

---

Agendapunt: X-8

Barneveld, 15 oktober 2013

Voorstel nr: 13-80

Portefeuillehouder: G.J. van den Hengel

Afdeling: Ontwikkelingsbedrijf

---

Onderwerp: **Vorbereiding en uitvoering Harselaartunnel en verbindingsweg Wesselseweg – Hanzeweg.**

---

Aan de raad,

Gevraagde beslissing:

1. De koppeling met het onderzoek naar de regionale OV-verbinding los te laten.
2. Voor de realisatie van de tunnel een krediet beschikbaar te stellen ter grootte van € 25 miljoen (inclusief voorbereidingskrediet).
3. Voor de vervroegde aanleg van de verbindingsweg tussen de Wesselseweg en de Hanzeweg een krediet beschikbaar te stellen ter grootte van € 7 miljoen (inclusief voorbereidingskrediet) en deze te dekken uit de algemene reserve.
4. In te stemmen met het gewijzigde dekkingsvoorstel.
5. Vanaf het jaar dat de provinciale weg overgedragen wordt de structurele begrotingsruimte te verlagen met € 100.000 ten behoeve van de storting in de voorziening groot onderhoud wegen.

## **1. Inleiding**

### Besluiten van 18 december 2012

In uw vergadering van 18 december 2012 is besloten om een principekeuze te maken voor de versoerberde ondertunneling van de Baron van Nagellstraat (zie bijlage 1 voor het overzicht van de besluitvorming). Daarbij is ingestemd met de verdere voorbereiding (met een maximum budget van € 2,5 miljoen). Het taakstellend budget is op € 25 miljoen gesteld. Er zullen zonder goedkeuring van de raad geen verwervingen worden gedaan.

Het gewijzigde dekkingsvoorstel is vastgesteld, waarbij de beoogde onttrekking van de reserve "ontsluiting Harselaar-Zuid" is vervallen en in de algemene reserve gestort.

De koppeling met het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan "Harselaar-Zuid" is los gelaten.

Het definitieve besluit over de ondertunneling zal genomen worden nadat er duidelijkheid is omtrent het al dan niet doorgaan van de regiosprinter.

### Stand van zaken

Er is inmiddels ruim € 2,4 miljoen besteed aan voorbereiding en verwerving. Reeds eerder zijn verworven hotel Heidepark en de voormalige melkfabriek. Deze verwervingen zijn voor ca. € 1,5 miljoen ten laste van het projectbudget gebracht. Tot op heden is er dus ca. € 0,9 miljoen aan overige kosten gemaakt.

Van het totale budget van € 25 miljoen wordt er bijna € 20,3 miljoen door het Rijk (Spodo + rente) en de Provincie bijgedragen. De totale investering voor de gemeente bedraagt dan nog zo'n € 4,7 miljoen. Resteert nog een totaal aan uitgaven voor de gemeente van € 2,3 miljoen om dit project te realiseren. Zie voor de toelichting op de dekking 7. *Risico's, kosten, baten en dekking*.

Na het besluit van 18 december 2012 is in de achterliggende periode het schetsontwerp verder uitgewerkt naar een inpassingsstudie. Op basis daarvan is vervolgens het Voorlopig Ontwerp (VO) opgesteld. Belangrijke uitgangspunten hierbij waren de versoebing van 2x2 rijstroken naar 2x1 rijstroken en het taakstellend budget van € 25 miljoen.

Voorgesteld wordt om in te stemmen met de versoerberde variant van de ondertunneling en direct door te gaan met alle benodigde voorbereidingswerkzaamheden, de verwervingen en de aanbestedingen.

Daarnaast wordt voorgesteld om de verbindingsweg tussen de Wesselseweg en de Hanzeweg (uit bestemmingsplan Harselaar Zuid fase 1a) vervroegd aan te leggen, zodat deze weg als oostelijke omleidingsroute kan fungeren.

