



Gemeente Renkum

Voorstel aan de raad

Verantwoordelijk team
Team Beleid Ruimtelijk Domein

Nummer
16*

Kenmerk
90808

Raad d.d.
27-06-2024

Paragraaf begroting
2 E Mobiliteit

Portefeuillehouder
M.A.(Marinka) Mulder

Steller
L. (Ludwig) van Duren

Datum
6 mei 2024

Onderwerp
**vaststellen extra investeringskrediet /
financieel 'vangnet' Spooronderdoorgang
Wolfheze**

Geadviseerd besluit

1. Voor het gemeentelijk aandeel in de realisatie van de Spooronderdoorgang Wolfheze en de inpassing daarvan in Wolfheze, als financieel 'vangnet', een extra investeringskrediet ter beschikking te stellen ter hoogte van € 2,78 miljoen.

Toelichting op beslispunten

Op 22 juni 2023 is de gemeenteraad geïnformeerd over de financiële gevolgen van de prijsstijgingen in de markt van de laatste jaren, de kosten ten gevolge van het emissieloos bouwen vanwege de stikstofproblematiek en het feit dat de aangevraagde CEF-subsidie bij de Europese Unie niet was toegekend.

Vervolgens is de gemeenteraad op 8 december 2023 geïnformeerd over de start van de eerste werkzaamheden. Tevens is destijds aangegeven dat, ondanks de geconstateerde kostenstijgingen, alle samenwerkende partijen voldoende vertrouwen hebben in het project om door te gaan en de aanbestedingsprocedure te starten. Hiervoor zijn afspraken gemaakt over hoe te handelen indien het aanbestedingsresultaat boven het beschikbare budget uitkomt. In dat geval zal, conform overeen gekomen in de bestuursovereenkomst, Rijk en gemeente Renkum elk 50% van het dan ontstane budgettekort dekken tot een maximum van de zgn. P85-waarde van de kostenraming. Aangegeven is dat hiervoor in het voorjaar van 2024 een voorstel aan uw raad zal worden voorgelegd, waarmee dekking / een 'vangnet' wordt gecreëerd ingeval het aanbestedingsresultaat hoger is dan het nu beschikbare budget en de opnieuw aangevraagde CEF-subsidie onverhoopt (wederom) niet wordt toegekend.

Beoogd effect

In een samenwerking tussen Rijk, provincie Gelderland, gemeente Renkum, ProRail en NS wordt de spoorwegovergang in de Wolfhezerweg in Wolfheze vervangen door een onderdoorgang. Automobilisten, fietsers en voetgangers kunnen straks veilig onder het spoor door. Met de komst van deze onderdoorgang verbetert de veiligheid, verkeersdoorstroming en leefbaarheid. Ook wordt het station Wolfheze (beter) toegankelijk gemaakt voor minder validen. Daarnaast wordt er een

(derde) spoor en enkele wissels gesaneerd. Hierdoor wordt een veiligere situatie gecreëerd en de doorstroming verbeterd.

Kader

Op 22 december 2021 heeft de gemeenteraad ingestemd met het beschikbaar stellen van voorbereidings- en investeringskrediet. Ook de partners Rijk en provincie Gelderland hebben middelen beschikbaar gesteld voor de realisatie van de Spooronderdoorgang Wolfheze. Afspraken tussen de samenwerkende, financierende partijen over onder meer de financiering zijn in oktober 2022 vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen partijen. Dit vormt het financiële kader voor de Spooronderdoorgang Wolfheze.

Op 28 september 2022 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan 'Spooronderdoorgang Wolfheze 2022' vastgesteld. Dit bestemmingsplan vormt het juridisch planologisch kader voor de realisatie van de Spooronderdoorgang Wolfheze.

Op 28 juni 2023 heeft de gemeenteraad het 'Beeldkwaliteitsplan Spooronderdoorgang Wolfheze' vastgesteld. Dit beeldkwaliteitsplan vormt het ruimtelijk kwaliteitskader voor de Spooronderdoorgang Wolfheze.

