Brink, Liesanne van den (Raad)

Onderwerp: FW: Commissie bestuur 3 dec 2013; Voorstel Harselaar tunnel - reactie op laatste memo van college van 11 november 2013.

Bijlagen: 131202_tk_gr_omleidingsroute tunnel via Gildenweg.pdf; 131202_rp_gr_OPM_08 Voorbereiding en uitvoering Harselaartunnel en verbindingsweg_laatste toelichtende memo 11 november 2013.pdf; 131202_rp_gr_OPM_Harselaartunnel en verbindingsweg Wesselseweg - Hanzeweg_beantwoording vragen Burger Initiatief op 21 november 2013 _vragen 21 oktober.pdf; 131125_so 0101_wb_tijdelijke spoorwegovergang Gildenweg_A3 _1op100.pdf

---

Van: Geert Jan Rijpstra [mailto:gj.rijpstra@bureau-maris.nl]
Verzonden: maandag 2 december 2013 18:49
Aan: F. Wolbers; Veer, Jaap van der (BI); Kamp, A.D.G. van de (BI); Rheenen, D.H. van (BI); Vos, P (VVD); Pluimers, Mijntje (VVD); Bos, T.N. (VVD); Born, J.W. van den (VVD); Top, J.A. van den (CU); Scheijgrond, Lukas (CU); Buitenhuis, H.K. (CU); Schuring, H. (CU); Lubbe, Frank van der (Pro '98); Korevaar, Arjen; Burgwal, André van de (Pro '98); Brul, Hilhardt (Pro '98); Barendregt, A. (Pro'98); Rosbergen-van Minnen, M. (Pro'98); Westerneng, Arjan (CDA); Wassink, Suzanne (CDA); Smit, Henk (CDA); Broek, R. van den; Appeldoorn, A.G. (CDA); Werf, K. van der (CDA); Wijnne, Bennie (SGP); Ploeg, G. (SGP); Knapen, W.A. (SGP); Janse, A.L. (SGP); Heemskerk, T.G. (SGP); Brink H.C.van den, (SGP); Knegt, L. de (SGP)
CC: Kranenborg, Sikko; gert@boschbeton.nl; Joel Wildschut; Henk Kuiper; Quaak, Bram; Steden, Erik van
Onderwerp: Commissie bestuur 3 dec 2013; Voorstel Harselaar tunnel - reactie op laatste memo van college van 11 november 2013.

Geachte Voorzitter en leden van de raad,

Voor de commissievergadering van 3 december, met agendapunt Harselaar tunnel, zend ik u een tekening met een veel kortere en goedkopere oplossing voor een omleiding tijdens de aanleg van de Hasselaar tunnel.
Deze oplossing veroorzaakt vele malen minder overlast voor de bewoners van Barneveld.
In samenspraak met BAM-rail denken wij dat een tijdelijke overweg ter hoogte van de Gildenweg, technisch goed mogelijk is.
Om inzichtelijk te maken dat de verkanting van het spoor, waar het college zich zorgen over maakt, geen onoverkomelijk beletsel vormt, hebben we een dwarsdoorsnede van het spoor ter plaatse van de Gildenweg bijgevoegd.
Op deze tekening is te zien dat alle types voertuigen van deze overweg gebruik kunnen maken.
Door het verkeer vanuit het noorden via een andere route te leiden dan het verkeer naar het zuiden, wordt de "pijn" voor de zittende bedrijven langs de omleiding gehalveerd.
Door op de Gildenweg en Mercuriusweg fiets-suggestiestroken aan te brengen, zal het omleidingsverkeer voldoende op eventuele aanwezige fietsers worden geattendeerd.

Daarnaast zijn wij zo vrij geweest om de beantwoording van de vragen van Burgerinitiatief en de laatste toelichtende memo van 11 november van het college van opmerkingen te voorzien, om u een zo rationeel mogelijk beeld te kunnen laten vormen.

