

Toekomst Bestendig Harselaar Oost

Naar een aantrekkelijk, groen en duurzaam bedrijventerrein



Inhoudsopgave



1. Inleiding
 2. Visie en ambitie
 3. Participatieproces
 4. Onderzoeken
 5. Ontwerp op hoofdlijnen
 6. Kostenraming
 7. Planning
- Bijlage: Samenstelling Kopgroep

1. Inleiding



In 2017 heeft de gemeente samen met de ondernemers een businessplan opgesteld. Vanwege capaciteitsproblemen is de uitvoering van het project medio 2019 stil gelegd. Vanuit ondernemers en de Barnevelds Industrie Kring (BIK) is diverse keren aangedrongen om het project weer op te pakken. Daarom is besloten om het project samen met de kopgroep van bedrijven en de BIK in 2021 weer op te starten.

Het bedrijventerrein Harselaar-Oost is gelegen ten noorden van de kern Barneveld en ingeklemd tussen de snelweg A1 en de spoorlijn Amersfoort Apeldoorn. De westzijde wordt begrensd door de Baron van Nagelstraat en de oostzijde door de ontwikkeling van bedrijventerrein Harselaar-Driehoek.

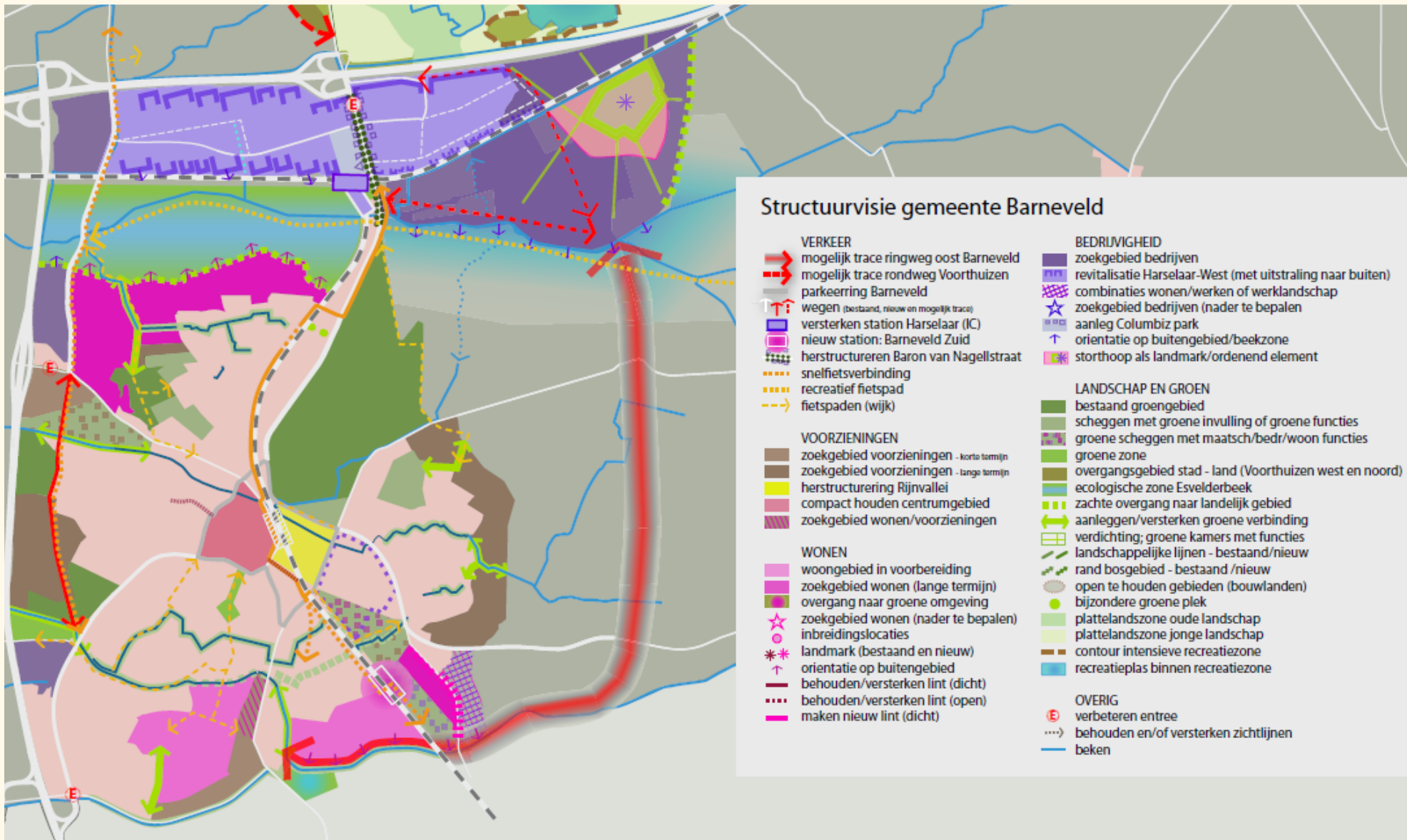
Aanleiding

Harselaar-Oost is een belangrijk bedrijventerrein voor de lokale economie, maar dreigt minder aantrekkelijk te worden door onder meer ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen zoals Harselaar-Zuid, toenemende leegstand en verrommeling in de openbare ruimte. Een ander belangrijk punt is de bereikbaarheid van het terrein en de diverse kavels/bedrijven. De infrastructuur is in de loop der jaren niet meegegroeid met het gebruik van het terrein en de bijbehorende verkeersbewegingen. Daarnaast is aandacht voor groen, water en duurzaamheid voor het bedrijventerrein van de toekomst een must.

Voor de bedrijven op het terrein, veelal actief in transport, industrie en (groot)handel, is bereikbaarheid een heel belangrijke vestigingsfactor. Daarnaast is een veilig, duurzaam en aantrekkelijk bedrijventerrein een randvoorwaarde voor bedrijven om goed te kunnen ondernemen. Door op deze aspecten te investeren, zien bedrijven mogelijkheden om door te groeien en zelf ook te gaan investeren op Harselaar-Oost. In panden en kavels, maar ook in het terrein zelf. Een proces dat op Harselaar-West ook succesvol is gebleken.

