

Aandachtsgebied: Leefomgeving
Team Beheer
E-mailadres: b.dejong@barneveld.nl
Telefoonnummer: +31620037688

Raadsvoorstel nr. 4382
Barneveld, 5 februari 2026
Portefeuillehouder: M.H.J. Pluimers-Foeken

Onderwerp: Molenweg, Marijke-, Margriet- en Irenelaan integrale aanpak

Samenvatting raadsvoorstel

De Molenweg, Marijke-, Margriet- en Irenelaan in Voorthuizen worden opnieuw ingericht (integrale aanpak). De Molenweg wordt ingericht als gebiedsontsluitingsweg met een maximale rijsnelheid van 30 km/uur (GOW30). Op dit moment geldt een maximale rijsnelheid van 50 km/uur. De rijbaan en trottoirs worden vernieuwd. Ook de riolering wordt vernieuwd en het hemelwater wordt afgekoppeld van het vuilwater. In de Marijke-, Margriet- en Irenelaan wordt de huidige inrichting als erftoegangsweg met een maximale rijsnelheid van 30 km/uur (ETW30) verbeterd. In deze straten worden de trottoirs vervangen en de klinkers in de rijbanen opnieuw aangebracht (hergebruik). Ook wordt de riolering vernieuwd en het hemelwater afgekoppeld van het vuilwater. Voor de financiering van het project is het krediet beschikbaar via het Meerjaren Investeringsplan (MIP).

Aan de raad,

Gevraagde beslissing:

1. Het definitieve ontwerp voor de integrale aanpak van de Molenweg, Marijke-, Margriet- en Irenelaan vast te stellen.
2. De hiervoor benodigde krediet van € 5.406.000 aan te wenden, zoals vastgesteld in het MIP 2024 en 2026.

1. Inleiding

Met het vaststellen van het MIP 2024 en 2026 heeft u als raad ingestemd met de integrale aanpak van de Molenweg, Marijke-, Margriet- en Irenelaan en de hiervoor benodigde kredieten. De inhoud van het project is beschreven in dit voorstel en uitgewerkt in een definitief ontwerp dat als bijlage 1 is toegevoegd. Om de kredieten aan te kunnen wenden, wordt u gevraagd hierover een besluit te nemen op basis van voorliggend voorstel.

2. Beoogd effect

De Prinsessenwijk en omliggende wegen zijn toekomstbestendig ingericht.

De integrale aanpak binnen dit project leidt tot een toekomstbestendige inrichting van de Prinsessenwijk (Marijke-, Margriet- en Irenelaan) en Molenweg. De toekomstbestendige inrichting van de Bakkersweg en het gedeelte van de Koninginnelaan tussen de Molenweg en Bakkersweg vindt plaats via separate projecten met eigen financiering.

De Molenweg is ingericht als gebiedsontsluitingsweg met een maximale rijsnelheid van 30 km/uur (GOW30).

Op dit moment geldt een maximale rijsnelheid van 50 km/uur. Om de Molenweg in te richten als GOW30 wordt het asfalt in de rijbaan vervangen door klinkers met fietssuggestiestroken. De verkeersplateaus op de kruisingen worden vernieuwd en aangepast. De huidige wegversmallingen worden vervangen door enkele drempels. De Molenweg krijgt voorrang op de zijwegen. Parkeren op de rijbaan blijft toegestaan. De trottoirs worden vervangen en overal verhoogd aangelegd met overrijdbare (vergeevingsgezinde) trottoirbanden.

De inrichting van de Marijke-, Margriet- en Irenelaan als erftoegangswegen met een maximale snelheid van 30 km/uur (ETW30) is verbeterd.

De inrichting wordt verbeterd door de aanleg van verkeersplateaus op de kruisingen. Ook het toepassen van overrijdbare (vergeevingsgezinde) trottoirbanden draagt hieraan bij. De klinkers in de rijbanen worden hergebruikt.

De rijbanen en de trottoirs zijn vernieuwd (dan wel opnieuw aangebracht) en veilig begaanbaar.