## **2. Door de raad gestelde kaders**

In bijlage 1 zijn de door de raad gestelde kaders ten aanzien van de Harselaartunnel (gesteld in respectievelijk de raadsvergaderingen van 30 juni 2009, 24 mei 2011 en 18 december 2012) opgenomen.

### 3. Effect

#### a) Meetbaar effect:

Binnen de gestelde financiële kaders (zoals vastgesteld op 18 december 2012) is het mogelijk om een doelmatige en efficiënte oplossing te realiseren op de Baron van Nagellstraat.

#### b) Maatschappelijk effect:

Het effect is dat gemeenschapsgeld op een juiste en efficiënte wijze wordt ingezet.

Er kan een grote bijdrage geleverd worden aan de verbetering van de verkeersveiligheid, doorstroming en de leefbaarheid. Door deze maatregelen wordt het wegennet van de gemeente aanzienlijk robuuster.

### 4. Argumenten

#### 1.1. Uitsluitel over de regionale OV-verbinding is nog niet te geven

De gemeenten Amersfoort, Nijkerk, Barneveld en Apeldoorn en de Regio FoodValley hebben belang bij een goede regionale spoorverbinding vanwege de vele ontwikkelingen langs de corridor Amersfoort-Barneveld-Apeldoorn, waaronder bedrijventerrein Harselaar, Stroe en ontwikkelingen rondom Amersfoort-Oost en Apeldoorn-West.

De gemeenten Amersfoort, Nijkerk, Barneveld en Apeldoorn willen graag een stoptreinverbinding op de lijn Amersfoort-Apeldoorn. Op dit moment rijdt op deze lijn alleen de intercity; reizigers die bijvoorbeeld op Barneveld-Noord willen uitstappen, moeten doorrijden tot Amersfoort-Centraal en met de Valleilijn terugreizen naar Barneveld. Niet alleen voor de gemeente Barneveld is een stoptreinverbinding belangrijk. Ook Amersfoort en Apeldoorn hebben belang bij zo'n regionale spoorverbinding vanwege de ontwikkelingen ten oosten van Amersfoort en ten westen van Apeldoorn. Regio FoodValley – het samenwerkingsverband van acht gemeenten in de Vallei – steunt de ambitie van de vier gemeenten.

In 2012 werd de eerste stap gezet door de experts op het gebied van openbaar vervoer bijeen te brengen en te spreken over de mogelijkheden van een stoptreinverbinding op de lijn Amersfoort-Apeldoorn. De belangrijkste conclusies waren:

- De samenwerkende partijen hebben zich de afgelopen periode ingezet voor het opstellen van het ambitiedocument 'Regiosprinter Amersfoort-Apeldoorn';
- De gemeente Barneveld zet zich daarnaast in voor een station op de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn;
- De ambities van de gemeente Barneveld en Regio FoodValley en de ontwikkelingen in Amersfoort, Nijkerk en Apeldoorn zijn zodanig dat een goede regionale (stop)treinverbinding gewenst is;
- Er zijn verschillende (ontwikkel)scenario's denkbaar om de realisering van de (stop)treinverbinding toch mogelijk te maken.

Daarnaast wordt geconcludeerd dat door de realisering van een regionale (stop)treinverbinding de toegankelijkheid van het openbaar vervoer verbetert, het (middelbaar en hoger) onderwijs met een stoptreinverbinding beter wordt gefaciliteerd en Regio FoodValley en de Veluwe (met de toeristische en recreatieve sector) beter bereikbaar worden.

Om de haalbaarheid van een dergelijke spoorverbinding te onderzoeken, is het nodig om nader te onderzoeken:

- De werkelijke behoefte en de eenmalige en structurele kosten van deze verbinding;
- Welke aanzuigende werking een directe verbinding tussen Barneveld en Apeldoorn heeft voor de regio;
- Welke reizigerspotentie er is op deze verbinding (op basis van verkeersmodelstudie of huidige pendelrelaties) en in de toekomst mogelijk is;
- Welke mogelijkheden er zijn voor een tijdelijk station / stop op Barneveld-Noord.

