



Collegevoorstel

Onderwerp:

voorstel "Oriënterend onderzoek doortrekking Oostelijke Rondweg Barneveld"

Gevraagde beslissing:

1. De raadsinformatiebrief met de notitie "Oriënterend onderzoek naar doortrekking Oostelijke Rondweg Barneveld" naar de raad te sturen.
2. De doortrekking Oostelijke Rondweg Barneveld als project op te pakken en een voorbereidingskrediet van € 200.000,- beschikbaar te stellen.
3. Het extra budget te dekken door de incidentele begrotingsruimte 2016 met dit bedrag te verlagen;
4. Dit bedrag door de raad te laten autoriseren via de maandrapportage (rubriek F).

Raad

- ☒ Ter kennisname naar de raad
Nummer beleidsproduct: 231
- ☐ Op overzicht Bestaand beleid (website)

Datum 17 november 2016 Steller: S. Wattimena / J. Brink

Afd: V&I-Verkeer Aantal bijlagen 2

Afd.hoofd: Portefeuillehouder

Openbaarheid

Besluit (voorblad) openbaar: ☒ Ja ☐ Nee, zie beslispoint :
Groentje openbaar: ☒ Ja ☐ Nee, zie beslispoint :
Bijlagen openbaar: ☒ Ja ☐ Nee, vermelden op bijlage

	Akkoord	Bespreken	Aantekeningen
Secretaris			
Burgemeester			
Wethouder A. de Kruijf			
Wethouder P.J.T. van Daalen			
Wethouder G.J. van den Hengel			
Wethouder D. J. Dorrestijn-Taal			

Beslissing burgemeester en wethouders :

22 NOV. 2016

Nummer op besluitenlijst: 47/04

Gefonn advies 3. V&I
Raad

1. Inleiding

De krachtige groei van bedrijven en woningaantallen leidt tot extra druk op de infrastructuur in en om de gemeente Barneveld. In de Strategische Visie Barneveld 2030 is expliciet opgenomen dat we werken aan zowel een optimale externe bereikbaarheid van de gemeente als geheel als van de individuele woon- en werklocaties. In de kadernota 2017-2020 is het belang van de doortrekking van de Oostelijke Rondweg Barneveld in het thema "Vestigingsklimaat en bereikbaarheid" benadrukt. De (doortrekking van de) Oostelijke Rondweg is essentieel voor een robuust wegennet van Barneveld. Een robuust en veilig wegennet met toekomstwaarde en voldoende restcapaciteit, zodat bij incidenten het wegennet niet vastloopt, dient de bereikbaarheid van Barneveld te waarborgen.

2. Argumenten

- 1.1 *De gemeenteraad hecht belang aan een spoedige doortrekking van de oostelijke rondweg*
In de gemeenteraadsvergadering van 9 november 2016 is nogmaals door de gemeenteraad het belang van een spoedige doortrekking Oostelijke Rondweg benadrukt en heeft de raad een deel van het noodzakelijke budget voor gebruik van dit doel geaccordeerd. Er is door de raad verzocht om de doortrekking voortvarend op te pakken.
- 1.2 *Het oriënterend onderzoek is afgerond*
De bijgevoegde raadsinformatiebrief geeft aan welke stappen er tot nu toe zijn ondernomen en wat de vervolgstappen in het traject zijn. De bijgevoegde notitie "oriënterend onderzoek naar doortrekking Oostelijke Rondweg Barneveld" gaat in op nut en noodzaak van de komst van de Oostelijke Rondweg Barneveld, het bevat een verkeerskundige analyse en gaat oriënterend in op de sterkte, zwakte, kansen en bedreigingen. Het oriënterend onderzoek gaat verder in op het financiële aspect en geeft een voorzichtige doorkijk ten aanzien van de planning.
- 2.1 *Ten behoeve van het vervolg is een projectaanpak gewenst*
De doortrekking Oostelijke Rondweg Barneveld wordt als project opgepakt. De komende periode wordt een projectplan opgesteld. Om dit project verder op te pakken en benodigde onderzoeken te laten uitvoeren ter nadere bepaling van het wegtracé wordt een voorbereidingsbudget gevraagd.

3. Financiën

Er wordt een voorbereidingsbudget gevraagd van € 200.000,--. Het voorstel is om de bijbehorende lasten te dekken door de incidentele begrotingsruimte te verlagen en dit, via de maandrapportage (rubriek F), ter autorisatie aan de raad voor te leggen.

4. Bijlagen

Raadsinformatiebrief en notitie "Oriënterend onderzoek naar doortrekking Oostelijke Rondweg Barneveld".



gemeente
Barneveld



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

Gemeenteraad

Geachte leden van de raad,

Datum: Graag informeren wij u over de verder aanpak ten aanzien van de doortrekking Oostelijke Rondweg Barneveld.

