

Raadsmemo Apeldoornsestraat Voorthuizen

Datum: 22 september 2022

Onderwerp: Reconstructie Apeldoornsestraat

Ter attentie van: De raad

Afzender: College van Burgemeester en Wethouders

Portefeuillehouder: M.H.J. Pluimers-Foeken

Mail behandelaar t.willems@barneveld.nl

Telefoonnummer 14 0342

Samenvatting

Terugkoppeling ingekomen reacties inloopavond 8 september 2022 over de reconstructie van de Apeldoornsestraat in Voorthuizen.

Doel

Informeren van de raad over de ingekomen reacties + beantwoording n.a.v. de inloopavond en mogelijke wijzigingen op het ontwerp.

Inhoud memo

Tijdens de commissievergadering op woensdag 14 september is toegezegd dat u nog een terugkoppeling ontvangt van de reacties die wij tijdens de inloopbijeenkomst hebben ontvangen van inwoners en onze beantwoording daarop. In bijlage 1 kunt u op detailniveau lezen wat onze reactie is op de ingekomen vragen. Daarnaast brengen wij kort enkele zaken onder uw aandacht.

Ingekomen reacties op het ontwerp

Op 8 september 2022 heeft een informatieavond plaatsgevonden bedoelt om de inwoners te informeren over de voorgenomen onderhouds- en herinrichtingswerkzaamheden op de Apeldoornsestraat. Inwoners die een reactieformulier hebben ingevuld of later hun reactie hebben gemaild hebben persoonlijk terugkoppeling gekregen. Daarnaast zijn de reacties en beantwoording geplaatst op de projectpagina barneveld.nl/apeldoornsestraat.

Aanpassingen ontwerp en vervolgacties

Realisatie voetpad vanaf Roelenengweg richting het centrum

Momenteel wordt gekeken op welke wijze een vrijliggend voetpad in te passen is tussen de Roelenengweg tot aan de projectgrens (net voorbij het tankstation) ter hoogte van de bushalte. Deze wens is meerdere malen uitgesproken tijdens de inloopbijeenkomst.

Hoogte middengeleider

In het schetsontwerp dat is gepresenteerd tijdens de inloopavond was te zien dat de middenstrook een hoogte had van 1 cm. De middenstrook moet met matige snelheid overrijdbaar zijn, zodat stilgevallen voer- of werktuigen gepasseerd kunnen worden. Echter had een hoogte van 5 cm verwerkt moeten zijn in het ontwerp. De hoogte van de middenstrook wordt daarom aangepast van 1 cm naar 5 cm. Hoger is bij dergelijke rijbaanscheidingen niet gebruikelijk.

Snelheid

De verwachting is dat door de nieuwe vormgeving het verkeer meer wordt gemotiveerd om zich aan de snelheid te houden dan in de huidige situatie. Mocht na verloop van tijd blijken dat de gereden snelheden onacceptabel hoog blijven, dan gaan wij bezien op welke manier de snelheid verder naar beneden kan worden gebracht.

Eenrichtingsverkeer tankstation

Met de eigenaar van het tankstation bespreken wij de suggestie om eenrichtingsverkeer bij het tankstation in te stellen.

Bereikbaarheid eierautomaat

Wij bekijken of het mogelijk is om een veilige en goede toegang naar de eierautomaat in te passen. Deze suggestie bespreken wij ook met de eigenaar van het tankstation.

Bijlagen

Bijlage 1: Ingekomen reacties met beantwoording

Bijlage 1

Versie 1; 22 september 2022

Ingekomen reacties inloopavond Apeldoornsestraat + beantwoording

Tijdens de inloopavond op donderdag 8 september hebben inwoners hun reactie, wensen en ideeën achtergelaten op een reactieformulier. Na de inloopbijeenkomst hebben wij nog een aantal e-mails ontvangen van inwoners met reacties en ideeën. Deze inwoners hebben inmiddels een persoonlijke reactie van ons ontvangen (uiteraard met uitzondering van de bewoners die anoniem hun reactie hebben achtergelaten). De vragen en opmerkingen van inwoners kunnen we rubriceren in verschillende thema's. Hieronder kunt u teruglezen naar welke vragen wij de opmerkingen hebben vertaald en onze reactie op die vragen.