De provincie Gelderland heeft kennis genomen van de ambities van de samenwerkende partijen. De gemeente probeert samen met de provincie een tweede stap te zetten; dit wordt in bestuurlijk overleg aangekaart.

Er moet rekening mee worden gehouden dat in de onderhandelingen met NS en ProRail vertragingen zullen ontstaan. Deze partijen zijn wel essentieel bij dit onderzoek. Wij spannen ons in om, mede op basis van genoemd ambitiedocument, te komen tot dit haalbaarheidsonderzoek. De realisatie van de ondertunneling draagt bij aan het draagvlak bij de verschillende partijen. Wanneer de tunnel niet zou worden gerealiseerd, is haltering op de lijn Amersfoort - Apeldoorn bij Barneveld Noord onmogelijk.

Gezien het eenmalige karakter van de provinciale bijdrage aan de ondertunneling en gezien de te verwachten lange doorlooptijd van bovengenoemd onderzoek en de besluitvorming daarover, kan niet

worden gewacht op de uitkomst van dit onderzoek. Behalve het mogelijk maken van de stop van de regiosprinter zijn er veel andere argumenten (zie hieronder) die een spoedige aanpak rechtvaardigen.

### 2.1. Efficiënte wijze van inzet van gemeenschapsgeld

Het belangrijkste argument is het op een juiste en zo efficiënt mogelijke wijze inzetten van gemeenschapsgeld. Daaruit volgt de versoering van de ondertunneling van de Baron van Nagellstraat. Uit de raming bij het aangepaste VO blijkt dat volstaan kan worden met het taakstellend budget van € 25 miljoen.

Er is inmiddels ruim € 2,4 miljoen door de gemeente besteed aan voorbereiding en verwerving. Van het totale budget van € 25 miljoen wordt er bijna € 20,3 miljoen door het Rijk en de Provincie bijgedragen. De totale investering voor de gemeente bedraagt dan nog zo'n € 4,7 miljoen. Resterend nog een totaal aan uitgaven voor de gemeente van € 2,3 miljoen om dit project te realiseren.

### 2.2. Realisatie ligt in lijn met de structuurvisie

In de *Structuurvisie Kernen Barneveld 2022* is aangegeven dat de gemeente zich inzet voor een sterke ontwikkeling aan het spoor. Centraal in de huidige verkeersstructuur staat de Baron van Nagellstraat (met in het verlengde de Stationsweg), die als een centrale as door het gebied loopt. In de loop der jaren is de druk op deze centrale as, als gevolg van zowel de groei van de bevolking als de algehele mobiliteitsgroei, toegenomen. De grootste verkeersdruk bevindt zich in het bundelingsgebied Barneveld – Harselaar – Voorthuizen. In de structuurvisie is een aantal belangrijke uitgangspunten genoemd voor infrastructurele verbeteringen in dit gebied. De ondertunneling van de Baron van Nagellstraat maakt onderdeel uit van het samenhangende pakket ten behoeve van verdere verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de gemeente Barneveld.

### 2.3. Belangrijke toename van de verkeersveiligheid

Door de kruising van de Baron van Nagellstraat met het spoor ongelijkvloers te maken, wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de verkeersveiligheid. Nu al leidt de huidige overweg tot onveilige situaties. Uit alle prognoses en modellen blijkt dat het zowel op het spoor als op de weg drukker zal worden. De kans op ongevallen neemt hiermee toe. Door deze kruising ongelijkvloers te maken wordt dit conflictpunt volledig weg genomen. Uit de Value Engineering (VE)-studie die in 2012 is uitgevoerd blijkt dat deze investering de grootste bijdrage levert aan de verkeersveiligheid.