Argumenten

1. Kostenstijging als gevolg van prijsindexatie was niet te voorzien en is niet beïnvloedbaar

In 2021 is uit drie varianten die destijds zijn uitgewerkt, de goedkoopste variant gekozen; het voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief is vervolgens verder uitgewerkt tot het ontwerp zoals nu ook verwerkt in het beeldkwaliteitsplan en zoals nu in de aanbestedingsprocedure is opgenomen. In voorbereiding voor de aanbestedingsprocedure is de kostenraming van het voorkeursalternatief geactualiseerd, waarbij een forse toename van de kosten werd geconstateerd. De toename van de kosten wordt voor het overgrote deel veroorzaakt door de prijsstijgingen in de markt van de laatste jaren. Deze prijsstijgingen wijken af van de in de bestuursovereenkomst overeen gekomen indexering van de bijdragen van partijen (IBOI-index). Ook het feit dat de spooronderdoorgang grotendeels emissieloos gebouwd dient te worden in verband met de eisen ten aanzien van stikstof zorgt voor een kostenstijging. Daarnaast is er ook sprake van tegenvallende vastgoedkosten en ontwerpaanpassingen, welke een (relatief beperkte) stijging van de kosten tot gevolg hebben.

De kostenstijging als gevolg van de prijsstijgingen in de markt was ten tijde van de besluitvorming ten aanzien van het voorkeursalternatief niet te voorzien. Daarnaast zijn kostenstijgingen als gevolg van prijsstijgingen in de markt niet beïnvloedbaar binnen het project.

2. Met het wegvallen van de bouwvrijstelling stikstof dient de emissie tijdens de realisatie te worden gesaldeerd of dient de realisatie emissieloos plaats te vinden

Zoals bekend veroorzaakt de bouw van de spooronderdoorgang Wolfheze stikstofdepositie op Natura 2000 gebieden in de omgeving. Met het vervallen van de bouwvrijstelling stikstof in november 2022 zijn nu, op basis van de regelgeving, maatregelen nodig om de stikstofuitstoot terug te dringen. Binnen het project Spooronderdoorgang zijn daarom stikstofberekeningen uitgevoerd en de mogelijkheden van het inzetten van elektrisch materiaal onderzocht. Het blijkt dat met emissieloos bouwen een groot deel van de stikstofdepositie kan worden voorkomen, maar ondanks alle maatregelen blijft er waarschijnlijk een beperkte stikstofdepositie over. Uit onderzoek blijkt dat deze beperkte stikstofuitstoot grotendeels kan worden gesaldeerd met de tijdelijke afname van de uitstoot van gemotoriseerd verkeer als gevolg van de noodzakelijke afsluiting van de Wolfhezerweg gedurende de realisatie. Voor de zeer beperkte, resterende stikstofdepositie zijn de effecten op de duurzame instandhouding van de natuurkwaliteit in de omliggende Natura 2000

Onderwerp

vaststellen financieel 'vangnet' Spooronderdoorgang Wolfheze

Datum

6 mei 2024

Kenmerk

90808

Pagina

2 van 9

gebieden onderzocht. Hieruit blijkt dat deze geen effect heeft op de duurzame instandhouding van de natuurkwaliteit. Hierdoor kan het project uitgevoerd worden op de nu geplande wijze.

Emissieloos bouwen (wat voor dit project grotendeels dient te gebeuren in verband met de eisen ten aanzien van stikstof) wijkt echter af van de reguliere bouwprocessen en -methoden. Emissieloos materieel is nog maar beperkt beschikbaar. Daarnaast vraagt emissieloos bouwen een langere voorbereidings- en bouwtijd omdat elektrisch materieel nog slechts beperkt beschikbaar is en de productiecapaciteit van elektrisch materieel lager ligt. Door de toename van de voorbereidingstijd en de bouwtijd, de noodzakelijke wijziging in de bouwmethoden, het realiseren van voldoende stroomcapaciteit en het in te zetten elektrisch materieel, stijgen de kosten.

Voor het (grotendeels) emissieloos bouwen van de spooronderdoorgang is door ProRail een subsidie Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) beschikbaar gesteld van € 1,2 mln.