1. Waarom zijn inwoners laat geïnformeerd?

Wij zijn ons ervan bewust dat inwoners laat zijn geïnformeerd. Aanvankelijk hadden wij het voornemen u voor de zomer te informeren over het voorlopig ontwerp, maar door capaciteitsproblemen bij de ontwerpers was het voorlopig ontwerp nog niet voor de zomer klaar. En een voorlopig ontwerp is weer nodig voor het maken van de 3D-visualisaties, die wij u ook graag wilden laten zien. Daarom is besloten om na de zomer het voorlopig ontwerp te presenteren. We realiseren ons dat we ervoor hadden kunnen kiezen om desnoods met een conceptontwerp naar buiten te treden, ook zonder 3D-visualisaties. Echter, wij wilden met een zo volledig mogelijk plan naar buiten treden om zo duidelijk mogelijk te zijn. Wij zijn ons ervan bewust dat de informatie nu kort op de uitvoering van het werk zit. Desondanks willen wij de werkzaamheden – na al die jaren – niet nog verder uitstellen. Want bij nog verder uitstel zijn we afhankelijk van de planning en dus beschikbaarheid van de aannemer en lopen wij het risico dat het werk duurer wordt; onze prijsafspraken gelden tot en met december 2022, waarbij de voorwaarde geldt dat het werk voor dit project uitgevoerd moet zijn in 2022. Daarnaast moeten wij naast het grote onderhoud dan opnieuw klein onderhoud uitvoeren vanwege de slechte staat van het asfalt wat dus nog meer kosten met zich meebrengt. Op de informatieavond hebben wij gemerkt dat veel inwoners ook graag zien dat het werk spoedig wordt uitgevoerd, gezien geluidshinder voor de omgeving vanwege de slechte staat van de weg. Plaatselijk Belang ziet ook graag dat het werk (zoals gepresenteerd is in het voorlopig ontwerp) zo spoedig mogelijk wordt uitgevoerd.

2. Waarom kunnen er geen verkeerslichten op het kruispunt terugkomen?

Omdat er nu verkeerslichten staan op het kruispunt, wordt soms ten onrechte verondersteld dat dit het meest veilig is. Uit de onderzoeken van verkeerskundig adviesbureau DTV en adviesbureau Goudappel Coffeng blijkt dat de voorgestelde oplossing goed past bij de verkeersintensiteiten op dit kruispunt. Bij vergelijkbare kruispunten worden ook geen verkeerslichten of een rotonde toegepast. Op dit kruispunt zijn de verkeersintensiteiten op zowel de hoofdweg als de zijwegen zodanig laag dat fietsers bij het oversteken van de Apeldoornsestraat vaak meer vertraging hebben bij verkeerslichten – als ze niet door rood rijden – dan bij een brede middengeleider, zelfs wanneer de fietsers geen voorrang hebben bij het oversteken van de Apeldoornsestraat. Doordat er vaak geen of weinig ander verkeer aankomt, rijden fietsers regelmatig door rood. En een deel van de automobilisten remt amper voor rood, omdat ze er van uitgaan dat het verkeerslicht toch wel op groen springt bij het passeren. Dit loopt gelukkig vaak goed af, maar er bestaat een risico dat auto's door rood rijden terwijl een overstekende fietser daar niet op rekent waardoor de afloop veel ernstiger kan zijn. De voorgestelde oplossing met brede middengeleiders wordt als een goede en veilige oplossing gezien voor kruispunten met verkeersintensiteiten vergelijkbaar met die op het kruispunt Apeldoornsestraat-Roelenengweg.

3. Waarom kan er geen rotonde komen?

Een rotonde op dit kruispunt is niet onmogelijk, maar uit onderzoek van verkeerskundig adviesbureau DTV en Goudappel Coffeng blijkt dat de voorgestelde oplossing goed past bij de verkeersintensiteiten op dit kruispunt. Hierbij is gekeken naar zowel de verkeersafwikkeling en de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers. Bij vergelijkbare kruispunten wordt doorgaans ook geen rotonde toegepast.

4. Waarom wordt de Apeldoornsestraat niet geheel als 30 km/u ingericht?

Uit eerdere gesprekken met ondernemers, Plaatselijk Belang en wijkplatforms bleek – alles afwegende – dat het wenselijk is om het centrumgebied te versterken door een stukje uitbreiding van de 30-zone, maar ook om op het grootste deel van de radialen (toegangswegen) 50 te blijven

toepassen. Dit is verwerkt in de Centrumvisie Voorthuizen en de bijbehorende Visie Hoofdwegenstructuur Voorthuizen die op 7 juli 2021 in de gemeenteraad zijn besproken en vastgesteld. Het zijn daarmee leidende beleidskaders (uitgangspunten) voor dit project. Daarnaast heeft het college van B&W op 8 maart 2022 ingestemd met het voorstel om het onderhoud aan de Apeldoornsestraat te combineren met een herinrichting waarbij het kruispunt heringericht tot voorrangskruispunt met brede middengeleider zonder verkeerslichten. De uitwerking en de inrichting van dit project zijn mede gebaseerd op deze uitgangspunten/besluiten.