### 2.4. Inhoudelijke argumenten

In de rapportage van de VE-studie worden de volgende argumenten genoemd voor de ondertunneling van de Baron van Nagellstraat:

- i. Op basis van de verkeersprognoses van Goudappel Coffeng voor de huidige, 2022 en 2022+ situatie blijkt dat de Baron van Nagellstraat een drukke overweg zal blijven met een wachttijd van gemiddeld meer dan één minuut. Verkeerstechnisch geldt meer dan een minuut wachten bij een overweg als een aandachtspunt;
- ii. ProRail stelt als eis dat op het moment dat er een station aan het spoor Amersfoort-Apeldoorn gerealiseerd wordt, de overweg opgeheven moet worden en vervangen moet worden door een ongelijkvloerse kruising. Reden hiervoor is dat halterende treinen zo dicht bij deze overweg tot een extra lange dichtligtijd leiden en mogelijk zelfs tot op de overweg zouden halteren, waarmee het veiligheidsniveau naar beneden gaat;
- iii. Bovenstaande geldt in principe ook in geval er bij de driesporige situatie iets fysiek wijzigt aan de weginfrastructuur. Als bijvoorbeeld op termijn een extra fietsroute aangelegd wordt, dan zal een gelijkvloerse kruising niet acceptabel zijn;
- iv. In de verkeersprognoses voor 2022 en 2022+ zullen de wachtrijen voor de overweg Baron van Nagellstraat naast de Wencopperweg ook terugslaan op de verkeerskruising Harselaarseweg-Energieweg en zal de effectieve bruikbaarheid van de diverse in-/uitritten negatief beïnvloed worden. Dit betekent een sterke verslechtering van de verkeersafwikkeling;
- v. Lange wachtrijen gecombineerd met relatief lange wachttijden zorgen voor risicovol gedrag bij weggebruikers. Het feit dat er in het verleden absoluut gezien weinig incidenten zijn geweest, betekent nog niet dat er veel bijna-incidenten gespeeld kunnen hebben. Gezien de huidige situatie bij de Baron van Nagellstraat, waarbij linksafslaand verkeer naar de Wencopperweg regelmatig leidt tot stilstaande voertuigen op de overweg, is continuering van dit risicovolle gedrag aannemelijk. De voorziene langere wachttijden en wachtrijen in de toekomst zullen dit gedrag alleen maar vergroten, met een vergrote kans op incidenten;
- vi. De toekomstige plannen voor o.a. een extra fietsroute, een eventuele realisatie van een InterCity-station, een Railterminal en de verdere ontwikkeling van industriegebied Harselaar nopen tot een ongelijkvloerse kruising met het spoor. Een ongelijkvloerse kruising in de vorm van een tunnel faciliteert deze toekomstige ontwikkelingen;

- vii. Verdergaande ruimtelijke ontwikkelingen en toename rail-/wegfrequentie zullen realisatie van een onderdoorgang bij de Baron van Nagellstraat in de toekomst alleen maar lastiger maken: in de huidige situatie zijn er ruimtelijk gezien mogelijkheden voor realisatie van een onderdoorgang bij de Baron van Nagellstraat. Deze ruimte zal niet altijd beschikbaar blijven;
- viii. Uit een benchmark van Goudappel Coffeng onder 20 overwegen in Noord-Oost Nederland blijkt de Baron van Nagellstraat (evenals de overwegen Nijkerkerweg en Lunterseweg) bij de 10 meest hinderlijke te zitten (boven 1 min. wachttijd);
- ix. Uit de analyse van Goudappel Coffeng blijkt dat de wachttijden en –rijen bij deze overweg het grootst zijn, waarmee het VE-team heeft geconcludeerd dat deze overweg het eerst aangepakt dient te worden;
- x. Een ongelijkvloerse situatie heft de barrièrewerking met het spoor op, met al zijn positieve effecten op de doorstroming van het wegverkeer en verkeersveiligheid, maar ook de reductie van verstoringen voor het treinverkeer op deze locatie.