De vernieuwde rijbaan en trottoirs in de Molenweg hebben het hoogst haalbare kwaliteitsniveau (Zeer Hoog) en een levenscyclus van minimaal 40 jaar. Hetzelfde geldt voor de vernieuwde trottoirs in de Marijke-, Margriet- en Irenelaan. De klinkers in de rijbanen van deze straten worden opnieuw aangebracht op het vereiste kwaliteitsniveau.

De riolering is vervangen en het hemelwater is afgekoppeld.

De riolering in alle straten wordt vervangen. Gelijktijdig met het vervangen, wordt het hemelwater afgekoppeld. Dit betekent dat het niet langer terecht komt in hetzelfde riool waar het vuile water uit de woningen terecht komt. Om dit mogelijk te maken, krijgt het hemelwater een eigen riolering.

Het hemelwater van woningen en andere panden is zoveel als mogelijk afgekoppeld

De eigenaren van woningen en andere panden binnen het project worden gestimuleerd het hemelwater afkomstig van hun percelen ook af te koppelen van hun vuilwater. De bewoners hebben hierover informatie ontvangen van de gemeente.

Er zijn nieuwe bomen aangebracht en een aantal bomen zijn verwijderd.

Er worden 18 nieuwe bomen geplant. Voornamelijk langs de Molenweg. Daar staat tegenover dat er 21 bomen worden verwijderd. Dit zijn hoofdzakelijk (kleine) Prunussen met een beperkte levensverwachting. Bij de keuze voor de nieuwe bomen is rekening gehouden met meer variatie in boomsoorten. Ook is gekeken naar standplaatsen waar grotere bomen kunnen komen.

De beplantingsvakken worden opnieuw ingericht.

De huidige beplantingen zijn weinig afwisselend en de conditie ervan is niet optimaal. Bij het bepalen van de nieuwe inrichting van de beplantingsvakken is rekening gehouden met meer variatie in beplantingssoorten.

De speelplek op de Margrietlaan krijgt een nieuw speeltoestel

3. Argumenten

1.1 *De integrale aanpak zorgt ervoor dat de Prinsessenwijk toekomstbestendig is ingericht.*

Met de integrale aanpak zorgen we ervoor dat de wijk voldoet aan de voorwaarden die worden gesteld aan een toekomstbestendige inrichting. Dit houdt in dat de inrichting op alle facetten van de openbare ruimte wordt bekeken. En indien nodig aangepakt. Daarmee sluit de inrichting aan op de gebruiksfunctie en de daarvoor geldende richtlijnen. Hetzelfde geldt voor de staat van onderhoud. Bovendien wordt gezorgd voor een klimaatadaptieve inrichting.

1.2 *De inrichting als gebiedsontsluitingsweg (GOW) sluit aan bij de verkeersfunctie van de Molenweg.*

De Molenweg heeft een belangrijke functie voor doorgaand verkeer en is daarom aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg (GOW).

1.3 *Een verlaging van de snelheid op de Molenweg naar 30 km/uur draagt bij aan de verkeersveiligheid.*

De rijsnelheid wordt verlaagd van 50 naar 30 km/uur. De Molenweg wordt daarmee een gebiedsontsluitingsweg met een maximale rijsnelheid van 30 km/uur (GOW30). De lagere rijsnelheid verbetert de verkeersveiligheid. In de door Royal HaskoningDHV opgestelde verkeersvisie van 18 april 2025 wordt eveneens een GOW30 geadviseerd. De verkeersvisie is als bijlage 2 toegevoegd aan dit voorstel.

1.4 De wens tot een verlaging van de rijsnelheid op de Molenweg blijkt ook uit de participatie met de bewoners.

Zoals hieronder is beschreven is gedurende het participatietraject vanuit de inwoners de wens gekomen om de rijsnelheid aan te passen. Door dit plan kunnen we aan die wens voldoen.

1.5 Het ontwerp van de Molenweg voldoet aan de landelijk geldende richtlijn die geldt voor een GOW30.
De landelijk geldende richtlijn van het CROW geeft een aantal zaken aan voor een GOW30, waaraan dit ontwerp voldoet:

1. Een rijbaan die bestaat uit klinkers:

Als landelijke richtlijn geldt dat 30 km/uur wegen worden uitgevoerd in klinkers. Deze uniformiteit verduidelijkt de maximaal toegestane rijsnelheid van 30 km/uur. Bovendien wordt op een klinkerverharding gemiddeld minder hard gereden dan op een asfaltverharding.

