemmingsplanprocedure kost veel tijd en geld. Daarnaast kost een nieuwe aanbesteding veel tijd en extra geld. De aanbesteding van 2016 heeft ruim € 800.000,- gekost. Kortom, een nieuwe aanbesteding zou ook extra geld kosten. Hier is dus niet voor gekozen. Daarnaast is voor een nieuwe aanbesteding de verwachting dat de inschrijfprijs niet voordeliger zou zijn, gezien de ontwikkelingen op de markt.

#### *1.2 De risicoreservering die in het krediet zat, is ingezet om de opdracht aan de aannemerscombinatie te gunnen.*

Nadat het bestemmingsplan onherroepelijk werd, heeft de gemeente volgens contract de opdracht aan de aannemerscombinatie Van Gelder / Mobilis gegund. Dit was namelijk de laatste voorwaarde waaraan moest worden voldaan om de gunning in gang te zetten. Dit betekent concreet dat de gemeente verplicht is om de opdracht te gunnen. Omdat gunnen alleen kan bij voldoende krediet is door ons college besloten om de risicoreservering hier voor in te zetten.

#### *1.3 De financiële middelen zijn nodig om de werkzaamheden van de aannemerscombinatie niet te laten stagneren.*



De financiële middelen zijn nodig om te voorkomen dat de werkzaamheden van de aannemerscombinatie stagneren. Indien de middelen niet beschikbaar worden gesteld moet de aannemerscombinatie haar werk staken en zal de gemeente de indirecte kosten die doorlopen aan de aannemer moeten vergoeden.

Hiermee wordt ook voorkomen dat de aannemerscombinatie schadeloos moet worden gesteld en de gemeente verplicht is om een afkoopsom te betalen. Gelet op de omvang van de opdracht en de fase waarin het project zich bevindt zou dit leiden tot een desinvestering van maatschappelijk kapitaal. Op dit moment is er namelijk al € 15,8 miljoen aan kosten gemaakt.

*1.4 De bereikbaarheid van bedrijventerrein De Run is van groot belang.*  
Kempenbaan West is een van de maatregelen van het maatregelenpakket Bereikbaarheid De Run. De financiële middelen zijn nodig om de bereikbaarheid van de westzijde van Veldhoven en het bedrijventerrein te verbeteren. Op deze manier blijft de ontwikkeling van bedrijvigheid op De Run mogelijk. Dit is van belang om de doelstellingen van het maatregelenpakket te kunnen halen.

*1.5 De financiële middelen zijn nodig om het nu bekende tekort op het krediet te dekken.*  
Op dit moment is er een tekort van afgerond € 5,1 miljoen. Dit tekort is ontstaan door verschillende ontwikkelingen. Allereerst is er extra inspanning verricht na het aanhouden van het bestemmingsplan door invulling te geven aan de maatregelen uit het aanvalsplan. Vanaf dit moment tot het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan is voor ongeveer € 350.000 aan externe kosten gemaakt om het bestemmingsplan 'Kempenbaan-West' vlot te trekken. Verder is er ongeveer € 400.000,- uitgegeven aan het kernteam van de gemeente bestaande uit ambtelijke uren en het inhuren van adviseurs voor het bestemmingsplantraject en het tot stand laten komen van de faseovereenkomst.

Het tekort is ook ontstaan door het wijzigen van normen en richtlijnen. Deze normen en richtlijnen worden opgedragen door landelijke regelgeving en eisen van Rijkswaterstaat. Van de 95 normen in het contract zijn er 24 gewijzigd. Hiervan hebben er 13 een middelgrote tot grote impact. Eén van de grotere wijzigingen leidt er bijvoorbeeld toe dat de constructie van het nieuwe viaduct over de A67 fors is aangepast. Alleen deze wijziging kost al ongeveer € 1.350.000,-. Daarnaast kost de rest van de wijzigingen ongeveer € 1.850.000,-.