### *3.1 De vervroegde aanleg van de verbindingsweg levert een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid*

Gedurende de werkzaamheden aan de ondertunneling zullen er omleidingsroutes ingesteld moeten worden (de bouwtijd van de tunnel en de wegen is ongeveer anderhalf jaar). In opdracht van de gemeente heeft Goudappel Coffeng verkennende analyses gedaan naar de gevolgen hiervan op het wegennet van de gemeente. Daaruit blijkt dat het bestaande wegennet erg zwaar belast zal gaan worden gedurende de uitvoeringsperiode.

Om deze druk te verminderen kan een belangrijke ontlasting gerealiseerd worden door het vervroegd aanleggen van de verbindingsweg tussen de Wesselseweg en de Hanzeweg. De realisatie van deze weg is opgenomen in bestemmingsplan "Harselaar Zuid fase 1a". De realisatie van het gedeelte tussen de Hanzeweg en de Esvelderbeek is gepland in 2016. De realisatie van de slinger naar de Mercuriusweg is voor die tijd gepland.

In de exploitatie van dit plan is er rekening mee gehouden dat het gedeelte van de verbindingsweg tussen de Wesselseweg en de Esvelderbeek in 2021 zal worden aangelegd. Voor die tijd is de realisatie van deze weg op basis van bestemmingsplan Harselaar Zuid fase 1a, in relatie tot de te verwachten verkeersintensiteiten, niet noodzakelijk. Om als omleidingsroute aan de oostzijde te kunnen fungeren, moet deze weg gerealiseerd zijn voordat gestart wordt met de werkzaamheden aan de tunnel. Concreet betekent dit dat deze verbindingsweg 5 jaar eerder, in 2016, gerealiseerd moet zijn. Na de vaststelling van bestemmingsplan Harselaar Zuid fase 1a in december 2013 is dit qua planning haalbaar.

Het vervroegd aanleggen van deze verbindingsweg leidt tot een aanzienlijke verbetering van de leefbaarheid in de rest van Barneveld. Zonder deze weg is er aan de oostzijde nauwelijks sprake van omleidingsmogelijkheden. De aanleg van deze verbindingsweg, vooruitlopend op de werkzaamheden voor de tunnel, leidt tot een aanzienlijke verlichting van de druk op het wegennet van Barneveld. De verbindingsweg is weergegeven in bijlage 2.

De vervroegde aanleg van deze weg levert (eerder dan oorspronkelijk gepland) een bijdrage aan de leefbaarheid als gevolg van het afnemen van de verkeersintensiteit op de Wencopperweg en de Garderbroekerweg.

### *3.2 De vervroegde aanleg van de verbindingsweg maakt andere investeringen overbodig*

De tijdige realisatie van de verbindingsweg tussen de Wesselseweg en de Hanzeweg zorgt er voor dat er een afdoend omleidingssysteem ingesteld kan worden. Zou deze verbinding niet gemaakt worden, dan zijn er elders op het wegennet maatregelen noodzakelijk om de (tijdelijke) toename van het verkeer te kunnen faciliteren.

#### *4.1. Project tunnel is binnen taakstellend budget te realiseren, bijdragen Rijk en Provincie wijzigen*

Er is geen reden om het taakstellend budget voor de tunnel (€ 25 miljoen) aan te passen. De marge en onvoorzien zijn in het geraamde bedrag opgenomen. Met kritisch ontwerpen en slimme contractering is het, met de huidige kennis, mogelijk om binnen dit budget het project geheel te realiseren.

De provincie heeft uitgesproken dat zij bereid is € 1 miljoen meer subsidie te verstrekken. De totale provinciale subsidie komt daarmee op € 11,85 miljoen. Daarnaast wordt de rente op de SpoDo-subsidie toegerekend als dekking. Deze rente is, op het moment dat gestart wordt met de uitvoering, opgelopen tot een bedrag van ruim € 1,7 miljoen. De bijdrage uit de algemene reserve kan door deze beide zaken verlaagd worden tot ca. € 4,7 miljoen. Gebaseerd op de huidige raming en de nieuwe dekking moet de gemeente nu nog € 2,3 miljoen bijdragen om het totale project te realiseren.

