

Raadhuisplein 2
Postbus 63
3770 AB Barneveld
Telefoon 14 0342
Fax (0342) 495 376
E-mail gembar@barneveld.nl
Internet www.barneveld.nl

Fractie Pro'98

Geachte heer Van der Lubbe,

Datum
12 januari 2023

Ons kenmerk:

1207450
Uw kenmerk

Uw brief van:
2 januari 2023

Team:
Verkeer

Behandeld door:
D.A. de Graaf

Doorkiesnummer:
0342-495907

email:
s.degraaf@barneveld.nl

Onderwerp:
**Raadvragen art 42 Pro'98
over De Vaarst**

U heeft namens de fractie van Pro'98 schriftelijke vragen gesteld, op grond van artikel 42 van de Organisatieverordening van de gemeenteraad. De vragen gaan over de uitkomst van het verkeersonderzoek 'Visie wegcategorie De Vaarst'. Hieronder beantwoorden wij uw vragen als volgt.

Vraag 1: Klopt het dat het college al voor het onderzoek een visie had opgesteld waarbij een groot stuk Rebellaan/Troelstralaan 30 km zone zou worden (zie pagina 4 figuur 1-2 van het onderzoek)?

Antwoord: In 2021 heeft de gemeente (n.a.v. een verzoek van WPF Barneveld Noord Oost om de snelheid te verlagen) een eerste verkenning gedaan naar wat een passende maximumsnelheid in de toekomst zou zijn voor o.a. de Wethouder Rebellaan. Rekening houdend met een aantal ontwikkelingen zoals de aansluiting naar Bloemendal. Deze verkenning is echter nooit vastgesteld en/of verder uitgewerkt. Destijds is besloten om een onderzoek naar verlaging van de snelheid over de gehele doorgaande weg door de wijk De Vaarst (Meester Troelstralaan, Wethouder Rebellaan, Van Wijnbergenlaan) op te nemen in het GVVP-maatregelenpakket 2022.

Vraag 2: Wat is de reden dat u naar aanleiding van het onderzoek van Royal HaskoningDHV hier nu toch vanaf ziet?

Antwoord: Het college sluit niet uit dat in de toekomst de visie van RHDHV alsnog wordt overgenomen, maar op dit moment is er geen noodzaak tot het instellen van 30 km/uur voor de gehele doorgaande weg door de wijk De Vaarst.

Vraag 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?

Antwoord: Nee.

Vraag 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?

Antwoord: Nee, het aangekondigde onderzoek moest antwoord geven op de vraag of en op welke wijze een maximumsnelheid van 30 km/uur over de gehele doorgaande weg ingesteld kan worden. Om objectief en in het grotere geheel een visie te vormen op het wegennet is daarom een extern bureau ingeschakeld.

Vraag 5: Op welke manier heeft het onderzoek er voor gezorgd dat het college hier anders over is gaan denken dan in 2021?

Antwoord: Uit het onderzoek is niet gebleken dat sprake is van een (zeer) onveilige weg met hoge ongevalsconcentraties. Daardoor is er voor nu geen noodzaak tot het nemen van maatregelen, waarbij het college het gevoel van onveiligheid op de kruising Wethouder Rebellaan-JFC en op de kruising Meester Troelstralaan-Oostlaan wel nader wil laten onderzoeken, ondanks dat uit de ongevalscijfers hier geen onveiligheid blijkt. Wij zijn van mening dat juist op kruisingen maatregelen kunnen bijdragen aan meer veiligheid, o.a. door de oversteekbaarheid te verbeteren.

Vraag 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?

Antwoord: Het college begrijpt het advies van RHDHV, het is een heldere toekomstvisie. Maar als gemeente zien we op dit moment nog geen noodzaak om direct tot het instellen van 30 km/uur over te gaan.

Vraag 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?

Antwoord: Het alleen plaatsen van 30 km/uur borden is op meerdere locaties in de gemeente geprobeerd, bijvoorbeeld de Valkseweg en op de Lunterseweg. Helaas blijkt daar geen gewenste snelheidsreductie op te treden omdat de weginrichting geen 30 km/uur uitstraalt. Het college kiest er ook daarom voor om een maximumsnelheid van 50 km/uur in stand te houden omdat dit meest passend is bij de huidige weginrichting, wat ook blijkt uit de gemeten snelheid van het gemotoriseerd verkeer.