Voor Harselaar-Oost is in 2017 een businessplan opgesteld met als doel om een basis te leggen voor gezamenlijke investeringen door zowel gemeente als ondernemers. Dit businessplan is het vertrekpunt geweest voor verdere advisering en planvorming. Om dit te bereiken zijn eerst benodigde onderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken resulteren in een uitvoeringsplan en een begroting op basis waarvan de gemeenteraad een besluit kan nemen over de uitvoering.





Door de gemeenteraad is de Structuurvisie Kernen Barneveld 2022 vastgesteld. In deze structuurvisie is ook voor het bestaande bedrijventerrein Harselaar de revitalisering opgenomen.

2. Visie en ambitie

Voor de begeleiding van het revitaliseringsproject is een stuurgroep ingericht met daarin vertegenwoordigers van het gemeentebestuur. De stuurgroep heeft voor het toekomst bestendig maken van bedrijventerrein Harselaar Oost het volgende aangegeven:

- dat het bedrijventerrein er weer fatsoenlijk moet uit zien en voor de toekomst bestendig moet zijn;
- dat het bedrijventerrein er groener moet uit zien dan nu en er ruimte moet komen voor waterberging;
- dat Harselaar Oost nu functioneel is ingericht en de aanwezige ruimten in de loop der jaren maximaal zijn benut voor zaken als parkeren en laden en lossen;
- dat als we de doelen willen halen ten aanzien van groen en waterberging, we ook moeten kijken naar de private ruimte. In de openbare ruimte zijn hiervoor nu maar beperkte mogelijkheden beschikbaar. Het opzetten van een stimuleringsregeling kan daarbij goed helpen. Het bedrijf Do-It op Harselaar Oost, waar veel aandacht aan groen is besteed op eigen terrein, kan hierbij als referentiebeeld dienen;
- dat het ambitieniveau voor Harselaar Oost vergelijkbaar is met het resultaat van de revitalisering van Harselaar West met daar boven op een plus voor wat betreft duurzaamheid, klimaatmaatregelen en biodiversiteit.

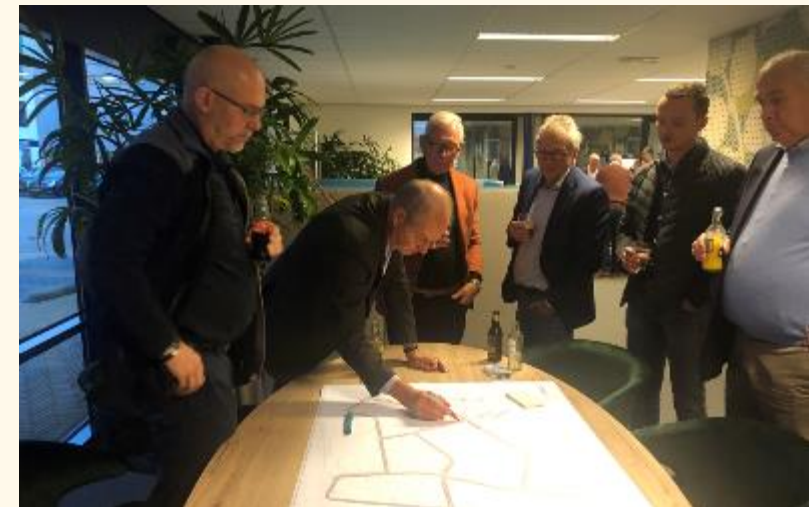
3. Participatieproces

Op 25 oktober 2021 is tijdens de goed bezochte startbijeenkomst het project toegelicht en is input opgehaald bij de ondernemers. De onderzoeken en het ontwerp zijn door de kopgroep van ondernemers begeleid (zie bijlage 1). Deze kopgroep is regelmatig bij elkaar gekomen om de resultaten te bespreken. Van alle bijeenkomsten zijn de verslagen en de presentaties toegestuurd naar de kopgroepleden.

MobyCon heeft op 15 november 2021 de 1^e resultaten van het mobiliteitsplan toegelicht en is daarbij ingegaan op de knelpunten die tijdens de ondernemersavond zijn opgehaald. Innax heeft de stand van zaken van het warmteonderzoek en de meekoppelkansen toegelicht.

In de periode 23 november t/m 9 december 2021 is op 8 verschillende locaties op Harselaar Oost 24/7 het verkeer geteld. Hierbij zijn zowel motorvoertuigen als fietsers meegenomen.

Op 20 december 2021 heeft MobyCon het concept mobiliteitsplan toegelicht, waarbij op basis van de knelpunten, het verkeersbeleid en het businessplan van 2017 eerst een SWOT-analyse is gemaakt. Op basis hiervan en de recente verkeerstellingen is een verkeersstructuur ontworpen met een hoofdroute en zijwegen inclusief inrichtingsprincipes. Een belangrijk uitgangspunt is dat het parkeren plaats vindt op eigen terrein. Alleen als het echt niet anders kan, zoals bij het laden en lossen, dan is tijdelijk parkeren mogelijk op de rijbaan. Alleen op deze manier kunnen de gemeentelijke reststroken worden benut voor andere functie zoals wandelen, fietsen en voor het inrichten van groen. Daarnaast heeft Innax de resultaten van het warmteonderzoek en de meekoppelkansen toegelicht. Uit dit onderzoek is gebleken dat er geen kansen voor een collectief warmtenet zijn, maar wel individuele kansen voor warmtemaatregelen. Ook zijn er diverse meekoppelkansen, zoals slimme combinaties van maatregelen tijdens de uitvoering.



