Afdeling: Vastgoed en Infrastructuur
Mail behandelaar: **e.elgersma@barneveld.nl**
Telefoonnummer: **996**

Raadsvoorstel nr. 1869
Barneveld, 14 december 2021
Portefeuillehouder: P.J.T. van Daalen

Onderwerp: **Integrale aanpak Hoevelakenseweg Terschuur**

Gevraagde beslissing:

1. In te stemmen met de voorbereidende werkzaamheden en uit te voeren onderzoeken naar de integrale aanpak verkeersmaatregelen Hoevelakenseweg;
2. Vooruitlopend op de kadernota 2023 in te stemmen met het opnemen van een krediet van € 800.000 in 2023 met een afwijkingsmarge van maximaal 15%, zijnde € 120.000. Indien hiervan sprake is wordt de raad hierover geïnformeerd. Hiervan wordt € 165.000 gedekt uit bestaande budgetten van het GVVP. Voor veiligheidsvoorzieningen geldt een afschrijvingstermijn van 20 jaar. De structurele kapitaallasten van het niet gedekte deel van deze investering ad € 635.000 bedragen, indien de veiligheidsvoorzieningen in 2023 worden gerealiseerd, € 42.875 met ingang van 2024. De kapitaallasten komen ten laste van het verwachte begrotingssaldo in de meerjarenraming 2022 – 2025.
3. Hierdoor wordt het geprognosticeerde begrotingssaldo 2024 € 40.000 negatief. Vanaf 2025 blijft sprake van een positief begrotingsresultaat van € 343.000. Dit zal worden verwerkt bij het actualiseren van de meerjarenraming 2023 – 2026.

1. Inleiding

Op 14 december 2021 heeft het college van B&W besloten uitvoering te geven aan de integrale aanpak van de Hoevelakenseweg in Terschuur (dossiernummer: 1869). Een gedeelte van de geraamde kosten is gedekt vanuit beschikbare budgetten. Voor het resterende budget wordt de gemeenteraad gevraagd hiervoor geld te reserveren in de begroting 2023.

1.1. Aanleiding

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) is een uitwerking van de Strategische Visie “Over morgen en Meedoen”. Het GVVP beschrijft hoe de gemeente Barneveld met haar verkeer- en vervoerbeleid inspeelt op ontwikkelingen die zich (gaan) voltrekken en is vertaald in maatregelen om de verkeersveiligheid en bereikbaarheid te verbeteren.
Input van wijkplatforms en bewoners, evenals het monitoren van (subjectieve)verkeersveiligheid hebben geleid tot een aantal concrete maatregelen, zo ook voor Terschuur. In het GVVP-maatregelenpakket is opgenomen:

1. Onderzoek naar sluipverkeer op de Hoevelakenseweg (GVVP maatregel 155);
2. Herinrichting van het kruispunt Hoevelakenseweg – Eendrachtstraat (GVVP maatregel 325).

<u>Fietsveiligheid</u>
Het kruispunt Hoevelakenseweg – Eendrachtstraat maakt voor veel fietsers onderdeel uit van een (school-) fietsroute. Dagelijks steken fietsers het kruispunt over van en naar de Stoutenburgerweg. De combinatie van (gedrag van) gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer in relatie tot de weginrichting zorgen regelmatig voor (met name subjectieve) verkeersonveiligheid.

<u>Verkeersveiligheidsmonitor</u>
De verkeersveiligheidsmonitor die jaarlijks wordt opgesteld geeft inzicht in de ontwikkeling van de verkeersveiligheid binnen de gemeente Barneveld. De Hoevelakenseweg komt (in tegenstelling tot voorgaande jaren) dit jaar niet voor in de top 10 van onveilige wegen binnen de gemeente Barneveld. In de verkeersveiligheidskaart kenmerkt de Hoevelakenseweg zich echter met een hoge ongevallenscore en een hoge snelheidsscore. Recent hebben twee ongevallen plaatsgevonden op de Hoevelakenseweg met letsel en dodelijke afloop.