#### *5.1. Koppeling overdracht weg aan subsidie provincie*

Uit overleg met de provincie komt naar voren dat zij waarde hecht aan een spoedige uitvoering, waarbij er voor de provincie geen koppeling hoeft te zijn met het onderzoek naar de regionale OV-verbinding.

Met de provincie is gesproken over een extra bijdrage in de subsidie. De provincie is bereid om haar bijdrage met € 1 miljoen op te hogen naar € 11,85 miljoen en om de subsidie te fixeren op dit vaste bedrag. In de eerdere situatie werden de totale kosten, verminderd met de rijksbijdrage, gedeeld tussen provincie en gemeente. Met het fixeren van de provinciale bijdrage wordt het deel dat de provincie bijdraagt (bij een verlaagd budget) relatief aanzienlijk groter. Voorwaarde daarbij is dan wel dat de provinciale weg (globaal vanaf de A1 tot voorbij Harselaar) aan de gemeente wordt overgedragen.

Doordat de gemeente na overdracht beheerder wordt van de huidige provinciale weg, bepaalt de gemeente in hoge mate de ontwerpregels en kan daardoor op verschillende punten meer tegemoet komen aan reële wensen van aanwonenden.

## 5. Kanttekeningen

### 2.1. Overlast tijdens de werkzaamheden

Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden zal er overlast zijn voor de aanwonenden en de betrokken bedrijven. Er zal een maximale inspanning worden verricht om dit tot een minimum te beperken.

### 3.1 Geraamde bedragen hebben een zekere marge

De bedragen die geraamd zijn voor de realisatie van de verbindingsweg zijn bedoeld voor de onderbouwing van de grondexploitatie Harselaar Zuid fase 1a en kennen een zekere marge omdat de plannen nog niet in detail zijn uitgewerkt. Bij de nadere uitwerking zal een inrichtingsplan opgesteld worden en zal er een nauwkeuriger raming afgegeven kunnen worden.

## 6. Uitvoering

### Planning:

De planning op hoofdlijnen is als bijlage 3 bij dit voorstel gevoegd. In deze planning is een combinatie gemaakt van de werkzaamheden voor de tunnel en die voor de verbindingsweg.

### Proces tunnel

Op het moment dat ingestemd wordt met dit voorstel zal het Voorlopig Ontwerp voor wat betreft het gedeelte van de ondertunneling worden overgedragen aan ProRail omdat alle spoorgerelateerde werkzaamheden door ProRail uitgevoerd moeten worden. Zij zullen een partij contracteren die het Voorlopig Ontwerp verder uitwerkt en uit zal uitvoeren. De gemeente blijft daarbij de opdrachtgever en voert als zodanig de regie en ziet toe op de budgetbeheersing. ProRail zal dan ook in opdracht van de gemeente de ondertunneling voor haar rekening nemen.

De gemeente zal het Voorlopig Ontwerp voor wat betreft het gedeelte van de wegen en aansluitingen verder laten uitwerken tot een Definitief Ontwerp. Op basis daarvan zullen bestekken opgesteld worden en zal het werk uitgevoerd worden.

De processen van de gemeente en ProRail zullen zorgvuldig op elkaar worden afgestemd. Om die reden is ProRail ook intensief betrokken geweest bij de totstandkoming van het Voorlopig Ontwerp.

Direct na het besluit op dit voorstel zal gestart worden met de verwervingsgesprekken om op een minnelijke wijze te komen tot verwerving van de benodigde percelen. De percelen die niet op minnelijke wijze verworven kunnen worden, zullen worden onteigend. De procedure daarvoor kan opgestart worden nadat het bestemmingsplan voor de Harselaartunnel door de raad is vastgesteld.

Wanneer alle benodigde gronden in eigendom zijn van de gemeente en wanneer het nieuwe bestemmingsplan is vastgesteld, kan gestart worden met de realisatie. Vooruitlopend op de start van de uitvoering dient de verbindingsweg vanaf de Wesselseweg naar de Hanzeweg gerealiseerd te zijn ten behoeve van de omleidingsroute.