3. Het nu reeds beschikbare budget is (nagenoeg) voldoende op basis van de verwachtingswaarde van de kostenraming

Nadat wij u in juli 2023 geïnformeerd hebben over de kostenstijgingen, welke grotendeels veroorzaakt worden door prijsstijgingen in de markt en het gegeven dat we grotendeels emissieloos moeten bouwen, is de kostenraming in combinatie met de indexering van de bijdragen van partijen (IBOI) verder gedetailleerd in beeld gebracht. Op basis van de actuele inzichten is er voor het totale project (spooronderdoorgang inclusief openbare ruimte en spoorse deel) sprake van een tekort van ca. € 10,45 mln. Voor het onderdeel spooronderdoorgang (inclusief openbare ruimte), het onderdeel waar de gemeente Renkum mede risicodragend is, is er sprake van een tekort van ca. € 4,9 mln.

In overleg met de samenwerkende partijen is afgesproken dat de uitgangspunten ten aanzien van onnauwkeurigheden en onzekerheden in de kostenraming worden aangepast. Concreet betekent dit dat in tegenstelling tot hetgeen is overeengekomen in de bestuursovereenkomst, nl. uitgaan van een P85-waarde voor de kostenraming, uitgegaan wordt van de verwachtingswaarde (Mu-waarde).

Het hiervoor genoemde tekort is gebaseerd op een kostenraming die uitgaat van een risicoprofiel waarbij de kans op overschrijding van de kosten 15% is, de zogenaamde P85-waarde. Rijk en ProRail gaan in hun kostenramingen voor MIRT projecten en functiehandhavingsprojecten (onderhoud) uit van de verwachtingswaarde (Mu-waarde), wat betekent dat de kans op overschrijding van de kosten ca. 50% is. Het tekort op basis van de verwachtingswaarde bedraagt € 0,45 mln.

Gezien de belangen en ambities achten alle samenwerkende partijen het verantwoord dat hiermee een groter risico op overschrijding van het beschikbare budget wordt geaccepteerd.

4. Conform de afspraken in de bestuursovereenkomst is de gemeente Renkum samen met het Rijk elk voor 50% risicodragend

In de Bestuursovereenkomst Overwegproject Onderdoorgang Wolfhezerweg Renkum d.d. 11 augustus 2022, zijn afspraken over de samenwerking, financiering en verantwoordelijkheden tussen de samenwerkende (financierende) partijen vastgelegd.

Zo zijn de bijdragen van de verschillende partijen vastgelegd en is vastgelegd dat de bijdragen van Rijk, ProRail en gemeente Renkum jaarlijks worden geïndexeerd met de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI). Ook is overeen gekomen / vastgelegd dat dat gemeente Renkum en Rijk beide, elk voor 50% risicodragend zijn voor de spooronderdoorgang (niet voor de spoorse aanpassingen zoals het saneren van het derde spoor en wissels, het vervangen van de perrons en het (beter) toegankelijk maken van het station Wolfheze). Deze laatste afspraak betekent dat de

Onderwerp

vaststellen financieel 'vangnet' Spooronderdoorgang Wolfheze

Datum

6 mei 2024

Kenmerk

90808

Pagina

3 van 9

gemeente Renkum en het Rijk (elk voor 50%) samen verantwoordelijk zijn voor de dekking van het ontstane tekort.

5. Provincie is aanspreekbaar op haar (mede)verantwoordelijkheid ingeval het aanbestedingsresultaat boven de verwachtingswaarde van de kostenraming uitkomt

De provincie Gelderland draagt financieel fors bij aan het project, te weten € 11,7 mln. Vanwege deze, voor de provincie bovengemiddeld hoge bijdrage, is in de bestuursovereenkomst opgenomen dat de bijdrage van de provincie niet geïndexeerd wordt en dat de provincie niet risicodragend is. Tijdens het bestuurlijk overleg van december 2023, waarover de gemeenteraad middels een raadsinformatiebrief geïnformeerd is, is echter desondanks een beroep gedaan op de provincie om medeverantwoordelijkheid te nemen in de ontstane (financiële) situatie. De provincie heeft daarbij toegezegd dat ingeval het aanbestedingsresultaat boven de verwachtingswaarde van de kostenraming uitkomt, de provincie 'aanspreekbaar' is op haar medeverantwoordelijkheid. Daarbij zijn vooralsnog geen toezeggingen gedaan, maar heeft de provincie wel haar principebereidheid uitgesproken om in dat geval breed te kijken naar de mogelijkheden van een extra bijdrage.