<u>Maatschappelijke wens en onrust</u>
Naast de opgaven uit het GVVP leeft er een maatschappelijke wens om het rijgedrag en de weginrichting van de Hoevelakenseweg beter aan te laten sluiten bij de functie van de weg als 30 km zone. Hierover is nauw contact met Plaatselijk Belang Terschuur – Zwartebroek en de Terschuurse Industriele Kring (TIK). Ook meerdere afzonderlijke bewoners hebben afgelopen maanden hun onrust geuit over de het harde rijden en de verkeersonveiligheid die ze ervaren op deze weg.

Resultaat
Het doel is om de Hoevelakenseweg in te richten tot 30 km zone. Het betreft het gedeelte van de Hoevelakenseweg tussen de westelijke komgrens en de Tolboomweg. Hiervoor worden de volgende aanpassingen uitgevoerd om de verkeersveiligheid te verbeteren:

- De 30 km zone uitbreiden in de richting van de Tolboomweg;
- Een inrichting van de Hoevelakenseweg behorend bij 30 km/uur;
- Duidelijke entrees bij de overgang van 50 – naar 30 km/uur, waarbij verkeer zich bewust is van de veranderende omgeving;
- Een sterkere positie voor fietsers op de Hoevelakenseweg.

Terugblik
In 2019 heeft een 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 Hoevelakenseweg – Eendrachtstraat te wijzigen (voorstelnummer 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 – Zwartebroek 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 erftoegangsweg (30 km/uur). Voor beide maatregelen wordt in dit voorstel een vervolgaanpak voorgesteld. De opgave is mede bezien vanuit andere disciplines.

Vervolgaanpak
Op basis van de ruimtelijke opgaven die er liggen binnen Terschuur en vanwege de maatschappelijke wens om te komen tot een veilige en leefbare inrichting wordt voorgesteld om een integraal ontwerp voor de Hoevelakenseweg uit te werken en op kosten te ramen. Het betreft het gedeelte van de Hoevelakenseweg tussen de westelijke komgrens en de Tolboomweg. Doel van deze integrale aanpak is om een toekomstbestendige en verkeersveilige inrichting van de kern Terschuur te realiseren. In de uitwerking van het ontwerp worden in ieder geval de volgende optimalisaties onderzocht:

- Rijbaan omvormen van asfalt naar klinkers en (indien nog niet van toepassing) instellen 30 km/uur;
- Het optimaliseren van de positie van de fietser ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer;
- Afkoppelen van de riolering op het beoogde weggedeelte;
- De mogelijkheden voor klimaatadaptatie, zoals het toepassen van een waterbergend pakket onder de rijbaan;
- Vanwege de beperkte beschikbare ruimte langs de Hoevelakenseweg zijn er nauwelijks parkeerplaatsen aanwezig. Op plaatsen waar wel ruimte en noodzaak is voor parkeren worden vanuit klimaatadaptatie groene parkeerplaatsen overwogen;
- Binnen de beperkt beschikbare ruimte wordt onderzocht in hoeverre het mogelijk is om de groenstructuur te versterken. Omdat er in de huidige situatie maar aan één zijde een trottoir is gelegen en vanwege de aanwezigheid van kabels en leidingen is de verwachting op dit moment dat de mogelijkheden hierin beperkt zijn.

2. Door de raad gestelde kaders
Kaders en speerpunten uit het Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan:

- Kernopgave 2: Interne bereikbaarheid;
- Kernopgave 3: Wensen uit dorpen en wijken;
- Auto; Fiets en fietsvarianten;
- Verkeersveiligheid;

3. Effect/Meetbare doelstellingen
a) Meetbaar effect:
Het uitbreiden van de 30 km zone en het herinrichten van de bestaande 30 zone moet leiden tot een afname van de snelheid van het gemotoriseerde verkeer. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het aanpassen van de kruising met de Eendrachtstraat heeft een positief effect op de oversteekbaarheid.

b) Maatschappelijk effect:
Een integrale aanpak van de Hoevelakenseweg draagt bij aan een toekomstbestendige inrichting van de kern Terschuur. Een nieuwe inrichting van de Hoevelakenseweg zorgt voor een verkeersveiligere en leefbare omgeving. Maatregelen waaronder het versterken van de groenstructuur en het toepassen van

elementenverharding dragen bij aan het dorpse karakter en versterken de leefbaarheid. Tot slot dragen de open verharding en maatregelen vanuit riolering in positieve zin bij aan klimaatadaptatie.