Ik wens u allen

Met vriendelijke groet,

G.J. (Geert Jan) Rijpstra
Adviseur verkeer en stedenbouw

Bureau Maris b.v.
Gildenveld 18
Postbus 205
3890 AE Zeewolde

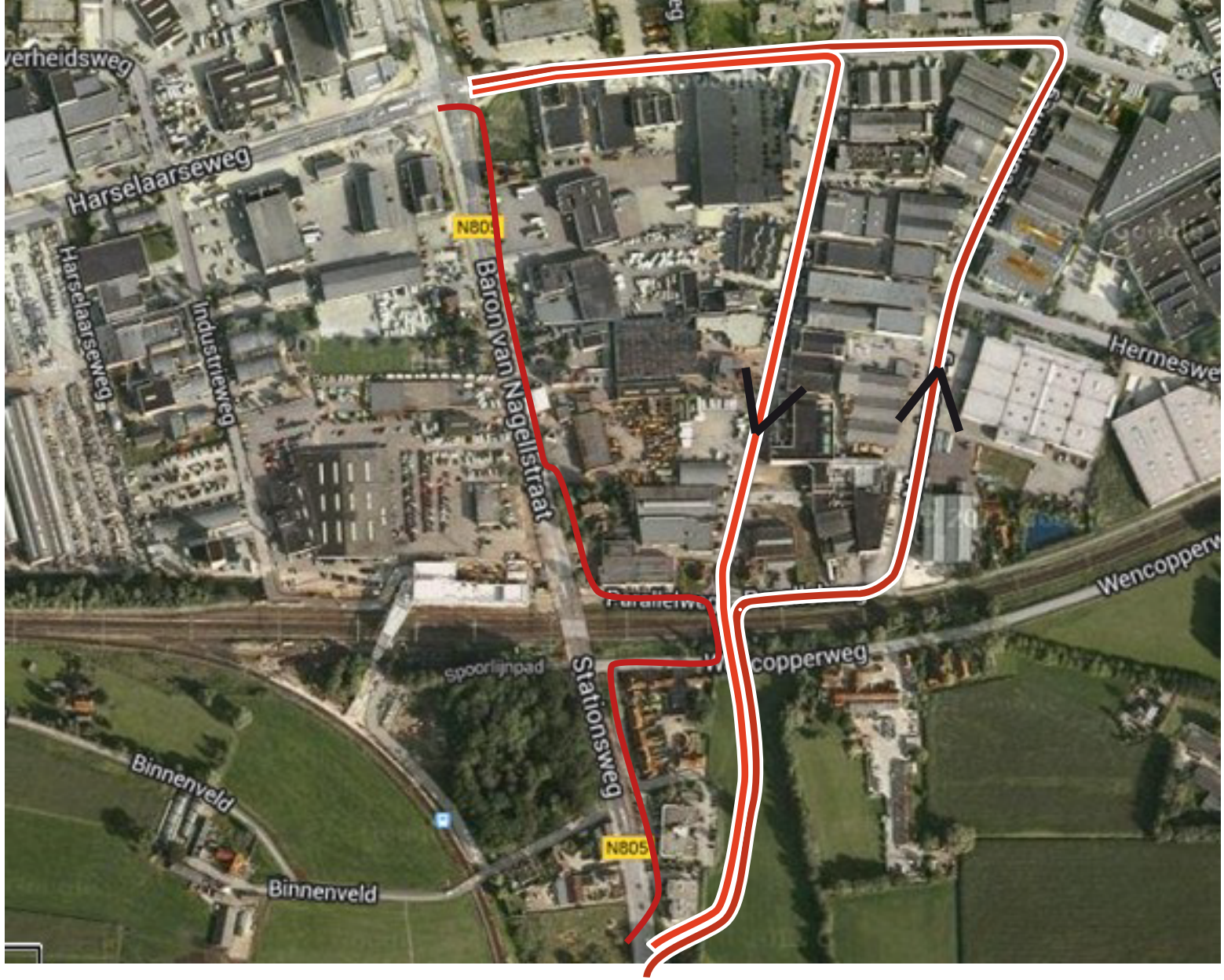
telefoon: 036 - 522 09 71
e-mail: gj.rijpstra@bureau-maris.nl
internet: http://www.bureau-maris.nl



- Indien een e-mailbericht niet voor u bestemd is verzoeken wij u dit aan de afzender te melden en het bericht uit uw bestanden te verwijderen. U mag dit bericht niet verder verspreiden.

- Bij de verzending van berichten via e-mail dient u, omdat deze berichten via derden worden verzonden, rekening te houden met de mogelijkheid van bijvoorbeeld vertragingen of fouten in de overbrenging.

- Aan de inhoud van e-mail berichten kunnen geen rechten worden ontleend.



Kosten omleiding gemeente:
Aanleg omleiding € 7.000.000 voor slechts 2.200 van de circa 17.000 voertuigen

Maatschappelijke kosten:
- 1,5 jaar overlast voor duizenden bewoners Thorbeckelaan e.o.
- 1,5 jaar omrijden via verbinding Wesselseweg - Hanzeweg
- extra brandstofkosten € 5,22 miljoen
- extra tijd 348.000 uur

Kosten omleiding Gildenweg:
Aanleg en opruimen omleiding € 320.000

Maatschappelijke kosten:
- 1,5 jaar enige hinder voor 40 bedrijven Gildenveld en Mercuriusweg (maar vallend binnen het normaal maatschappelijk risico)

- 1,5 jaar omrijden via Gildenweg en Mercuriusweg
- extra brandstofkosten € 495.000
- extra tijd 87.000 uur

Omleiding Gildenweg / Mercuriusweg

fietsverkeer

autoverkeer noord-zuid via Gildenweg

autoverkeer zuid-noord via Mercuriusweg

Kosten omleiding à € 320,000 zijn inclusief

- tijdelijke asfaltconstructie, spoorwegovergang
- tijdelijke AHOB installatiemet aanpassing seinen

en achteraf verwijderen tijdelijke weg en installatie

gemeente
Barneveld

Memo

Datum:
11 november 2013

Onderwerp: Beantwoording vragen inzake de Harselaartunnel

Ter attentie van: De Raadsleden

Afzender: Het College

Door de fractie Pro'98 zijn vragen gesteld naar aanleiding van het raadsvoorstel "Voorbereiding en uitvoering Harselaartunnel en verbindingsweg Wesselseweg - Hanzeweg".

Daarnaast zijn er door en namens Van den Bosch & BBI & GA1 BV tijdens de commissievergadering van 29 oktober jl. suggesties aangedragen ten aanzien van de omleidingroute en hebben deze partijen u diverse stukken toegestuurd met betrekking tot de beoogde wegenstructuur.

In deze memo wordt ingegaan op de gestelde vragen en worden de overige zaken toegelicht.

Reactie op vraag Pro'98

Vraag:
Wat zijn de verkeerseffecten als zowel de tunnel als de verbindingsweg Wesselseweg-Hanzeweg worden aangelegd?

Antwoord:
Als de verbindingsweg naar de Wesselseweg niet wordt aangelegd, [1]an neemt onder meer het verkeer op de Baron van Nagellstraat en Energieweg meer toe dan gewenst. De vervanging van de overweg door de tunnel heeft een beperkt effect op de verkeersintensiteiten. Dit wordt hieronder nader toegelicht.

Ambities GVVP
In het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP 2010) heeft de raad de ambitie uitgesproken om het verkeer dat nu in het centrum rijdt, zoveel mogelijk om het centrum te leiden om daarmee de leefbaarheid en bereikbaarheid van het centrum te verhogen. Deze ambitie geldt niet alleen voor het huidige doorgaande verkeer, maar ook voor het toekomstige verkeer. Mede om die reden is de ontsluitingsstructuur van Harselaar Zuid fase 1a voorzien in de verbindingsweg Wesselseweg-Hanzeweg.

