

Organisatieonderdeel: Leefomgeving
Behandelaar: P. Hekman
Telefoonnummer:

Vorstelnr. 3325
Barneveld, 23 februari 2024
Portefeuillehouder: M.H.J. Pluimers-Foeken

☒ Ter kennisname naar de raad
Nummer beleidsproduct:

☐ Op overzicht Bestaand beleid (website)

Onderwerp: **Afdoening motie 'Bereikbaarheid Barneveld'**

Gevraagde beslissing:

1. Geen inspanningen verrichten voor het wijzigen van de bewegwijzering langs de A1.
2. Starten met het proces om een verplichte rijrichting in te stellen op de Dronkelaarseweg ter plaatse van het viaduct over de A30.
3. Instemmen met de inhoud van de bijgevoegde raadsmemo Afdoening motie 'Bereikbaarheid Barneveld' en deze met de raad delen.

1. Inleiding

In de raadsvergadering van 8 november 2023 heeft de raad de motie 'Bereikbaarheid Barneveld' met algemene stemmen aangenomen. In de motie verzoekt de raad het college:

1. Om het effect te onderzoeken van het invoeren van een tijdelijke oplossing bij de afslag Barneveld-Noord voor een betere doorstroming van het verkeer door het links afslaand verkeer naar de A30 richting A1 door te geleiden naar de turbotonde om vervolgens rechtsaf de A30 op te gaan;
2. Om met RWS in gesprek te gaan om de mogelijkheden te onderzoeken om het verkeer richting Barneveld vanaf de A1 bij Voorthuizen te laten afslaan door de kern Barneveld toe te voegen op de ANWB-verwijzingsborden langs de A1 en te kijken naar mogelijkheden om navigatiesystemen daarop aan te laten passen;
3. Om de mogelijkheden te onderzoeken of de verbreding van het viaduct over de A30 en de aanpassing van de turbotonde naar een kruising met een VRI gelijktijdig uitgevoerd kan worden om zo de overlast voor het verkeer te verminderen.

Door middel van de bijgevoegde memo informeren wij de raad over de acties die wij naar aanleiding van de motie hebben ondernomen en de resultaten ervan.

2. Beoogd effect

a) Meetbaar effect

Het wel of niet wijzigen van de bewegwijzering heeft naar verwachting een gering meetbaar effect.

b) Maatschappelijk effect

Het wel of niet wijzigen van de bewegwijzering heeft naar verwachting geen maatschappelijk effect.

3. Argumenten

1.1 Het effect van het wijzigen van de bewegwijzering is zeer beperkt

Rijkswaterstaat geeft desgevraagd aan dat vrijwel alleen ter plekke onbekenden zich door bewegwijzering laten leiden, en dat is maar een minieme fractie van het verkeer. Automobilisten die ter plaatse bekend zijn, weten zelf waarschijnlijk exact op welke dagen welke route het meest gunstig is tussen de A1 oost en Barneveld-Centrum. In de meeste gevallen is dat de route via de Stationsweg en niet de route via de Thorbeckelaan. Steeds meer weggebruikers, zowel lokaal bekend als onbekend, maken bij elke rit gebruik van een navigatiesysteem in de auto of vanaf de telefoon. De reden hiervan is dat men daardoor live wordt geïnformeerd over files en wegwerkzaamheden en tijdig alternatieve routes krijgt aangeboden. Binnen de wereld van mobiliteit is veel databorging, zoals het invoeren van wegwerkzaamheden in een daarvoor beschikbaar systeem, gericht op de zogeheten Real Time Traffic Information (RTTI).