4a. Argumenten

1.1. Vanuit de maatschappelijke wens voor een veilige 30 km inrichting is een aanpak 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. Om dit doel te behalen is het nodig om vooruitlopend op toekomstig onderhoud de 30 km zone uit te breiden en de inrichting hierop aan te passen.

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 hier bij 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 daar aan grenzende wegvakken nodig. Gezien de relatief korte resterende weggedeeltes en de wens om eenzelfde uitstraling te realiseren, wordt voorgesteld om de herinrichting van de Hoevelakenseweg tussen de westelijke komgrens tot de Tolboomweg als één project op te pakken.

1.3. De gemeente is als wegbeheerder verantwoordelijk voor het wegonderhoud
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 nieuw wegdek dragen bij aan de onderhoudsopgave van de gemeente Barneveld en dragen in positieve zin bij aan verkeersveiligheid voor weggebruikers.

1.4. Een nieuwe inrichting zorgt mogelijk voor nieuwe routekeuzes
Op de Hoevelakenseweg wordt regelmatig sluipverkeer 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 er aan bij dat verkeer zich beter aanpast op de omgeving 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 mogelijk kansen voor om tijdens de uitvoering van dit project maatregelen mee te nemen die een bijdrage leveren aan duurzaamheidsdoelstellingen. Hierbij kan gedacht worden aan het aanbrengen van een gescheiden rioolstelsel, het versterken van de groenstructuur en maatregelen op het gebied van klimaatadaptatie. In de nadere uitwerking zal duidelijk moeten worden in hoeverre deze maatregelen onderdeel uitmaken van de plannen.

2.1 Integrale uitwerking nodig voor bepalen benodigd uitvoeringsbudget
Op basis van een eerste globale raming kan worden aangegeven dat de totale kosten voor het opnieuw inrichten van de Hoevelakenseweg € 800.000,- bedragen (met een afwijkingsmarge van maximaal 15%). Hierin zijn kosten voor het aanpassen van riolering en/of uitbreiden van groenstructuur niet opgenomen, dekking hiervoor is aanwezig vanuit het GRP en het Groenstructuurplan.
De integrale uitwerking van de plannen moet leiden tot een kostenraming die als basis dient voor het aanvragen van een uitvoeringsbudget. We stellen voor dit bedrag op te nemen in de begroting 2023. We zullen u vooraf op de hoogte stellen van onderbouwing en/of eventuele keuzes voorleggen.

2.2 Benodigde tijd voor voorbereidende werkzaamheden ca 1 jaar.
Afgelopen jaren zijn diverse onderzoeken uitgevoerd naar de mogelijkheden om de veiligheid te verbeteren in combinatie met een passende leefbare inrichting. Nu helder is dat hiertoe mogelijkheden zijn, is het gewenst, om de door te pakken. De voorbereidende werkzaamheden kennen een doorlooptijd van ca 1 jaar. Dit in combinatie met de verkeersveiligheid die in het geding is en de maatschappelijke onrust maakt dat we voorstellen begin 2022 te starten met de volgende fase waarmee uitvoering is voorzien in 2023.

Voordat er capaciteit en geld wordt geïnvesteerd in voorbereidende werkzaamheden is het met het oog op het efficiënt besteden van beschikbare middelen uit het GVVP en vanwege de verwachtingen naar de inwoners van belang om te weten dat het project een vervolg krijgt.

4b. Tegenargumenten/kanttekeningen

1.1 Het prioriteren van de Hoevelakenseweg heeft consequenties voor andere projecten.
Naast de aanpak van de Hoevelakenseweg spelen er opgaven op andere wegen. De interne capaciteit om deze opgaven civieltechnisch op te pakken is echter beperkt. Het prioriteren van de Hoevelakenseweg kan tot gevolg hebben dat dit bij andere projecten enige vertraging oplevert. Mocht dit grote consequenties hebben dan informeren we u hierover.

3.1. Financiële afweging
Uitgangspunt in het GVVP is dat voor grote (herinrichtings)verkeersprojecten een separaat raadsvoorstel wordt voorgelegd aan de gemeenteraad. Overwogen kan worden om de financiële afweging te laten plaatsvinden tijdens de behandeling van de Kadernota 2023-2026. Consequentie is dat de voorbereiding later start en realisatie van de Hoevelakenseweg op zijn vroegst de tweede helft van 2024 mogelijk is.

