

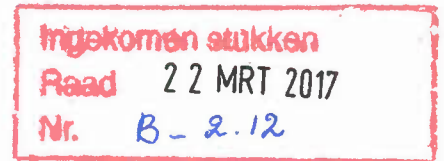


gemeente
Barneveld


Harselaartunnel
Barneveld. Beter. Bereikbaar.

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

R.A. Vogelaar
Bezembinderslaan 7
3781 DG Voorthuizen



Geachte heer Vogelaar,

Datum:
21 FEB 2017
Ons kenmerk:
-

Dank voor uw brief van 10 januari jl., waarin u aan de gemeenteraad een aantal vragen stelt ten aanzien van de Harselaartunnel. De gemeenteraad heeft in de raadsvergadering van 1 februari jl. de beantwoording van uw brief in handen gegeven van het college.

Afdeling:
Ruimtelijke Ontwikkeling

Uw brief is deels een reactie op eerder gestelde vragen per email (en de daarop gegeven antwoorden), deels stelt u nieuwe vragen. Hieronder worden uw vragen, in dezelfde volgorde als uw brief behandeld.

Behandeld door:
A.B. (Bram) Quaak

Doorkiesnummer:
06-26642595
email:

Kunt u mij uitleggen waarom in geen enkele van de volgende nieuwsbrieven (na december 2012) wordt meegedeeld dat de gemeenteraad heeft besloten om (toch) een tunnel aan te leggen die aan beide zijden een fietspad kent, zoals te zien is in het voorlichtingsfilmje?

Het is correct dat er aan beide zijden van de tunnelbak een fietspad komt. Aan de oostzijde komt de snelfietsroute (4 m breed voor 2 richtingen); aan de westzijde komt een fiets/voetpad (fietsverkeer van noord naar zuid). Beide fietspaden zaten ook in het oorspronkelijke ontwerp, maar dan omgedraaid. De snelfietsroute was eerder aan de westkant bedacht, maar vanwege onder meer de gevaarlijke situatie bij de rechtsafer naar het transferium is besloten de snelfietsroute naar de oostkant te brengen.

Er zijn verschillende informatieavonden geweest waar steeds de stand van zaken ten aanzien van het ontwerp getoond is. U geeft aan dat er in volgende nieuwsbrieven alleen maar over het fietspad aan de oostzijde wordt gesproken.

De nieuwsbrief van december 2013 beschrijft vooral het proces. In de nieuwsbrief van juni 2014 staat onder meer:

De voorkeursvariant is uitgewerkt naar een zogeheten "Voorlopig Ontwerp", waarbij de tunnel is voorzien van twee keer één rijstrook, inclusief aan de oostzijde een in twee richtingen bereden vrijliggend fietspad en aan de westzijde een vrijliggend fiets- en voetpad.

Terecht wijst u op de film waarmee we ook beide fietspaden laten zien. Op de site www.harselaartunnel.nl zijn daarnaast ook de tekeningen van het ontwerp te bekijken.

Kunt u mij uitleggen of de nu gekozen tunnel met een fietspad aan beide zijden van de tunnel een besparing heeft opgeleverd anders dan de genoemde € 10 miljoen?

De besparing van € 10 miljoen is vooral bereikt door de tunnelbak veel smaller te maken. Eerder werd uitgegaan van een tunnelbak die in beide richtingen 2 rijstroken plus een fietspad en voetpad moest kunnen herbergen. Dat is versoerd, waarmee inderdaad een besparing van ca. € 10 miljoen wordt bereikt.

Onlangs hebben de aanbestedingen plaats gevonden. Deze geven geen aanleiding om van andere besparingscijfers uit te gaan.

Kunt u mij uitleggen wat de beweegredenen zijn geweest om voor een ander type tunnel te kiezen dan waarmee is ingestemd volgens de nieuwsbrief van december 2012?

Er is geen sprake van een ander type tunnel.

Kunt u mij uitleggen hoeveel de Harselaartunnel bijdraagt (in %) aan de lokale Barneveldse economie?

De raad heeft verschillende argumenten gehad om in 2013 te besluiten de Harselaartunnel aan te leggen. De belangrijkste redenen tot aanleg zijn het garanderen van een goede doorstroming en het veiliger maken van deze kruising. Natuurlijk is er ook een positief effect voor de economie – de tunnel faciliteert als het ware de economische ontwikkeling. Onderstaand voor de volledigheid de argumenten zoals genoemd in het raadsvoorstel van 17 december 2013.

