gemeente Barneveld

Aandachtsgebied: Leefomgeving
Team Beheer
E-mailadres: b.dejong@barneveld.nl
Telefoonnummer: +31620037688

Raadsvoorstel nr. 4143
Barneveld, 3 juni 2025
Portefeuillehouder: M.H.J. Pluimers-Foeken

Onderwerp: Levensduurverlengend Onderhoud en aanleg bermbeton Achterveldseweg

Samenvatting raadsvoorstel

Aan de Achterveldseweg wordt Levensduurverlengend Onderhoud (LVO) uitgevoerd. Dit betekent dat er een nieuwe asfaltlaag wordt aangebracht. Hierdoor krijgt de rijbaan een verlengde levensduur van ongeveer 20 jaar. De bermen langs de rijbaan worden voorzien van een betonstrook (bermbeton). Hierdoor wordt veilig uitwijken mogelijk gemaakt. Gecombineerd met het LVO en de aanleg van bermbeton, wordt de weginrichting verbeterd en worden de bushalten vervangen. Aan de raad wordt gevraagd in te stemmen met deze aanpak en de hiervoor, in het Uitvoeringsplan MIP 2025 opgenomen, projectkrediet aan te mogen wenden.

Aan de raad,

Gevraagde beslissing:

1. Levenduurverlengend Onderhoud uit te voeren aan de Achterveldseweg en de bermen direct naast de rijbaan te verharden met een stook bermbeton. Gecombineerd met het verbeteren van de inrichting van de weg en bushalten, zoals voorgesteld in dit voorstel en het bijgevoegde Definitieve Ontwerp.
2. De hiervoor benodigde kredieten aan te wenden, zoals beschikbaar gesteld in het Uitvoeringsplan MIP 2025.

1. Inleiding

De Achterveldseweg is een intensief gebruikte verbinding tussen de kernen Barneveld en Achterveld als alternatieve route voor de A1. Het asfalt in de rijbaan is erg slecht, waardoor er spontaan schades kunnen ontstaan. Wanneer dit leidt tot een onveilige situatie, vindt tijdelijk herstel plaats echter is dat geen toekomstbestendige oplossing. Bovendien is de rijbaan vrij smal waardoor wordt uitgeweken in de bermen. Om de levenscyclus van de rijbaan te verlengen wordt Levensduurverlengd Onderhoud (LVO) uitgevoerd (een nieuwe laag asfalt). Daarnaast worden de bermen verhard met een strook bermbeton. Hierdoor wordt veilig uitwijken mogelijk. Beide volgens het Beheerplan wegen 2023-2027. Gecombineerd hiermee worden er maatregelen getroffen die leiden tot een verbeterde 60 km/uur-inrichting. Ook worden de huidige bushalten vervangen. Deze zijn einde levensduur en voldoen niet aan de geldende richtlijnen.

Met dit voorstel wordt u als raad gevraagd om in te stemmen met het uitvoeren van LVO aan de rijbaan en het aanbrengen van en stook bermbeton (aan beide zijden). Tevens wordt aan u toestemming gevraagd het hiervoor beschikbare investeringskrediet, dat is opgenomen in het Uitvoeringsplan MIP 2025, aan te wenden. Als bijlage 1 is het Definitieve Ontwerp (DO) opgenomen met daarin een weergave van de projectlocatie en de uit te voeren werkzaamheden.

2. Beoogd effect

De levenscyclus van de rijbaan wordt verlengd
Het Levensduurverlengend Onderhoud verlengt de levenscyclus van de Achterveldseweg met ongeveer 20 jaar.

Het kwaliteitsniveau voldoet aan de wettelijke eisen en landelijke richtlijn
Na realisatie heeft het asfalt van de rijbaan van de Achterveldseweg het hoogst haalbare kwaliteitsniveau (Zeer Hoog). Als wegbeheerder voldoet de gemeente Barneveld daarmee aan haar wettelijke verplichtingen. Bovendien voldoet dit kwaliteitsniveau ruimschoots aan de richtlijn (kwaliteitsniveau Basis) die landelijk geldt als ondergrens voor verantwoord wegbeheer. Zie ook argument 1.1.

De onderhoudsstaat van de rijbaan zorgt voor veilige begaanbaarheid
Na realisatie is de Achterveldseweg veilig en comfortabel begaanbaar voor onze inwoners en andere gebruikers. De bushaltes zijn duurzaam en toegankelijk gemaakt. Zie ook argument 1.1.

Het is mogelijk om veilig uit te wijken in de bermen
Het uitwijken in de bermen leidt op dit moment tot veiligheidsrisico's. Wanneer hierdoor ongevallen plaatsvinden en/of schades aan voertuigen ontstaan, kan de gemeente hiervoor aansprakelijk worden gesteld. Door de bermen aan beide zijden van de rijbaan te voorzien van bermbeton wordt veilig uitwijken mogelijk gemaakt. Zie ook argument 1.2.