Overzicht van opmerkingen bij Memo-sjabloon

Pagina: 1

Nummer: 1 Auteur: geertjan Onderwerp: Markering Datum: 2-12-2013 15:02:37

Nummer: 2 Auteur: geertjan Onderwerp: Notitie Datum: 12-12-2013 14:42:11

De aanleg van deze verbindingsweg is een korte termijn kunstgreep die slechts tijdelijk de verkeersdruk van de BvNstraat haalt.
Bij realisatie van de oost-west verbindingsweg op Harselaar-zuid, gaat vrijwel alle verkeer via deze oost-west route naar de BvNstraat en wordt het het noordelijke deel (incl lus) vrijwel niet meer gebruikt (zie verkeersmodel Goudappel 2022 ref+).

Nummer: 3 Auteur: geertjan Onderwerp: Notitie Datum: 2-12-2013 15:06:13

Maar is dan al helder, middels een MER dat het omleiden van dit verkeer via een oostelijke route ook werkelijk realiseerbaar is?
Tegen Welle problemen lopen we hier nog aan?

Effect verbindingsweg Wesselseweg
Als de verbindingsweg naar de Wesselseweg niet wordt aangelegd, dan neemt onder meer het verkeer op de Baron van Nagellstraat en Energieweg toe. Dit komt doordat verkeer tussen het zuiden en oosten van de kern Barneveld en Harselaar Zuid Fase 1a dan niet meer ruim om het centrum heen - via de verbinding naar de Wesselseweg - naar het bedrijventerrein rijdt, maar een route over de bestaande wegen zal kiezen. Ook op de ten noordoosten van het plangebied gelegen Garderbroekerweg zijn forse toenames te zien. Dit komt doordat verkeer uit de richting van Kootwijkerbroek, wanneer de verbindingsweg niet wordt aangelegd, via de Garderbroekerweg richting Voorthuizen of Harselaar rijdt.

In de navolgende tabel is van enkele wegvakken de verwachte verkeersintensiteit (mvt/werkdag) weergegeven bij een scenario met en zonder verbindingsweg.

	2022 met verbindingsweg	2022 zonder verbindingsweg
Verbindingsweg naar de Wesselseweg	5.900	n.v.t.
Baron van Nagellstraat t.h.v. spoor	16.800	19.200
Energieweg nabij Baron van Nagellstraat	8.700	11.000

Effect spoortunnel
De aanleg van de tunnel heeft vooral een positief effect op de doorstroming en de verkeersveiligheid ter hoogte van het spoor. De vervanging van de overweg door de tunnel heeft een beperkt effect op de verkeersintensiteiten. Dit is door ons dan ook niet genoemd als argument om de tunnel te realiseren. Uit modelonderzoek blijkt namelijk dat de huidige overweg geen significante invloed heeft op de routekeuze van de meeste automobilisten omdat omrijden voor hen meer vertraging oplevert dan wachten voor een gesloten overweg. De alternatieve routes zijn voor hen niet alleen langer in afstand maar bij enkele alternatieve routes is de kans minimaal even groot als bij de Baron van Nagellstraat om voor een gesloten overweg terecht te komen (Nijkerkerweg en Hanzeweg).

Modelresultaten
De verwachte verkeersintensiteiten – van de beoogde situatie in 2022 en van varianten zonder verbindingsweg naar de Wesselseweg of de tunnel – zijn in beeld gebracht in de notitie Prognosemodellen 2022, Goudappel Coffeng, 5 juni 2012. In de notitie Varianten Harselaar, Goudappel Coffeng, 19 december 2012 wordt nader ingegaan op de verschillen tussen de diverse scenario's.

Advies Commissie mer
De voornoemde notitie Varianten Harselaar is opgesteld naar aanleiding van het voorlopig toetsingsadvies van de Commissie mer over de MER Harselaar Zuid, d.d. 10 oktober 2012, waarin de Commissie opmerkt dat op een aantal punten essentiële informatie ontbreekt om een goed onderbouwd besluit te kunnen nemen over het bestemmingsplan 'Harselaar-Zuid Fase 1a'. Dit betrof onder andere informatie over de uitgangspunten die zijn gehanteerd bij het gebruik van het verkeersmodel. Voor de Commissie was onduidelijk welke aanpassingen in de verkeersstructuur het bestemmingsplan mogelijk maakt en eveneens waar zich in de toekomst knelpunten in de bereikbaarheid gaan voordoen en waar extra hinder kan worden verwacht. In het definitieve toetsingsadvies d.d. 5 februari 2013 concludeert de Commissie mer dat met de aanvullende informatie er voldoende informatie beschikbaar is om een goed onderbouwd besluit te kunnen nemen over het bestemmingsplan Harselaar-Zuid fase 1a.

Pagina: 2

Nummer: 1 Auteur: geertjan Onderwerp: Notitie Datum: 2-12-2013 15:12:43

Dit is voornamelijk verkeer van en naar Kootwijkerbroek. Dit is het enige verkeer dat voordeel heeft bij deze verbinding nar het noorden.
Verkeer vanuit Harselaar-Zuid naar het zuiden zal echter deze verbinding gaan gebruiken om op de A30 te komen en vastlopen op de Lunterseweg (deze is nu al overbelast).

