

Onderwerp: **Kredietaanvraag voor verkeersontsluiting Thorbeckelaan-Zuid.**

Aan de raad,

Gevraagde beslissing:

1. In te stemmen met het voorstel om de kosten van € 1.969.852,- voor de aanleg van een turborotonde en aansluiting van de evenementenhal op de Thorbeckelaan voor € 1.450.000,- te dekken uit de Reserve infrastructurele werken.

1. Inleiding

In het kader van het project Thorbeckelaan-Zuid is in 2010 onderzoek gedaan naar toekomstige verkeersstromen en benodigde parkeercapaciteiten als gevolg van de ontwikkeling van de evenementenhal en zijn voorstellen gedaan voor verkeersmaatregelen (zie rapportage van augustus 2010). In de zomer van 2011 heeft het bureau DTV Consultants b.v. een afweging gemaakt van verschillende toe te passen verkeersoplossingen (hoofdzakelijk: kruising met verkeerslichten (VRI), meerstrooksrotonde, turborotonde) (zie rapportage van februari 2012). Van beide onderzoeken zijn de rapportages gevoegd bij het bestemmingsplan Thorbeckelaan-Zuid.

Er is besloten om te kiezen voor een verkeersoplossing in twee fasen: een opwaardering van de huidige rotonde naar een meerstrooks- danwel turborotonde en de aanleg van een VRI verder in de toekomst. Als de ontwikkelingen in de omgeving (Harselaar-West-West, Barneveld-Noord, Thorbeckelaan-Noord en –Zuid) en de autonome groei van de kern Barneveld volgens de huidige verwachting hun beslag krijgen, dan is een VRI niet eerder dan in 2020 benodigd.

Er is gekozen voor een turborotonde omdat een VRI in verhouding tot opwaardering van de bestaande rotonde een grote investering vraagt (ca. 4,5 mio versus ca. 2,0 mio), terwijl de verkeerscapaciteit van een VRI voor de korte termijn nog niet nodig is. Als gevolg van conjuncturele ontwikkelingen zal de aanleg van de VRI pas na 2020 aan de orde zijn. De planning van nieuwe gebiedsontwikkelingen zoals Barneveld-Noord en Thorbeckelaan-Noord kan immers opschuiven en de autonome groei van de kern Barneveld kan trager zijn dan nu gepland is. Met het direct aanleggen van een VRI wordt het risico genomen dat voor een reeks van jaren geïnvesteerd wordt in een over-gedimensioneerde kruising.

Met dit voorstel zal van de circa 2,0 miljoen euro aan benodigde investeringen voor de aanleg van de turborotonde circa € 450.000,- worden gedekt vanuit de grondexploitatie van Thorbeckelaan-Zuid. De eventuele aanleg van een VRI zal worden gedekt uit het aan de projecten Barneveld-Noord en Thorbeckelaan-Noord toerekenbare deel en vanuit de algemene middelen voor zover de autonome groei van de kern Barneveld deze aanleg noodzakelijk maakt.

Gelijktijdig met de reconstructie van de rotonde aan de Thorbeckelaan zal, gebruikmakend van het parkeerterrein van sportpark 't Nieuwe Oost en het perceel Thorbeckelaan 127 een calamiteitenroute worden aangelegd naar de nieuwe evenementenhal.

2. Door de raad gestelde kaders

Koopovereenkomst en Akte van Levering/Erfpachtovereenkomst d.d. 6 oktober 2009. In deze overeenkomst is de gemeentelijke contractverplichting voor wat betreft ontsluiting opgenomen. De overeenkomst is voor wensen en bedelingen in de raad van december 2009 behandeld en akkoord bevonden.

3. Effect

Na vaststelling van het bestemmingsplan in de raad kan voortvarend worden overgegaan tot de aanbesteding van de civiele werkzaamheden waardoor het mogelijk is de verkeersontsluiting op te leveren zodra de evenementenhal zijn deuren opent.

4. Argumenten

1.1 *Gemeente dient haar contractverplichting na te komen*

In de met Krufft overeengekomen koopovereenkomst (6 oktober 2009) is afgesproken dat "de gemeente voor haar rekening en risico zal zorgen voor een aansluiting van adequate aard en omvang van het perceel op de openbare weg, welke op basis van nader door de gemeente uit te voeren onderzoek wordt vormgegeven..." (art. 7.3). De verkeersberekeningen laten zien dat van een adequate ontsluiting alleen sprake is als niet alleen het perceel een aansluiting krijgt op de Thorbeckelaan, maar ook de bestaande rotonde wordt opgewaardeerd. Het verkeer op de bestaande rotonde loopt, zeker in de spitsuren, onvermijdelijk 'vast' bij de komst van de evenementenhal.

