

Raadhuisplein 2
Postbus 63
3770 AB Barneveld
Telefoon 14 0342
Fax (0342) 495 376
E-mail gembar@barneveld.nl
Internet www.barneveld.nl

Raad van gemeente Barneveld
Postbus 63
3770 AB BARNEVELD

Geacht lid van de gemeenteraad,

Datum: Tijdens de vergadering van de commissie Grondgebied van 8 november jl. hebben wij u beloofd met betrekking tot de realisering van de Midden Nederland Hallen te onderzoeken in hoeverre de turbotonde noodzakelijk is als de Harselaartunnel niet wordt aangelegd, er minder autonome groei is van het autoverkeer als gevolg van vertraagde woningbouw en ook Barneveld-Noord getemporiseerd wordt aangelegd.

Ons kenmerk

Afdeling:
Ontwikkelingsbedrijf

Behandeld door:
T.W. Wagteveld

Doorkiesnummer:
(0342) 495 486

email:
t.wagteveld@barneveld.nl

Onderwerp:
**Verkeersberekeningen
Thorbeckelaan**

Als uit deze berekening zou blijken dat in dat geval een turbotonde gedurende de bestemmingsplanperiode van 10 jaar niet noodzakelijk is, zou een (gewijzigd) bestemmingsplan zonder kredietaanvraag voor deze turbotonde kunnen worden vastgesteld.

In de achterliggende weken hebben wij het bureau Goudappel Coffeng gevraagd een second opinion te geven. Het bureau heeft daartoe een verkeersonderzoek uitgevoerd. In de bijlage bij deze brief vindt u de onderzoeksrapportage 'Ronde Thorbeckelaan-Nijkerkerweg, Effecten evenementenhal en tijdelijke afsluiting overweg Baron van Nagellstraat'. In dit rapport vindt u een beknopte maar complete (technische) beschrijving van de onderzoeksrapportage, onderzoeksresultaten en conclusies.

Door middel van deze brief informeren wij u over de gehanteerde uitgangspunten en over de hoofdconclusies in relatie tot de door u gestelde vragen in de raadscommissie.

Uitgangspunten en aanpak

Maatgevende verkeersintensiteit voor evenementenhal

Voor de vergelijkbaarheid is het uiteraard van belang qua uitgangspunten zoveel mogelijk aan te sluiten bij de eerder uitgevoerde verkeersonderzoeken in het kader van het bestemmingsplan (DTV, 2010 en 2012).

De nieuwe berekening blijft daarom voor fase 1 uitgaan van 2.000 bezoekers per etmaal, af te wikkelen met 500 motorvoertuigen per ochtend- en avondspitsuur (maatgevende verkeersintensiteit). 2.000 bezoekers corresponderen met een regulier wekelijks evenement (scenario B doseren).

Voor het eindbeeld (fase 1 + fase 2) wordt in de nieuwe berekening uitgegaan van dezelfde maatgevende verkeersintensiteit. Hierbij wordt wel afgeweken van de norm uit de eerdere verkeersonderzoeken. Toen is namelijk uitgegaan van 500 motorvoertuigen per 40 minuten in de ochtend- en avondspits (750 motorvoertuigen per uur).

De maatgevende verkeersintensiteit van 500 motorvoertuigen per uur is naar onze mening ook voor het eindbeeld een robuuste capaciteit. Door één maatgevende intensiteit aan te houden wordt de geschiktheid van de aan te leggen verkeersoplossing niet afhankelijk gemaakt van een ontwikkeling (fase 2) waar geen zekerheid over bestaat.

Op het moment dat de evenementenhal substantieel meer bezoekers bedient dan de reguliere 2.000 (uitgangspunt is dat dit 20 keer per jaar zal zijn) zal in de programmering rekening moeten worden gehouden met een meer gespreide verkeersafwikkeling, met name buiten de spijstijden. Grote evenementen zullen ook vaak op zaterdag plaats vinden. Uiteraard dienen vormen van collectief vervoer optimaal te worden benut. Tevens zal bij grote evenementen middels een doseerlicht het verkeer vanuit de evenementenhal gedoseerd op de rotonde worden toegelaten, zodat de doorstroming van en naar andere rijrichtingen is geborgd.

Verkeersvarianten voor de Thorbeckelaan

Vervolgens hebben wij, overeenkomstig de vraagstelling in uw commissie, in overleg met bureau Goudappel Coffeng acht varianten voor doorrekening van de verkeerseffecten voor de Thorbeckelaan opgesteld. De twee hoofdfactoren daarbij zijn:

- Al dan niet aanleggen van de Harselaartunnel,
- Bij aanleg Harselaartunnel: omleidingsverkeer over de verbinding Wesselseweg danwel de Thorbeckelaan.