Op 17 januari 2022 is het ontwerp op hoofdlijnen door CBplus gepresenteerd. Op de hoofdroute zijn gescheiden fietspaden met lage hagen ontworpen en op de zijwegen aan een zijde van de weg zijn wandelpaden ontworpen. Er is zorgvuldig gekeken waar groen kan worden toegevoegd. Op plaatsen waar uitritten en vrachtwagenparkeerplaatsen zijn wordt geen groen toegevoegd. Het groen bestaat uit inheemse bomen en lage heesters. De bomen worden ondergronds voorzien van voldoende doorwortelbare ruimte, zodat deze goed kunnen ontwikkelen en lange tijd mee kunnen gaan. Voor het groenonderhoud zal budget worden gereserveerd.

Op basis van dit ontwerp op hoofdlijnen zal de gemeenteraad gevraagd worden om financiële middelen beschikbaar te stellen. Het ontwerp wordt daarna in volgende fase verder in detail uitgewerkt. Ook zal weer een subsidie worden aangevraagd bij de Provincie die nodig is voor de verdere uitwerking en de uitvoering van het plan.

Om ervoor te zorgen dat ondernemers worden gestimuleerd te gaan investeren in hun voorterreinen en buitengevels en een bijdrage gaan leveren in duurzaamheid, klimaatmaatregelen en biodiversiteit kan een stimuleringsregeling worden opgezet. Op andere bedrijventerreinen, zoals bijvoorbeeld in Duiven, zijn hiervoor fondsen opgezet waarmee goede resultaten zijn behaald. Daarnaast wordt een aparte subsidieregeling opgezet die bedoeld is voor het afkoppelen van hemelwater op privaat terrein.

De voortgang van het project TBHO is op 31 januari 2022 besproken in de stuurgroep waarbij de tussenresultaten zijn gepresenteerd. De stuurgroep heeft besloten om eerst de gemeenteraad te vragen om financiële middelen hiervoor beschikbaar te stellen, voordat verder kan worden gegaan met het ontwerpproces en de verdere uitwerking van een stimuleringsfonds. Dit om de ambities en verwachtingen ook waar te kunnen maken. Het ontwerp met de kaarten en de opzet van een stimuleringsfonds zullen daarom nog niet gepubliceerd worden. Wel zal het participatieproces en de planning op de gemeentelijke website geplaatst worden, zodat iedereen het proces kan volgen.



4. Onderzoeken

Na de zomer 2021 is gestart met de onderzoeks- en ontwerpfase. Innax heeft een warmteonderzoek uitgevoerd en de meekoppelkansen voor duurzaamheid onderzocht. MobyCon heeft een mobiliteitsplan opgesteld en Sjerps & Koomen adviseurs hebben een parkmanagementconcept opgesteld. De rapporten zijn opgenomen in een apart bijlagenrapport. In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste resultaten van de onderzoeken samengevat weergegeven.

Warmte onderzoek

Op basis van data-analyse en interviews met ondernemers is onderzocht of een warmtenet in de nabije toekomst kansrijk is en wanneer daarvoor het juiste moment is om het warmtenet te installeren.



Conclusies data analyse:

- Er zijn 5 grote elektriciteitsverbruikers met kans op interessante hoeveelheid restwarmte op lage temperatuur (restwarmte van koeling).
- Er zijn 3 grote gasverbruikers met kans op interessante hoeveelheid lage temperatuur restwarmte.
- Er zijn geen restwarmtebronnen met hogere temperatuur gevonden (50 – 70 gr).
- Er zijn een beperkt aantal kantoren met potentie voor warmte-uitwisseling met seizoensopslag (via WKO met warmte voor de zomer en koeling in de winter).

Data-analyse: Harselaar Oost kent 211 interessante industriële bedrijven met mogelijke restwarmte

Resultaten interviews:

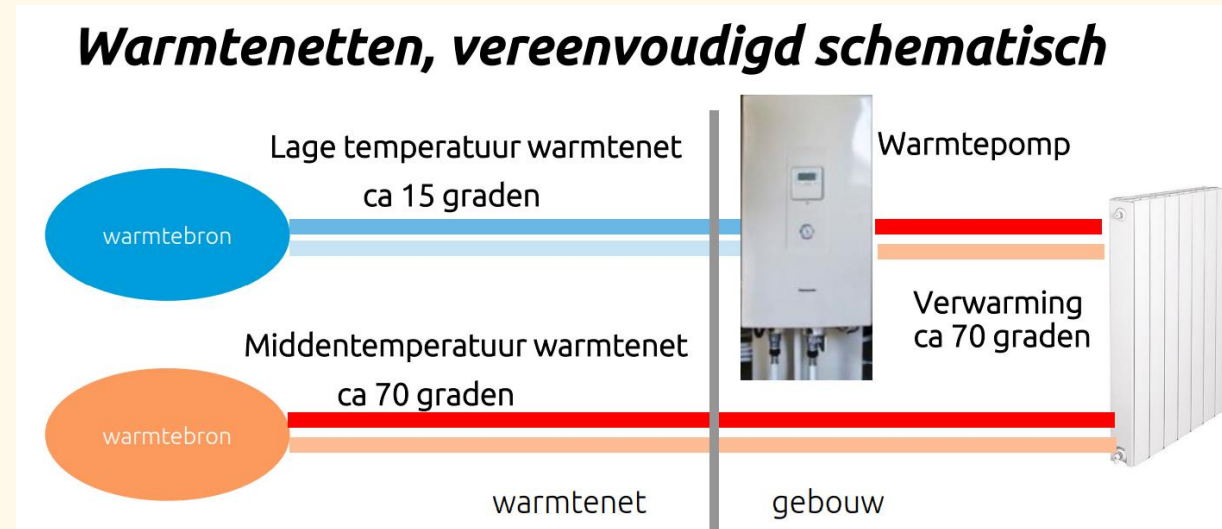
- Hazeleger Kaas: potentie voor lage temperatuur restwarmte. Renovatie gepland parallel met revitalisering: kansrijke warmtebron met een beperkte hoeveelheid extern beschikbare restwarmte.
- Eurofins Analytico: potentie voor lage temperatuur restwarmte. Verouderde installatie en op korte termijn geen renovatieplannen: kansrijke bron op lange termijn voor extern beschikbare restwarmte.
- Do It: zit in een huurpand en heeft hier geen ambities om te investeren in de installaties. Geen kansrijke warmtebron.
- Infor: zit in een huurpand. Heeft plannen voor ontwikkelingen op lange termijn, maar naar verwachting zal restwarmteaanbod verminderen. Dit zal mogelijk voldoende zijn om zelf aardgasvrij te verwarmen.
- Een ondernemer op de grens van Harselaar Oost: deze ondernemer is bezig met een initiatief voor een energie-hub. Dit levert in potentie lage temperatuur restwarmte voor de productie van waterstof.