6. CEF subsidie

Zoals bekend is afgelopen zomer de aanvraag voor een bijdrage vanuit de Europese subsidieregeling Connecting Europe Facility (CEF) Transport helaas niet gehonoreerd, ondanks een zeer positieve beoordeling.

Na gesprekken met het directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer, onderdeel van de Europese Commissie en verantwoordelijk voor het transportbeleid, is gebleken dat herindiening van het subsidieverzoek kansrijk is. Dit betekent dat de aanvraag voor CEF-subsidie opnieuw is ingediend voor de tranche van 2024. In juni / juli 2024 vindt de beoordeling en besluitvorming van de subsidieaanvragen plaats en zal dus duidelijk worden of de hernieuwde aanvraag gehonoreerd is. Ingeval de aangevraagde CEF-subsidie wordt toegekend is er voldoende budget beschikbaar en zal inzet van het extra investeringskrediet / financieel 'vangnet' niet nodig zijn. De gunning van het project zal derhalve niet eerder plaatsvinden dan dat er duidelijkheid is ten aanzien van de CEF-subsidieaanvraag.

7. Bomen zijn reeds gekapt

Om tijdig de verlegging van kabels en leidingen uit te kunnen voeren, voor de start van de werkzaamheden ten behoeve van de Spooronderdoorgang Wolfheze en rekening houdend met het broedseizoen van vogels, zijn de bomen die noodzakelijkerwijs voor het project moesten wijken inmiddels gekapt. Gelijktijdig is gestart met de compensatie, waarbij op verschillende locaties in Wolfheze nieuwe bomen zijn geplant. Met de kap van de bomen is een onomkeerbare stap gezet naar de realisatie van de Spooronderdoorgang Wolfheze.

8. Spooronderdoorgang is randvoorwaardelijk voor de beoogde woningbouw op het ProPersona-terrein

Als gevolg van de beoogde woningbouw op het ProPersona-terrein zullen de verkeersbewegingen in Wolfheze toenemen. Om een robuuste toekomstvaste ontsluiting van deze woningbouwontwikkeling mogelijk te maken is (onder andere) een veilige kruising van de spoorlijn noodzakelijk. Ook vanuit de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, worden eisen gesteld aan (ruimtelijke) ontwikkelingen langs spoorwegen en Rijkswegen. Om de beoogde woningbouw op het ProPersona-terrein mogelijk te maken dient een veilige en toekomstvaste kruising van het spoor mogelijk te zijn. De huidige situatie met de gelijkvloerse spoorwegovergang voorziet daar onvoldoende in. Met de realisatie van

Onderwerp

vaststellen financieel 'vangnet' Spooronderdoorgang Wolfheze

Datum

6 mei 2024

Kenmerk

90808

Pagina

4 van 9

de spooronderdoorgang wordt een veilige, toekomstvastе kruising met het spoor gerealiseerd, waardoor de beoogde woningbouwontwikkeling is.

Kanttekeningen

1. *Ingeval het aanbestedingsresultaat hoger is dan het beschikbare budget (inclusief het extra investeringskrediet / financieel vangnet) wordt niet tot gunning overgegaan*

Met het extra investeringskrediet / financieel vangnet is budget beschikbaar tot de zogenaamde P85-waarde van de kostenraming. Dit betekent dat de kans dat het aanbestedingsresultaat hoger is dan het beschikbare budget 15 % bedraagt.

Ingeval het aanbestedingsresultaat hoger is dan het beschikbare budget wordt er niet tot gunning overgegaan en zal er dus sprake zijn van vertraging. De gemeenteraad zal hierover direct worden geïnformeerd en ook zal er een (spoed)overleg tussen de samenwerkende partijen plaatsvinden om de consequenties en mogelijkheden te bespreken.

