

Schriftelijke vragen Pro'98

Onderwerp: Uitkomst verkeersonderzoek Visie wegcategorie De Vaarst en vervolg

Geacht college,

Het collegebesluit "Uitkomst verkeersonderzoek Visie wegcategorie De Vaarst en vervolg" heeft de fractie van Pro'98 zeer verbaasd. Ik heb dan ook een aantal vragen over de conclusies die het college trekt uit het verkeersonderzoek, of beter gezegd, conclusies die het college trekt, ondanks het verkeersonderzoek.

Ik was 9 jaar oud en woonde met mijn ouders op de Wethouder Romeijnlaan op de Vaarst. Het was 1995. Om op de doorgaande 50 km weg te komen met mijn fiets moesten mijn vriendjes en ik een soort tijdrit helling af, die de afrit moest voorstellen. Met een grote groep buurtbewoners vroegen we aandacht voor deze gevaarlijke situatie. Onder andere door zelfgemaakte 30 km bordjes langs de wethouder Rebellaan te plaatsen. We zijn 27 jaar verder.

Inmiddels rijden er ongeveer 2x zoveel auto's in onze gemeente als in 1995, maar aan deze situatie is nog steeds niets gewijzigd.

Is er dan in de tussentijd geen aandacht voor gevraagd? Integendeel. In 2008 vroegen de fractie van Pro'98 en VVD aandacht voor de situatie op een ander onderdeel van deze weg dwars door de Vaarst; De Troelstralaan. In 2012 leidde dit tot een motie en in 2014 leidde dit tot een initiatiefvoorstel van raadsleden Hilhardt Brul en Mijntje Pluimers om tot een veiligere Troelstralaan te komen. Dit werd mede gesteund door de diverse basisscholen, het wijkplatform Vliegersveld-De Vaarst, het JFC en de ouderenraad van het JFC. Toch werd ook hier niets mee gedaan.

In 2021 trok het Wijkplatform Barneveld Noord-Oost wederom aan de bel. Nog steeds een brede steun van scholen, sportverenigingen en het zwembad om tot een veiligere invulling van de weg te komen. Gesteund door de landelijke wens voor 30 km in de bebouwde kom en de ontsluiting van de nieuwe wijk Bloemendal, gaf het college in een brief aan het wijkplatform in mei 2021 aan dat zij zich het gevoel van onveiligheid goed konden voorstellen. Het college gaf aan het onverstandig te vinden om het middendeel 50 km per uur te houden en had zelf een visie uitgewerkt om een groot gedeelte van de Wethouder Rebellaan/ Troelstralaan naar 30 km terug te brengen. Het gesprek in de commissie van mei 2021 ging dat ook niet zo zeer om te vraag of het terugbrengen naar 30 km een goed idee was, maar vooral over het wanneer en of dat dan ook voor het laatste stuk Troelstralaan zou moeten gelden.

1. Klopt het dat het college al voor het onderzoek een visie had opgesteld waarbij een groot stuk Rebellaan/ Troelstrallaan 30 km zone zou worden (zie pagina 4 figuur 1-2 van het onderzoek)?
2. Wat is de reden dat u naar aanleiding van het onderzoek van Royal HaskoningDHV hier nu toch vanaf ziet?

3. Is het college het met mij eens dat in de brief van het college aan het wijkplatform en de gesprekken die daarom heen gevoerd werden, de intentie is gewekt dat het college over zou gaan tot een 30 km zone op een groot deel van de weg?
4. Is het college het met mij eens dat uit deze brief naar voren komt dat het aangekondigde onderzoek vooral zou gaan over welke maatregelen er nodig zouden zijn voor een geloofwaardige en veiligere inrichting en niet zo zeer over de vraag of een 30 km reductie wel verstandig is?
5. Op welke manier heeft het onderzoek er voor gezorgd dat het college hier anders over is gaan denken dan in 2021?
6. Bij het advies van Royal HaskoningDHV heeft zij zich gebaseerd op het CROW afwegingsschema en dit toegepast op de feitelijke situatie. Bent u het met mij eens dat Royal HaskoningDHV hiermee een hele transparante onderbouwing heeft gegeven voor haar standpunt om de weg volledig 30km te maken?
7. Het verlagen van de snelheid en de bebording aanpassen kan al een snelle en goedkope maatregel zijn om het eerste verkeersveiligheidseffect te bewerkstelligen, aldus het rapport. Waarom kiest het college er dan toch voor om op de handen te blijven zitten en niet tot actie over te gaan?

Maatregel	Omschrijving	Realisatiekosten (ex. BTW)
Maatregelpakket 1	Verlagen snelheid en aanpassen bebording	€ 5.000
Maatregelpakket 2	Aanpassen kruispunten en optimaliseren oversteekvoorzieningen	€ 380.000
Maatregelpakket 3	Aanpassen wegprofiel (verhardingen)	€ 780.000
Totale kosten		€ 1.165.000

8. Royal HaskoningDHV stelt een fasering voor aan maatregelen. Hoe kijkt u naar dat advies van Royal HaskoningDHV?

Als reden om niet tot actie over te gaan, noemt portefeuillehouder Pluimers onder andere het feit dat er relatief weinig ongelukken hebben plaatsgevonden op dit traject. Ook wordt als reden gegeven dat er geen rekening is gehouden met deze maatregelen in de planning van de GVVP.

Dezelfde redenen werden door het college naar voren gebracht in 2014. Portefeuillehouder Pluimers zei daarover als raadslid in de gemeenteraad van september 2014:

“Er is sprake van een grote mate van gevoel van onveiligheid. Ongelukjes, weliswaar niet geregistreerd, en bijna ongelukken.”

“Het GVVP is een kader en geen keurslijf”

9. Wat is de reden dat portefeuillehouder hierover van gedachte is veranderd?
10. In de argumentatie komt het college niet veel verder dan “Het staat niet op de planning” en “wij zien de noodzaak niet”. Wat voor signaal geeft u af naar de burger als u wel een onderzoek laat uitvoeren, maar eigenlijk op voorhand al vaststaat dat u niets met de uitkomsten gaat doen?

11. Is het idee niet dat als je zo'n onderzoek laat uitvoeren als onderdeel van het GVVP, je de uitkomsten hiervan juist in de planning van de GVVP op wilt nemen? Waarom laat je anders als college een onderzoek uitvoeren?

12. Het college geeft aan dat bij nieuwe of gewijzigde omstandigheden er opnieuw naar gekeken zal worden. Is de fietsontsluiting op de wijk Bloemendal zo'n gewijzigde omstandigheid of is het college pas van plan te handelen op het moment dat het rijk daar opdracht toe geeft door middel van gewijzigde wetgeving rondom 30 km in de bebouwde kom? Kortom wanneer is volgens het college sprake van nieuwe of gewijzigde omstandigheden?

13. De Tweede Kamer heeft al ingestemd met het voorstel om over te gaan tot standaard 30 km per uur in de bebouwde kom. Kan het college daar dan niet beter al vast op voorsorteren, zeker op trajecten waar dat verzoek al jaren ligt zoals in de wijk de Vaarst?

14. Hoe gaat het college in nieuw te bouwen wijken om met het wetsvoorstel voor een nieuwe standaard van 30 km in de bebouwde kom?

Ik zie de antwoorden graag tegemoet.

Frank van der Lubbe
Pro'98