Ons kenmerk:

Inleiding

Afdeling:
V&I/RO

Behandeld door:
S. Wattimena/J. Brink

Doorkiesnummer:
(0342) 495 247/399

email:
s.wattimena@barneveld.nl

Onderwerp:
**Doortrekking Oostelijke
Rondweg Barneveld**

De krachtige groei van bedrijven en woningaantallen leidt tot extra druk op de infrastructuur in en om de gemeente Barneveld. In de Strategische Visie Barneveld 2030 is expliciet opgenomen dat we werken aan zowel een optimale externe bereikbaarheid van de gemeente als geheel als van de individuele woon- en werklocaties. In de kadernota 2017-2020 is het belang van de doortrekking van de Oostelijke Rondweg Barneveld in het thema "Vestigingsklimaat en bereikbaarheid" benadrukt. De (doortrekking van de) Oostelijke Rondweg is essentieel voor een robuust wegennet van Barneveld. Een robuust en veilig wegennet met toekomstwaarde en voldoende restcapaciteit (zodat bij incidenten het wegennet niet vastloopt) dient de bereikbaarheid van Barneveld te waarborgen.

In de gemeenteraadsvergadering van 9 november 2016 is door u het belang van een spoedige doortrekking Oostelijke Rondweg Barneveld benadrukt en heeft uw raad een deel van het noodzakelijke budget voor gebruik van dit doel geaccordeerd. In deze informatiebrief wordt aangegeven welke stappen het college tot nu toe heeft ondernomen en wat de vervolgstappen in het traject zijn.

Notitie "oriënterend onderzoek naar doortrekking Oostelijke Rondweg Barneveld"

De afgelopen periode heeft er oriënterend onderzoek plaatsgevonden. Als bijlage bij deze informatiebrief bieden wij u dan ook de notitie 'Oriënterend onderzoek naar doortrekking Oostelijke Rondweg Barneveld' aan. Het gaat in op nut en noodzaak van de komst van de Oostelijke Rondweg Barneveld, het bevat een verkeerskundige analyse en gaat oriënterend in op de sterkte, zwakte, kansen en bedreigingen. Het oriënterend onderzoek gaat verder in op het financiële aspect en geeft een voorzichtige doorkijk ten aanzien van de planning.

1 Bijlage

Voor de ligging van het wegtracé van de doortrekking Oostelijke Rondweg is eerder een zoekzone gedefinieerd. Ten bepaling van het wegtracé is nader onderzoek op de aspecten flora en fauna, bodemkwaliteit, archeologie en landschappelijke inpassing noodzakelijk. Daarnaast is de daadwerkelijke grondverwerving uiteindelijk (mede) bepalend voor de exacte ligging van het tracé en de kostenraming. Er zal daarnaast een ongelijkvloerse doorkruising met de spoorlijn gerealiseerd moeten worden. In de Nota Bovenwijkse investeringen 2014 is de ontwikkeling gepland na 2025 op begroot op €47.400.000,--. In deze notitie is een voorzichtige doorkijk ten aanzien van de planning gemaakt. Rekening houdende met de nog uit te voeren onderzoeken, de te doorlopen

planologische procedures, de rechtsmiddelenprocedures, grondverwerving en de technische uitwerking gaat de planning uit van een start uitvoering en openstelling na 2025.

Project

De doortrekking Oostelijke Rondweg Barneveld wordt als project opgepakt. Aangesloten wordt bij de structuur zoals die in vergelijkbare projecten in de gemeente Barneveld wordt gehanteerd. Centraal in de projectorganisatie staan een projectgroep en een Stuurgroep. In de stuurgroep nemen wethouder H. van Daalen en wethouder A. de Kruijf plaats. Ambtelijk opdrachtgever voor het project is de directeur Ruimtelijke Ontwikkeling, de heer mr. R.A.P. Schouwaert. Opdrachtnemer is mevrouw mr. J. (Jessica) Brink werkzaam als projectleider bij de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling, die als projectleider de dagelijkse leiding heeft over het project, waarin alle benodigde disciplines vertegenwoordigd zijn.

Blad 2

De komende maanden wordt er een projectplan opgesteld en zal de initiatieffase worden afgesloten met vaststelling van het projectplan door het college. In het projectplan worden de vervolgfases van het project verder beschreven.

Financiën

In de Nota Bovenwijkse investeringen 2014 is de ontwikkeling begroot op €47.400.000,--. Dit is een globale begroting.