Ook is de markt de afgelopen jaren veranderd. Het gaat economisch goed wat betekent dat prijzen de afgelopen jaren sterk zijn gestegen. Dit heeft financiële gevolgen voor het project. De aannemerscombinatie heeft de liggers ingekocht door offertes op te vragen bij 3 leveranciers. De meerkosten hiervan zijn € 1,5 miljoen. Deze prijs is getoetst aan marktconformiteit en heeft deze toets doorstaan. Hetzelfde proces is doorlopen voor de inkoop van de fietsbrug. De meerkosten hiervan zijn ongeveer € 300.000,-.

De optelling van bovengenoemde getallen is groter dan het tekort van € 5,1 miljoen. Het verschil is op een andere wijze binnen het krediet gedekt. Denk hierbij aan de risicoreservering die in het krediet van het project zat.

*2.1 Deze middelen zijn nodig om toekomstige indexeringen, ontwikkelingen op de markt en beperkt onvoorziene zaken op te vangen.*  
Op dit moment zijn de wijzigingen in het contract grotendeels verwerkt. Conform de contractuele afspraken met de aannemer dient rekening te worden



gehouden met indexering vanaf 2020 tot en met 2021. Een eerste inschatting van deze indexering wordt geschat op 6,4 % van de opdrachtwaarde (ongeveer € 35 miljoen). Daarnaast moet er nog zand (220.000 m<sup>3</sup>) worden ingekocht voor het realiseren van het nieuwe viaduct over de A67. De prijs van zand is door economische ontwikkelingen en verscherping van de normen (PFAS) gestegen en varieert in een prijsrange van € 5,00 tot € 12,50 per m<sup>3</sup> (afhankelijk van de klasse van de grond).

### 3.1 *Rotondes in beton zijn onderhoudsvriendelijker dan rotondes in asfalt*

Op dit moment is in het contract met de aannemerscombinatie opgenomen dat zij de rotonde die de Zilverbaan met het nieuwe viaduct over de A67 verbindt, uitvoert in asfaltverharding.

Vanuit het oogpunt van duurzaamheid wordt beton als verhardingsmateriaal steeds meer toegepast. Voor busbanen, bushaltes, fietspaden maar ook voor rotondes wordt steeds vaker de afweging gemaakt om in beton uit te voeren. Beton is op de langere duur voordeliger dan asfalt. Door nu te kiezen voor beton geven we in de aanleg meer geld uit maar in de hele levenscyclus is beton voordeliger. De levensduur voor asfalt op rotondes is maximaal 10 jaar. Maar door het intensieve gebruik is er al onderhoud nodig na 5 tot 7 jaar. Een rotonde van beton heeft geen onderhoud nodig en heeft een levensduur van de 30 tot 40 jaar.

Naast het duurzaamheidsaspect is ook het circulair bouwen met beton zeer aantrekkelijk. Beton is namelijk nagenoeg 100% recyclebaar en levert hiermee een positieve bijdrage aan het milieu. Een lager brandstofverbruik is een ander milieuvoordeel van beton ten opzichte van asfalt. De CO<sub>2</sub>-uitstoot is voor beton is minder dan bij asfalt. Enerzijds omdat beton een koud product is en anderzijds levert het een brandstof besparing op van één tot zes procent bij vrachtauto's.

Er is in eerste aanvang gekozen voor een rotonde in asfalt omdat alle rotondes in Veldhoven uit asfalt zijn uitgevoerd. In het project Zilverbaan is voor het eerst gekozen, binnen een project, voor rotondes in beton. Het is dus voortschrijdend inzicht van de projectgroep op advies van de beheer afdeling van de gemeente Veldhoven. Een rotonde in beton is duurzamer, milieuvriendelijker en uiteindelijk ook goedkoper dan een rotonde in asfalt.

