

Aangepast raadsvoorstel naar aanleiding van de extra commissievergadering/themabijeenkomst op 27 april 2011

Agendapunt: VI-9

Barneveld, 4 mei 2011

Voorstel nr: 11-40

Portefeuillehouder: G.J. van den Hengel

Afdeling: Ontwikkelingsbedrijf

Onderwerp: **Harselaartunnel.**

Aan de raad,

Gevraagde beslissing:

1. Als kader voor de realisering van de ondertunneling van de Baron van Nagellstraat uw besluit van 30 juni 2009, nr. 09-68, in die zin te wijzigen dat de in 2009 genoemde betrouwbaarheidsmarge van 30% wordt bepaald op een bedrag van € 5,9 miljoen en daarmee voor het bedrag van € 35,1 miljoen de hieronder genoemde aangepaste basisvariant wordt uitgevoerd.
2. Te bepalen dat het bedrag van € 5,9 miljoen voor € 3,1 miljoen worden gedekt uit de opgebouwde reserve infrastructurele werken en voor € 2,8 miljoen uit het voorziene exploitatieresultaat van Harselaar-Zuid.
3. In te stemmen met de aangepaste basisvariant als basis voor verdere uitwerking van dit project.
4. Te bepalen dat het project wordt gestopt bij een kostenstijging van het project boven de € 35,1 miljoen, vast te stellen op het moment dat de directie-ramingen (besteksgereed) gereed zijn voor aanbesteding.
5. Te bepalen dat het project pas wordt aanbesteed op het moment dat het bestemmingsplan Harselaar-Zuid onherroepelijk is, maar in te stemmen met de voorbereidingswerkzaamheden tot dat moment.

1. Inleiding

In uw vergadering van 30 juni 2009 heeft uw raad ingestemd met de realisering van een verkeerstunnel onder de Baron van Nagellstraat. Op basis van de stand van de berekeningen toen, opgesteld door Arcadis, is het investeringsbedrag bepaald op een totaalbedrag van € 29,2 miljoen. Daarbij is aangegeven dat de berekeningen in dat stadium een betrouwbaarheidsmarge kenden van 30% meer of minder. Dat houdt in dat de kosten zouden kunnen uitkomen tussen € 20,4 tot € 38 miljoen. In de bijlage bij raadsvoorstel 09-68 is aangegeven dat de kruisingen in het project zijn meegenomen.

De afgelopen periode is gewerkt aan de verdere planvoorbereiding en is de planstudie voor de tunnel afgerond. Dit heeft geresulteerd in een nader ingevuld programma van eisen voor zowel de tunnelconstructie zelf als aanpassingen in de directe omgeving, dimensionering van de wegvakken en kruispunten voor 2020, een schetsontwerp met bijbehorende effectenstudies, een voorgestelde bestemmingsplangrens en een kostenrapport.

Met name de kosten voor het handhaven van bestaande ontsluitingen, grondverwerving (ten gevolge van een groter ruimtebeslag) en tijdelijke maatregelen zijn nu in beeld gebracht. In de voortgangsrapportage van het Ontwikkelingsbedrijf van oktober 2010 hebben wij daar informatie over gegeven.

Op basis van de actuele kostenraming stellen wij vast dat het totale project kan worden gerealiseerd voor een bedrag van € 35,1 miljoen. Daarmee is de in 2009 aangegeven marge nader ingevuld en bepaald op een bedrag van € 5,9 miljoen extra ten opzichte van het toen geraamde investeringsbedrag. Wij hebben onderzocht of die marge verder terug te brengen is zonder in te boeten op de kwaliteit en functionaliteit. In eerste instantie leek het er op dat aanpassing van de kruispunten vooralsnog uitgesteld kon worden. Nadere verkeerskundige modelberekeningen tonen echter aan dat aanpassing van het noordelijke kruispunt op korte termijn noodzakelijk is. Op die basis is de tunnel daarom verder uitgewerkt; dit is de aangepaste basisvariant.

Kenmerken van het ontwerp (aangepaste basisvariant)

Het ontwerp gaat uit van 2x2 rijstroken in de tunnel en op maaiveld met daarnaast aan weerszijden een eenrichtingsfietspad. Het kruispunt van de Baron van Nagellstraat en de Harselaarseweg wordt uitgebreid ten behoeve van de verwachte verkeersstromen bij de realisering van Columbiz Park en Harselaar-Zuid. De doorrijhoogte in de tunnel is 4,60m. Ten zuiden van de spoorkruising wordt een nieuw kruispunt aangelegd dat rekening houdt met de mogelijkheid van de ontsluiting van Harselaar-Zuid en dat de ontsluiting biedt voor het station Barneveld-Noord. Dit is nodig omdat de ontsluiting via het Binnenveld voor kiss & ride autoverkeer en treinvervangend busvervoer vervalt. De tunnelbak is toekomstvast gemaakt met een ruimtereservering voor de in twee richtingen bereden fietssnelweg.

