

Aandachtsgebied: Leefomgeving
Team : Team Verkeer en Vastgoed
Mail behandelaar: E.Elgersma@barneveld.nl
Telefoonnummer: 0342 495996

Raadsvoorstel nr. 3525
Barneveld, 24 mei 2024
Portefeuillehouder: M.H.J. Pluimers-Foeken

Onderwerp: Integrale aanpak Hoevelakenseweg

Samenvatting raadsvoorstel

De verkeersveiligheid op de Hoevelakenseweg vraagt al langere tijd om aandacht. Een vernieuwde inrichting met elementenverharding draagt bij aan een veilige weginrichting.

Aan de raad,

Gevraagde beslissing:

1. In te stemmen met het Definitieve Ontwerp voor de Hoevelakenseweg in Terschuur;
2. In te stemmen met het hiervoor aanwenden van het beschikbare krediet € 1.225.000 uit het Uitvoeringsplan en GRP 2023;
3. In te stemmen met aanwenden van de nog niet benutte kredietruimte in het uitvoeringsprogramma 2023. Hiermee wordt invulling gegeven aan de reeds in het MIP23 beoogde aanvulling van € 200.000 in 2024 voor de integrale aanpak Hoevelakenseweg;
4. In te stemmen met het beschikbaar stellen van een aanvullend krediet van €213.000, en de aanvullende kapitaallast van €11.000,- ten laste te brengen van geraamde stelpost kapitaallasten nieuwe investeringen.

1. Inleiding

De verkeersveiligheid op de Hoevelakenseweg vraagt al langere tijd om aandacht. Na de bewonersbijeenkomst in 2023 is het definitieve ontwerp (bijlage 1) afgerond en zijn de reacties verwerkt in een reactienota (bijlage 2). In de afgelopen periode zijn hier de volgende stappen aan vooraf gegaan:

- In 2019 heeft onderzoek plaatsgevonden naar sluipverkeer en het functioneren van het kruispunt Hoevelakenseweg – Eendrachtstraat;
- In juli 2020 heeft het college besloten om de vormgeving van het kruispunt te wijzigen (voorstel nummer 780). Het herinrichten van de Hoevelakenseweg tot 30 km zone zou gekoppeld worden aan groot onderhoud en zou via een separaat voorstel volgen. Vervolgens is samen met Plaatselijk Belang Terschuur en de Terschuurse Industriële Kring (TIK) gekeken naar een wenselijke inrichting voor het kruispunt en een visie op de inrichting en het uitbreiden van de 30 km zone op de Hoevelakenseweg. Hieruit werd duidelijk dat een veilige inrichting van de kruising/oversteek alleen mogelijk is als de directe omgeving en het vervolg van de Hoevelakenseweg ook een inrichting krijgt die aansluit bij de functie van de erftoegangsweg (30 km zone).
- Op 21 december 2021 heeft het college van B&W besloten uitvoering te geven aan de integrale aanpak van de Hoevelakenseweg;
- Op 9 februari 2022 (raadsbesluit 1869) heeft de Raad ingestemd met de voorbereidende werkzaamheden en uit te voeren onderzoeken naar de integrale aanpak voor de Hoevelakenseweg;
- In 2022 en 2023 is gestart met het opstellen van voorbereidende werkzaamheden zoals een (interne) projectopdracht, projectplan en het opstellen van een voorlopig ontwerp. Dit ontwerp is op 7 juli gepresenteerd aan omwonenden en belanghebbenden;
- Naar aanleiding van deze bijeenkomst is door omwonenden een petitie opgesteld (bijlage 3) waarin de zorgen over een toename van geluid worden gedeeld. Dit is besproken tijdens de commissievergadering (11 oktober 2023) en aansluitend heeft op 12 oktober 2023 een gesprek plaatsgevonden met een aantal bewoners en de steller van de petitie (bijlage 4).

- Eind 2023 is vanwege de zorgen over geluid gestart met een onderzoek naar de geluidseffecten bij de voorgestelde (stille) klinkerverharding. Dit heeft geresulteerd in een memo (bijlage 5). De memo is op 19 maart 2024 vastgesteld door het college. Gebleken is dat het toepassen van stille klinkers geen verslechtering van het geluid oplevert. De memo is commissie grondgebied van 16 mei 2024 besproken. Het definitieve ontwerp kan worden uitgevoerd.