### 4.1 *De Moormanlaan is een populaire recreatieve route door het Oeienbos.*

De Moormanlaan is een populaire route voor wandelaars, fietsers, ruiters en de atletiekvereniging. Door de realisatie van het nieuwe viaduct over de A67 wordt deze weg doorkruist en loopt deze niet meer door. Vanuit de omgeving zijn tien zienswijzen ingediend en bij elke informatiemarkt is een sterk signaal vanuit belanghebbenden afgegeven om alsnog de Moormanlaan open te houden. Dit kan door middel van een onderdoorgang van het viaduct.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen op het ontwerp is onderzoek gedaan naar een mogelijke onderdoorgang. De kosten voor het openhouden van de Moormanlaan bedragen € 800.000,-. Hiermee wordt tegemoetgekomen aan een nadrukkelijke wens vanuit de omgeving.

### 4.2 *De verkeersveiligheid voor de recreatieve fietsers, schoolgaande kinderen en wandelaars is beter.*

In het huidige ontwerp wordt de Moormanlaan onderbroken. Hierbij worden fietsers en wandelaars via de nieuwe rotonde naar de Zilverbaan richting Veldhoven Dorp geleid. Door het aanleggen van de onderdoorgang kunnen onder andere fietsers, schoolgaande kinderen en wandelaars zonder over te



steken bij de drukke rotonde Veldhoven Dorp, waar ook het Sondervick College is, bereiken.

Dit wil overigens niet zeggen dat de geplande oplossing verkeersonveilig is.

## **Kanttekeningen en risico's**

- 1.1 Deze extra investering verhoogt de druk op de gemeentelijke begroting.*  
Ons college is zich er terdege van bewust dat dit een forse extra investering is voor het project Kempenbaan West en de nieuwe aansluiting op de A67. Dit zorgt voor extra druk op de begroting van de gemeente. Anderzijds ziet ons college dit project als zeer belangrijk voor het behalen van de bereikbaarheidsdoelstelling van de gemeente, Brainportregio en provincie.

In de financiële paragraaf zijn de consequenties voor de begroting vanaf 2023 tot 2048 weergegeven. De extra investering wordt afgeschreven in 25 jaar, zoals gebruikelijk is bij wegen.

- 2.1 Zie kanttekeningen en risico's 1.1*

- 2.2 We begroten scherp aan de wind.*  
Door bij de hoogte van de risicoreservering uit te gaan van 10% van de opdrachtwaarde (€ 35 miljoen) in plaats van de totale projectkosten (€ 53 miljoen), verplichten we onszelf en onze partners tot een aanzienlijke inspanning. Ieders handelen en is erop gericht om de verdere kostenstijgingen zoveel mogelijk te beperken. En waar mogelijk wordt gezocht naar kostenbesparingen. Het beperkte restant van de € 3,5 miljoen dat nodig is voor de indexering en inkoop van zand zal op zijn minst nodig zijn voor het opvangen van de kosten voor de laatste wijzigingen.

Door deze wijze van begroten is er dan ook zeer beperkt ruimte voor extra onvoorziene kosten. Wij kiezen er daarom voor om ons maximaal in te blijven spannen om nog extra subsidies en bijdragen van partners te kunnen verwerven. De kans hierop zal beperkt zijn omdat er al grote bedragen zijn gesubsidieerd en bijgedragen. Daarnaast gaan we met partners inclusief de aannemerscombinatie Van Gelder / Mobilis in gesprek om de kosten verder te beperken.

Echter, staan we op dit moment aan het begin van de uitvoeringsfase. Ondanks dat er in de voorbereidende fase zo goed mogelijk in beeld is gebracht hoe de realisatiefase gaat lopen, kunnen er zich gezien de grootte en complexiteit van het werk onverwachte situaties voordoen.

- 4.1 De aannemerscombinatie Van Gelder / Mobilis is gestart met het zandbed voor het nieuwe viaduct over de A67.*

Vanaf april is de aannemerscombinatie bezig met het realiseren van het zandbed voor het nieuwe viaduct over de A67 zonder de onderdoorgang voor de Moormanlaan. Indien gewenst kan alsnog de onderdoorgang worden gerealiseerd. Wel brengt dit extra kosten met zich mee.