Nummer: 2 Auteur: geertjan Onderwerp: Markering Datum: 2-12-2013 15:06:13

Nummer: 3 Auteur: geertjan Onderwerp: Notitie Datum: 2-12-2013 15:25:55

Dit zijn aantallen, die prima bij dergelijke wegvakken passen.
Bij realisatie van de oost-west verbindingsweg op Harselaar-Zuid (2022 ref+), loopt bijvoorbeeld het aantal verkeersbewegingen op de BvNstraat bij het spoor op tot 21.300.
mvt

Reactie op inspraakreactie en stukken Van de Bosch

Algemeen
Uit de inspraakreactie, evenals uit de zienswijze die door Van de Bosch in het kader van Harselaar Zuid fase 1a is ingediend, blijkt dat Van den Bosch in hoofdlijnen een andere wegenstructuur rond Barneveld en Voorthuizen voor ogen heeft dan de door ons en de provincie beoogde structuur. De door Van de Bosch beoogde wegenstructuur is in onze ogen echter niet opportuun. Een oostelijke omleiding van de N303 om Voorthuizen is niet meer in beeld sinds Gedeputeerde Staten in december 2010 koos voor een omleiding westelijk om het dorp. Daarmee zijn ook een afkoppeling van de Baron van Nagellstraat van de A1 en de realisatie van een nieuwe op- en afrit op de A1 niet meer in beeld. Sindsdien hebben wij zorgvuldig onderzocht welke wegenstructuur nodig is om de gewenste ontwikkelingen binnen de gemeente Barneveld mogelijk te maken.

Omleidingroutes
De realisatie van de Harselaartunnel is een ingrijpende operatie die aan de weggebruikers en bewoners langs de ingangswegen van Barneveld niet ongemerkt voorbij zal gaan. Dat is niet verwonderlijk want de Baron van Nagellstraat is de drukste entree van Barneveld. Op enkele wegen wordt het tijdens de realisatie rustiger, op andere wegen wat drukker en op enkele wegen wordt het veel drukker. Wij zien het als onze verantwoordelijkheid en taak om de hinder tot een aanvaardbaar niveau te beperken. Voorkomen van hinder of enige vertraging is geen optie want de vraag naar verplaatsingen van en naar alle delen van Barneveld zal blijven bestaan en veel weggebruikers zullen hoe dan ook een andere routekeuze moeten maken ten opzichte van de gebruikelijke situatie.

Uit de notitie Omleidingsroutes en effecten d.d. 8 juli 2013 blijkt dat het gebruik van de route via de Nijkerkerweg en Thorbeckelaan bij veel automobilisten de voorkeur geniet, ook al wordt de verbinding naar de Wesselseweg aangelegd. Tegelijkertijd blijkt uit zowel deze notitie als uit de notitie Rotonde Thorbeckelaan – Nijkerkerweg dat de huidige vormgeving van vooral de rotondes in de Nijkerkerweg en Thorbeckelaan onvoldoende zijn gedimensioneerd om de tijdelijke toename van verkeer kwalitatief goed af te wikkelen. Tegelijkertijd wordt genoemd dat vanwege de beperkte capaciteit wellicht een deel van het verkeer een andere routekeuze maakt. Wij verwachten dat dit vooral geldt voor de spitsperioden. Een automobilist die enkele dagen lang veel vertraging ondervindt op zijn voorkeur(omleiding)route, zal al snel op zoek gaan naar een andere rustiger route. Het is aannemelijk dat er een evenwicht zal ontstaan inzake de verkeersdruk op de diverse routes.

Wij zijn van mening dat er sprake is van een kwetsbare situatie als omleidingsverkeer via de toegangswegen ten westen van de kern Barneveld en enkele wegen in het buitengebied van Barneveld zijn weg moet zoeken. Als er een ongeval of onvoorziene afsluiting plaatsvindt op de Thorbeckelaan (eveneens een van de drukste toegangswegen), dan ontstaat er naar alle waarschijnlijkheid een aanzienlijk verkeersinfarct. Door de realisatie van ook een oostelijke omleidingroute, ontstaat een meer robuuste wegenstructuur waardoor het omleidingsverkeer beter verdeeld kan worden (evenwicht) en waardoor het verkeer bij onvoorzien oponthoud op de ene route kan uitwijken naar de andere route. De verbindingsweg naar de Wesselseweg biedt veel extra capaciteit en de Wesselseweg zelf eveneens.

Op welke wijze de omleidingroutes worden bewegwijzerd en hoe hierover wordt gecommuniceerd, zal na uw besluitvorming worden bepaald in overleg met andere partijen zoals Rijkswaterstaat, Provincie Gelderland, politie en andere hulpdiensten.

Pagina: 3

Nummer: 1 Auteur: geertjan Onderwerp: Markering Datum: 12-12-2013 14:43:17

Nummer: 2 Auteur: geertjan Onderwerp: Notitie Datum: 12-12-2013 14:44:07

Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.
Aan de Provincie zal duidelijk gemaakt moeten worden, in welke benarde positie ze de gemeente gebracht hebben, zowel technisch als financieel, door te kiezen voor een westelijke omleiding om Voorthuizen.
Ze lossen hiermee een probleem voor Voorthuizen op maar creëren daarmee juist weer eenzelfde voor de bewoners van Barneveld (doorgaand verkeer door de kern).

Nummer: 3 Auteur: geertjan Onderwerp: Markering Datum: 2-12-2013 15:32:48

Nummer: 4 Auteur: geertjan Onderwerp: Notitie Datum: 12-12-2013 14:44:03

Leuke dooddoener.
En hoe denkt men dat er dan gereden zal worden? dat als vanzelf naar de Wesselseweg gereden wordt?
Een ieder zal de kortste route in tijd en afstand blijven zoeken, wat inhoudt dat verkeer via allerlei woonstraatjes zal proberen zo dicht mogelijk bij het vastzittende knooppunt (rotonde Thorbeckelaan) te komen om in een kortere wachtrij te staan. Het hele gebied tussen de Stationsweg en de Mr Troelstralaan zal hierdoor overlast ondervinden.