De weginrichting sluit beter aan bij een rijsnelheid van 60 km/uur
Voor de Achterveldseweg geldt een maximaal toegestane rijsnelheid van 60 km/uur. Voor een geloofwaardige 60 km/uur-inrichting gelden landelijke richtlijnen. Door het aanbrengen van vijf extra verkeersplateaus, aanvullend op de drie huidige verkeersplateaus, zorgen we hiervoor. Zie ook argument 1.3.

De bushalten voldoen aan de daarvoor geldende richtlijnen
Van een viertal bushalten worden de halteplaatsen en perrons vernieuwd en gelijktijdig vormgegeven volgens de daarvoor geldende richtlijnen. Zie ook argument 1.4.

De weg wordt veiliger door het aanduiden van een wegversmalling
Om de verkeersveiligheid te verbeteren, wordt op één locatie een wegversmalling geduid met verkeersborden. Zie ook argument 1.4.

3. Argumenten

1.1 Met de beoogde projectresultaten voldoen we aan wettelijke verplichtingen en aan de ondergrens die landelijk geldt voor verantwoord wegbeheer
De belangrijkste wettelijke verplichting is vastgelegd in de Wegenwet. Deze eist dat iedere wegbeheerder (zo ook de gemeente Barneveld) verantwoordelijk is voor veilig begaanbare wegen. Wettelijk gezien gelden hiervoor geen specifieke uitgangspunten. Daarom wordt landelijk de richtlijn aangehouden dat kwaliteitsniveau Basis geldt als ondergrens voor verantwoord wegbeheer.

1.2 Door het aanbrengen van bermbeton zorgen we ervoor dat veilig uitwijken in de bermen mogelijk is
Het uitwijken in de bermen is niet zonder gevaar, omdat grote delen niet zijn verhard. Hierdoor ontstaan aanzienlijke hoogteverschillen tussen de bermen en de rijbaan. Met regelmaat worden de bermen daarom aangevuld, maar is de situatie niet structureel veilig. Dit leidt tot ongewenste risico's op ongevallen en schades aan voertuigen (met name aan banden en velgen). Bij een te groot hoogteverschil is de gemeente hiervoor aansprakelijk als eigenaar en beheerder van de Achterveldseweg.

1.3 We zorgen ervoor dat de inrichting van de weg beter aansluit bij een rijsnelheid van 60 km/uur
Gecombineerd met het LVO en het aanbrengen van bermbeton worden vijf extra verkeersplateaus aangelegd. Hierdoor ontstaat een meer geloofwaardige 60 km/uur-inrichting die beter aansluit bij de hiervoor geldende richtlijnen. In 2013 is de rijsnelheid verlaagd van 80 naar 60 km/uur. Daarbij is de aslijn vervangen door kantmarkering en is op drie locaties een verkeersplateau aangelegd. Gezien de lengte van de Achterveldseweg, ongeveer vier kilometer, en de V85 van 80 km/h worden de extra verkeersplateau's aangebracht. De V85 is de snelheid die 85% van het verkeer niet overschrijdt. Hierbij is ook gekeken met het verlengde van de Achterveldseweg: de Hessenweg in de gemeente Leusden. Hier is

om de ongeveer 500 meter een verkeersplateau aanwezig. Dit uitgangspunt hebben wij gehanteerd voor het bepalen van het aantal van extra benodigde verkeersplateau's. Dit zijn er vijf. Het totaal aantal verkeersplateau's wordt daarmee acht. Met het landbouw en andere zwaar verkeer is rekening gehouden door voor de vlakke bovenzijde van de verkeersplateaus een lengte van 10 meter te hanteren. Hierdoor zijn de verkeersplateaus voor deze voertuigtypen comfortabeler te passeren. Op één locatie staan aan beide zijden van de rijbaan bomen vrij dicht op de rijbaan. Hierdoor is het aan beide zijden niet mogelijk bermbeton aan te brengen en is veilig uitwijken niet gegarandeerd. Om de weggebruikers hierop te attenderen, wordt aan beide zijden van dit weggedeelte een bord 'let op wegversmalling' (verkeersbordtype J17) geplaatst.