Nu de voorbereiding voor een integrale aanpak is afgerond kan er worden overgegaan op uitvoering van de werkzaamheden.

Second opinion kruispunt Hoevelakenseweg

Naast zorgen over geluid is er aandacht gevraagd voor de inrichting van het kruispunt Hoevelakenseweg – Eendrachtstraat. Tijdens de informatiebijeenkomst zijn verschillende ideeën gedeeld over de voorrangssituatie op het kruispunt. Daarnaast werd verzocht om meerdere zebapaden aan te brengen. In het najaar van 2023 is voor dit kruispunt een second opinion uitgevoerd (bijlage 6). Hieruit volgen een aantal conclusies en aanbevelingen:

- Het is mogelijk om de voorrangssituatie volgens de huidige situatie te behouden. Dit houdt in dat verkeer vanuit de Stoutenburgerweg en Eendrachtstraat voorrang verlenen aan bestuurders op de kruisende Hoevelakenseweg.
Volgens de principes van een 30 km zone zou de voorrang niet geregeld moeten worden en geldt dat verkeer van rechts voorrang heeft;
- Één zebapad aan de oostzijde van het kruispunt is voldoende om voetgangers een geconcentreerde oversteek te bieden van en naar de bushaltes.
- Binnen 30 km zones komt in principe geen belijning voor. De aanbeveling is om deze achterwege te laten;
- Indien de voorrang in stand wordt gehouden kan op zijwegen een markering worden toegevoegd op de as van de rijbaan.

Wijzigingen ten opzichte van voorlopig ontwerp

Tijdens en na de bewonersbijeenkomst zijn er verschillende reacties ingediend op het ontwerp. Zie hiervoor ook de reactienota (bijlage 2). Ten opzichte van het voorlopig ontwerp zijn een aantal wijzigingen in het ontwerp opgenomen:

- Meer ruimte voor voetpad
In het voorlopige ontwerp is rekening gehouden met een volwaardig voetpad aan in ieder geval één zijde van de rijbaan. Tegelijkertijd is getracht rekening te houden met het zoveel mogelijk behouden van parkeergelegenheid. De wens om veilig en met voldoende ruimte te kunnen lopen wordt echter belangrijker geacht dan de wens om (dichtbij) te kunnen parkeren. Daarom is besloten om twee parkeerplaatsen op te heffen ter hoogte van het kruispunt Hoevelakenseweg – Van de Bleekstraat.
- Veiligere fietsoversteek westzijde Terschuur
Tijdens de informatiebijeenkomst is aandacht gevraagd voor een veilige fietsoversteek voor fietsers richting Hoevelaken. Fietsers steken hier vaak vroegtijdig de weg over waarbij ze gedeeltelijk tegen de richting in fietsen. Dit gedrag is niet volledig te voorkomen, echter door het verlengen van de middengeleider en het opheffen van het opvangfietspad wordt zoveel mogelijk gestuurd op het gewenste gedrag.
- Voorzieningen toegankelijkheid
In het definitieve ontwerp zijn maatregelen toegevoegd ten behoeve van de toegankelijkheid van voetgangers en gehandicapten.

2. Beoogd effect

- Het uitbreiden van de 30 km zone en het herinrichten van de bestaande 30 km zone moet leiden tot een afname van de snelheid van het gemotoriseerde verkeer. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid.
- Het uitbreiden van de 30 km zone heeft een effect op aanrijtijden van hulpdiensten. Het plan om de weg tot 30 km zone in te richten is vooraf besproken met de hulpdiensten. Dit heeft ertoe geleid dat de hoogte van de drempels met een flauwere helling wordt uitgevoerd dan gebruikelijk

is bij een 30 km zone. Op die manier blijft de bereikbaarheid voor hulpdiensten voldoende gewaarborgd.

- Het aanpassen van het kruispunt Hoevelakenseweg – Eendrachtstraat heeft een positief effect op de oversteekbaarheid.
- Door het toepassen van de SilentWay klinker vindt er een geluidsreductie plaats ten opzichte van het huidige asfalt en het huidige snelheidsregime (50 km/u).
- De integrale aanpak van de Hoevelakenseweg draagt bij aan een toekomstbestendige inrichting van de kern Terschuur en een verkeersveiliger en leefbare omgeving.