Conclusies warmteonderzoek:

- Er zijn geen middentemperatuur bronnen beschikbaar die een groot deel van het bedrijventerrein van warmte kunnen voorzien.
- Er zijn wel diverse ondernemers die restwarmte hebben op lage temperatuur, bijvoorbeeld de restwarmte van koelinstallaties.
- Ondernemers hebben een eigen tijdschema voor verduurzamen; dit is ongunstig voor een vollooptscenario van een eventueel warmtenet.
- Er is nu geen initiatiefnemer /investeerder die op korte termijn wil investeren in een (integraal) warmtenet.
- Voor lage temperatuur systemen zijn er in de toekomst nog wel mogelijkheden. Voor lokale clusters waar ondernemers warmte en koude uitwisselen is een lage temperatuur warmtenet mogelijk concurrerend met individuele oplossingen voor warmte en koude

Meekoppelkansen duurzaamheid

Onderzocht is welke meekoppelkansen duurzaamheid er zijn om synergie te vinden met de realisatie van duurzaamheidsmaatregelen en de uitvoering van het revitaliseringsproject. Hiervoor is input opgehaald uit de ondernemersavond en zijn ondernemers, de BIK en infrabeheerders geïnterviewd.

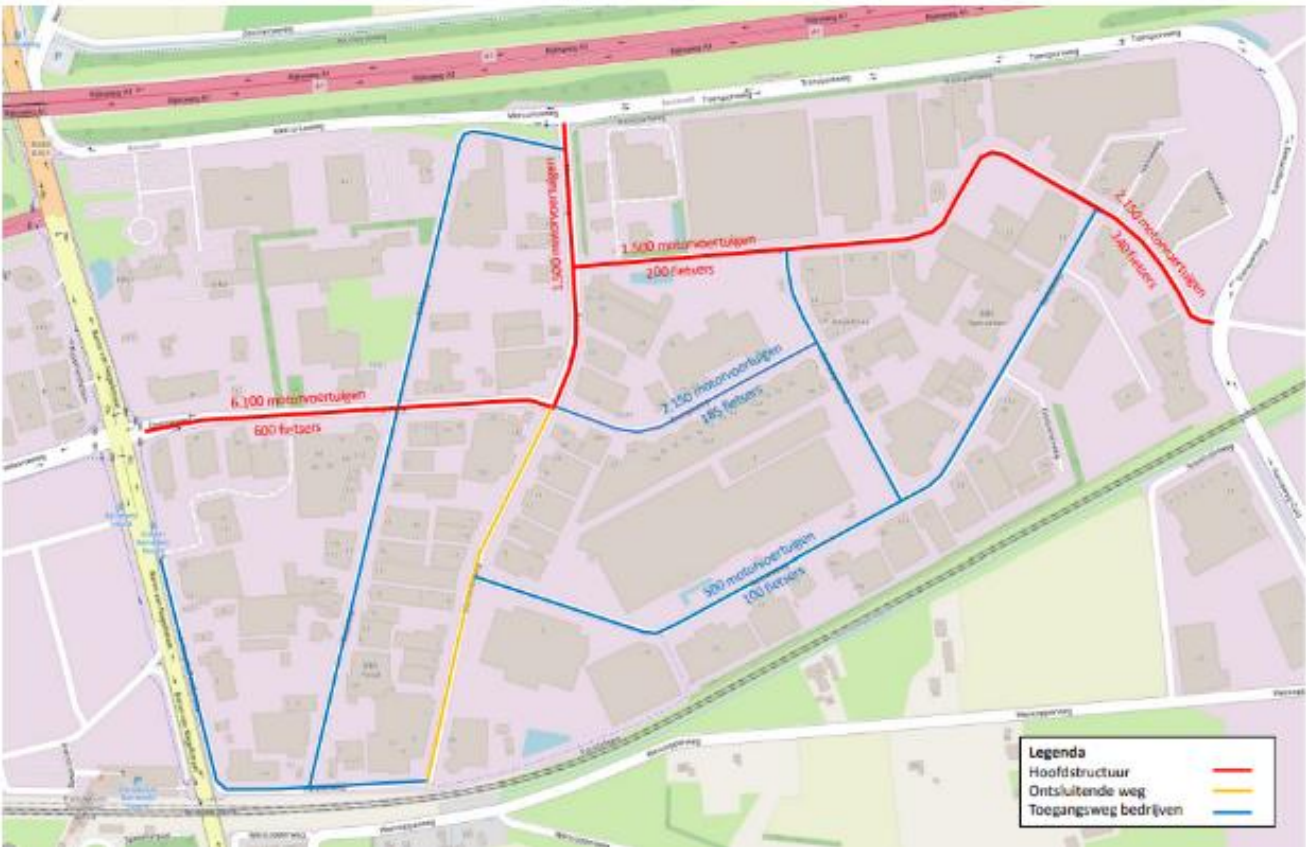


Resultaten interviews:

- **Gebruik reststroken:** functie duidelijker aangeven, toepassen van lage begroeiing en laten doorlopen naar privaat terrein, toevoegen halfopen verharding en waterbergend pakket.
- **Splitsen gemengd stelsel en waterberging:** afkoppelen hemelwater, combineren werkzaamheden aanleg hemelwaterriool met nieuwe hoofd-distributiekabel door Liander, stimuleren groene daken en gevels en open verharding en waterbergend pakket op privaat terrein.
- **Energietransitie:** realiseren zon op dak, stimuleren energielabel C kantoren, potentieel synergie met verzwaren van individuele aansluitingen op het elektriciteitsnet van Liander.
- **Duurzaam aanbesteden:** aanvullende eisen stellen aan de duurzaamheid en circulariteit van gebruikte materialen in de openbare ruimte, eisen stellen aan duurzaam en zo mogelijk circulair verwerken van vrijkomende materialen uit de openbare ruimte, eisen stellen aan duurzame uitvoering, o.a. beperken CO2 uitstoot van werkzaamheden aan de openbare ruimte.
- **Duurzaamheid algemeen en veiligheid:** beperkte collectieve activiteiten, vergroenen bedrijventerreinen en gebouwen voor een aantrekkelijker werkomgeving, verbeteren circulaire economie bedrijfsprocessen.