1.4 We zorgen ervoor dat de bushalten voldoen aan de daarvoor geldende richtlijnen
Voor de vier te vervangen bushalten wordt ook een vormgeving toegepast die overeenkomt met de daarvoor geldende richtlijn. Langs de Achterveldseweg bevinden zich een achttal bushalten. Vier daarvan zijn voorzien van een stopplaats en een perron buiten de rijbaan. Deze bevinden zich aan de zijde richting Achterveld. Deze halten zijn toe aan vervanging. Bovendien voldoet de inrichting ervan niet aan de daarvoor geldende richtlijnen. Daarom worden de bushalten vernieuwd. Omdat de bushalten alleen worden gebruikt door een kleine (buurt)bus, is ervoor gekozen de nieuwe bushalten hierop aan te passen. Zowel de stopplaats als het perron van de nieuwe bushalten zijn daardoor aanzienlijk kleiner dan die van de huidige halten. Aan de zijde richting Barneveld zijn de vier halteplaatsen niet voorzien van een stopplaats en perron. Dit komt doordat hiervoor geen ruimte beschikbaar is. De bus halteert op de rijbaan en de gebruikers stappen in vanuit de berm of inrit. Deze situatie blijft ongewijzigd. Dit is niet optimaal, maar door ruimtegebrek is er geen andere mogelijkheid. Het creëren van ruimte past bovendien niet binnen de projectscope, omdat het hiervoor nodig is gronden aan te kopen en watergangen te verleggen of te voorzien van een duiker.

De in de argumenten genoemde aanpassingen zijn uitgewerkt in het Definitief Ontwerp (DO). Het DO is als bijlage 1 toegevoegd aan het raadvoorstel.

4. Kanttekeningen

1.1 Aan het asfalt in te tunnel onder de A30 door wordt niets gedaan
Dit is de keuze van Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat heeft de onderhoudsplicht op het gedeelte van de Achterveldseweg dat zich in de onderdoorgang rijksweg A30 bevindt en de hellinggedeelten aan beide zijden. Rijkswaterstaat heeft aangeven geen gebruik te maken van de mogelijkheid om haar deel, gecombineerd met onze werkzaamheden, mee te nemen.

1.2 Het is niet overal mogelijk bermbeton aan te brengen
Doordat op een aantal locaties bomen dicht langs de rijbaan staan, is het niet mogelijk hier de bermen te voorzien van bermbeton. In het DO is aangeven waar bermbeton wordt aangebracht en waar dit niet het geval is. Doordat op deze locaties toch intensief wordt uitgeweken, blijven hier veiligheidsrisico's aanwezig.

5. Financiën
Via het Uitvoeringsplan MIP 2025 een projectkrediet beschikbaar van € 1.900.000 excl. BTW. Dit krediet is als volgt opgebouwd:

Dekking	
Levensduurverlengend Onderhoud (LVO) rijbaan (incl. aanpassingen aan de weginrichting)	1.235.000
Aanleg bermbeton	+ 665.000
Totaal	1.900.000

6. Participatie en communicatie

a) Participatie

Met de aanwonenden en bedrijfseigenaren
Omdat er aanpassingen aan de inrichting plaatsvinden, scoort het project een trede 2 op de participatieladder. Trede 2 houdt 'meedenken/raadplegen' in. De aanpassing zijn, in verhouding tot de totale projectomvang, beperkt en hebben ook een beperkte impact op de gebruikers en aangrenzende percelen met woningen en bedrijven. Om die reden heeft het meedenken/raadplegen van de belanghebbenden (dit zijn met vooral aanwonenden en bedrijfseigenaren) plaatsgevonden door hen een brief te sturen. In deze brief zijn de voorgenomen werkzaamheden aangekondigd met daarbij de vraag om (indien gewenst) input te leveren binnen een bepaalde termijn. De betreffende brief is verzonden aan 85 adressen. Hierop is door vijf personen gereageerd. Deze reacties betroffen hoofdzakelijk vragen over bereikbaarheid en andere niet aan de aanpassing gerelateerde zaken. Door twee personen is aangeven dat er wensen zijn gerelateerd aan verkeersveiligheid en rijsnelheid. Dit heeft geleidt tot de volgende aanpassingen:

- Het duiden van het gedeelte met aan beide zijden bomen dicht langs de rijbaan met verkeersborden 'wegversmalling';
- Plaatsen van een verkeersplateau nabij de kruising Aarderweg en Achterveldseweg. Omdat het verkeer vanuit Barneveld met hoge snelheid de bocht doorgaat op dit punt. Dit plateau is één van de in het totaal vijf extra plateaus dat is opgenomen in het DO.

Met de buurtbusvereniging en de verantwoordelijk vervoerder
Het aanpassen van de bushalten is voorgelegd aan de buurtbusvereniging en de vervoerder (EBS). Beiden hebben ingestemd met de aangepaste vormgeving van de bushalten.