1.2 *Turborotonde voldoet aan eisen van hulpdiensten*

Het Hulpverleningscentrum is pal aan de huidige en toekomstige kruising gelegen. Het is dus essentieel dat zowel het vrijwilligersverkeer als hulpverleningsverkeer bij een calamiteit zoveel mogelijk ongehinderd een nieuwe kruising op en af kan waardoor de opkomsttijd van vooral de brandweer niet substantieel toeneemt. De hulpdiensten zijn nauw bij het onderzoeks- en ontwerptraject betrokken geweest. De turborotonde betekent geen verslechtering van bereikbaarheid, en zal bij een toenemend verkeersaanbod een verbetering blijken te zijn. Op de oprit van de turborotonde vanaf de evenementenhal zal een doseerlicht worden aangebracht, zodat als een evenement 'uitgaat', de turborotonde binnen zeer korte tijd vrijstroomt. De hulpdiensten hebben aangegeven te kunnen instemmen met de gekozen oplossing.

1.3 *Turborotonde dient mede voor verwerking niet-evenementgebonden verkeersstromen*

Berekeningen laten zien dat ook zonder de komst van de evenementenhal de verwerkingscapaciteit van de huidige rotonde omstreeks 2015 wordt overschreden. In de eerste plaats dient omstreeks 2014 gedurende anderhalf jaar rekening te worden gehouden met het omleidingsverkeer van de Baron van Nagelstraat, als gevolg van de realisatie van de spoortunnel aldaar. Onderzoek (advies Goudappel, maart 2011) geeft aan dat een belangrijk deel van het verkeer dat anders gebruik maakt van deze weg, gebruik zal maken van de route Thorbeckelaan-Nijkerkerweg. De verkeersberekening laat zien dat dit in de spits ca. 400 auto's per uur oplevert. Gegeven de autonome groei van het autoverkeer is het de verwachting dat een turborotonde ook noodzakelijk is om dit verkeer op te vangen. Berekening laat zien dat dit omleidingsverkeer leidt tot (forse) overschrijding van de verwerkingscapaciteit van de huidige rotonde. Berekening laat verder zien dat de autonome groei van het autoverkeer, als gevolg van bevolkingsgroei en de ontwikkeling van nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen in de periode 2015-2020 eveneens de capaciteit van de huidige rotonde onvoldoende doet zijn.

Beide factoren zouden vanaf 2015 er ook zonder evenementenhal voor zorgen dat capaciteitsvergroting van de huidige rotonde noodzakelijk is. Het is dus redelijk dat de aanleg van de turborotonde niet alleen bekostigd wordt vanuit de grondexploitatie van Thorbeckelaan-Zuid.

5. Uitvoering

Planning:

Na vaststelling van het bestemmingsplan in de raad, tezamen met de vaststelling van het raadsvoorstel verkeersontsluiting, zal de aanbesteding worden gestart. De planning is na de winterperiode direct de uitvoering ter hand te nemen en het werk medio 2013 op te leveren.

Communicatie:

Over de verkeersontsluiting is uitgebreid gecommuniceerd met omwonenden op een openbare info-avond in februari 2012.

Over de uitvoering van de werken zal worden gecommuniceerd via de website (pagina Thorbeckelaan-Zuid) en via de gemeentelijke pagina in Barneveld Vandaag.

6. Risico's, kosten, baten en dekking

Financiële consequenties:

Bedrag investering		€ 1.969.851,58
BTW is volledig compensabel		€ 0
Dekking uit reserve	-/-	€ 1.450.000
Dekking uit grondexploitatie	-/-	€ 445.928,78
Totaal van de lasten		€ 0

Financiële consequenties :

Bedrag van de investering, excl. BTW (nr. investeringsplan)	€	1.969.852
BTW 0 %	€	
Bijdrage c.q. beschikking over reserve	-/- €	1.450.000
Af te schrijven in jaar :	€	
Kapitaallasten, bij een rente van % :	€	
Overige jaarlijkse (exploitatie)lasten :	+ €	
Totaal van de lasten :	€	
Lasten te dekken uit : huur-/exploitatieopbrengst	€	445.929
Bijdrage Reserve infrastructurele voorzieningen		73.923

Burgemeester en wethouders van Barneveld,
de secretaris, de burgemeester,
drs. D. Bakhuizen dr. J.W.A. van Dijk

Bijlage (digitaal beschikbaar en ter inzage gelegd):

- Tekening van het ontwerp van de turborotonde en ontsluitingen MNH en het HVC.