Mobiliteitsplan



Verkeersstructuur met verkeersintensiteiten najaar 2021

Op basis van de knelpunten, het verkeersbeleid en het businessplan van 2017 is eerst een SWOT-analyse is gemaakt. Op basis hiervan en de recente verkeerstellingen is een verkeersstructuur ontworpen met een hoofdroute en zijwegen inclusief inrichtingsprincipes. Een belangrijk uitgangspunt is dat het parkeren plaats vindt op eigen terrein. Alleen als het echt niet anders kan, zoals bij het laden en lossen, dan is tijdelijk parkeren mogelijk op de rijbaan. Alleen op deze manier kunnen de gemeentelijke reststroken worden benut voor andere functie zoals wandelen, fietsen en voor het inrichten van groen.

Verkeersstructuur

In de periode 23 november t/m 9 december 2021 is op 8 verschillende locaties op Harselaar Oost 24/7 het verkeer geteld. Hierbij zijn zowel motorvoertuigen als fietsers meegenomen. Op basis hiervan in combinatie met het infrastructurele netwerk op Harselaar-Oost is de hoofdwegenstructuur ontworpen. De basis is de hoofdstructuur (rood) die bestaat uit de oost-west-corridor (Energieweg en Hanzeweg) en noord-zuid-corridor (Mercuriusweg). Deze corridors beginnen bij de ingangen van het bedrijventerrein en hebben daardoor de hoogste intensiteiten binnen Harselaar-Oost. De Energieweg ten oosten van de Mercuriusweg heeft weliswaar een hogere intensiteit dan de parallel lopende Hanzeweg, maar op dit gedeelte van de Energieweg vindt veel laden en lossen plaats. Daarom wordt geadviseerd om de hoofdstructuur via de Hanzeweg te laten lopen. De overige wegen (blauw) zijn toeleidende wegen naar de bedrijven daar. Een ‘tussencategorie’ is de Mercuriusweg (geel) ten zuiden van de Energieweg. Deze heeft een belangrijke functie voor het ontsluiten van het zuiden van Harselaar-Oost, maar maakt geen onderdeel uit van de hoofdstructuur.

Algemeen inrichtingsprincipes en uitgangspunten

Voor de inrichting van de verschillende wegcategorieën zijn principes en uitgangspunten geadviseerd, die in onderstaande tabel zijn weergegeven. Deze inrichtingsprincipes en uitgangspunten kunnen worden gehanteerd bij het ontwerpen van herinrichtingen van de wegen. Op basis van de mogelijkheid voor parkeren op eigen terrein en de ligging van kabels en leidingen kan per straat met maatwerk worden gekeken naar de mogelijkheid om deze inrichtingsprincipes toe te passen.

Wegcategorie	Motorvoertuigen	Fietsers	Parkeren/laden en lossen	Voetgangers	Groen	Voorrang
Hoofdstructuur en Ontsluitingsweg	Rijbaan minimale breedte conform richtlijnen	Fietsstroken maximale breedte conform richtlijnen	Geen parkeren of laden en lossen op rijbaan of reststrook	Een zijde op de reststrook	Andere zijde op de reststrook	Hoofdstructuur in de voorrang op alle kruisende wegen, maatwerk voor kruispunten onderling
Toegangsweg bedrijven	Rijbaan minimale breedte conform richtlijnen	Gemengd op rijbaan	Parkeren of laden en lossen op één zijde van de rijbaan en in parkeervakken op reststrook toegestaan	Gemengd op reststrook en rijbaan	Waar mogelijk op reststrook	Uit de voorrang op kruisende wegen andere categorieën, gelijkwaardige voorrang onderling

Inrichtingsprincipes en uitgangspunten t.b.v. ontwerp

De bovenstaande inrichtingsprincipes en uitgangspunten zijn op basis van de ambities uit het gemeentelijk beleid en het businessplan gebaseerd op de volgende algemene uitgangspunten:

- Het stimuleren van fietsgebruik is een belangrijk uitgangspunt. Een goede en veilige fietsinfrastructuur is een voorwaarde. Op de hoofdstructuur en de ontsluitingsweg krijgen fietsers daarom de maximale ruimte, door de fietsstroken de minimale breedte van 2,00 meter te geven die de richtlijnen voorschrijven;
- Parkeren moet in lijn met de Nota parkeernormen in beginsel op eigen terrein worden opgelost. Parkeren is daarmee een verantwoordelijkheid van de ondernemers. Waar het eigen terrein niet voldoende plaats biedt, wordt op de reststrook van de toegangswegen naar de bedrijven of op het Transferium bij station Barneveld Noord geparkeerd;;
- Op de reststroken wordt parkeren alleen gefaciliteerd als dat op een andere locatie echt niet mogelijk is. Deze afweging is maatwerk. Parkeerruimte wordt aangeven met langsparkeerparkeervakken en de overige ruimte op de reststroken wordt ingezet voor groenvakken;
- Waar parkeren op de reststrook niet kan, kan aan één zijde van de weg geparkeerd worden, om zo de doorgang van het verkeer niet te belemmeren. Op de hoofdstructuur wordt niet geparkeerd.