1.2 De kosten voor het wijzigen van de bewegwijzering zijn hoog en voor de gemeente

Het aanpassen van de bewegwijzering, zodanig dat aan afrit 16 de bestemming Barneveld wordt toegevoegd, is wat RWS betreft inhoudelijk geen probleem. Het betekent dan ook dat afrit 15 een andere naam moet

krijgen. Deze afrit die ook wel bekend staat als de A1-A30 heet formeel nog aansluiting Barneveld. Die wijziging moet dan ook worden doorgevoerd op de bewegwijzering bij afrit 15 zowel vanuit het westen als vanuit het zuiden. Het oorspronkelijke idee was dat RWS binnen de scope van de aanpak van de A1-A30 de status van afrit 15 zou veranderen in een knooppunt en dán de naam ervan te veranderen en daarmee alle bewegwijzering. Het wijzigen van de bewegwijzering bij afrit 16 zou dan gelijktijdig kunnen worden meegenomen. Als de gemeente vooruitlopend op de aanpak van de A1-A30 de bewegwijzering wil wijzigen zal het zelf een opdracht moeten geven aan de Nationale Bewegwijzeringsdienst en de kosten daarvoor moeten dragen. Aangezien het om het wijzigen van bewegwijzering nabij twee afritten gaat, zullen de kosten naar verwachting al snel in de tientallen duizenden euro's lopen.

2.1 Door een verplichte rijrichting ontstaat er meer capaciteit om het verkeer af te wikkelen

Door de verplichte rijrichting kan verkeer vanuit Barneveld zowel richting Ede als richting de A1 vaker groen krijgen. Hierdoor kan meer verkeer worden afgewikkeld waardoor de kans op lange wachtrijen wordt verkleind. Het effect is óók dat verkeer vanuit oostelijke richting in de richting van de A1 wil rijden altijd via de turbotonde moet rijden. Uit eerdere berekeningen bleek dat er ondanks de omrijdafstand nauwelijks sprake is van extra reistijd omdat het op de turbotonde minder (vaak) druk zal zijn dan nu en het verkeer richting de A1 vaker groen krijgt dan nu. Rijkswaterstaat heeft aangegeven positief te staan tegenover het instellen van deze maatregel totdat de grootschalige reconstructie een feit is.

3.1 De raadsmemo bevat de beantwoording van de verzoeken van de raad aan het college

In de raadsmemo informeren wij de raad over de acties die wij naar aanleiding van de motie of al eerder hebben ondernomen en de resultaten ervan. Naar aanleiding van de motie hebben wij Rijkswaterstaat om een reactie gevraagd met betrekking tot de bewegwijzering langs de A1. Al eerder waren wij met Rijkswaterstaat in gesprek over zowel de grootschalige reconstructie van de snelwegaansluiting A30 Barneveld-Noord als de tijdelijke maatregelen op het viaduct aldaar. De resultaten zijn in de memo verwoord.

4. Kanttekeningen

Wij zien geen kanttekeningen bij het voorgestelde besluit.

5. Financiën

Het voorgestelde besluit heeft geen financiële consequenties.

6. Participatie en communicatie

a) Participatie

Voor de tijdelijke maatregelen op het viaduct van de Thorbeckelaan over de A30 zal nog een verkeersbesluit worden genomen waartegen bezwaar mogelijk is.

b) Communicatie

Middels het memo beogen wij de communicatie over de motie te hebben afgerond. Het verkeersbesluit zal via de geëigende kanalen bekend gemaakt worden.

7. Uitvoering

Planning:

nvt

Evaluatie/controle

nvt

8. Bijlagen

1. 231108 Motie 'Bereikbaarheid Barneveld'
2. 240308 Concept raadsmemo Afdoening motie 'Bereikbaarheid Barneveld'

Raadsmemo afdoening motie Bereikbaarheid Barneveld (M1267)

Datum: 22 februari 2024

Onderwerp: Afdoening motie 'Bereikbaarheid Barneveld' (M1267)

Ter attentie van: De Raad

Afzender: College van Burgemeester en Wethouders

Portefeuillehouder M.H.J. Pluimers-Foeken

Mail behandelaar p.hekman@barneveld.nl Telefoonnummer 0342-495247

Samenvatting

In uw vergadering van 8 november 2023 heeft u de [motie 'Bereikbaarheid Barneveld'](#) met algemene stemmen aangenomen. Wij willen op korte termijn een tijdelijke maatregel instellen om de doorstroming bij de afslag A30 Barneveld-Noord te verbeteren. Wij streven ernaar om de grootschalige aanpak van de aansluiting op een later moment te combineren met de aanpak van de turborotonde. Wij zien af van verdere inspanningen om de bewegwijzering langs de A1 aangepast te krijgen.