De aangepaste basisvariant gaat uit van aanleg in twee stappen. In stap 1 wordt de tunnel aangelegd met aansluitingen op de Baron van Nagellstraat en Stationsweg, inclusief de hiervoor benodigde ontsluitingen van woningen, bedrijven en station Barneveld-Noord (mede door realisatie van een kruispunt op de Stationsweg). Tevens worden de aanpassingen aan het noordelijke kruispunt (Baron van Nagellstraat/Harselaarseweg/Energieweg) gerealiseerd.

In een later stadium (stap 2) zal het zuidelijk kruispunt (Stationsweg) – vanwege de dan beoogde aansluiting van de ontsluitingsweg Harselaar-Zuid op de Stationsweg – grootschaliger worden gedimensioneerd. Voor de planologische voorbereiding en de kostenraming is het totaalpakket wel het uitgangspunt.

Tijdens de bouw van de nieuwe tunnel wordt een tijdelijke overweg voor fietsers en voetgangers in gebruik genomen ten oosten van de huidige overweg. Voor het overig verkeer zal tijdens de bouw een omrijroute worden aangegeven door bebording en routenavigatiesystemen. Eerste voorstellen voor de omrijroute zijn inmiddels in de klankbordgroep besproken. In deze groep zitten nu vertegenwoordigers van betrokken bewoners en bedrijven en de BIK. Voorstel is het instellen van een commissie waarin naast bovengenoemde partijen ook de Kamer van Koophandel en de Ondernemersvereniging Barneveld vertegenwoordigd zullen zijn.

In de vervolgfase zullen de omrijroutes en bouwfasering in overleg met deze commissie en andere betrokkenen zoals de Provincie, Rijkswaterstaat en hulpdiensten nader worden uitgewerkt.

2. Door de raad gestelde kaders

In uw besluit van 30 juni 2009 heeft u het financiële kader gegeven voor de realisatie van de tunnel. Hierbij is dekking aangegeven voor een maximale investeringssom van € 29.210.000,=. Daarbij is tevens bepaald dat bij het niet doorgaan van subsidies en/of het proportioneel toenemen van de kosten, realisering van de tunnel opnieuw ter besluitvorming aan uw raad dient te worden voorgelegd. Nu er meer en gedetailleerder zicht is ontstaan op de kosten moet worden geconcludeerd dat het project weliswaar binnen de in 2009 aangegeven betrouwbaarheidsmarge blijft, maar de kosten niet meer passen binnen de destijds aangegeven dekking. Wij hebben het totale project daarom in heroverweging genomen. Deze heroverweging geeft aanleiding tot dit voorstel.

3. Effect

a) Meetbaar effect:

Met het aanpassen van het financiële kader en het vaststellen van de *aangepaste basisvariant* kan/kunnen:

- een integraal voorontwerp voor de tunnel en aanliggende wegvakken worden gemaakt.
- het voorontwerpbestemmingsplan worden opgesteld.
- vervolgstappen worden gezet voor de grondverwerving.
- het besluit kenbaar gemaakt worden aan ProRail en de Provincie zodat deze partijen verdere medewerking kunnen verlenen.
- de definitiefase van het project worden afgesloten en een start worden gemaakt met de ontwerpfase.

b) Maatschappelijk effect:

Met het vaststellen van de *aangepaste basisvariant* wordt gekozen voor een toekomstvaste dimensionering van de spoorkruising.

4. Argumenten

1. Tunnel ondersteunt meerdere ontwikkelingen op Harselaar

De argumenten die in 2009 golden om in te stemmen met de realisering van de Harselaartunnel zijn onverminderd geldig en kunnen nog worden aangevuld. In de strategische visie van onze gemeente tot 2030, waarbij het bevolkingsaantal kan groeien tot 70.000 inwoners, is sprake van een stedelijke ontwikkeling die zich concentreert in het gebied Barneveld-Harselaar-Voorthuizen. De spoorwegovergang Baron van Nagellstraat ligt centraal in dat gebied en vormt een obstakel voor het doorgaand verkeer. Het opheffen daarvan is een belangrijk onderdeel van het toekomstbestendig maken van de infrastructuur. Meer specifiek kan daar het volgende aan worden toegevoegd:

- Uit het oogpunt van verkeersveiligheid en spoorwegveiligheid verdient het ongelijkvloers maken sterke voorkeur. Dit is ook de reden geweest voor de minister om een forse bijdrage in de kosten toe te kennen. Het intensieve fietsverkeer op de Baron van Nagellstraat, waaronder veel scholieren, stelt hoge eisen aan de verkeersveiligheid juist ter hoogte van de nu nog onoverzichtelijke spoorwegovergang.
- Hoewel nu niet aan de orde, betekent het niet realiseren van de tunnel dat een intercityhalte op de lijn Amersfoort/Apeldoorn/Deventer voor te toekomst definitief onmogelijk wordt.