5. Alternatieve scenario's

5.1. Asfalt in plaats van klinkers.
In het huidige voorstel is uitgegaan van een aanpak waarbij asfalt wordt vervangen voor klinkers.
Overwogen kan worden om in plaats van klinkers een asfaltconstructie toe te passen.

5.2. Gefaseerde aanleg in combinatie met tijdelijke maatregelen
Vanwege de overige opgaven in de omgeving Terschuur – Zwartebroek (rioolvervanging Zwartebroek, ontwikkeling woningbouw Terschuur Noord) dienen werkzaamheden op elkaar te worden afgestemd om de bereikbaarheid te borgen. Dit kan tot gevolg hebben dat een gefaseerde aanpak nodig is, eventueel aangevuld met tijdelijke maatregelen. In de nadere uitwerking zal duidelijk worden of hier sprake van is.

6. Proces

Vervolg/besluitvormingsproces (inclusief participatie):
Na besluitvorming worden voorbereidende werkzaamheden opgestart (zie ook onderstaande paragraaf). Vervolgens worden belanghebbenden (waaronder bewoners) betrokken bij het opstellen van een schetsontwerp. Op basis van het schetsontwerp is het mogelijk om een gespecificeerde raming te maken. Op basis van het schetsontwerp en de verdere uitwerking wordt een gespecificeerde raming gemaakt. Dit bedrag zullen we opnemen in de begroting 2023.

Vervolgstappen/planning/uitvoering:
Onderstaande overzicht omschrijft in hoofdlijnen de planning. In 2022 starten de rioleringswerkzaamheden in Zwartebroek. Het streven is om aansluitend op deze werkzaamheden te starten met de werkzaamheden op de Hoevelakenseweg. De periode daarvoor wordt benut voor voorbereidende werkzaamheden. De exacte planning wordt in de projectopdracht omschreven.

Jaar:	**Activiteit:**
Q1 2022:	Voorbereidende werkzaamheden: uitvoeren onderzoeken
Q2/Q3 2022	Opstellen schetsontwerp en kostenraming. opstellen en vaststellen projectopdracht, indienen budgetaanvraag Kadernota.
Najaar 2022 – Q1 2023	Opstellen definitief ontwerp, civieltechnische uitwerking, aanbesteding
Medio 2023	Start werkzaamheden (ca. 4 maanden)

Communicatie
Inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden worden geïnformeerd en betrokken bij de plannen. Dit wordt nader uitgewerkt in het projectplan en afgestemd met team Communicatie.

Evaluatie/controle:
-

7. Financiële gevolgen

De integrale uitwerking van de plannen moet leiden tot een kostenraming die als basis dient voor het aanvragen van een uitvoeringsbudget. Dit nemen we op de in de begroting 2023.

Op basis van een eerste zeer globale raming kan indicatief aangegeven worden dat de totale kosten voor het opnieuw inrichten van de Hoevelakenseweg geraamd op € 800.000. Dit bedrag houden we met een afwijkingsmarge van maximaal 15%, zijnde € 120.000. Indien dit zich voordoet wordt de raad hierover geïnformeerd. In dit bedrag zijn de kosten voor het aanpassen van riolering en/of uitbreiden van groenstructuur niet opgenomen. Mogelijkheden en bijbehorende kosten hiervoor komen echter in een nadere uitwerking in beeld. Hiervoor is echter vanuit GRP en Groenstructuurplan dekking voor.

Financiële consequenties :

Bedrag van de investering, excl. BTW (nr. investeringsplan)		€	661.700
BTW 21 %		€	138.500
Bijdrage c.q. beschikking over reserve	-/-	€	165.000
Af te schrijven in 20 jaar :		€	635.000
Kapitaallasten, bij een rente van 1,75 % :		€	42.875
Overige jaarlijkse (exploitatie)lasten :	+	€	-
Totaal van de lasten :		€	42.875
Lasten te dekken uit : reserve voor kapitaallasten		€	0

8. Risico's

Op dit moment is alleen een zeer globale raming beschikbaar. Op basis van nog uit te voeren onderzoeken kan het geraamde bedrag nog afwijken.

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

Bijlagen:
1. Overzichtskaart werkzaamheden