Doel

In deze memo informeren wij u over de acties die wij naar aanleiding van de motie hebben ondernomen en de resultaten ervan. Wij hopen dat wij hiermee de motie naar tevredenheid hebben afgedaan.

Inhoud memo

Aanleiding

In uw vergadering van 8 november 2023 heeft u de motie 'Bereikbaarheid Barneveld' met algemene stemmen aangenomen. In de motie verzoekt u het college:

1. Om het effect te onderzoeken van het invoeren van een tijdelijke oplossing bij de afslag Barneveld-Noord voor een betere doorstroming van het verkeer door het links afslaand verkeer naar de A30 richting A1 door te geleiden naar de turborotonde om vervolgens rechtsaf de A30 op te gaan;
2. Om met RWS in gesprek te gaan om de mogelijkheden te onderzoeken om het verkeer richting Barneveld vanaf de A1 bij Voorthuizen te laten afslaan door de kern Barneveld toe te voegen op de ANWB-verwijzingsborden langs de A1 en te kijken naar mogelijkheden om navigatiesystemen daarop aan te laten passen;
3. Om de mogelijkheden te onderzoeken of de verbreding van het viaduct over de A30 en de aanpassing van de turborotonde naar een kruising met een VRI gelijktijdig uitgevoerd kan worden om zo de overlast voor het verkeer te verminderen.

Per dictumpunt gaan wij hierna in op de acties die wij hebben ondernomen en de resultaten ervan.

1. Tijdelijke oplossing afslag Barneveld-Noord

Grootschalige reconstructie

De aansluiting A30 Barneveld-Noord loopt steeds verder vast en er is een grootschalige reconstructie nodig gelet op de voorziene toename van verkeer als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen in de directe nabijheid. Dit betekent een vergroting van de verkeerslichtenkruispunten bij beide op- en afritten en dus ook een verbreding van het viaduct over de A30.

In het Bestuurlijk Overleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) van 2022 is een afspraak gemaakt over het aanpassen van de infrastructuur tussen de snelwegaansluiting en de nieuwbouwwijk Bloemendal. Die afspraken zijn namelijk gekoppeld aan de ontwikkeling van Bloemendal dat onderdeel is van het Grootschalige Woningbouwgebied (NOVEX) Foodvalley. Behalve de snelwegaansluiting zelf, zijn de aanpassing van de turbotonde naar een kruispunt met verkeerslichten, het realiseren van de ontsluitingen van Bloemendal op de Nijkerkerweg en het realiseren van een fietsverbinding tussen Bloemendal en station Barneveld-Noord onderdeel van de afspraak. Het Rijk stelt voor deze maatregelen € 17,5 miljoen beschikbaar.

Wij willen dit jaar het project starten dat moet leiden tot de grootschalige reconstructie van de infrastructuur Barneveld-Noord. Dit gezien de middelen die u in de Programmabegroting 2024 beschikbaar heeft gesteld voor het aantrekken van een projectleider voor dit project. Wij streven naar een daadwerkelijke reconstructie ergens in de periode 2027-2030. Of dat haalbaar is hangt nog af van meerdere factoren. Er moet onder andere nog besluitvorming plaatsvinden over onze eigen bijdrage aan het project.

Tijdelijke maatregelen

Het zal nog enkele jaren duren voordat kan worden gestart met de grootschalige reconstructie. De druk op de kruispunten zal intussen blijven toenemen door onder andere de verdere realisatie van de woonwijk Bloemendal en de komst van de musical 40-45 (op 21 september 2024 in première) naar de Midden Nederland Hallen. De kans op verkeershinder en de ernst ervan wordt naar verwachting verkleind als voorafgaand aan de grootschalige reconstructie een maatregel wordt getroffen waarmee al eerder positieve ervaringen is opgedaan. Dit betreft het instellen van een verplichte rijrichting rechtdoor op het viaduct voor het verkeer komend uit oostelijke richting. In figuur 1 en 2 is dit schematisch weergegeven.