De uitgangspunten voor de varianten zijn:

- Prognosejaren zijn 2016 (vroegst mogelijke oplevering van de Harselaartunnel), 2019 (bij een uitgestelde aanleg van de Harselaartunnel) en 2022 (einde bestemmingsplanperiode).
- Het aantal gebouwde woningen in de periode 2009-2022 is voor de gemeente teruggebracht van ca. 4.940 naar 3.940. Daarin is meegenomen een getemperde woningbouw in Barneveld-Noord (285 woningen in 2022 i.p.v. 500). Voor de periode 2012-2022 is dit voor de gemeente een tempering van woningbouw met 25%.

Één van de acht varianten is een 'controle-variant': een variant voor 2022 waarin *niet* wordt uitgegaan van een evenementenhal.

Op basis van de bovenstaande varianten heeft het bureau zijn rekenwerk aangevangen. De resultaten van het onderzoek worden ook gebruikt voor de bepaling van het beleid voor het omleidingsverkeer bij de aanleg van de Harselaartunnel.

Hoofdconclusies uit het verkeersonderzoek

De conclusies uit het onderzoek laten zich als volgt samenvatten:

1. De bestaande enkelstrooksrotonde heeft onvoldoende capaciteit om de toename van het verkeer als gevolg van een regulier evenement bij de MNH fase 1 te kunnen afwikkelen, ongeacht of de rotonde wordt belast met omleidingsverkeer als gevolg van de afsluiting van de Baron van Nagellstraat. Vergroting van de verkeerscapaciteit is derhalve noodzakelijk bij de openstelling van de MNH fase 1.
2. De turborotonde zal een belangrijk deel van het natuurlijke omleidingsverkeer als gevolg van de afsluiting van de Baron van Nagellstraat kunnen opvangen. Voor het niet met een turborotonde te faciliteren omleidingsverkeer zullen maatregelen worden getroffen om automobilisten te verleiden van alternatieve routes gebruik te maken.
3. Zonder MNH en zonder omleidingsverkeer als gevolg van de afsluiting van de Baron van Nagellstraat volstaat de huidige enkelstrooksrotonde minimaal tot en met 2022.

4. De temporisering van woningbouw tot en met 2022 maakt dat een VRI niet in 2020 noodzakelijk is, waarmee op basis van de tot nog toe gehanteerde woningbouwplanning rekening werd gehouden (zie raadsvoorstel). De inschatting is dat een VRI pas noodzakelijk wordt tussen 2025 en 2030.

In de verkeersrapportage 'Verkeersoplossing Thorbeckelaan' (DTV, februari 2012) vindt u een uitgebreide onderbouwing van onze keuze om de verkeerscapaciteit van de huidige enkelstrooksrotonde te vergroten door een reconstructie naar een (partiële) turborotonde. Het financiële aspect heeft daarbij een nadrukkelijke rol gespeeld.

Consequenties voor raadsvoorstel kredietaanvraag verkeersoplossing

Blad 3

Het antwoord op de vraag in hoeverre de turborotonde noodzakelijk is als de Harse-laartunnel niet wordt aangelegd, er minder autonome groei is van het autoverkeer als gevolg van vertraagde woningbouw en ook Barneveld-Noord getemporeerd wordt aangelegd, is op basis van de uitkomsten van het onderzoek dat ook bij verandering van deze factoren een turborotonde noodzakelijk is bij de openstelling van de evenementenhal (fase 1). Er is – met andere woorden – verkeerstechnisch geen reden om het betreffende raadsvoorstel te wijzigen of in te trekken.

Wel kan worden geconstateerd dat de afschrijvingstermijn van de aan te leggen turborotonde aanzienlijk kan worden verlengd, omdat een VRI pas later in de tijd nodig blijkt te zijn. Dat is het gevolg van de temporisering van woningbouw (de vraag vanuit uw raad) en in mindere mate het gelijkstellen van de maatgevende verkeersintensiteit van het eindbeeld aan fase 1. Als in 2013 wordt overgegaan tot aanleg van de turborotonde is het zoals gezegd de prognose dat deze tussen 2025 en 2030 dient te worden vervangen door een VRI. Daarmee kan de turborotonde op een paar jaar na met de gebruikelijke afschrijvingstermijn (20 jaar) worden afgeschreven.

Overigens is het de verwachting dat bij een aanbesteding van de infrastructurele werken in 2013, door de gemeente kan worden geprofiteerd van het huidige gunstige aanbestedingsklimaat.

Wij hopen dat deze brief en de onderzoeksrapportage een transparant antwoord zijn op de door u gestelde vragen en u helpen bij het bepalen van uw standpunt. Uiteraard zijn wij van harte bereid één en ander nader met u te bespreken.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,

drs. D. Bakhuizen
secretaris

dr. J.W.A. van Dijk
burgemeester