Nummer: 5 Auteur: geertjan Onderwerp: Markering Datum: 2-12-2013 15:48:07

Nummer: 6 Auteur: geertjan Onderwerp: Notitie Datum: 2-12-2013 16:39:53

Hierbij lijkt me de wens, de vader van de gedachte.
Goudappel heeft echter al aangetoond dat het verkeer massaal de westkant zal kiezen. Dit is korter (dus minder omrijden per dag).

Nummer: 7 Auteur: geertjan Onderwerp: Notitie Datum: 2-12-2013 17:51:11

Toch is het slimmer om dergelijke grote en ingrijpende maatregelen vooraf met RWS en Provincie te bespreken, zodat duidelijk wordt met welke randvoorwaarden rekening gehouden moet worden.

Omleiding via verbinding Wesselseweg
Ten onrechte stelt Van den Bosch dat de omleiding meer dan € 7 miljoen kost. Dit is het in het raadsvoorstel genoemde bedrag om de verbindingsweg aan te leggen die reeds is voorzien in het bestemmingsplan Harselaar Zuid fase 1a. Het naar voren halen van de aanleg van deze weg leidt als zodanig niet tot extra kosten terwijl hiermee wel een robuuste extra omleidingroute ontstaat, bovenop de omleidingroute via de Nijkerkerweg. Zou deze verbinding niet gemaakt worden, dan zijn er elders op het wegennet maatregelen noodzakelijk om de (tijdelijke) toename van het verkeer te kunnen faciliteren. Er wordt voor de omleiding aan de oostzijde dan ook gebruik gemaakt van een weg die toch al voorzien is, maar die alleen naar voren wordt gehaald. Daarmee worden grote ingrepen elders in de gemeente voorkomen waardoor er niet onnodig geld wordt uitgegeven aan allerlei aanpassingen die alleen maar een tijdelijke functie hebben.

Omleiding via de Wencopperweg
De Wencopperweg is vanwege de vormgeving en de ligging in de directe nabijheid van woningen ongeschikt om veel verkeer te verwerken. Daarom is de weg in het bestemmingsplan voor Harselaar Zuid Fase 1a niet als gebiedsontsluitingsweg opgenomen en is de Wencopperweg eveneens ongeschikt en verre van optimaal als omleidingroute tijdens de aanleg van de tunnel. De Wencopperweg is een smalle landweg met een wegbreedte variërend van circa 4,50 tot 5,00 meter. Door de geringe wegbreedte kunnen twee vrachtwagens elkaar niet passeren zonder snelheid in te houden of deels gebruik te maken van de berm. Daarom zijn er in de huidige situatie al passeerstroken aanwezig. Om de Wencopperweg geschikt te maken als ontsluitingsweg, is verbreding van de rijbaan noodzakelijk en bij voorkeur ook realisatie van vrijliggende fietsvoorzieningen. Technisch is dit niet onmogelijk, maar een verbreding gaat wel ten koste van particuliere grond en het landelijke karakter van de weg. Ook is het onwenselijk de Wencopperweg als gebiedsontsluitingsweg te gebruiken, omdat enerzijds veel agrarisch- en bestemmingsverkeer gebruik maakt van deze weg en anderzijds de weg veel erfaansluitingen heeft wat beide niet past bij een gebiedsontsluitingsweg. Bovendien leidt opwaardering van deze weg tot veel maatschappelijke weerstand, omdat de wens is uitgesproken het landelijke karakter van de weg te behouden.

Naast de bovengenoemde argumenten leidt een tijdelijke aanpassing van de Wencopperweg tot meer kosten omdat de weg na realisatie van de tunnel weer hersteld moet worden. Herstel tot het oorspronkelijke en gewenste karakter is dan op korte termijn niet tot nauwelijks mogelijk vanwege het verlies van bestaande bomen.

Omleiding via de Gildeweg
In tegenstelling tot hetgeen Van den Bosch in zijn inspraakreactie stelt, vinden wij ook een omleidingroute via de Gildeweg voor autoverkeer verre van optimaal. Met het oog op fietsers en voetgangers heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bij brief laten weten geen bezwaar te hebben tegen een tijdelijke overweg (gedurende de werkzaamheden) voor deze categorie. Indien deze tijdelijke overweg echter ook geschikt gemaakt zou moeten worden voor autoverkeer, wat technisch vrijwel niet mogelijk is vanwege de verkanting van het spoor, dan zouden de Wencopperweg, Gildeweg en Energieweg met duizenden extra voertuigen per dag worden belast. Over de Wencopperweg hebben wij hiervoor reeds het nodige geschreven. De bestaande vormgeving en het huidige gebruik van de Gildeweg, het uitritten, fietsers, parkeer- en manoeuvreerbewegingen achten wij ongeschikt voor de toename met het omleidingsverkeer. Ook hier geldt dat voor dergelijke omleidingen investeringen gedaan moeten worden die uitsluitend dienen voor deze tijdelijke situatie - hiervan is geen sprake bij aanleg van de verbindingsweg naar de Wesselseweg.

Pagina: 4

Nummer: 1 Auteur: geertjan Onderwerp: Notitie Datum: 12-12-2013 14:46:15

Geld lenen kost geld!!
In het voorstel wordt in verband met de vervroegde aanleg, een bedrag genoemd van € 1,3 miljoen rente. Dat zijn volgens mij dus wel degelijk extra kosten.

Nummer: 2 Auteur: geertjan Onderwerp: Markering Datum: 2-12-2013 16:40:15

Nummer: 3 Auteur: geertjan Onderwerp: Markering Datum: 2-12-2013 16:44:02

Nummer: 4 Auteur: geertjan Onderwerp: Notitie Datum: 12-12-2013 14:46:31

Deze ingrepen zullen naar aanleiding van de vele klachten die zullen gaan ontstaan, alsnog moeten worden uitgevoerd. Er is geen wethouder die het aandurft om al deze klachten categorisch naast zich neer te leggen.