Draagvlak

Tijdens de planvorming en planvoorbereiding is intensief gewerkt aan bekendheid van het project en het ophalen van inbreng van bewoners en andere stakeholders in Wolfheze. Hiervoor zijn en worden er met regelmaat nieuwsbrieven verspreid, zijn er enkele informatiemarkten georganiseerd, zijn en worden er bijeenkomsten over specifieke thema's georganiseerd en zijn en worden er continu gesprekken gevoerd met de verschillende stakeholders. Op basis van de interesse voor de bijeenkomsten en de inbreng van de omgevingen kan geconcludeerd worden dat het draagvlak voor de Spooronderdoorgang Wolfheze groot is.

Bij de planvorming en planuitwerking is daarnaast intensief samengewerkt met Rijk, provincie, ProRail en NS. Ook hieruit kan geconcludeerd worden dat het draagvlak voor het project groot is.

Aanpak/Uitvoering

De aanbestedingsprocedure loopt op dit moment. Eind juni / begin juli 2024 zal dan de selectie van de aannemer plaats vinden en het werk worden gegund (afhankelijk van het aanbestedingsresultaat en de CEF-subsidie). De geselecteerde aannemer gaat het project vervolgens verder uitwerken en voorbereiden, waarna begin / medio 2025 de werkzaamheden van de aannemer buiten daadwerkelijk zullen starten. Naar verwachting zijn dan eind 2026 / begin 2027 de werkzaamheden afgerond.

Om ervoor te zorgen dat de aannemer begin 2025 kan starten met de bouw van de onderdoorgang dienen de kabels en leidingen en de riolering te zijn verlegd. Deze werkzaamheden zullen rond de zomer 2024 starten. Om deze reden zijn de noodzakelijk te verwijderen bomen in februari jl. gekapt (voor het broedseizoen).

Ook de werkzaamheden voor de noodzakelijke verlegging van de hoofdtransportleiding van Gasunie zijn dit voorjaar gestart.

Communicatie

Na besluitvorming worden de samenwerkende partners geïnformeerd over het raadsbesluit. Daarnaast wordt een persgesprek georganiseerd om het raadsbesluit en de actuele stand van zaken van het project toe te lichten.

Na de uitkomst van de aanbesteding en de besluitvorming ten aanzien van de aangevraagde CEF-subsidie zal medio juli breder gecommuniceerd worden.

Onderwerp

vaststellen financieel 'vangnet' Spooronderdoorgang Wolfheze

Datum

6 mei 2024

Kenmerk

90808

Pagina

5 van 9

Financiële consequenties

Bijdragen

In de Bestuursvereenkomst Overwegproject Onderdoorgang Wolfhezerweg Renkum d.d. 11 augustus 2022, is de financiering / de bijdragen van de verschillende partijen vastgelegd. Verder is in de bestuursvereenkomst vastgelegd dat de bijdragen van Rijk, ProRail en gemeente Renkum jaarlijks worden geïndexeerd met de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI).

In onderstaande tabel zijn in de eerste kolom de bijdragen van de verschillende partijen op prijspeil 2021 weergegeven (conform bestuursvereenkomst), in de derde kolom zijn deze bijdragen op basis van IBOI geïndexeerd naar prijspeil 2023 (conform afspraken bestuursvereenkomst) en in de vierde kolom is de verdeling van de verschillende financieringsbronnen weergegeven. De in deze tabel genoemde bedragen zijn allen exclusief BTW.

Zoals eerder aangegeven is de bijdrage van de provincie een vaste bijdrage welke niet wordt geïndexeerd. Daarnaast is de bijdrage van ProRail ten aanzien van Toegankelijkheid zowel verhoogd als geïndexeerd en is een (extra) bijdrage van € 1,2 mln. van ProRail toegevoegd voor het (grotendeels) emissieloos bouwen van de spooronderdoorgang.