Blad 2

- I. Op basis van de verkeersprognoses van Goudappel Coffeng voor de huidige, 2022 en 2022+ situatie blijkt dat de Baron van Nagellstraat een drukke overweg zal blijven met een wachttijd van gemiddeld meer dan één minuut. Verkeerstechnisch geldt meer dan een minuut wachten bij een overweg als een aandachtspunt;
- II. ProRail stelt als eis dat op het moment dat er een station aan het spoor Amersfoort-Apeldoorn gerealiseerd wordt, de overweg opgeheven moet worden en vervangen moet worden door een ongelijkvloerse kruising. Reden hiervoor is dat halterende treinen zo dicht bij deze overweg tot een extra lange dichtligtijd leiden en mogelijk zelfs tot op de overweg zouden halteren, waarmee het veiligheidsniveau naar beneden gaat;
- III. Bovenstaande geldt in principe ook in geval er bij de driesporige situatie iets fysiek wijzigt aan de weginfrastructuur. Als bijvoorbeeld op termijn een extra fietsroute aangelegd wordt, dan zal een gelijkvloerse kruising niet acceptabel zijn;
- IV. In de verkeersprognoses voor 2022 en 2022+ zullen de wachtrijen voor de overweg Baron van Nagellstraat naast de Wencopperweg ook terugslaan op de verkeerskruising Harselaarseweg-Energieweg en zal de effectieve bruikbaarheid van de diverse in-/uitritten negatief beïnvloed worden. Dit betekent een sterke verslechtering van de verkeersafwikkeling;
- V. Lange wachtrijen gecombineerd met relatief lange wachttijden zorgen voor risicovol gedrag bij weggebruikers. Het feit dat er in het verleden absoluut gezien weinig incidenten zijn geweest, betekent nog niet dat er veel bijna-incidenten gespeeld kunnen hebben. Gezien de huidige situatie bij de Baron van Nagellstraat, waarbij linksafslaand verkeer naar de Wencopperweg regelmatig leidt tot stilstaande voertuigen op de overweg, is continuering van dit risicovolle gedrag aannemelijk. De voorziene langere wachttijden en wachtrijen in de toekomst zullen dit gedrag alleen maar vergroten, met een vergrote kans op incidenten;
- VI. De toekomstige plannen voor o.a. een extra fietsroute, een eventuele realisatie van een InterCity- station, een Railterminal en de verdere ontwikkeling van industriegebied Harselaar nopen tot een ongelijkvloerse kruising met het spoor. Een ongelijkvloerse kruising in de vorm van een tunnel faciliteert deze toekomstige ontwikkelingen;
- VII. Verdergaande ruimtelijke ontwikkelingen en toename rail-/wegfrequentie zullen realisatie van een onderdoorgang bij de Baron van Nagellstraat in de toekomst alleen maar lastiger maken: in de huidige situatie zijn er ruimtelijk gezien mogelijkheden voor realisatie van een onderdoorgang bij de Baron van Nagellstraat. Deze ruimte zal niet altijd beschikbaar blijven;
- VIII. Uit een benchmark van Goudappel Coffeng onder 20 overwegen in Noord-Oost Nederland blijkt de Baron van Nagellstraat (evenals de overwegen Nijker-

Kunt u mij uitleggen waarom voor de huidige route voor buslijn 205 is gekozen, waarbij industrieterrein Harselaar, Station Barneveld Noord en woonzorgcentrum Elim niet langer per openbaar vervoer bereikbaar zijn?

Uit gegevens van Syntus bleek dat het totale aantal instappers op de 4 haltes Zeu-merseweg, Station Barneveld-Noord, Van Wijnbergenlaan en Vliegersvelderlaan circa 70 bedraagt op een gemiddelde werkdag. Een groot deel daarvan zijn scholieren. Daaro hebben wij er in samenspraak met Syntus voor gekozen om de bus via de Thorbeckelaan te laten rijden. Scholieren naar het JFC kunnen gebruik maken van de bestaande halte. Reizigers naar Harselaar kunnen gebruik maken van de bestaande halte aan de Nijkerkerweg. Reizigers van en naar Elim kunnen gebruik maken van de Valleihopper. Die biedt sinds begin dit jaar vervoer van deur tot deur, zie <https://www.valleihopper.nl/>.

Blad 4

Vindt u dat reizigers die gebruik maken van het openbaar vervoer en nu extra kosten hebben vanwege de twee jaar durende aanleg van de Harselaartunnel, een schadevergoeding verdienen voor de extra kosten?

Nee, dat vinden we niet. Het is heel vervelend en niet aan te ontkomen dat bij grote infrastructurale maatregelen mensen of bedrijven hinder ondervinden. Deze hinder komt in dit geval niet in aanmerking voor vergoeding.

Vindt u dat met de nieuwe infrastructuur station Barneveld Noord beter bereikbaar wordt voor de reiziger?