### Proces verbindingsweg

Direct na het vaststellen van het bestemmingsplan Harselaar Zuid fase 1a zal gestart worden met de voorbereidingen voor de realisatie van deze weg. Een deel van de gronden is nog niet in eigendom van de gemeente. Ook hier zal aanstonds gestart worden met de verwervingsgesprekken om op een minnelijke wijze te komen tot verwerving van de benodigde percelen. De percelen die niet op minnelijke wijze verworven kunnen worden, zullen worden onteigend.

Wanneer alle gronden in eigendom zijn van de gemeente kan gestart worden met de realisatie.

### Communicatie:

Alle belanghebbenden van dit project zijn geïnformeerd middels een nieuwsbrief en een informatieavond op 18 juli 2013. Daarnaast heeft afstemming plaats gevonden met de klankbordgroep waar

omwonenden, Plaatselijk Belang Voorthuizen en de BIK in vertegenwoordigd zijn. Van deze informatie en afstemming is input geleverd die in het Voorlopig Ontwerp is verwerkt.

Na uw besluit worden de belanghebbenden geïnformeerd door middel van een nieuwsbrief. De gemeentelijke website zal actueel gehouden worden t.a.v. het proces rondom de tunnel.

Op belangrijke momenten (bij o.m. start uitvoering / omleidingsroutes) zullen er weer informatieavonden belegd worden. Uitgangspunt is dat er sprake zal zijn van gezamenlijk afgestemde communicatie (tussen gemeente, ProRail en provincie).

Daarnaast vindt de gebruikelijke formele communicatie plaats rondom de bestemmingsplannen en de vergunningen.

Doordat de verbindingsweg Wesselseweg – Hanzeweg wordt toegevoegd aan de scope, geldt de communicatie, behalve de belanghebbenden bij de tunnel, ook alle belanghebbenden bij de verbindingsweg.

## 7. Risico's, kosten, baten en dekking

*Ad 2. Voor de realisatie van de tunnel een krediet beschikbaar te stellen ter grootte van € 25 miljoen (inclusief voorbereidingskrediet).*

Met de provincie is gesproken over de door hen te verlenen subsidie. De provincie heeft aangegeven haar bijdrage te zullen verhogen van € 10,85 miljoen naar € 11,85 miljoen op voorwaarde dat de provinciale weg (N805 vanaf kruispunt Energieweg / Harselaarseweg tot de bebouwde komgrens) wordt overgedragen aan de gemeente. Deze extra bijdrage is opgenomen in de inmiddels door PS vastgestelde voorjaarsnota.

Voor de toegekende SpoDo-subsidie geldt dat deze, ook bij een gewijzigd ontwerp, in stand blijft. Zoals in de brief aan de raad van 23 april 2013 gemeld (stuk B10), zal de rente die aan de SpoDo-subsidie toegerekend wordt, gebruikt worden als dekking. De bijdrage uit de algemene reserve kan daardoor kleiner worden. Uitgaande van een start van het werk in 2017 kan een bedrag van € 1.729.000 aan rente worden toegerekend.

Het taakstellend budget is € 25 miljoen. Uit de raming bij het Voorlopig Ontwerp blijkt dat dit haalbaar is op basis van de huidige uitgangspunten.

De bekostiging van het project wijzigt ten opzichte van het oorspronkelijke voorstel 'Heroverweging Harselaartunnel' (nr. 12-98) en stellen wij als volgt voor:

Totale kosten € 25 miljoen.