Partij	mln. € (pp 2021)	%	mln. € (pp 2023)	%
REGIO	€ 14,7	47,5%	€ 15,03	43,5%
<i>Provincie Gelderland</i>	€ 11,7	37,8%	€ 11,7	33,9%
<i>Gemeente Renkum</i>	€ 3,0	9,7%	€ 3,33	9,6%
RIJK & ProRail	€ 16,25	52,5%	€ 19,53	56,5%
<i>ProRail - AM & Stations</i>	€ 6,8	22,0%	€ 7,56	21,8%
<i>Ministerie - LVO</i>	€ 8,25	26,6%	€ 9,08	26,3%
<i>ProRail - Toegankelijkheid</i>	€ 1,2	3,9%	€ 1,69	4,9%
<i>ProRail - Schoon en Emissieloos Bouwen</i>			€ 1,2	3,5%
TOTAAL	€30,95	100,0%	€ 34,56	100,0%

In onderstaande tabel staan de bijdragen van de verschillende partijen voor de beide scopeonderdelen 'onderdoorgang / LVO-scope' en 'spoor en station' weergegeven.

Partij	mln. € (pp 2023)
Onderdoorgang 'LVO-scope'	€ 27,0
<i>Provincie Gelderland</i>	€ 11,7
<i>Gemeente Renkum</i>	€ 3,33
<i>Ministerie - LVO</i>	€ 9,08
<i>ProRail - Toegankelijkheid</i>	€ 1,69
<i>ProRail - Schoon en Emissieloos Bouwen</i>	€ 1,2
Spoor en Station	€ 7,56
<i>ProRail - AM & Stations</i>	€ 7,56
TOTAAL	€ 34,56

Kostenraming 2021

Onderwerp

vaststellen financieel 'vangnet' Spooronderdoorgang Wolfheze

Datum

6 mei 2024

Kenmerk

90808

Pagina

6 van 9

Op basis van de kostenraming uit 2021 zijn destijds financiële afspraken gemaakt tussen de samenwerkende partijen welke zijn vastgelegd in de bestuursovereenkomst. Op basis van deze afspraken is in december 2022 door de gemeenteraad een investeringskrediet van € 3 mln. beschikbaar gesteld.

Op basis van de kostenraming 2021 waren de kosten per scopedeel als volgt:

Investeringskosten	Onderdoorgang	Spoor en station	Totaal
Mu-waarde	€ 20,12 mln.	€ 5,68 mln.	€ 25,8 mln.
P85-waarde	€ 24,06 mln.	€ 6,78 mln.	€ 30,84 mln.

Investeringskosten excl. BTW en prijspeil 2021

Kostenraming 2023

Op basis van de kostenraming 2023 bedragen de investeringskosten van het totale project (LVO-deel en spoorse deel) **€ 42 mln.** (P85-waarde) en **€ 36,25 mln.** (Mu-waarde (= verwachtingswaarde)). Genoemde bedragen zijn exclusief BTW en prijspeil 2023.

Dit betekent een toename van **€ 11,16 mln.** (voor de P85-waarde) en **€ 10,45 mln.** (voor de Mu-waarde) ten opzichte van de kostenraming uit 2021. Deze toename wordt veroorzaakt door:

- prijsstijgingen in de markt van 2021 naar 2023 (19,53%);
- kosten (grotendeels)emissieloos bouwen;
- extra vastgoedkosten;
- toegenomen bouwkosten door nadere uitwerking in planfase.

Op basis van de actuele kostenraming is de onderverdeling per scopedeel als volgt:

Investeringskosten	Onderdoorgang	Spoor en station	Totaal
Mu-waarde	€ 27,45 mln.	€ 8,12 mln.	€ 36,25 mln.
P85-waarde	€ 31,9 mln.	€ 9,34 mln.	€ 42 mln.

Investeringskosten excl. BTW en prijspeil 2023

Het dekkingstekort voor het scopedeel onderdoorgang bedraagt daarmee op basis van de kostenraming op P85-waarde **€ 4,9 mln.** en op basis van de kostenraming op Mu-waarde **€ 0,45 mln.**

Extra dekking

Om het ontstane dekkingstekort volledig af te kunnen dekken is een extra bijdrage benodigd van **€ 4,9 mln.** (P85-waarde) en op basis van de kostenraming op Mu-waarde **€ 0,45 mln.** (prijspeil 2023).