## Financiën

De benodigde totaalinvestering om het project binnen het huidige plan uit te voeren is € 56.855.000,-. De dekking van het project is hierbij als volgt:

- ◆ Aandeel subsidies € 25.565.000,-
- ◆ Aandeel Provincie € 13.000.000,-
- ◆ Bijdragen derden € 808.000,-
- ◆ Aandeel Veldhoven € 17.482.000,-

Hieronder vindt u, op totaalniveau, een financieel overzicht van de uitgaven en inkomsten van het project zoals het nu is opgenomen in begroting t.o.v. benodigde projectraming.

Financiën project	Huidig	Benodigd	Vershil
Uitgaven	€ 46.561.000	€ 56.855.000	€ 10.294.000
Inkomsten	€ 37.712.000	€ 39.372.000	€ 1.660.000 -/-
<b>Aandeel Veldhoven</b>	<b>€ 8.849.000</b>	<b>€ 17.483.000</b>	<b>€ 8.634.000</b>
<b>Gevolgen exploitatie vanaf 2023</b>	€ 156.600	€ 589.000	€ 432.400

Zoals in bovenstaande tabel te zien is, zijn zowel de uitgaven als de inkomsten toegenomen. De uitgaven zijn onder andere gestegen door bovengenoemde oorzaken. De inkomsten zijn gestegen doordat er extra subsidie is verkregen. Daarnaast stijgt de bijdrage van de provincie percentageel mee met de stijging van de uitgaven tot een bedrag van € 13,7 miljoen. Wanneer dit bedrag bereikt is, gaan we opnieuw in gesprek met de provincie.

Ten opzichte van de huidige begroting vragen wij de raad om het Veldhovense aandeel in het project te verhogen met € 8.634.000,- (optelling van beslispoint 1 en 2). De onderbouwing van deze kosten is weergegeven in argument 1.1. en 1.2. De gevolgen voor de exploitatie vanaf 2023 is een structureel nadeel van € 432.400 aan kapitaallasten (afschrijving en rente).

Verder adviseren wij om de rotonde in beton uit te voeren in plaats van asfalt. Deze investering kost € 500.000,-. Daarnaast is er de nadrukkelijke wens voor de onderdoorgang van de Moormanlaan. Deze optie leidt tot een investering van € 800.000,-. In onderstaande tabel zijn de gevolgen voor de exploitatie vanaf 2023 (kapitaallasten) weergegeven. Dit zijn kosten per beslispoint en dus geen optellingen.

	Investering	Gevolgen exploitatie vanaf 2023
<b>Rotonde in beton</b>	€ 500.000,-	€ 25.000,-
<b>Onderdoorgang Moormanlaan</b>	€ 800.000,-	€ 40.000,-

Indien uw raad ons voorstel overneemt verwerken wij de financiële consequenties als begrotingswijziging op de huidige begroting conform bijlage 2.

## Communicatie en samenspraak

Na besluitvorming delen wij dit besluit via de digitale nieuwsbrief, website, social media en het Veldhovens Weekblad.

Daarnaast worden de reclamanten van zienswijzen op het ontwerp geïnformeerd over het besluit van uw raad over het al dan niet realiseren van de onderdoorgang van de



Moormanlaan. Daarnaast wordt melding gemaakt van de mogelijkheid tot inspreken tijdens de oordeelsvormende raadsvergadering op 17 maart 2020.

### **Uitvoering / planning**

De aannemerscombinatie gaat haar inkooptraject voortzetten. Daarna start de uitvoeringsfase. Op basis van de huidige planning duurt deze fase van april 2020 tot eind 2021.

### **Bijlagen**

Bijlage 1	Raadsbesluit 20.012 / 20bs00012
Bijlage 2	Begrotingswijziging

Burgemeester en wethouders van Veldhoven,

E. Bergmeester  
Waarnemend secretaris

M.J.A. Delhez  
Burgemeester