- Wij streven met onze buurgemeenten naar een sprinterverbinding tussen Amersfoort en Apeldoorn. Gelet op de ligging van de spoorwegovergang ten opzichte van de perrons bij Barneveld-Noord is het opheffen van deze overgang randvoorwaardelijk. ProRail en de Inspectie Verkeer en Waterstaat geven aan dat, indien het handhaven van de spoorwegovergang al toelaatbaar wordt geacht extra kosten voor beveiliging, het verleggen van perrons en compenserende veiligheidsmaatregelen noodzakelijk zullen zijn, terwijl het aankomen en vertrekken van halterende treinen leidt tot langere sluitingstijden van de spoorbomen. Meer treinverkeer en/of langere sluiting van de spoorbomen hebben een terugslaand effect van stilstaand verkeer op de kruisingen aan weerszijden van de spoorwegovergang.
- Tot slot is de Harselaartunnel van belang voor stimulering van de ontwikkeling van de diverse onderdelen van het industrieterrein Harselaar. De tunnel vormt een wezenlijk element in een robuuste verkeersinfrastructuur in onze gemeente. Voor de realisering van Harselaar-Zuid is de tunnel overigens niet noodzakelijk.

Voor de realisering van de tunnel kan eenmalig een beroep worden gedaan op cofinanciering van het Rijk en van de provincie Gelderland. Het niet in uitvoering nemen van de tunnel betekent dat de cofinanciering komt te vervallen. De kans dat in een later stadium opnieuw aanspraak zal kunnen worden gemaakt op forse bijdragen van Rijk en Provincie is zeer klein.

2 Verdere uitwerking ontwerp past binnen voorgestelde projectfasering

In het door ons college vastgestelde projectplan is de projectfasering weergegeven. Na de definitiefase is een ontwerpfase gepland waarin het schetsontwerp verder wordt uitgewerkt. Na deze ontwerpfase kan een start worden gemaakt met het opstellen van contractdocumenten.

3 Aanvullende dekking beschikbaar

De kostenraming is hoger dan ten tijde van de subsidieaanvraag ten gevolge van:

• Extra kosten tunnel (langere bak, ruimtereservering fietssnelweg, grotere bouwkuip, diepere damwanden):	€ 0,3 mln
• Extra kosten wegenwerk (ontsluitingen woningen, bedrijven, nieuwe verharding):	€ 1,1 mln
• Extra kosten verwerving (bij de kruispunten en t.b.v. ontsluiting):	€ 2,0 mln
• Kosten voor de tijdelijke maatregelen incl. tijdelijke overweg voor fietsverkeer:	€ 0,7 mln
• Extra kosten voor omleggen kabels en leidingen (K&L):	€ 0,5 mln
• Hogere opdrachtgevers/engineering kosten:	€ 0,5 mln
• Prijspeilcorrectie:	<u>€ 0,8 mln</u>
Totaal:	€ 5,9 mln

De extra kosten van € 5,9 miljoen kunnen worden gedekt uit enerzijds de opgebouwde reserve infrastructurele werken (tot een bedrag van € 3,1 miljoen) en anderzijds de voorziene exploitatie van Harselaar-Zuid (€ 2,8 miljoen). De opgebouwde reserve infrastructurele werken bedraagt per ultimo 2010 € 4.140.000,-, waarvan € 1.000.000,- gereserveerd is voor de rondweg Voorthuizen, zodat de beoogde budgetverhoging gedekt is.

4 Gefaseerde aanleg met het oog op benodigde functionaliteit

Uitvoering geschiedt in twee stappen. In de eerste stap wordt de op korte termijn vereiste en gewenste functionaliteit gerealiseerd. Dit omvat een uitgebreid noordelijk kruispunt en een ongelijkvloerse spoorkruising met instandhouding van de ontsluiting van woningen, bedrijven en station Barneveld-Noord. De lange termijn functionaliteit, waarbij de oost-west verbinding Harselaar-Zuid gereed is, wordt in de eerste stap al deels gerealiseerd door aanleg van het zuidelijk kruispunt met beperkte omvang. De tweede stap, uitbreiding van het zuidelijk kruispunt voor de oost-west verbinding naar Harselaar-Zuid, wordt alvast planologisch mogelijk gemaakt en is meegenomen in de kostenraming en het aangepaste dekkingsvoorstel.