Hoofdstructuur en ontsluitende weg

De figuren geven de huidige situatie en het nieuwe inrichtingsprincipe aan voor de hoofdstructuur en ontsluitende weg. Deze sluit aan bij de huidige inrichting van de Harselaarseweg op Harselaar-West. Parkeren op de reststroken wordt hierbij vervangen door fietsstroken, een wandelpad en een groenstrook

Toegangswegen bedrijven

De verkeersintensiteiten op de toegangswegen naar de bedrijven liggen lager dan de intensiteiten op de hoofdstructuur. Op de Hermesweg rijden bijvoorbeeld maar 500 motorvoertuigen per etmaal. Daarom kunnen de fietsers hier de rijbaan gebruiken en voetgangers de reststrook, zoals in de huidige situatie het geval is. Parkeren vindt plaats op de reststrook, waar waterdoorlatende langspaarkeerparkervakken worden aangebracht om geparkeerde voertuigen een duidelijke plaats te geven. Hierbij wordt rekening gehouden met de afstand tot uitritten en benodigde boogstralen van vrachtverkeer. Waar mogelijk wordt het parkeren afgewisseld met groenvakken. Waar parkeren op de reststrook niet kan, kan aan één zijde van de weg geparkeerd worden. Dit zal een snelheidsremmend effect hebben. In een volgende fase kan gekeken worden of het nodig is om hiervoor parkeerverboden aan de andere kan van de weg in te stellen.



Huidig wegprofiel hoofdroute

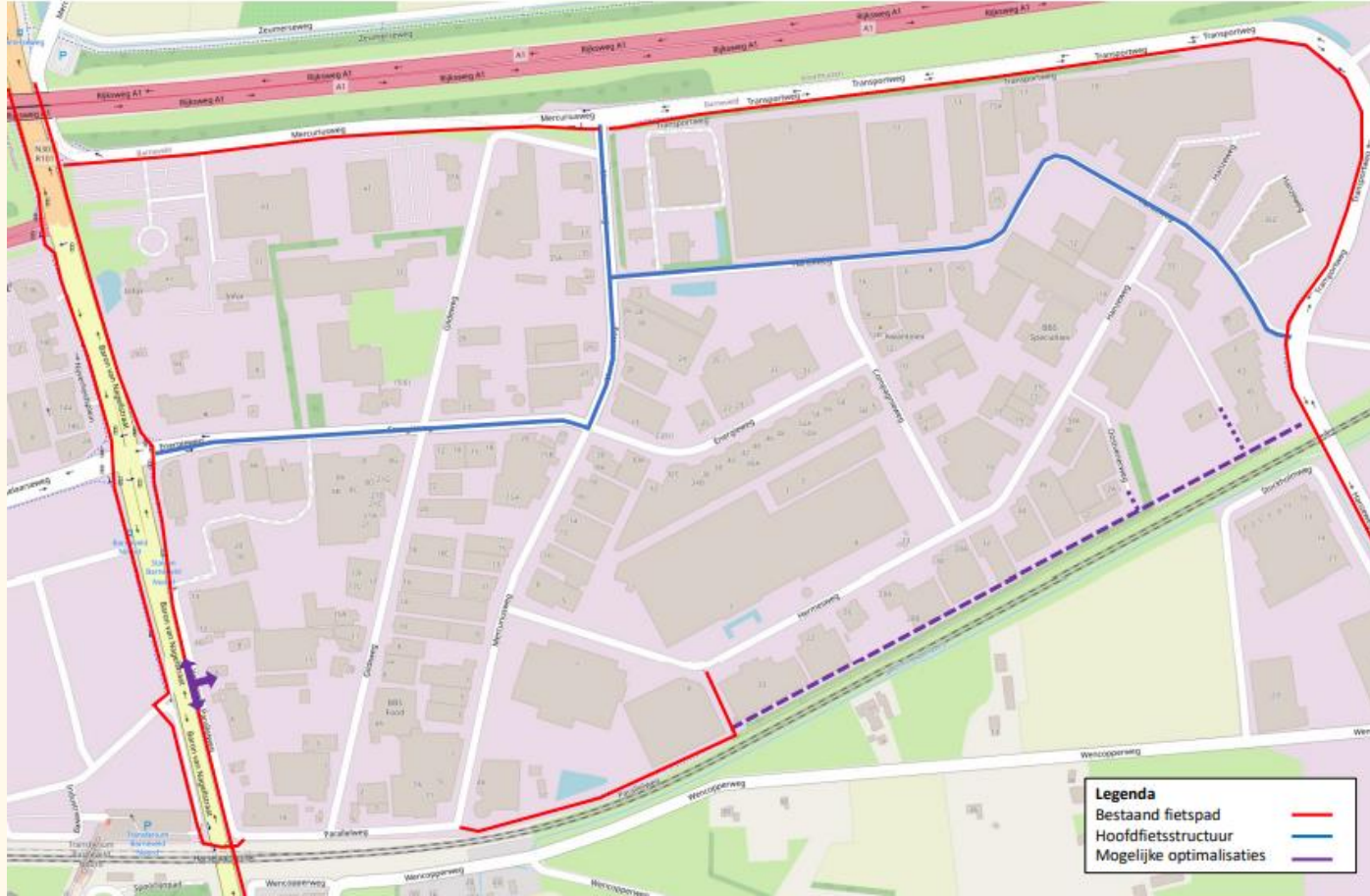


Inrichtingsprincipe hoofdroute en ontsluitende weg



Inrichtingsprincipe toegangswegen bedrijven

Fietsstructuur



Fietsstructuur op en rondom Harselaar Oost

Naast de fietsinfrastructuur op het bedrijventerrein zelf, is het belangrijk ook goede verbindingen van en naar Harselaar-Oost te realiseren. De snelfietsroute tussen Barneveld en Voorthuizen is grotendeels al aangelegd daarmee een kans om daar op aan te sluiten. In het participatietraject is daarnaast geopperd om een fietspad langs de Mercuriusweg tussen de Transportweg en Baron van Nagellstraat te realiseren, welke begin december 2021 is opgeleverd. Daarmee wordt er volwaardige vrij liggende fietsinfrastructuur gerealiseerd rond heel Harselaar-Oost.