Figuur 1 – De linksaf gaande beweging uit de richting van de Dronkelaarseweg wordt niet langer toegestaan.



Figuur 2 – Omrijdroute van verkeer uit de richting van Dronkelaarseweg richting A30 noord.

Door de verplichte rijrichting kan verkeer vanuit Barneveld zowel richting Ede als richting de A1 vaker groen krijgen. Hierdoor kan meer verkeer worden afgewikkeld waardoor de kans op lange wachtrijen wordt verkleind. Het effect is óók dat verkeer vanuit oostelijke richting in de richting van de A1 wil rijden altijd via de turbotonde moet rijden. Uit eerdere berekeningen bleek dat er ondanks de omrijdafstand nauwelijks sprake is van extra reistijd omdat het op de turbotonde minder (vaak) druk zal zijn dan nu en het verkeer richting de A1 vaker groen krijgt dan nu.

Rijkswaterstaat heeft aangegeven positief te staan tegenover het instellen van deze maatregel totdat de grootschalige reconstructie een feit is. Op dit moment zijn wij – als initiatiefnemer – bezig met de eerste stappen om te komen tot het instellen van de maatregel. Wij streven ernaar om de maatregel in te stellen voordat de musical van start. Wij willen dit bij voorkeur combineren met het wegenonderhoud wat ook voor dit jaar daar was gepland. Bij het plannen zijn wij afhankelijk van de beschikbaarheid en planning van meerdere betrokken partijen.

2. Aanpassen bewegwijzering langs de A1 bij Voorthuizen

Aanleiding

Verkeer op de A1 vanuit Apeldoorn met bestemming Barneveld wordt op de bewegwijzering niet via aansluiting Voorthuizen verwezen maar via de A1-A30. In de motie wordt verondersteld dat de aansluiting A30 Barneveld-Noord hierdoor onnodig zwaar wordt belast en dat het toevoegen van Barneveld op de bewegwijzering langs de A1 een positief effect kan hebben.

Reactie Rijkswaterstaat

Wij hebben Rijkswaterstaat (RWS) gevraagd om op motie te reflecteren. Hun reactie is als volgt samen te vatten:

- Bewegwijzering heeft maar zeer beperkte gevolgen voor de omvang van verkeersstromen. Vrijwel alleen ter plekke onbekenden laten zich erdoor leiden, en dat is maar een minieme fractie van het verkeer. Steeds meer weggebruikers maken ook bij de bekende ritten gebruik van een navigatiesysteem in de auto of vanaf de telefoon omdat daarin alternatieve routes worden aangeboden bij files en wegwerkzaamheden.
- Het aanpassen van de bewegwijzering zodanig dat aan afrit 16 de bestemming Barneveld wordt toegevoegd, is wat RWS betreft inhoudelijk geen probleem. Het betekent dan ook dat afrit 15 een andere naam moet krijgen. Deze afrit die ook wel bekend staat als de A1-A30 heet formeel nog aansluiting Barneveld. Die wijziging moet dan ook worden doorgevoerd op de bewegwijzering bij afrit 15 zowel vanuit het westen als vanuit het zuiden.
- Het oorspronkelijke idee was dat RWS binnen de scope van de aanpak van de A1-A30 de status van afrit 15 zou veranderen in een knooppunt en dán de naam ervan te veranderen en daarmee alle bewegwijzering. Als de gemeente vooruitlopend op de realisatie de bewegwijzering wil wijzigen zal het zelf een opdracht moeten geven aan de Nationale Bewegwijzeringsdienst en de kosten daarvoor moeten dragen.



Figuur 3 – 900 meter voor Voorthuizen



Figuur 4 – 600 meter voor Voorthuizen



Figuur 5 – 300 meter voor Voorthuizen

Onze beslissing

Net als Rijkswaterstaat verwachten wij dat de aanpassing van de bewegwijzering een zeer beperkt effect gaat hebben. Het college ziet onvoldoende urgentie om hierin zelf fors te investeren. Vooral niet zolang er nog geen volledige dekking is voor de meer urgente investeringen.