Fietsers uit Voorthuizen die via de Harselaartunnel en Binnenveld naar Station Barneveld Noord willen fietsen, moeten straks iets verder omrijden dan nu het geval is. Daar staat tegenover dat het wachten voor een gesloten spoorovergang straks verleden tijd is en dat er een aantrekkelijke fietsroute tussen Barneveld en Voorthuizen komt te liggen. Al met al blijft het station wel minstens zo goed bereikbaar. Overigens gaan wij nog na of in het kader van het project Columbiz Park ook fietsenstallingen aan de noordzijde van het spoor kunnen komen. Dit zal voor diverse reizigers nog aantrekkelijker worden.

Vindt u dat u met de nieuwe infrastructuur station Barneveld Noord het reizen met openbaar vervoer stimuleert?

Ja, zie het antwoord op de vorige vraag.

Vindt u dat het belangrijk is dat openbaar busvervoer goed dient aan te sluiten op treinverkeer?

Ja.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Mocht u nog aanvullende vragen hebben, dan is het wellicht verstandig om een afspraak te maken, waarbij we u het project nog nader kunnen toelichten.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,

drs. D. Bakhuizen
secretaris

dr. J.W.A. van Dijk
burgemeester



- kerweg en Lunterseweg) bij de 10 meest hinderlijke te zitten (boven 1 min. wachttijd);
- IX. Uit de analyse van Goudappel Coffeng blijkt dat de wachttijden en –rijen bij deze overweg het grootst zijn, waarmee het VE-team heeft geconcludeerd dat deze overweg het eerst aangepakt dient te worden;
- X. Een ongelijkvloerse situatie heft de barrièrewerking met het spoor op, met al zijn positieve effecten op de doorstroming van het wegverkeer en verkeersveiligheid, maar ook de reductie van verstoringen voor het treinverkeer op deze locatie.

Blad 3

Kunt u mij uitleggen waarom de gemeenteraad besloten heeft tot de aanleg van de Harselaartunnel terwijl het rapport van Goudappel Coffeng uit 2012 aantoonde dat er geen keiharde argumenten of noodzaak was om een ongelijkvloerse kruising te realiseren voor 2022?

De scope die gehanteerd wordt bij besluiten voor dergelijke majeure projecten ligt veel verder dan de komende paar jaar. Daarnaast (zie vorige vraag) is het een optelsom geweest van de verschillende argumenten die de raad heeft doen besluiten de Harselaartunnel aan te leggen. Dit besluit wordt overigens gedragen door de Rijksoverheid en Provincie Gelderland. Eerstgenoemde draagt zo'n € 7 miljoen bij, laatstgenoemde zo'n € 12 miljoen.

Kunt u mij uitleggen welke toezeggingen reeds gedaan zijn ter realisatie van Harselaar Zuid, Columbizpark en het station aan het spoor baanvak Amersfoort-Apeldoorn?

Het is niet duidelijk wat u bedoelt met toezeggingen ter realisatie van Harselaar Zuid en Columbizpark. Beide projecten kennen een eigen exploitatie.

Voor wat betreft een station aan het spoor op het baanvak Amersfoort-Apeldoorn; dit valt buiten de scope van het project Harselaartunnel. We hebben er wel rekening mee gehouden dat de aanleg van de tunnel een eventueel station later niet onmogelijk maakt. Andersom is een station op het hoofdspoor alleen mogelijk wanneer er een tunnel ligt (zodat treinen niet op de overweg hoeven te halteren).

Vindt u dat reizigers uit de richting Voorthuizen hiermee voldoende zijn geïnformeerd?

Zeker. We kunnen stellen dat wij uitgebreid (tot en met een huis-aan-huis mailing op iedere deurmat in Barneveld en Voorthuizen) hebben geïnformeerd over de omleiding. Hierbij zijn ook kaartjes van de omleiding gevoegd. Daaruit blijkt dat de bus gewoon bushalte De Punt en een aantal andere bushaltes in Voorthuizen blijft aandoen. Wij gaan er van uit dat reizigers uit Voorthuizen begrijpen dat die haltes voor hen dichterbij zijn dan de opstaphalte bij Barneveld Centrum.

Onderstaand een greep uit de verschillende communicatiemiddelen:

- Publicaties in de Barneveldse Krant, waarbij stap voor stap is toegelicht hoe de afsluiting en de omleiding in zijn werk zou gaan.
- Voorthuizens Belang is als belangengroep vertegenwoordigd in de klankbordgroep en heeft als zodanig alle informatie ontvangen.
- Huis-aan-huis brief aan alle bewoners van Voorthuizen en Barneveld met toelichting op de plannen.
- Facebookcampagne waarbij alle Facebookgebruikers in Voorthuizen hier bericht van hebben kunnen ontvangen.
- Website www.harselaartunnel.nl
- Twitter [@harselaartunnel](https://twitter.com/harselaartunnel)
- Tekstkarren met vooraanduidingen (geruime tijd voor de afsluiting zelf).
- Bebording met vooraanduidingen.