3. Argumenten

- 1.1. *Vanuit de maatschappelijke wens voor een veilige 30 km inrichting is een reconstructie van de Hoevelakenseweg op korte termijn gewenst*
Uitgangspunt bij GVVP-projecten is dat deze meeliften met onderhoudsprojecten (werk-met-werk). Gaandeweg is echter duidelijk geworden dat voor het veilig functioneren van het kruispunt Hoevelakenseweg – Eendrachtstraat een verdere uitbreiding van de 30 km zone noodzakelijk is. Hierdoor wordt een gedeelte van de Hoevelakenseweg heringericht (zie bijlage 7) vooruitlopend op groot onderhoud.
- 1.2. *Een vernieuwde inrichting draagt bij aan de verkeersveiligheid in Terschuur*
Om een geloofwaardige 30 km zone te realiseren is het van belang dat de vormgeving van alle wegen binnen deze zone hierbij aansluit. Niet op alle weggedeeltes is op korte termijn groot onderhoud nodig. Dit geldt enkel voor het weggedeelte tussen de westelijke komgrens en de bocht bij het tankstation. Vanuit maatschappelijk draagvlak en het GVVP is een herinrichting van de kruising met de Eendrachtstraat en de daaraan grenzende wegvakken nodig;
- 1.3. *De gemeente is als wegbeheerder verantwoordelijk voor onderhoud*
Gezien de huidige staat van het asfalt is op een beperkt gedeelte binnen de bebouwde kom onderhoud nodig. Schade aan het wegdek kan zorgen voor onveilige situaties. Een nieuwe inrichting en een nieuw wegdek dragen bij aan de onderhoudsopgave van de gemeente Barneveld en dragen bij aan de verkeersveiligheid voor weggebruikers.
- 1.4. *Een vernieuwde inrichting zorgt mogelijk voor nieuwe routekeuzes*
Op de Hoevelakenseweg wordt regelmatig sluiptraffic ervaren als gevolg van file op de A1. Het verder uitbreiden van de 30 km zone en het aanpassen van de inrichting geven de weg een dorps karakter in plaats van een verkeersuitstraling. Een vernieuwde inrichting draagt eraan bij dat verkeer zich beter aanpast op de omgeving (snelheid) en stimuleert het gebruik van de hoofdwegen (zoals de rijksweg A1).
- 1.5. *Het herinrichtingsvoorstel draagt bij aan duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente Barneveld*
Er doen zich kansen voor om tijdens de uitvoering van dit project maatregelen mee te nemen die een bijdrage leveren aan duurzaamheidsdoelstellingen. In de rijbaan wordt een gescheiden rioolstelsel aangebracht en wordt het hemelwater afgekoppeld van het riool.
- 1.6. *Input uit de informatieavond heeft geleid tot aantal aanpassingen op het ontwerp*
Tijdens- en na afloop van de bewonersavond (juli 2023) zijn verschillende suggesties gedaan ter verbetering van het ontwerp. Op basis van de second opinion is de voorrang en het aantal zebrapaden op het kruispunt met de Eendrachtstraat, ten opzichte van het gepresenteerde ontwerp tijdens de bewonersavond, ongewijzigd gebleven. Ter verbetering van de fietsveiligheid aan de westzijde van de Hoevelakenseweg is de fietsoversteek aangepast. Verder is op gedeeltes het voetpad verbreed ten koste van een beperkt aantal parkeerplaatsen, zodat van oost- naar west sprake is van een toegankelijk voetpad.

4. Kanttekeningen

- 1.1. *Het draagvlak voor het toepassen van klinkers is verdeeld*

Gedurende het proces is uit een petitie gebleken dat er een beperkt draagvlak is voor het toepassen van klinkers op de Hoevelakenseweg bij aanwonenden. Bij het toepassen van asfalt zou het vanuit het perspectief van onderhoud alleen nodig zijn om de bovenlaag te vervangen op een gedeelte van de Hoevelakenseweg (zie bijlage 7). De verwachting is echter dat het toepassen van asfalt minder effect heeft op de beoogde snelheid en veiligheidsbeleving. Met het oog op het doel van het verbeteren van de verkeersveiligheid is de verwachting dat dit doel optimaal wordt bereikt met een andere uitstraling van de weg en het type verharding. Dit kan worden bereikt door klinkers toe te passen. Omdat er in het huidige voorstel wordt uitgegaan van een reconstructie met klinkers, zijn er meekoppelkansen. Voor het aanbrengen van klinkers is het namelijk nodig om een nieuwe fundering aan te brengen. Hierdoor is het mogelijk om ook klimaat adaptieve maatregelen te treffen. Daarnaast moeten de trottoirbanden opnieuw worden gesteld. Hierdoor is het mogelijk om het profiel van de Hoevelakenseweg te wijzigen zodat er een uniforme breedte van de weg en een continue breedte van een voetpad ontstaat. Dit zorgt tezamen voor een geloofwaardige 30 km-inrichting.