Nummer: 5 Auteur: geertjan Onderwerp: Markering Datum: 2-12-2013 16:47:45

Nummer: 6 Auteur: geertjan Onderwerp: Notitie Datum: 12-12-2013 14:47:40

Het aangevoerde probleem met de verkanting van het spoor ter plaatse is door ons in samenspraak met BAM-Rail uitgezocht.
Technisch is het goed mogelijk hier een tijdelijke overweg te realiseren. Van deze overgang hebben we een dwarsdoorsnede gemaakt en de berijdbaarheid in beeld gebracht.

Nummer: 7 Auteur: geertjan Onderwerp: Markering Datum: 2-12-2013 17:47:08

Nummer: 8 Auteur: geertjan Onderwerp: Notitie Datum: 12-12-2013 14:33:25

Dus de 40 bedrijven aan de Gildenweg en Mercuriusweg met ca. 7.500 mvt/etm belasten is ongeschikt, maar duizenden bewoners van Barneveld noord met ca. 14.000 mvt/etm aan sluipverkeer opzadelen kan wel?

Rapport Omleidingsroutes en effecten (Goudappel Coffeng d.d. 8 juli 2013)
Van de Bosch vraagt in zijn reactie wat de stand van zaken is van de 'to-do-list' die in het rapport is opgenomen. De lijst met punten die 'na vandaag' uitgevoerd moesten worden, waren vrijwel alle bedoeld om op te pakken na het besluit van uw raad om de Harselaartunnel aan te leggen. Nu dan is het immers zinvol om concrete afspraken te maken met partijen over de te nemen maatregelen zoals een oplossing voor de bus. Wij gaan er van uit dat de effectuering van deze afspraken nauwelijks tot geen kosten met zich meebrengen.

Rapport Royal HaskoningDHV
In de inspraakreactie gaat Van den Bosch in het kader van de overname van het beheer van de Baron van Nagellstraat in op het rapport van Royal HaskoningDHV. U hebt van hem een versie van het rapport ontvangen met daarin diverse kanttekeningen en opmerkingen.

Relatie met Harselaartunnel
Het is opmerkelijk dat de inspreker in het kader van het project Harselaartunnel kritische kanttekeningen plaatst bij dit rapport want het rapport heeft geen betrekking op – en is niet van invloed op – het project Harselaartunnel. Zoals eerder in deze memo vermeldt, blijkt dat de Harselaartunnel op zichzelf nauwelijks leidt tot andere verkeersintensiteiten. Wel leidt de tunnel tot een robuuster verkeerssysteem en een vergroting van de doorstroming en verkeersveiligheid.

Doel rapport
Het rapport van Royal HaskoningDHV is opgesteld met het doel om het project Harselaar Zuid fase 1a (reconstructie N805 Baron van Nagellstraat) en het project N303 omleiding Voorthuizen binnen hun eigen kaders op elkaar aan te sluiten en te laten voldoen aan de eisen die de provincie Gelderland als huidige en toekomstige wegbeheerder daaraan stelt. Voorheen heeft de gemeente voor de reconstructie N805 namelijk al een ontwerp gemaakt maar bij de afwikkelingsberekeningen voor het vaststellen van de benodigde kruispuntvormgevingen zijn abusievelijk enkele uitgangspunten toegepast die afwijken van de provinciale uitgangspunten. In het rapport van Royal HaskoningDHV wordt per kruispunt het ontwerp van de gemeente kort beschouwd en worden er aanbevelingen gedaan. Vervolgens zijn per kruispunt nieuwe afwikkelingsberekeningen gemaakt op basis van de provinciale uitgangspunten voor zowel de lange termijn (2022+) als de middellange termijn (2022). De provincie heeft hierop besloten om voor de uitwerking van de reconstructie uit te gaan van de berekeningen voor de middellange termijn. Hierop heeft de gemeente het oude ontwerp op enkele punten herzien. Aan het einde van het rapport doet Royal HaskoningDHV aan de hand van het gewijzigde ontwerp nog enkele aanbevelingen. Het rapport wordt daar weliswaar mee afgerond, maar het ontwerpproces is daarmee echter niet beëindigd. Tijdens diverse ontwerpsessies, met gemeente en provincie, is het ontwerp na februari 2013 zodanig aangepast dat het inmiddels inpasbaar is en voldoet aan de provinciale uitgangspunten. Het ontwerp zal als bijlage bij het bestemmingsplan Harselaar Zuid fase 1a aan de raad worden aangeboden.

Zorgpunten weggenomen
In het rapport van Royal HaskoningDHV worden diverse opmerkingen, verbeteringsvoorstellen en aanbevelingen gedaan bij het oude ontwerp en het herziene ontwerp van de gemeente. Het zijn vooral deze opmerkingen die door de inspreker zijn gemarkeerd en van kanttekeningen voorzien. Waar de inspreker aan voorbij lijkt te gaan is dat het ontwerpproces na oplevering van het rapport is voortgezet en dat de zorgpunten – voor wat de gemeente en provincie betreft – inmiddels zijn weggenomen.

Pagina: 5

Nummer: 1 Auteur: geertjan Onderwerp: Markering Datum: 12-12-2013 14:36:11

Nummer: 2 Auteur: geertjan Onderwerp: Notitie Datum: 12-12-2013 14:34:44

Het is zinvoller om vooraf de randvoorwaarden helder te hebben.
Dat effectuering van afspraken geen geld zal gaan kosten, is wensdenken.
De realiteit is echter anders, waardoor de gemeente achteraf alsnog dure infrastructurele maatregelen zal moeten nemen.