Voor de fietsinfrastructuur van en naar Harselaar-Oost wordt geadviseerd om alle mogelijke toegangen te faciliteren. De hoofd fietsstructuur op Harselaar-Oost zelf volgt daarom de hoofdstructuur. Daarnaast zijn er fietstoegangen op de Verlengde Parallelweg aan het einde van de tunnel onder het spoor door en op de Parallelweg bij de fietsbrug vanaf het Transferium.

Fietsers die gebruikmaken van de fietstoegang Verlengde Parallelweg komen op wegen met lage verkeersintensiteiten, waardoor fietsen via deze wegen verkeersveiliger is, dan fietsen via bijvoorbeeld de Energieweg. Via de Verlengde Parallelweg en Mercuriusweg kan men dan op de fietsstroken van de hoofdstructuur komen. De huidige fietstoegang bij de Verlengde Parallelweg is echter erg smal vormgegeven. Daarom is ons advies om deze fietstoegang en die bij het Transferium prominenter vorm te geven en te bewegwijzeren. Daarnaast wordt geadviseerd om de schakel bij het spoor achterwege te laten, omdat deze onvoldoende toegevoegde waarde heeft.

Parkmanagementconcept

Om ervoor te zorgen dat ondernemers worden gestimuleerd te gaan investeren in hun voorterreinen en buitengevels en een bijdrage gaan leveren in duurzaamheid, klimaatmaatregelen en biodiversiteit kan een stimuleringsregeling worden opgezet. Op andere bedrijventerreinen, zoals bijvoorbeeld in Duiven, zijn hiervoor fondsen opgezet waarmee goede resultaten zijn behaald. Daarnaast wordt een aparte subsidieregeling opgezet die bedoeld is voor het afkoppelen van hemelwater op privaat terrein.

In het onderzoek is gekeken hoe zo'n stimuleringsregeling kan worden opgezet, welke activiteiten voor subsidie in aanmerking komen en welke subsidiecriteria hiervoor gelden. Voor de verschillende onderwerpen die binnen het parkmanagementconcept vallen, zoals het afkoppelen van hemelwater, gevelverbetering, privaat groen, hekwerken en hagen en parkeren op privaat terrein zijn voorbeelden opgenomen.

Met de Barneveldse Industrie Kring (BIK) wordt overleg gevoerd over het parkmanagementconcept. De BIK heeft voor het stimuleren van ondernemers, om te gaan investeren in hun voorterreinen en buitengevels en die een bijdrage willen gaan leveren in duurzaamheid, klimaatmaatregelen en biodiversiteit, gekeken naar het organisatiemodel van de Stichting Arnhemse Bedrijventerreinen en overwogen om dit ook op deze manier te gaan uitvoeren voor Harselaar Oost.

De Stichting Arnhemse Bedrijventerreinen (stab-arnhem.nl) ondersteunt alle zes de bedrijventerreinen en treedt namens hen naar buiten. StAB is geen vereniging en kent dus geen leden. StAB ontvangt voor de realisatie van haar activiteiten subsidie van het Ondernemersfonds Arnhem en donaties van bedrijven en vastgoedeigenaren op de bedrijventerreinen.

Op een vergelijkbare manier kan de BIK aan de gemeente en bedrijven een bijdrage vragen om deze activiteiten te financieren.



5. Ontwerp op hoofdlijnen

Op de hoofdroute zijn gescheiden fietspaden met lage hagen ontworpen en op de zijwegen aan een zijde van de weg zijn wandelpaden ontworpen. Er is zorgvuldig gekeken waar groen kan worden toegevoegd. Op plaatsen waar uitritten en vrachtwagenparkeerplaatsen zijn wordt geen groen toegevoegd. Het groen bestaat uit inheemse bomen en lage heesters. De bomen worden ondergronds voorzien van voldoende doorwortelbare ruimte, zodat deze goed kunnen ontwikkelen en lange tijd mee kunnen gaan. Voor het groenonderhoud zal budget worden gereserveerd.

De openbare ruimte zal grondig worden aangepakt. De kruising Energieweg/Mercuriusweg zal worden gereconstrueerd, waardoor deze kruising weer overzichtelijk en verkeersveilig wordt. Bij de meeste wegen zal het riool worden vervangen om wateroverlast tegen te gaan en onder het wegoppervlak zal een waterdoorlatend pakket worden aangebracht. De wegen zelf zullen opnieuw van asfalt worden voorzien en de stroken langs de wegen worden opnieuw ingericht en bestraat. Waar mogelijk worden bomen en lage heesters aangeplant. Het openbaar gebied zal hierdoor compleet worden gerenoveerd, waardoor de beeldkwaliteit sterk wordt verbeterd. Door de positieve uitstraling van het gebied zullen ook de ondernemers weer in een strakke omgeving komen te zitten wat de waarde van het gebied doet toenemen. De gemeente verwacht dat ondernemers hierdoor ook bereid zullen zijn om te gaan investeren in de kwaliteit van hun gevels en voorterreinen, zodat het totale gebied een grote kwaliteitsimpuls zal krijgen.