5. Waarom komen er geen zebrapaden op de oversteekplaats?

Voor het aanleggen van zebrapaden gelden landelijk aanbevelingen. Die komen er in hoofdlijnen op neer dat er sprake moet zijn van een zodanige hoeveelheid auto's en voetgangers dat voetgangers zonder zebrapad niet of nauwelijks kans krijgen om over te steken. Uit berekeningen is gebleken dat de stroom auto's hier zodanig laag is dat de gemiddelde wachttijd voor voetgangers acceptabel is. Daarnaast achten wij de inrichting met middengeleiders als een veilige inrichting. Mocht in de toekomst toch blijken dat het oversteken erg moeilijk gaat, dan kijken wij opnieuw naar deze situatie. Of er dan wel een zebrapad wordt aangelegd kunnen wij op voorhand niet beloven. Want het is niet zo dat een zebrapad per definitie veiliger is. Ook dan moeten voetgangers goed anticiperen op het autoverkeer. Automobilisten verlenen namelijk niet altijd voorrang, bijvoorbeeld door onoplettendheid of zelfzucht.

6. Wat wordt er aan gedaan om de snelheid op de Apeldoornsestraat omlaag te brengen?

Wij verwachten door de nieuwe vormgeving dat het verkeer meer wordt gemotiveerd om zich aan de snelheid te houden dan in de huidige situatie. Dat komt omdat de weg een andere indeling krijgt met smallere rijstroken met daartussen een middengeleider. Daardoor krijgt de weg meer een uitstraling van een weg binnen de bebouwde kom. En, ter hoogte van de kruispunten met 't Poortje en de Roelenengweg worden verkeersplateaus aangelegd. Deze verkeersplateaus voldoen aan de richtlijnen die hiervoor gelden. Mocht na verloop van tijd blijken dat de gereden snelheden onacceptabel hoog blijven, dan gaan we onderzoeken op welke manier we de snelheid verder naar beneden kunnen krijgen.

7. Hoe wordt het doorgaande verkeer ontmoedigd?

In de vastgestelde Centrumvisie Voorthuizen en bijbehorende Visie op de Hoofdwegenstructuur (7-7-2021) is opgenomen dat het belangrijk is dat het doorgaande verkeer wordt ontmoedigd. Om dat doel te halen wordt de 30-zone in het centrum vergroot en worden de radialen (toegangswegen) zo ingericht dat ze (bewust en onbewust) door hun vormgeving een lagere snelheid afdwingen. De basis van het ontmoedigen van doorgaand verkeer is gelegd door de aanleg van de rondweg en het aanpassen van de bewegwijzering. Vervolgens wordt Voorthuizen stukje bij beetje 'af'. Elk deelproject draagt een stukje bij aan die afname van doorgaand verkeer. Met het project Apeldoornsestraat zetten we hiermee een volgende stap. Steeds meer navigatiesystemen baseren hun 'beste route' mede op basis van werkelijke rijnsnelheden die door smartphones en navigatiesystemen zelf worden geregistreerd. Als de gemiddelde snelheid door Voorthuizen stukje bij beetje omlaag gaat, dan komt de rondweg steeds nadrukkelijker als voorkeursroute naar voren.

8. Waarom wordt er geen verbod voor doorgaand vrachtverkeer geplaatst?

Een bord met de boodschap dat alleen bestemmingsverkeer mogelijk is, is doorgaans erg lastig te handhaven. Daarom kiezen wij ervoor om geen verbodsbord te plaatsen. Wij verwachten dat het aandeel doorgaand vrachtverkeer door de maatregelen binnen Voorthuizen steeds lager wordt.

9. Kan er een voetpad worden aangelegd achter het tankstation aan de Apeldoornsestraat?

Wij begrijpen de wens voor een voetpad. Wij zijn momenteel aan het kijken op welke wijze een vrijliggend voetpad in te passen is tussen de Roelenengweg tot aan de projectgrens (net voorbij het tankstation) ter hoogte van de bushalte. Wij bespreken dit plan ook met Plaatselijk Belang en het Wijkplatform en in een verder vervolg wordt ook de omgeving betrokken. Wij vinden dit een kansrijk plan.