2. Een duidelijke positionering van de fietsers:

Bij een GOW30 krijgen fietsers een eigen plaats en een duidelijke positionering in het wegprofiel. Dit is gedaan door het toepassen van brede fietssuggestiestroken (1,70 meter breed).

3. Een GOW30 krijgt voorrang op de zijwegen:

De Molenweg krijgt voorrang op de zijwegen, wat de functie als doorgaande weg versterkt en de verkeersstructuur verduidelijkt.

4. Het treffen van snelheid remmende maatregelen op de kruisingen:

Een verkeersplateau op een kruising verlaagd de rijsnelheid op een risicovol punt.

5. Het treffen van snelheid remmende maatregelen in de tussenliggende weggedeelten:

In de tussenliggende weggedeelten worden enkele drempels aangebracht. De huidige wegversmallingen worden verwijderd. Dit draagt bij aan een rustiger verkeersbeeld. Bovendien worden de wegversmallingen als onveilig ervaren.

6. Het zebrapad vervalt:

Het zebrapad vervalt, omdat er bij een 30 km/h weg geen directe aanleiding is om de voorrang voor voetgangers te faciliteren. Er worden alleen zebrapaden toegepast waar een constante stroom voetgangers te verwachten is. Dit sluit aan bij het verwachtingspatroon van de weggebruiker. Als er weinig gebruik gemaakt wordt van een zebrapad is er kans dat de weggebruiker gewend raakt aan het passeren van het zebrapad zonder te hoeven remmen. Dit kan leiden tot schijnveiligheid en daarom wordt het zebrapad niet teruggebracht op de Molenweg.

7. De trottoirs worden voorzien van overrijdbare (vergeevingsgezinde) trottoirbanden:

Het toepassen van overrijdbare trottoirbanden leidt tot een verbeterde fietsveiligheid. Dit omdat fietsers deze banden met hun trappers minder snel raken en fietsers bij het uit balans raken niet ten val komen door de opstaande trottoirband. Bovendien zorgen overrijdbare banden ervoor dat het niet nodig is om bij inritten een verlaging (inritconstructie) te realiseren.

1.6 De inrichting als ETW30 sluit aan bij de verblijfsfunctie van de Marijke-, Margriet- en Irenelaan.

De inrichting als ETW 30 van de Marijke-, Margriet- en Irenelaan voldoet in de huidige situatie aan de verblijfsfunctie van deze wegen. Deze straten hebben geen doorgaande functie en zijn hoofdzakelijk bedoeld voor het ontsluiten van de aanliggende woningen. Voor een ETW 30 geldt net als bij een GOW30 een rijbaan bestaande uit klinkers en verhoogde trottoirs met overrijdbare banden. Plateaus worden aangelegd op kruispunten om snelheid te remmen op risicovolle punten. Vanwege de beperkte lengte is het niet nodig om in de tussenliggende wegvakken drempels aan te brengen.

1.7 Om te zorgen voor veilige toegankelijkheid voor voetgangers en mindervaliden komt aan beide zijden van de Molenweg een voldoende breed trottoir.

Een veilige toegankelijkheid voor voetgangers en mindervaliden is een belangrijk uitgangspunt in het bepalen van een nieuwe weginrichting.

1.8 *Parkeren op de rijbaan van de Molenweg blijft toegestaan.*

Het belangrijkste argument hiervoor dat tijdens het participatietraject dit de wens is van de bewoners.

Dit wijkt af van de richtlijn van het CROW met daarin de voorlopige inrichtingskenmerken voor een GOW30. Zie over het afwijken van de richtlijn kanttekening 1.1. In de afweging hierover is rekening gehouden met de volgende punten:

- De rijbaan van de Molenweg is voldoende breed om parkeren op de rijbaan toe te staan.
- Het parkeren op de rijbaan is beperkt. Dit blijkt uit het parkeeronderzoek dat als bijlage 3 aan het raadsvoorstel is toegevoegd. Het beperkte parkeren komt doordat de meeste woningen parkeergelegenheid hebben op eigen terrein.
- Ondanks het beperkte parkeren leidt een parkeerverbod tot een parkeerprobleem. Dit doordat er geen alternatieve parkeergelegenheid beschikbaar is in de direct omgeving. Ook is er geen ruimte voor het realiseren van extra parkeergelegenheid.
- Door het verlagen van de snelheid van 50 naar 30 km/uur verbetert de verkeersveiligheid waardoor parkeren op de rijbaan veilig is.
- De verkeersintensiteit op de Molenweg niet dermate hoog dat het de doorstroming belemmert wanneer er voertuigen op de weg staan.
- Geparkeerde voertuigen op de rijbaan leiden tot een lagere rijsnelheid van het gemotoriseerde verkeer als bijeffect.

1.9 *Er wordt op dit moment niet voldaan aan de verplichting in de Wegenwet en ons daaraan gekoppeld kwaliteitsniveau Basis.*

De Wegenwet vereist dat iedere wegbeheerder (zo ook de gemeente Barneveld) verantwoordelijk is voor veilig begaanbare wegen. Wettelijk gezien gelden hiervoor geen specifieke uitgangspunten, maar wordt kwaliteitsniveau Basis gezien als ondergrens voor verantwoord wegbeheer. Om veilig gebruik te garanderen en gezien de leeftijd en staat van de rijbaan van de Molenweg is vervanging ervan noodzakelijk. Hetzelfde geldt voor de trottoirs in de Marijke-, Margriet- en Irenelaan. Om aan het kwaliteitsniveau te voldoen is het noodzakelijk de klinkers opnieuw aan te brengen. Dit is ook nodig om de rioleringswerkzaamheden uit te kunnen voeren. Omdat de klinkers in goede staat verkeren, worden ze hergebruikt waarmee wij ook invulling geven aan het circulair gebruik van materialen. Om de rijbanen en trottoirs op het moment van vervanging zo veilig mogelijk begaanbaar te houden en aansprakelijkheden te voorkomen, worden zo nodig tijdelijke reparaties uitgevoerd.

1.10 *Het risico op wateroverlast wordt sterk verminderd.*

Er wordt een hemelwaterstelsel aangelegd dat wordt gekoppeld aan het bestaande hemelwatersysteem en een afvoer heeft op het oppervlaktewatersysteem. Al het verhard oppervlak in het projectgebied wordt zoveel mogelijk aangesloten op dit hemelwaterstelsel. Hierdoor wordt voorkomen dat er bij een bui 10 (1:10 gebeurtenis) water op straat komt te staan en dat er bij een klimaatbui van 90 mm in 1 uur (1:250 gebeurtenis) structurele schade ontstaat aan particulier eigendom. Hiermee wordt voldaan aan de normering voor water op straat en wateroverlast volgens het gemeentelijk rioleringsplan (GRP).

1.11 *Er wordt rekening gehouden met klimaatverandering.*

Het hemelwaterstelsel dat wordt aangelegd, voorkomt dat op hoofdwegen meer dan 15 cm water komt te staan en dat er structurele schade ontstaat aan panden bij een bui van 70 mm in 1 uur (1:100 gebeurtenis). Hiermee wordt voldaan aan de normering volgens het klimaatadaptatieplan (KAP) en houden we rekening met door klimaatverandering vaker optredende extreme buien.

1.12 *Dit project is een onderdeel van een groter plan om Voorthuizen klimaatrobust te maken.*

Om de normering in het GRP en KAP te behalen is het nodig om de overige maatregelen in Voorthuizen uit te voeren. Als we deze maatregelen niet uitvoeren kunnen we de doelstellingen voor dit project niet in deze mate behalen. Echter zijn deze maatregelen voor een groot deel al in projecten in het MIP opgenomen en wordt de komende 5-10 jaar uitvoering gegeven aan deze maatregelen.

1.13 Het afkoppelen van hemelwater zorgt ervoor dat het wordt gescheiden van vuilwater.

Hierdoor wordt schoon hemelwater niet vervuild door vuilwater en kan dit hemelwater in droge perioden ten goede komen aan het oppervlakte-/grondwaterwatersysteem en wordt het langer vastgehouden in het gebied waar het valt. Bovendien zorgt dit ervoor dat vuilwaterriolen minder vaak overstorten op oppervlaktewater, waardoor extra vervuiling van het oppervlaktewater voorkomen wordt. Ook ontlast het de rioolwaterzuiveringsinstallaties en wordt hier minder schoon hemelwater onnodig gezuiverd. Door het afkoppelen gaan we op een klimaatadaptieve wijze om met hemelwater en voldoen we ook aan de lijn in het GRP en het KAP.