5. Financiën

Op basis van het Definitief Ontwerp is een raming opgesteld. De totale kosten worden geraamd op € 1.750.000

Reeds beschikbaar krediet

Voor de herinrichting van de Hoevelakenseweg inclusief rioleringsmaatregelen is in het Uitvoeringsplan 2023 een krediet van € 1.075.000 opgenomen. Vanuit het GRP23 is € 150.000, - opgenomen voor klimaatmaatregelen. In totaal is daarmee op dit moment een bedrag van € 1.225.000 beschikbaar gesteld door de raad.

Met de beschikbaar gestelde rijksbijdrage (klimaat DPRA: € 112.000) is in totaal € 1.337.000 beschikbaar (€ 1.225.000 + € 112.000).

Bij de besluitvorming over het MIP23 is bepaald dat een aanvullend bedrag van € 200.000 bij de vaststelling van het uitvoeringsplan 2024 (UP24) beschikbaar zal worden gesteld. Bij de vaststelling van het UP24 is dit echter abusievelijk niet meegenomen. Met dit voorstel maken we alsnog gebruik van het eerder toegekende aanvullende budget.

Benodigd krediet

De geraamde kosten zijn hoger dan het beschikbare krediet en subsidies. Op basis van de huidige planuitwerking en actuele raming is voor de realisatie een totaal krediet benodigd van € 1.750.000. Dit betekent een bijstelling van de beschikbare middelen met € 413.000.

De extra kosten worden veroorzaakt doordat:

- Inflatiecorrectie: De eerste raming van dit project was een zeer globale raming. Daarnaast is er sinds het raadsbesluit van 2022 sprake van hogere prijzen door o.a. inflatie.
- Tijdens participatie (zoals de informatieavond) zijn zorgen geuit over geluid. In het project is er daarom voor gekozen om een duurdere (stille)klinker toe te passen;
- Als gevolg van het participatietraject is het tracé op twee gedeeltes uitgebreid ten opzichte van het oorspronkelijke tracé;
 - o Aan de oostzijde van de Hoevelakenseweg is het kruispunt met de Tolboomweg betrokken bij de 30 km zone. Hierdoor start de 30 km zone eerder en wordt een verbeterde en veiligere oversteekbaarheid beoogd, o.a. van en naar de Sionskerk en bedrijventerrein De Tolboom;
 - o Aan de westzijde van de Hoevelakenseweg wordt de fietsoversteek naar het vrijliggende tweerichtingenfietspad aangepast ten behoeve van een verkeersveiliger inrichting. De 30 km zonegrens komt daarmee ook meer in westelijke richting te liggen;
- Verplaatsing van de bushalte aan de Eendrachtstraat naar de Hoevelakenseweg.

Voorgestelde dekking extra krediet

Inzet kredietruimte uitvoeringsplan 2023

Zoals aangegeven is in 2023 bepaald dat in het UP24 € 200.000 vanuit de kredieten voor wegbeheer beschikbaar zou worden gesteld. Dit is niet gebeurd. Inmiddels is duidelijk dat op het totaal van de kredieten uit het UP23 voor wegbeheer kredietruimte vrijvalt. Dit is voldoende om het krediet voor de Hoevelakenseweg bij stellen met € 200.000. De begrotingstechnisch consequentie is neutraal (geen effect op de kapitaallasten). Voorgesteld wordt de niet benutte kredietruimte UP23 in te zetten voor een aanvulling op het krediet voor de Hoevelakenseweg.