5 Tunnel met toekomstvaste dimensionering

De aangepaste basisvariant gaat uit van een tunnel met 2x2 rijstroken. Indien wordt uitgegaan van een trendmatige verkeersgroei is deze afmeting vanaf 2030 benodigd. Aanleg van een tunnel met 2x1 rijstroken wordt niet als toekomstvast gezien aangezien latere uitbreiding van de tunnel technisch complex en kostbaar is. Bij aanleg van een oostelijke rondweg rond Barneveld zal er naar verwachting geen significante vermindering van verkeersdruk optreden op de Baron van Nagellstraat. Aanleg van de toekomstvaste spoorkruising in de Baron van Nagellstraat blijft ook dan gewenst.

6 Afsluiten definitiefase

De conclusie van de planstudie is dat het project te realiseren is bij aanpassing van het beschikbare budget, dat de effecten in beeld zijn en dat er voldoende grip is op de projectrisico's. Hiermee kan de projectdefinitiefase worden afgesloten en een start worden gemaakt met de ontwerpfase.

5. Kanttekeningen

De benodigde aanvullende financiële dekking van het project is mede gebaseerd op de exploitatie van het geplande bedrijventerrein Harselaar-Zuid. Wij zijn van oordeel dat de onderbouwing van daarvan pas met grotere zekerheid kan worden gegeven, als zicht bestaat op uitgifbare grond op Harselaar-Zuid. Wij stellen daarom voor om pas opdracht voor de aanbesteding van de Harselaartunnel te geven op het moment dat het bestemmingsplan Harselaar-Zuid onherroepelijk is. Wij hebben ons er van vergewist dat dit uitstel de cofinanciering door middel van de toegezegde subsidies niet in gevaar brengt.

Het is daarbij wel van belang dat de voorbereidende werkzaamheden, inclusief grondaankopen en de vaststelling van een bestemmingsplanwijziging doorgang vinden. De kosten kunnen worden gedekt uit de in 2009 geraamde bijdrage van € 4 miljoen ten laste van de algemene reserve.

6. Uitvoering

Planning:

Na het besluit kan gestart worden met het voorontwerpbestemmingsplan. Terinzagelegging hiervan is gepland in juni 2011. De terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is gepland in september 2011.

Tevens zal gestart worden met het uitwerken van het schetsontwerp uit de planstudie tot een integraal voorontwerp (tunnel en wegenwerk). Ook dit voorontwerp zal in september 2011 gereed zijn. Gelijktijdig aan de planologische voorbereiding worden verdere stappen ondernomen voor verwerving van de benodigde percelen.

Aanbesteding vanaf het moment dat het bestemmingsplan Harselaar Zuid onherroepelijk is.

Communicatie:

In een update van de webpagina zal het resultaat van de planstudie worden beschreven. Een informatieavond zal worden gepland in juni 2011.

7. Risico's, kosten, baten en dekking

De geraamde investeringskosten van € 35,1 miljoen zijn op basis van prijspeil 2010. In deze raming is een post project onvoorzien ter grootte van € 3,2 miljoen meegenomen.

Een actueel overzicht van kosten en dekking is als bijlage bijgevoegd. Dit is identiek aan het financieel overzicht bij de rapportage van het Ontwikkelingsbedrijf van april 2011.

Burgemeester en wethouders van Barneveld,
de secretaris, de burgemeester,
D. Bakhuizen J.A.M.L. Houben

Bijlagen:

- financieel overzicht Harselaartunnel (uit Ontwikkelingsbedrijf rapportage april 2011)
- tekening aangepaste basisvariant stap 1
- tekening aangepaste basisvariant stap 2
(alleen voor de raadsleden, voor anderen zijn deze stukken in te zien op www.barneveld.nl)

Stukken die ter inzage liggen:

- projectnota spoorkruising Harselaar d.d. 26 januari 2011
- tekening met voorgestelde bestemmingsplangrens (nr. 1.4-001 versie 1.0 d.d. 27 januari 2011)
- tekening bovenaanzicht en doorsneden onderdoorgang (nr. 1000 versie C d.d. 25 januari 2011)
- tekening dwarsdoorsneden t.p.v. Stationsweg (nr. 2.1.002 versie 1.0 d.d. 27 januari 2011)