1.14 Het afkoppelen van hemelwater van particuliere verharding en panden draagt bij aan het bereiken van minder wateroverlast.

Om het gewenste effect van minder wateroverlast te bereiken is het nodig dat ook particulier gebied zoveel mogelijk wordt afgekoppeld. Dit wordt daarom actief vanuit de gemeente gestimuleerd. Daarbij ontzorgen we als gemeente de bewoners zoveel mogelijk bij het afkoppelen en is dit ook de kans voor de bewoners om hieraan mee te doen. Omdat het geen verplichting is kunnen we het alleen stimuleren, maar bestaat er een kans dat een deel van de bewoners/eigenaren niet mee wil doen.

1.15 Het functioneren en de veiligheid van de riolering wordt in een goede staat gebracht.

De huidige gemengde riolering wordt vervangen waardoor het functioneren en de veiligheid van onze riolering voor de lange termijn weer geborgd is. De huidige kwaliteit van de gemengde riolering is namelijk zeer slecht en het einde van de levensduur van de riolering is bereikt. Hierdoor is er regelmatig sprake van calamiteiten (gaten in de rijbaan vanwege rioollekages) en kan het goed functioneren van de riolering in de huidige staat niet meer geborgd worden. Met het vervangen van de riolering wordt voldaan aan de zorgplichten volgens het GRP.

1.16 Te hoge gemiddelde grondwaterstanden worden voorkomen.

Er wordt drainage aangelegd om de vereiste ontwatering onder hoofwegen (90 cm) en overige wegen (70 cm) te behalen t.o.v. de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG). De huidige ontwatering in het plangebied is onvoldoende en wordt nog verslechterd omdat we de lekke riolen vervangen voor nieuwe riolering. Met het behalen van de vereiste ontwatering van 90 en 70 cm voldoen we aan de normering hiervoor in het GRP.

1.17 De 21 te verwijderen bomen zijn van slechte kwaliteit en hebben een lage levensduurverwachting.

Dit komt omdat ze hoofdzakelijk in de trottoirs staan waardoor de bomen onvoldoende groeiruimte hebben. Bovendien zorgen de wortels voor schade aan de trottoirs. Dit leidt tot onveilige situaties voor voetgangers.

1.18 Er is ruimte voor tenminste 18 nieuwe bomen.

Binnen het ontwerp is ruimte gevonden voor 18 nieuwe bomen. Deze bomen krijgen een geschikte groeiplaats, zodat ze zich optimaal kunnen ontwikkelen. De gemiddelde grootte van deze bomen is groter dan de bomen die worden verwijderd. Hierdoor is het toekomstige kroonoppervlak van de 18 nieuwe bomen minimaal even groot als het kroonoppervlak van de 21 te verwijderen (gemiddeld kleinere) bomen. Hierdoor blijft de klimaatadaptieve werking van de bomen (opvangen van hemelwater door de boomkronen) in ieder geval gelijk. De variatie in soortkeuze leidt tot een positief effect op de biodiversiteit. Onderzocht wordt of het mogelijk is om in de Margrietlaan nog enkele geschikte groeiplaatsen voor extra bomen in te passen in het DO.

1.19 De nieuw inrichting van de beplantingsvakken leidt tot meer biodiversiteit.

Door de keuze voor meer variatie in beplantingssoorten zorgen we ervoor dat de biodiversiteit toeneemt.

1.20 De maatregelen zijn in lijn met Europese wetgeving.

Door te zorgen voor meer biodiversiteit en het minimaal gelijk houden van het groenoppervlak (kroonprojecties bomen en omvang beplantingsvakken) voldoen we aan Europese wetgeving. In deze Europese wet staat dat groenoppervlak niet mag afnemen en vanaf 2030 moet toenemen. Middels een nationaal herstelplan wordt dit in 2026 vertaald naar regelgeving vanuit het rijk.