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

Antwoord: RHDHV stelt geen fasering voor. RHDHV schetst een aantal opties die denkbaar zijn om het advies in de praktijk uit te kunnen voeren, rekening houdend met (realistische) kosten. Het college is van mening dat de beoogde snelheidsreductie alleen behaald kan worden door minimaal maatregelenpakket 2 uit te voeren en bij voorkeur 2 en 3. Dit sluit aan bij het coalitieakkoord waarin staat genoemd dat bij het verlagen van de snelheid van 50 naar 30 km/uur ook wordt gekeken naar de financiële uitvoerbaarheid.

Vraag 9: 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.”

Wat is de reden dat portefeuillehouder hierover van gedachte is veranderd?

Antwoord: Er is feitelijk geen sprake van een onveilige weg. Het gevoel van onveiligheid is er vooral op de oversteeklocaties bij het JFC en de Oostlaan. Het college gaat deze

2 oversteeklocaties juist daarom proactief nader onderzoeken of deze zo ingericht kunnen worden dat de (subjectieve) verkeersveiligheid wordt verbeterd.

Vraag 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?

Blad 3

Antwoord: Een onderzoek is een onderzoek; juist omdat je iets wilt weten wat je nog niet (in voldoende mate) weet. Door vooraf al te stellen dat je iets gaat uitvoeren maakt een onderzoek doen juist overbodig. Het onderzoek is dus niet voor niks uitgevoerd. Wanneer omstandigheden op het gebied van verkeersveiligheid veranderen is een advies beschikbaar wat op dat moment geïmplementeerd kan worden. Op dit moment is de noodzaak niet aanwezig om direct over te gaan tot het instellen van 30 km/uur op de gehele doorgaande weg door de wijk De Vaarst.

Vraag 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?

Antwoord: Het is niet zo dat als een weggedeelte in het GVVP staat er ook daadwerkelijk infrastructurele maatregelen uit volgen. Het GVVP is juist bedoeld om te onderzoeken en om af te wegen of er infrastructurele maatregelen in de toekomst noodzakelijk zijn. Uitvoering van verkeersmaatregelen wordt bij voorkeur gecombineerd met herinrichting of groot onderhoud, tenzij de noodzaak zo hoog is dat dit niet kan wachten. De uitvoering wordt dan bekostigd uit het Meerjaren Investerings Programma (MIP), waarbij integraal de afweging wordt gemaakt over de te besteden middelen en gewenste investeringen op alle beleidsterreinen.

Vraag 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?

Antwoord: De fietsverbinding Bloemendal gaat RHDHV als vervolg op de studie onderzoeken. Verder monitort het college proactief de verkeersveiligheid op alle wegen in de gemeente. Als hier uit blijkt dat het risico op een ongeval toeneemt spant het college zich er toe in daadwerkelijke ongevallen te voorkomen. Dit doet het college door bijvoorbeeld de oversteeklocaties JFC en Meester Troelstralaan-Oostlaan proactief te onderzoeken in 2023.

Vraag 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?

Antwoord: Hier is tot op heden alleen een motie voor ingediend en nog geen wetsvoorstel. Het college houdt de landelijke ontwikkelingen en wetgeving nauwlettend in de gaten. Mocht het zo ver komen dan is voor woonwijk De Vaarst duidelijk welke consequenties dit heeft.

Vraag 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?

Antwoord: Verkeersveiligheid is het uitgangspunt bij de keuze voor 30 of 50 km/uur. In het kader van bereikbaarheid zullen er wegen blijven die vanwege de ontsluitende functie een maximumsnelheid van 50 km/uur behouden, ook in/door woonwijken. Veelal beschikken deze wegen over vrijliggende fietsvoorzieningen of andere fietsstructuur door de aanliggende woongebieden. Op alle overige wegen geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur met bijbehorende inrichting.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,

Blad 4

W. Wieringa
secretaris

J.J. Luteijn
burgemeester