Bijstelling krediet

Het extra benodigd krediet bedraagt € 213.000. Op basis van de gehanteerde afschrijvingstermijnen en de huidige omslagrente van 2,85% bedraagt de structurele kapitaalslast ca. €11.000. Dit bedrag wordt meegenomen in de jaarlijkse actualisatie van de stelpost kapitaallasten (fcl 40903).

In onderstaande tabel zijn de financiële consequenties samengevat:

Beleidsproduct/FCL	Bedrag	S / I	Jaar	Toelichting
231/733394	€ 825.000	I	40	Verkeer
231/733394	€ 250.000	I	50	riolering
325/723233	€ 150.000	I	50	Klimaat
325/723233	€ 112.000	I	50	rijksbijdrage klimaat (DPRA)
Totaal beschikbaar	€ 1.337.000			
Benodigd	€ 1.750.000			
Nog te dekken	€ 413.000			
Dekkingsvoorstel				
Inzet ruimte UP23 (Wegen)	€ 200.000	I	40	
Aanvullend krediet	€ 213.000	I	40	

Subsidie verkeersmaatregelen

Voor de aanpassing van het kruispunt Eendrachtstraat is eerder in het traject subsidie aangevraagd en verleend. Als gevolg van de participatie en de doorlooptijd van het project is de subsidie verlopen. Nu er een definitief ontwerp ligt is deze subsidie opnieuw aangevraagd. Hiervoor wordt momenteel een aanvraag voorbereid. Deze aanvraag voldoet aan de voorwaarden die zijn gesteld voor de subsidie. Daarbij is aangegeven dat er op dit moment nog voldoende subsidie beschikbaar is. Omdat de toekenning nog niet zeker is, is deze niet meegenomen in de beschikbare kredieten. Mocht het worden toegekend, dan gaat het verkregen krediet naar de algemene reserves van Barneveld.

6. Participatie en communicatie

a) Participatie

- In de aanloop naar het definitieve ontwerp is er op verschillende niveaus geparticipeerd door belanghebbenden. Met Plaatselijk Belang Terschuur – Zwarteboek heeft intensief overleg plaatsgevonden over oplossingsrichtingen. Zij zijn voorstander van de voorgestelde herinrichting.
- Daarnaast is er nauw contact geweest met het bestuur van de Sionskerk. Op basis van de kaders zijn vervolgens omwonenden en andere belanghebbenden geïnformeerd tijdens een informatieavond en is input opgehaald voor het verfijnen van het ontwerp. De reacties op het ontwerp waren overwegend positief. Ook werden er aandachtspunten meegegeven voor het ontwerp. Deze zijn opgenomen in de reactienota in bijlage 2.
- Voorafgaand aan dit voorstel zijn bewoners via een brief geïnformeerd over de uitkomsten van het geluidsonderzoek en de beoogde vervolgstappen.

- Na besluitvorming door het college, worden belanghebbenden geïnformeerd over dit besluit. Vervolgens worden voorbereidende werkzaamheden opgestart (zie ook onderstaande paragraaf).

b) Communicatie

- In de aanloop naar de werkzaamheden wordt een aannemer geselecteerd voor de uitvoering van de werkzaamheden. De aannemer en de gemeente ontwikkelen samen een communicatieplan over de uitvoering, fasering, duur en bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden.
- De gemeente communiceert daarnaast via de gebruikelijke kanalen over de voortgang van dit project, waaronder op de projectenpagina van de Hoevelakenseweg: [Hoevelakenseweg Terschuur | Gemeente Barneveld](#)

7. Vervolgstep

Aansluitend op dit voorstel en besluitvorming volgt naar verwachting vanaf oktober 2024 de aanbesteding. De uitvoering kan daarmee vanaf begin 2025 worden opgestart. De uitvoeringplanning is mede afhankelijk van werkzaamheden in de omgeving (zoals periode rondom landbouwwerkzaamheden en werkzaamheden door Rijkswaterstaat (A1)).

8. Bijlagen

1. Definitief Ontwerp Hoevelakenseweg;
2. Reactienota naar aanleiding van de informatiebijeenkomst (7 juli 2023);
3. Petitie bewoners Hoevelakenseweg;
4. Verslag gesprek met petitie-schrijvers (12 oktober 2023);
5. Memo geluid - Hoevelakenseweg
6. Second opinion kruispunt Hoevelakenseweg - Eendrachtstraat
7. Gepland onderhoud Hoevelakenseweg

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