1.21 Er wordt op verzoek van de bewoners een nieuw speeltoestel geplaatst.

Tijdens het participatietraject is door bewoners het verzoek ingediend om een nieuw speeltoestel te plaatsen op de speelplek aan de Margrietlaan.

2.1 Instemmen met dit voorstel is nodig om het beschikbare projectkrediet aan te mogen wenden.

Het benodigde projectkrediet is opgenomen in het MIP 2024 en 2026. Besluitvorming hierover heeft plaatsgevonden bij de vaststelling van de Programmabegroting 2024 (op 8 november 2023) en Kadernota 2026 (op 9 juli 2025). Bij investeringskredieten met een bedrag hoger dan € 500.000 is afgesproken dat, voorafgaand aan de aanwending, de raad hierover besluit. Dit via een inhoudelijk raadsvoorstel.

4. Kanttekeningen

1.1 In de voorlopige inrichtingskenmerken voor een GOW30 (de Molenweg) wordt geadviseerd parkeren op de rijbaan niet toe te staan.

Parkeren op de Molenweg blijft toegestaan, ondanks dat dit afwijkt van de richtlijn voor een GOW30. De redenen hiervoor zijn genoemd onder argument 1.8. Het CROW heeft voorlopige inrichtingskenmerken voor GOW30 opgesteld. Deze inrichtingskenmerken worden nog geëvalueerd waarna definitieve richtlijnen worden vastgesteld. De kans bestaat dat parkeren op de rijbaan in de definitieve richtlijn wel wordt toegestaan.

1.2 Het is niet mogelijk om op de Marijke-, Margriet- en Irenelaan aan beide zijden een trottoir te realiseren.

In de huidige situatie wordt aan beide zijden geparkeerd op de niet verhoogde trottoirs. Parkeren op het nieuwe (verhoogde) trottoir is niet toegestaan. Daarom is het nodig om aan in deze straten ruimte te reserveren voor parkeren. Dit gebeurt door aan één zijde parkeerstroken te realiseren. Door de beperkte beschikbare ruimte is het niet mogelijk om aan deze zijde ook een trottoir aan te leggen. Ook bij het instellen van éénrichtingsverkeer blijft er onvoldoende ruimte over het realiseren van trottoirs aan beide zijden. Ook hebben de meeste woningen geen parkeergelegenheid op eigen terrein. De verkeersintensiteit op deze straten is aanzienlijk lager dan die op de omliggende wegen. Hierdoor is volstaat een trottoir aan één zijde van de weg.

1.3 Het afkoppelen van hemelwater door particulieren is niet te verplichten

Om ervoor te zorgen dat particulieren zoveel als mogelijk meedoen met het afkoppelen, wordt dit door ons actief gestimuleerd. Bovendien ontzorgen we de particulieren zoveel mogelijk tijdens het daadwerkelijke afkoppelen.

1.4 De werkzaamheden van Liander en Woningstichting Barneveld kunnen de planning negatief beïnvloeden.

Liander en Woningstichting Barneveld gaan werkzaamheden uitvoeren binnen de projectscope. De bedoeling is dat deze werkzaamheden voorafgaand aan de projectrealisatie plaatsvinden. De werkzaamheden van Liander houden het verzwaren van het elektriciteitsnetwerk in. Ondanks meerdere contacten hierover met Liander (o.a. via een overleg met de portefeuillehouder) blijft onduidelijk waar de werkzaamheden plaatsvinden, wat de planning ervan is en welke invloed dit heeft op ons project. De woningstichting gaat haar woningen aan de Marijke- Margriet- en Irenelaan verduurzamen vanaf medio 2026. Een exacte planning hiervan kan nog niet worden afgegeven en is ook mede afhankelijk van de werkzaamheden door Liander. Het uitgangspunt is dat de woningstichting eerst haar werkzaamheden afrondt voordat begonnen wordt met onze werkzaamheden. Om die reden zijn onze werkzaamheden ingepland vanaf het einde van 2026.