Voorbeeld groenvoorziening (bomen met lage heesters)



Reconstructie kruising Energieweg/Mercuriusweg

6. Kostenraming

	Basisvariant	Duurzame variant
Algemeen	€ 47.200	€ 47.200
Opbreken/verwijderen	€ 2.919.321	€ 2.919.321
Grondwerk	€ 815.099	€ 815.099
Riolering	€ 4.976.897	€ 4.976.897
Elementenverharding	€ 1.385.069	€ 1.385.069
Asfaltverharding	€ 1.566.628	€ 1.566.628
Beton	€ 15.400	€ 15.400
Groen	€ 692.475	€ 692.475
Kabels & Leidingen	€ 80.000	€ 80.000
Markeringen & Bebording	€ 26.225	€ 26.225
Verkeersmaatregelen	€ 255.211	€ 255.211
Diversen	€ 85.500	€ 85.500
Duurzaam aanbesteden		€ 185.000
Tijdelijke investeringen, materieel en toepassen duurzame materialen		€ 400.000
Subtotaal	€ 12.865.025	€ 13.265.025
Opslagen (20%)	€ 2.573.005	€ 2.653.005
Aanneemsom (excl. BTW)	€ 15.438.030	€ 15.918.030
Onvoorzien (20%)	€ 2.160.872	€ 2.240.872
Reservering tbv indexering	€ 321.626	€ 321.626
Vorbereidingskosten	€ 1.200.000	€ 1.385.000
Meerkosten bouwteam	€ 300.000	€ 300.000
Onvoorzien meerkosten VAT		€ 37.000
Totaal	€ 19.420.528	€ 20.202.528

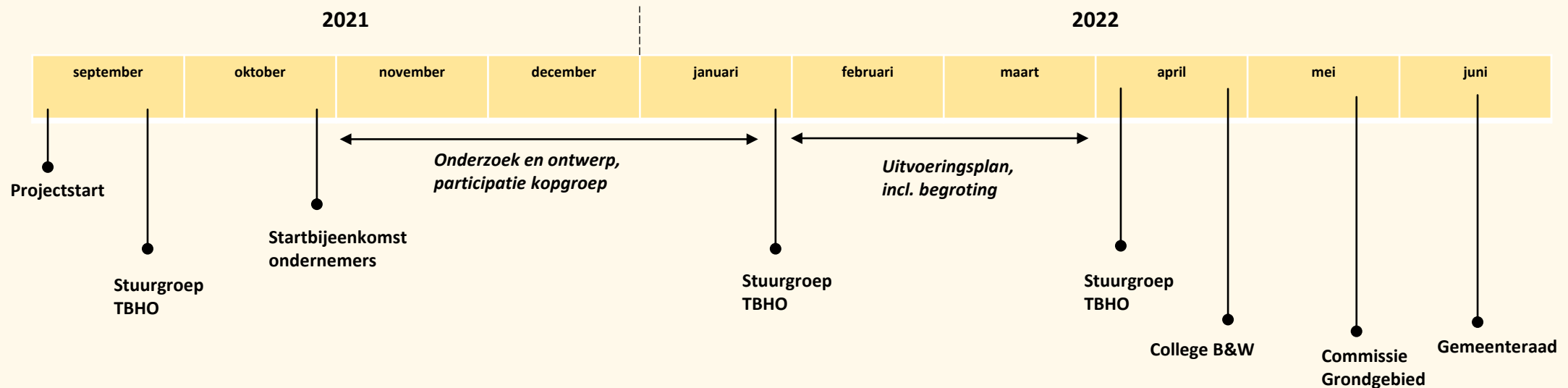
Uitgangspunten:

- In deze fase van het ontwerpproces is uitgegaan van maximale kosten voor het afvoeren van verontreinigd materiaal, omdat hier nog geen onderzoek naar is gedaan. In een vervolgfase kunnen deze kosten op basis van milieukundig onderzoek beter geraamd worden, waarmee deze kosten mogelijk naar beneden kunnen worden bijgesteld.
- In de duurzame variant zijn € 585.000 aan extra kosten opgenomen voor het duurzaam aanbesteden en uitvoeren van werkzaamheden, tijdelijke investeringen, materieel en het toepassen van duurzame materialen.
- Voor het organiseren van parkmanagement, zoals bijvoorbeeld het opzetten van een mogelijke BIZ, juridisch advies en managementadvies zijn € 100.000 aan kosten opgenomen.
- Voor het opzetten van een stimuleringsregeling om ondernemers te stimuleren een bijdrage te leveren aan hun voorterreinen, gevels en duurzaamheid en klimaatmaatregelen zijn € 300.000 aan kosten opgenomen voor managementadvies en uitvoering.

Totaal overzicht		
Kosten basisvariant	€ 19.420.528	
Kosten duurzame variant		€ 20.202.528
Kosten organiseren parkmanagement	€ 100.000	€ 100.000
Kosten stimuleringsregeling	€ 300.000	€ 300.000
Totaal benodigd budget	€ 19.820.528	€ 20.602.528

7. Planning

In de planning is het tijdspad met daarbij de belangrijkste momenten weergegeven. Na de zomer 2021 is gestart met de onderzoeks- en ontwerpfase en het participatietraject. Het uitvoeringsplan is in februari 2022 samen met de begroting gereed en voor de zomer wordt de gemeenteraad gevraagd om financiële middelen beschikbaar te stellen. Het ontwerp wordt daarna in volgende fase verder in detail uitgewerkt. Ook zal weer een subsidie worden aangevraagd bij de Provincie die nodig is voor de verdere uitwerking en de uitvoering van het plan. De ambitie is om in 2023 te starten met de uitvoering van de werkzaamheden.



Bijlage: Samenstelling Kopgroep

Ondernemers:

- Cees Verbeek, Vink Holding
- Han Nes, Nestrans
- Harry van Voskuilen en Joop van Veelen, ProComm
- Vincent Evers, Do-It
- Jaap van de Vliert, Van de Vliert Houtbewerking
- Martine Onderdijk, 2 Sisters Storteboom
- Wim Broekhuizen, Zevenbergen Kantoorefficiency
- Martin Becker, Eurofins
- Van der Hout, Quadwinkel
- Henk Schuiteman, Schuiteman Transport
- Jan Schut, Jonker & Schut
- Wouter van den Brink, Briba
- Steven van den Brink, Stebri

Gemeente:

- Frits op de Haar
- Rob Sjerps
- Rita Jansen
- Christiaan Boomgaard
- Theo Willems
- Martine Burgstaller
- Stefan van de Werken

BIK:

- Jan Schut

Externe adviseurs:

- Eelco Bos, Mobycon
- Veronique Rietman, Mobycon
- Arjan Muil, Innax
- Christiaan Boomgaard, CBplus
- Rob Sjerps, Sjerps & Koomen adviseurs