Nummer: 3 Auteur: geertjan Onderwerp: Notitie Datum: 12-12-2013 14:35:16

Doordat de tunnel wordt aangelegd en de kruisigingen vergroot, zal al het verkeer via de route Stationweg, BvNstraat blijven rijden en een oostelijke randweg nauwelijks verkeer verwerken.
Dit blijkt ook uit het verkeersmodel van Goudappel van 2022 ref+

Nummer: 4 Auteur: geertjan Onderwerp: Markering Datum: 2-12-2013 17:55:16

Nummer: 5 Auteur: geertjan Onderwerp: Markering Datum: 2-12-2013 17:58:41

Nummer: 6 Auteur: geertjan Onderwerp: Notitie Datum: 12-12-2013 14:47:54

Blijft het feit, dat de BvNstraat ná 2022 geheel vast gaat lopen en hier dan geen ruimte meer beschikbaar is om de kruisingen nog verder uit te bouwen.
Alleen voor de middellange termijn een oplossing bieden is een dure korte termijn maatregel.

Fysieke ruimte Baron van Nagellstraat
Zoals Van de Bosch stelt, blijkt uit het rapport niet dat de fysieke ruimte momenteel ontbreekt en dat dus onteigening en waarschijnlijk sloop van bebouwing nodig is. Het was echter niet het doel van het rapport om hierover helderheid te geven. Dat er grondverwerving nodig is, is volstrekt helder want hiermee wordt rekening gehouden in de projecten Harselaartunnel en Harselaar Zuid fase 1a.



Pagina: 6

Nummer: 1 Auteur: geertjan Onderwerp: Notitie Datum: 2-12-2013 18:04:48

Aanbeveling:
Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.
Er worden nu erg dure maatregelen en aanvullende maatregelen voorgesteld die slechts over een korte periode soelaas bieden.

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

De gemeenteraadsfractie Burger Initiatief
de heer A.D.G. van de Kamp
Churchillstraat 57
3772 KV BARNEVELD

Geachte heer Van de Kamp,

Datum:
21 november 2013

Ons kenmerk

Uw brief van:
21 oktober 2013

Afdeling:
Ontwikkelingsbedrijf

Behandeld door:
A.B. Quaak

Doorkiesnummer:
06-26642595

email:
b.quaak@ barneveld.nl

Onderwerp:
Harselaartunnel

Op 21 oktober jongstleden ontvingen wij uw brief met schriftelijke vragen, als bedoeld in artikel 37 van de Organisatieverordening van de gemeenteraad, over het project Harselaartunnel. Graag beantwoorden wij deze vragen als volgt.

Vraag 1. Vreest het college mogelijk niet terug te keren in de nieuw aan te treden coalitie van 2014?

Antwoord:Het college kent geen vrees ten aanzien van dit project, maar ziet vooral grote mogelijkheden door op dit moment de juiste stappen te zetten.

Vraag 2. Bent u met onze fractie van mening dat uit zowel het raadsvoorstel van 1 oktober jl. als het persbericht, dat in de lokale media is verschenen, de conclusie kon – en mag - worden getrokken dat een mogelijke nieuwe halte op de lijn Amersfoort-Apeldoorn zich nog steeds in de onderzoeksfase bevindt? En we dienaangaande mogen verwachten dat het college zorgvuldig te werk gaat?

Antwoord: Het aan de raad ter kennisneming voorgelegde ambitiedocument geeft voldoende aanleiding voor het college om zich maximaal in te spannen om een haalbaarheidsonderzoek uit te laten voeren. Wij stemmen dit met de provincie af, zodra de resultaten bekend zijn, zal de gemeenteraad hierover worden geïnformeerd.

Vraag 3. Welke ontwikkelingen heeft – in ieder geval - onze fractie tussen 1 oktober en 18 oktober jl. mogelijk allemaal gemist?

Antwoord: In het raadsvoorstel met betrekking tot de Harselaartunnel en de aanvullende memo van 11 november zijn alle relevante gegevens opgenomen om te komen tot een goede afweging en besluitvorming.

Vraag 4. Op welke kosten wordt door de NS geduid? Zijn dat andere kosten dan de € 25 miljoen voor ondertunneling en/of het realiseren van een station/halte?

Antwoord: Er is gesproken over de exploitatie van een mogelijke sprinterverbinding tussen Amersfoort en Apeldoorn. In het geval er sprake zal zijn van een niet rendabele verbinding, is het mogelijk dat er wel toe besloten wordt, maar dan moet een partij bijdragen aan de exploitatie. Op die kosten wordt gedoeld. Namens de gemeente is aangegeven dat een gemeentelijke bijdrage in tijden van bezuinigingen een moeilijk onderwerp is.
Bovenstaande staat volledig los van de dekking van de ondertunneling en is dan ook niet in het raadsvoorstel meegenomen.

Vraag 5. Hoe hoog worden de kosten überhaupt ingeschat van een halte, c.q. station door uw college? En wat is gangbaar in Nederland?

Antwoord: Op basis van een aantal praktijkervaringen worden de realisatiekosten van een halte geschat tussen de € 7 miljoen en € 13 miljoen. Doorgaans worden deze kosten door het Rijk gedragen.

Vraag 6. De provincie is bereid de bijdrage met € 1 miljoen te verhogen mits de provinciale weg wordt overgedragen aan de gemeente. De structurele beheerskosten gaan jaarlijks € 100.000 bedragen. Het college schrijft: "Omdat we beheerder worden van de huidige provinciale weg, bepaalt de gemeente in hoge mate de ontwerpregels en kan daardoor op verschillende punten meer tegemoet komen aan reële wensen van omwonenden". Moeilijke zin, hebben we het dan over kostenverhogende of kostenverlagende effecten? Ook qua grondverwervingen?