3. Gelijktijdig uitvoeren infrastructurele werken

Zoals onder punt 1 genoemd, vallen de verbreding van het viaduct over de A30 en de aanpassing van de turbotonde naar een kruising met verkeerslichten onder één infrastructurele opgave. Ook hebben we onder dat punt beschreven dat wij op korte termijn de reconstructie van de infrastructuur Barneveld-Noord willen opstarten als project. Wij beschouwen uw motie als een oproep om de overlast voor het verkeer tijdens deze reconstructie zo veel mogelijk te beperken. Deze insteek hebben wij in beginsel ook. Tijdens onder andere de daadwerkelijke werkvoorbereiding van de reconstructie zal worden onderzocht op welke wijze de reconstructie kan worden uitgevoerd. Uiteindelijk zullen wij een afweging moeten maken waarbij ook financiële haalbaarheid een aspect zal zijn. Ook hierover zullen wij u informeren zodra dit meer concreet is.

Vervolg

Wij houden u op de hoogte van de voortgang van het project reconstructie infrastructuur Barneveld-Noord. Wat ons betreft krijgt het aanpassen van de bewegwijzering langs de A1 pas een vervolg op het moment dat de A1-A30 grootschalig wordt aangepakt. Wij hopen wij met het toesturen van deze memo de motie naar tevredenheid hebben afgedaan.

MOTIE

Agendapunt: *Ontwerp Programmabegroting 2024*

Onderwerp: *Bereikbaarheid Barneveld*

De raad van de gemeente Barneveld, in vergadering bijeen d.d. 8 november 2023

gehoord de beraadslaging,

constateert dat,

1. op een aantal belangrijke hoofd- en uitvalswegen van de kern Barneveld sprake is van grote verkeersdruk in de ochtend- en avondspits;
2. dit leidt tot verkeersopstoppingen en vertraging op deze wegen;
3. medio zomer één van deze in- en uitvalswegen, namelijk de Lunterseweg, voor een periode van drie maanden wordt afgesloten i.v.m. de vervanging van de brug over de Barneveldse Beek;
4. daardoor de overige in- en uitvalswegen nog zwaarder belast worden;
5. de aanpak van het knooppunt A1-A30 door de Rijksoverheid in jaren nog verder naar achteren is geschoven;
6. de aanpassing van het viaduct bij de afslag A30 Barneveld-Noord en de aanpak van de turborotonde bij het Hulpverleningscentrum (HVC) niet op korte termijn wordt uitgevoerd.

is van mening dat:

1. Barneveld met steeds meer verkeersdruk te maken krijgt, ook gezien de woningbouwopgaven, en daardoor op korte termijn extra maatregelen moet nemen om de verkeersdoorstroming te bevorderen op de hoofdweegen in en uit de kern Barneveld;
2. in de nabije toekomst de toenemende verkeersdruk bij de turborotonde bij het HVC richting de A30 alleen maar groter wordt waardoor een goede doorstroming van het verkeer meer en meer belemmerd wordt.

verzoekt het college:

1. om het effect te onderzoeken van het invoeren van een tijdelijke oplossing bij de afslag Barneveld-Noord voor een betere doorstroming van het verkeer door het links afslaand verkeer naar de A30 richting A1 door te geleiden naar de turborotonde om vervolgens rechtsaf de A30 op te gaan;
2. om met RWS in gesprek te gaan om de mogelijkheden te onderzoeken om het verkeer richting Barneveld vanaf de A1 bij Voorthuizen te laten afslaan door de kern Barneveld toe te voegen op de ANWB-verwijzingsborden langs de A1 en te kijken naar mogelijkheden om navigatiesystemen daarop aan te laten passen;
3. om de mogelijkheden te onderzoeken of de verbreding van het viaduct over de A30 en de aanpassing van de turborotonde naar een kruising met een VRI gelijktijdig uitgevoerd kan worden om zo de overlast voor het verkeer te verminderen.

en gaat over tot de orde van de dag.

Indiener(s)

SGP
 Jan Top
 Eric Pladdet

Pro '98
 Arjen Korevaar

ChristenUnie
 Henk Wiesenecker
 Dianne de Kwant

Burger Initiatief
 Judith van de Wilgenberg