10. Kan er bij de Nieuwe Kampstraat een extra voetgangersoversteek worden gerealiseerd?

Wij hebben onderzocht of een veilige voetgangersoversteek met middengeleider aangebracht kan worden, maar dit vraagt zoveel ruimte dat het niet haalbaar is binnen dit project. Bij de uitvoering van de volgende fase (deel richting centrum) wordt er gekeken naar de mogelijkheden voor oversteekbaarheid van voetgangers op die locatie.

11. Waarom wordt er geen flitspaal geplaatst?

Een flitspaal wordt maar zelden geplaatst. Er moet dan sprake zijn van een bepaalde hoeveelheid overtredingen en er worden door het Openbaar Ministerie die over dergelijke besluiten gaat, hoge eisen gesteld aan de weginrichting. Eerst is dus de wegbeheerder (in dit geval de gemeente) aan zet om te proberen het aantal overtredingen te verminderen. Wij hopen dat de nieuwe vormgeving een merkbaar positief effect heeft op de rijsnelheden ter plaatse.

12. Kan de overrijdbare middengeleider boller worden vormgegeven?

De middenstrook moet met matige snelheid overrijdbaar zijn zodat stilgevallen voertuigen of werkvoertuigen ingehaald kunnen worden. Ook moeten hulpdiensten andere voertuigen in geval van calamiteit kunnen passeren. In de tekeningen was te zien dat de middenstrook een hoogte had van 1 cm. Dit was niet de bedoeling en het is goed dat u ons daar op wees. De hoogte van de middenstrook wordt verhoogd naar 5 cm (vergelijkbaar met de Hanzeweg/Transportweg op Harselaar). Hoger dan dat is bij dergelijke rijbaanscheidingen niet gebruikelijk.

13. Kan er éénrichtingsverkeer worden ingesteld bij het tankstation?

Wij bespreken de suggestie voor éénrichtingsverkeer met de tankstationhouder.

14. Kunnen er hogere drempels worden gerealiseerd op de kruisingen?

De verkeersplateaus die worden aangelegd, voldoen aan de daarvoor geldende richtlijnen. Wij zien geen aanleiding hier hogere verkeersplateaus toe te passen. Wanneer er namelijk 30-drempels in een 50-weg worden aangelegd, dan bestaat een grotere kans op schade aan voertuigen omdat men dergelijke drempels niet verwacht en een grotere kans op geluidhinder.

15. Zijn de verkeerstellingen die bij de berekeningen zijn gebruikt wel representatief?

De verkeerstellingen hebben plaatsgevonden in maart 2020 en augustus 2021. De tellingen geven vanwege de coronasituatie een lichte onderschatting van de situatie, maar ze zijn voldoende representatief. Ook al zouden de verkeersintensiteiten nog een stuk hoger zijn, dan nog zal de beoogde vormgeving in staat zijn om het verkeersaanbod goed en veilig af te wikkelen.

16. Klopt het dat er een fietsverbinding ontbreekt tussen het kruispunt en de Roelenengweg?

Het lijkt inderdaad of er een afslag voor fietsers richting de Roelenengweg ontbreekt, maar hoe het nu is vormgegeven is het meest veilig voor de fietsers. Dat komt omdat auto's moeten stoppen voor de naderende fietsers. Fietsers kunnen dan veilig naar rechts afslaan. Als er een zogenaamde afslag zou worden aangelegd, dan is de kans groter dat fietsers zomaar de rijbaan oprijden op een punt waar auto's al weer aan het rijden zijn.

17. Kunnen de bermen met aantrekkelijker groen worden ingericht?

De bermen worden aantrekkelijk ingericht, zoals in de impressie is weergegeven. Dat geldt ook voor de twee 'druppels' in de middengeleiders op het kruispunt.

18. Waarom wordt niet meteen het gedeelte tussen Molenweg en Nieuwe Kampstraat aangepakt?

Het deel ten westen van de Nieuwe Kampstraat maakt onderdeel uit van de Centrumvisie Voorthuizen. Om die reden is de projectgrens ter hoogte van de Nieuwe Kampstraat gelegd. Wel worden gelijktijdig met de uitvoering van het project de aanwezige asfaltschades in het gedeelte van rijbaan tussen de Nieuwe Kampstraat en de Molenweg hersteld.