Antwoord: Met het in beheer nemen van de provinciale weg en de eigendomsoverdracht kan de gemeente meer zeggenschap uitoefenen ten aanzien van het ontwerp en het toekomstig beheer. Soepelere ontwerpregels maken het mogelijk dat er soms andere ontwerpalternatieven uitgewerkt kunnen worden; ontwerpalternatieven die zowel verkeerskundig als financieel technisch aantrekkelijker kunnen zijn.
Het gegeven dat de provinciale weg wordt overgedragen aan de gemeente leidt zeker niet tot hogere kosten (voor de verwervingen).

Vraag 7. Het college stelt voor de dekking van de nieuwe verbindingsweg te bekostigen uit de algemene reserves. Is daarmee de gedachte losgelaten dat er uit het 'ontwikkelingsgebied Harselaar-Zuid', nu en in de toekomst, op geen enkele wijze een bijdrage voor de ontsluitingskosten van genoemd gebied, al dan niet gefaseerd, is te verwachten?

Antwoord: In de Nota Bovenwijkse Voorzieningen is bepaald in welke mate het 'ontwikkelingsgebied Harselaar-Zuid' zal bijdragen aan de ontsluiting van Harselaar-Zuid. Daarnaast zijn een aantal andere ontwikkelingen benoemd die hieraan bijdragen. De aanleg van deze verbindingsweg zal in eerste instantie gedekt worden vanuit de algemene reserve. De bijdragen op basis van de Nota Bovenwijkse Voorzieningen gaan normaliter naar de (nog in te stellen) voorziening 'Bovenwijkse voorzieningen', in dit geval zullen deze bijdragen teruggestort worden in de algemene reserve.

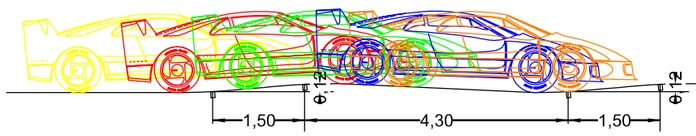
Vraag 8. Is het de bedoeling dat de nieuwe verbindingsweg uiteindelijk gaat aansluiten op de Scherpenzeelseweg?

Antwoord: Het in december 2013 vast te stellen bestemmingsplan "Harselaar Zuid fase 1a" vormt het uitgangspunt voor de verbindingsweg die in het kader van de Harselaartunnel als omleidingsroute zal worden gebruikt.
In het door de raad vastgestelde Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan wordt onder Uitvoeringsprogramma / Uitvoering / Autoprojecten (pagina 111) melding gemaakt van de Oostelijke Rondweg Barneveld (een doortrekking van de Wesselseweg naar de Scherpenzeelseweg). Op dit moment zijn daar geen concrete plannen voor in voorbereiding. Een aansluiting op de Scherpenzeelseweg maakt geen onderdeel uit van de voorgestelde omleidingsroute.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,

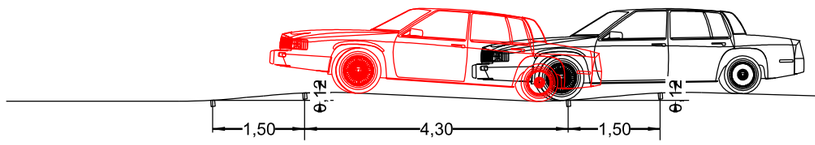
drs. D. Bakhuizen
secretaris

dr. J.W.A. van Dijk
burgemeester



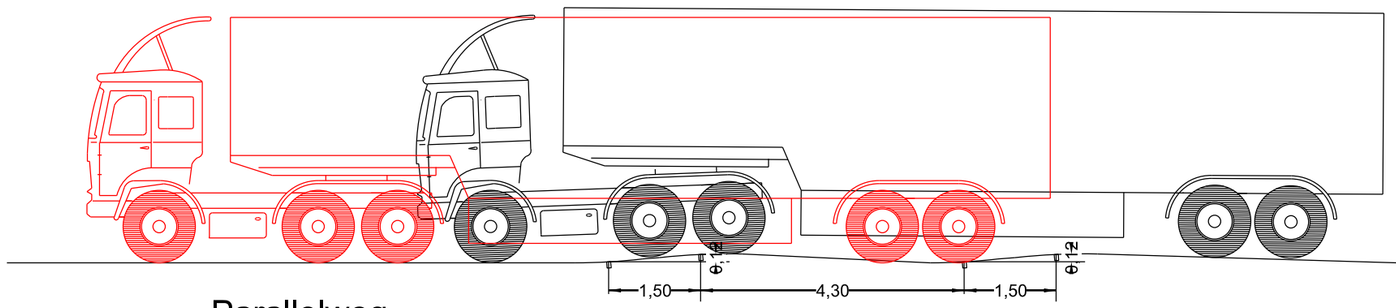
Parallelweg

De Wencopperweg



Parallelweg

De Wencopperweg



Parallelweg

De Wencopperweg

Versie	Datum	Omschrijving wijziging(en)	Tekenaar	Projectleider
01	25-11-2013	eerste versie	WB	CM
02	-	-	-	-
03	-	-	-	-

Project	Harselaar Zuid	Proj. nr.	
Onderdeel	Tijdelijke spoorwegovergang	Tek. nr.	so 0101
	Gildenweg Barneveld	Schaal	1:100
Fase	Schetsontwerp	Formaat	A3

Bureau Maris b.v.
Gildenveld 18, 3892 DG Zeewolde
Postbus 205, 3890 AE Zeewolde
036 - 5220971 info@bureau-maris.nl

[X] Concept Akkoord opdrachtgever

[ ] Definitief

printdatum: $DATE$ bestandsnaam: $FILES$

© AUTEURSRECHT VOORBEHOUDEN