Met de gemeente Leusden
De Achterveldseweg grens aan en het verlengde ervan, de Hessenweg, ligt in de gemeente Leusden. De Achterveldseweg is daardoor van aanzienlijk groot belang voor de bereikbaarheid en de ontsluiting van de gemeente Leusden (vooral de kern Achterveld). Vandaar dat met de gemeente Leusden afstemming heeft plaatsgevonden over de voorgenomen afsluiting tijdens de uitvoering van het project.

Met Rijkswaterstaat
Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het weggedeelte ter hoogte van de onderdoorgang rijksweg A30. Om die reden is Rijkswaterstaat benaderd. Zoals gezegd in kanttekening 1.1, heeft Rijkswaterstaat aangeven geen gebruik te maken van de mogelijkheid eventuele werkzaamheden te combineren met die van ons.

Met de hulpdiensten
Omdat de aanleg van snelheidsremmers van invloed is op de aanrijdtijden van de hulpdiensten, is het voorstel tot het aanbrengen van de extra verkeersplateaus voorgelegd aan de hulpdiensten. De hulpdiensten zijn hiermee akkoord.

Met de verkeerskundig coördinator van alle actuele wegafsluitingen
De druk op de infrastructuur en het aantal wegafsluitingen neemt toe. Om te voorkomen dat wegafsluitingen en daaraan gerelateerde omleidingen leiden tot (onderlinge) knelpunten in de bereikbaarheid leiden, ligt er binnen de gemeente een belangrijke rol bij de verkeerskundigen. Zij coördineren het totaal aan wegafsluitingen ten gevolge van eigen werkzaamheden en projecten, maar ook die van derden zoals omliggende gemeenten, provincie Gelderland, Rijkswaterstaat en de verschillende nutspartijen. Een voorbeeld is de vervanging van de twee bruggen in de Stoutenburgerweg

die in 2024 heeft plaatsgevonden. Om die reden is het project Achterveldseweg bewust niet in dat jaar ingepland.

b) Communicatie
Naast het op inhoud betrekken van belanghebbenden (participatie) vinden wij juiste en tijdige communicatie belangrijk. Dit zorgt voorafgaand en tijdens het uitvoeren werkzaamheden voor begrip van de en de daarbij behorende overlast. Communicatie over bijvoorbeeld bereikbaarheid met de diverse belanghebbenden maakt daarom onderdeel uit van het participatie- en communicatietraject. We proberen alles zo adequaat mogelijk op elkaar af te stemmen om de overlast zoveel als mogelijk te beperken en geen onveilige situaties te laten ontstaan. Tijdens de uitvoering worden de belanghebbenden door de aannemer op de hoogte gehouden van de voortgang, planning en eventuele wijzigingen. De aannemer zet hiervoor een omgevingsmanager in en maakt gebruik van de BouwApp. Via de BouwApp is de voortgang van de werkzaamheden voor inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden, maar ook voor belangstellenden te volgen.

7. Vervolgstap
Dit te doorlopen vervolgstappen en de voorlopige planning daarvan zijn als volgt:

Fasen	**Datum of periode**
Besluitvorming door gemeenteraad	16 juli 2025
Voorbereidingsfase	Heden tot augustus 2025
Realisatiefase	1 september tot 7 november 2025 (9weken)
Nazorgfase	Per fase tot 6 maanden na afronding realisatiefase

In de planning is rekening gehouden met de volgende uitgangspunten
- De gehele weg wordt afgesloten tijdens de uitvoeringsperiode. Het naastliggende vrijliggende fietspad blijft in beide richtingen toegankelijk. Hulpdiensten kunnen hiervan gebruik maken in geval van calamiteiten.
  Het asfalt werk wordt gefaseerd uitgevoerd, zodat aanliggende aanwonenden bedrijven zo min mogelijk overlast ervaren.

Risico's met mogelijke invloed op de voorlopige planning
- Onvoorziene (weers)omstandigheden kunnen leiden tot vertraging in de planning.
- Uitkomst van de BEA kan zijn dat er extra maatregelen voor bomen nodig zijn. Dit kan effect hebben op de planning en/of uitvoeringsperiode.
- Wanneer er sprake is van wijzigingen in de planning worden belanghebbenden hierover zo spoedig mogelijk geïnformeerd.

Rekening houden met resultaten Boom Effect Analyse (BEA)
Er wordt een BEA uitgevoerd om te bepalen of de voorgenomen werkzaamheden leiden tot negatieve effecten op de langs de Achterveldseweg aanwezige bomen. Wanneer hiervan sprake blijkt te zijn, wordt bepaald wat er nodig is om deze negatieve effecten weg te nemen. Dit kan bijvoorbeeld door het treffen van voorzorgsmaatregelen tijdens de uitvoering (zoals boombescherming).

8. Bijlagen

- Bijlage 1: Definitief Ontwerp project Achterveldseweg

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