Op basis van de risicoverdeling zoals vastgelegd in de bestuursovereenkomst en uitgaande van de start van de aanbesteding in 2023, betekent een extra bijdrage voor de risicodragende partijen Rijk en gemeente Renkum het volgende:

Onderwerp

vaststellen financieel 'vangnet' Spooronderdoorgang Wolfheze

Datum

6 mei 2024

Kenmerk

90808

Pagina

7 van 9

Partij	P85	Mu / P50
Rijk	€ 2,45	€ 0,225
Ministerie - LVO	€ 2,45	€ 0,225
Gemeentes	€ 2,45	€ 0,225
Gemeentes	€ 2,45	€ 0,225
TOTAAL	€ 4,9	€ 0,45

In bovenstaande tabel genoemde bedragen zijn excl. BTW en prijspeil 2023.

Wat zijn de financiële gevolgen voor de gemeente Renkum?

Omschrijving	Bedrag.
Krediet o.b.v. P85-waarde	€ 5.780.000
Krediet o.b.v. voorstel 2021	€ 3.000.000
Totaal extra benodigde krediet	€ 2.780.000

Omschrijving	Krediet	Kapitaallasten
Extra krediet a.g.v. prijsindexering	€ 330.000	€ 15.000
Extra krediet a.g.v. overige kostenstijgingen	€ 2.450.000	€ 110.000
TOTAAL	€ 2.780.000	€ 125.000

De kapitaallasten voor de loon- en prijsstijgingen halen we uit de stelpost voor loon- en prijsstijgingen. De kapitaallasten als gevolg van de overige kostenstijgingen geven een nadeel ten laste van de begroting.

Indien de CEF-subsidie wordt toegekend, zal een extra bijdrage van de gemeente Renkum niet nodig zijn.

Na de zomer zal hierover een raadsbrief verschijnen en de effecten hiervan zullen in de najaarsnota worden opgenomen.

Juridische consequenties

Op basis van hetgeen overeen gekomen in de bestuursovereenkomst is de gemeente Renkum samen met het Rijk elk voor 50% risicodragend voor het project Spooronderdoorgang Wolfheze. Het voorliggende voorstel voor extra investeringskrediet / een financieel vangnet is een gevolg / uitwerking van deze afspraak.

WMO-aspecten

In het ontwerp van de spooronderdoorgang en de omgeving is rekening gehouden met WMO-aspecten zoals bereikbaarheid, toegankelijkheid en veiligheid. De beoogde, nieuwe

Onderwerp

vaststellen financieel 'vangnet' Spooronderdoorgang Wolfheze

Datum

6 mei 2024

Kenmerk

90808

Pagina

8 van 9

stationsomgeving voorziet in een betere bereikbaarheid en toegankelijkheid voor mindervaliden. Daarbij is extra aandacht besteed aan maatregelen voor de bewoners van Het Schild (routing, geleiding en akoestiek).

Gezondheid

Het ontwerp van de Spooronderdoorgang Wolfheze voorziet in een ongelijkvloerse kruising met het spoor. Dit heeft positieve effecten op de gezondheid. Hierbij valt te denken aan een verbetering van de veiligheid voor alle weggebruikers en minder uitstoot omdat gemotoriseerd verkeer niet meer hoeft te wachten voor een gesloten spoorwegovergang.

Duurzaamheid

Vanuit alle betrokken partijen is ingezet op een duurzaam project. Voorbeelden van duurzame maatregelen in het project zijn onder andere het waar mogelijk vermijden van beton, natuurlijke infiltratie van hemelwater en hergebruik van materialen (o.a. straatstenen). Daarnaast is bij de vormgevingseisen duurzaamheid als algemene eis opgenomen voor de aannemer, wat onder andere betekent dat ingeval er verschillende oplossingen en materialen mogelijk zijn qua vormgeving en prijs, de aannemer moet kiezen voor de meest duurzame optie.

Effect op vermindering regeldruk

Niet van toepassing.

Alternatieven

In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in de vaststelling van het zgn. voorkeursalternatief. In 2021 is gestart met de uitwerking van dit voorkeursalternatief. Alle besluitvorming na vaststelling van het voorkeursalternatief en de verstrekte informatie in de aanbestedingsprocedure zijn op het voorkeursalternatief gebaseerd.

Bijlagen:

Geen.