5. Financiën

Via het MIP 2024 en 2026 een projectkrediet beschikbaar van € 5.406.000 excl. BTW. Dit krediet is als volgt opgebouwd:

Dekking	
Bovengrondse herinrichting	
- Activanummer 733429	€ 3.070.000
- Activanummer 733430	€ 186.000
Rioleringswerkzaamheden	
- Activanummer 722355	€ 1.650.000
- Activanummer 723113	€ 500.000 +
Totaal	€ 5.406.000

6. Participatie en communicatie

a) Participatie

Voor participatie met aanwonenden, bedrijfseigenaren en andere belanghebbenden is trede 2 (raadplegen/meedenken) gehanteerd.

Het project scoort een trede 2 op de participatieladder, waarbij we de belanghebbenden raadplegen/mee laten denken over het ontwerp. Dit is gedaan door het voorlopige ontwerp aan de belanghebbenden voor te leggen en is hen gevraagd om hun mening, ideeën en vragen over het ontwerp kenbaar te maken. Aanvullend is het ontwerp tijdens een inloopbijeenkomst op 26 juni 2025 aan de aanwezigen toegelicht en zijn vragen beantwoord. De ontvangen reacties zijn beoordeeld op inpasbaarheid. Het belangrijkste uitgangspunt daarbij is of de aanpassing leidt tot een verbetering van de inrichting en past binnen de geldende kaders (landelijke wetgeving en richtlijnen en door de raad vastgesteld gemeentelijk beleid). Vervolgens is het definitieve ontwerp opgesteld. Aan de belanghebbenden is aangegeven wat er gedaan is met de voorgestelde aanpassingen inclusief een toelichting. In bijlage 4 en 5 vindt u de reactienota met daarin het doorlopen participatietraject en de uitkomsten daarvan samengevat. Daarin is o.a. aangegeven hoe de bewoners konden meedenken over de nieuwe inrichting.

Met een aantal bewoners van de Molenweg (bewonerscomité) heeft de gemeente al enkele jaren contact over hun wensen m.b.t. de weginrichting en het verhogen van de verkeersveiligheid. Met hen hebben meerdere gesprekken plaatsgevonden. Voorafgaand aan het opstellen van het voorlopige ontwerp hebben drie locatiebezoeken op de drie weggedeelten van de Molenweg met hen en andere aanwonenden plaatsgevonden en een aantal collega's vanuit de gemeente.

b) Communicatie

Juiste en tijdige communicatie vinden wij belangrijk.

Dit zorgt voorafgaand en tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden voor begrip. Communicatie over bijvoorbeeld bereikbaarheid met de diverse belanghebbenden maakt daarom onderdeel uit van het communicatietraject. We proberen alles zo adequaat mogelijk op elkaar af te stemmen om de overlast zoveel als mogelijk te beperken en geen onveilige situaties te laten ontstaan. Tijdens de uitvoering worden de belanghebbenden door de aannemer op de hoogte gehouden van de voortgang, planning en eventuele wijzigingen. De aannemer zet hiervoor een omgevingsmanager in en maakt gebruik van de BouwApp. Via de BouwApp is de voortgang van de werkzaamheden voor inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden, maar ook voor belangstellenden te volgen.

7. Vervolgstap

De te doorlopen vervolgstappen en de voorlopige planning daarvan zijn als volgt:

Fasen	Datum of periode
Besluitvorming door gemeenteraad	10 december 2025
Vorbereidingsfase	Heden t/m begin 2026
Realisatiefase: - Fase 1: Molenweg - Fase 2: Marijke-, Margriet- en Irenelaan	- Voorjaar 2026 t/m einde 2026 (aansluitend op project Bakkersweg) - Eind 2026 t/m eind 2027
Nazorgfase	Onderdeel verkeer en civiel tot 6 maanden en onderdeel groen tot 2 jaar na afronding realisatiefase.

8. Bijlagen

- Bijlage 1: Definitief Ontwerp herinrichting Molenweg, Marijke-, Margriet- en Irenelaan
- Bijlage 2: Onderzoek van adviesbureau Royal HaskoningDHV
- Bijlage 3: Parkeeronderzoek Molenweg, Bakkersweg en omliggende wegen
- Bijlage 4: Reactienota herinrichting Molenweg
- Bijlage 5: Reactienota herinrichting Marijke-, Margriet- en Irenelaan

Burgemeester en wethouders van Barneveld,
de secretaris, de burgemeester,
W. Wieringa J. van der Tak