- Financiering vanuit de regeling Spoorse Doorsnijdingen betekent een bijdrage van € 6.712.530.
- Rente op Spodo € 1.729.000
- Subsidie provincie € 11.850.000.
- Inbreng gronden € 672.000.
- Onttrekking algemene reserve € 4.036.470 (dit was € 6.765.470, dus een afname van € 2.729.000).

|                                                 | Raad: 30-06-2009 | 24-05-2011* | 18-12-2012  | 12-11-2013  |
|-------------------------------------------------|------------------|-------------|-------------|-------------|
| Spodo-regeling                                  | 6,9              | 6,7         | 6,7         | 6,7         |
| Provincie Gelderland                            | 10,9             | 10,9        | 10,9        | 11,9        |
| Gemeente Barneveld                              | 11,5             | 17,4        | 7,4         | 6,4         |
| <b>Totaal</b>                                   | <b>29,2</b>      | <b>35,0</b> | <b>25,0</b> | <b>25,0</b> |
| <b>Opbouw bijdrage gemeente Barneveld</b>       |                  |             |             |             |
| Algemene reserve                                | 4,0              | 4,0         | 6,8         | 4,0         |
| Bestemmingsreserve Infra                        | 0,0              | 3,1         | 0,0         | 0,0         |
| Inbreng verworven gronden                       | 0,7              | 0,7         | 0,7         | 0,7         |
| Bestemmingsreserve ontsluiting "Harselaar-Zuid" | 6,8              | 6,8         | 0,0         | 0,0         |
| Grondexploitatie "Harselaar-Zuid"               | -                | 2,8         | 0,0         | 0,0         |
| Rentetoevoeging Spodo-gelden                    | 0,0              | pm          | pm          | 1,7         |
|                                                 | 11,5             | 17,4        | 7,4         | 6,4         |

*\* Bij dit raadsvoorstel is een motie aangenomen om bij de Programmabegroting 2012 met een alternatief dekkingsvoorstel te komen. Met de verstrekking van de memo van 29-09-11 is hier invulling aan gegeven, waarbij is opgemerkt dat een definitief dekkingsvoorstel nog voorgelegd zou worden.*

*NB: In bovenstaand overzicht komen afrondingsverschillen voor.*

In bovenstaand verloopoverzicht zijn de voorgestelde wijzigingen weergegeven in relatie tot de eerder genomen raadsbesluiten. De inbreng van de gemeente Barneveld ten opzichte van het voorstel van 18 december 2012 wordt verlaagd van € 7.437.470 naar € 4.708.470 (= € 672.000 + € 4.036.470).

De algemene reserve wordt met dit voorstel per saldo € 2.729.000 miljoen minder aangesproken dan in het voorstel van 18 december 2012.

*Ad 3. Voor de vervroegde aanleg van de verbindingsweg tussen de Wesselseweg en de Hanzeweg een krediet beschikbaar te stellen ter grootte van € 7 miljoen (inclusief voorbereidingskrediet) en deze te dekken uit de algemene reserve.*

De kosten van de aanleg van de weg bedragen € 7 miljoen. Voorgesteld wordt om de investeringskosten te dekken middels een onttrekking aan de algemene reserve. De extra financieringslast voor dit krediet wordt verrekend met een lagere toevoeging aan de algemene reserve. Op middellange termijn wordt rekening gehouden met bijdragen ter grootte van ca. 60% vanuit ontwikkellocaties conform de nota bovenwijkse investeringen (inclusief vergoeding van de rente).

*Ad 5. Vanaf het jaar dat de provinciale weg overgedragen wordt de structurele begrotingsruimte te verlagen met € 100.000 ten behoeve van de storting in de voorziening groot onderhoud wegen.*

De overdracht van de weg door de provincie aan de gemeente leidt op termijn tot hogere beheerskosten voor de gemeente. Vanaf het moment dat de weg overgedragen wordt, naar verwachting na oplevering van de Harselaartunnel, zal jaarlijks € 100.000 in de voorziening groot onderhoud wegen gestort moeten worden.

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

Bijlagen (digitaal beschikbaar en ter inzage gelegd):

Bijlage 1: Overzicht besluitvorming

Bijlage 2: Overzichtstekening verbindingsweg naar de Wesselseweg

Bijlage 3: Planning Harselaartunnel en verbindingsweg naar de Wesselseweg

Bijlage 4: 3D visuals van de eindsituatie