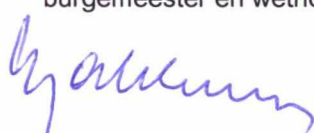
De investeringskosten komen deels ten laste van de exploitatie van het toekomstige bedrijventerrein Harselaar-Driehoek en Harselaar-Zuid. Het overige deel van de investeringskosten moet gedekt worden door externe partijen, dan wel vanuit de begroting van de gemeente. Aangezien deze ontwikkeling gepaard gaat met een groot investeringsbedrag en dito kapitaallasten is er reeds een extra structurele stelpost ter dekking van toekomstige lasten opgenomen.

Ter dekking van toekomstige kapitaallasten is in de begroting 2017 een stelpost opgenomen van €620.000.- Vanaf 2020 is deze stelpost op €1.000.000,- vastgesteld. Deze stelpost dekt de toekomstige kosten van verwerving en aanleg. Dit betekent dat tot het moment van verwerving en uitvoering de stelpost niet aangesproken wordt.

Een lobby met de provincie is inmiddels opgepakt om te komen tot een totale financiering van deze rondweg.

Om het project Oostelijke Rondweg verder op te pakken en de benodigde onderzoeken te doen ten behoeve van de bepaling van het wegtracé stellen wij voor een voorbereidingskrediet van €200.000.— beschikbaar te stellen en dit krediet te dekken uit de incidentele begrotingsruimte 2016. De stelpost is tot het moment van uitvoering beschikbaar voor de te maken voorbereidingskosten van de rondweg.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,



drs. D. Bakhuizen
secretaris



dr. J.W.A. van Dijk
burgemeester

“Oriënterend onderzoek naar doortrekking Oostelijke Rondweg Barneveld”



Afdeling Vastgoed en Infrastructuur
Steller: Team Verkeer, Stefan Wattimena
17 november 2016
V1028500

SAMENVATTING “Oriënterend onderzoek naar doortrekking Oostelijke Rondweg Barneveld?”

Barneveld wil klaar zijn voor de toekomst. De Strategische Visie 2030 geeft richting aan deze toekomst en is op 28 september door de gemeenteraad vastgesteld. Ook de koers voor bereikbaarheid en mobiliteit is uitgezet. Barneveld gaat voor een robuust en veilig wegennet met toekomstwaarde en voldoende restcapaciteit. Bij calamiteiten loopt het wegennet niet vast en wordt de bereikbaarheid van Barneveld gewaarborgd.

Hoofdwegenstructuur kern Barneveld

Rondwegen, radialen en de centrumring vormen tezamen het verkeerssysteem dat moet leiden tot een robuust en veilig wegennet. De rondwegen vangen het verkeer op van en naar het landelijk hoofdwegennet, de autosnelwegen en de provinciale wegen. De radialen zijn de verbindingswegen: Plantagelaan, Thorbeckelaan, Baron Van Nagellstraat, Stationsweg, Wesselseweg-Drostendijk, Dr. Willem Dreeslaan-Valkseweg, Lunterseweg-Van Zuylen van Nieveltlaan. Het gemotoriseerd verkeer blijft zo lang mogelijk op de rondwegen alvorens het via de radialen naar de herkomst en bestemmingsgebieden en de centrumring wordt afgewikkeld. Met het verkeerssysteem wordt doorgaand verkeer ten opzichte van de woongebieden en het centrum van Barneveld ontmoedigd.

Oostelijke Rondweg

De Hoenderlaan, de Scherpenzeelseweg, de Plantagelaan (deels), de (nog te realiseren) westelijke rondweg, de Nijkerkerweg, de Harselaarseweg, de Baron van Nagellstraat, de Mercuriusweg en de Oostelijke Rondweg vormen de rondwegen in de verkeersstructuur. Recent is het noordelijk deel van de Oostelijke Rondweg (de Hanzeweg) opengesteld voor het verkeer. Het deel van de rondweg (tussen de Wesselseweg en de Hoenderlaan) is in diverse plannen en visies opgenomen en vastgesteld. De (doortrekking van de) Oostelijke Rondweg is een essentieel onderdeel en één van de ontbrekende schakels in het robuuste wegennet van Barneveld. Met een doortrekking van de oostelijk rondweg zal de route Lunterseweg-Van Zuylen van Nieveltlaan-Stationsweg-Drostendijk-Wesselseweg structureel worden ontlast. Tevens wordt een extra ontsluitingsroute gecreëerd van en naar de A30 en de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Harselaar bevorderd. De doortrekking kruist ten zuiden van het woongebied Veller ongelijkvloers de spoorlijn Barneveld-Ede ongelijkvloers. Ook de bereikbaarheid en de ontsluiting van het buitengebied wordt door de doortrekking verbeterd.

Wegtracé en planning

Voor de ligging van het wegtracé van de doortrekking van de Oostelijke Rondweg is een zoekzone gedefinieerd. Vanaf de rotonde Wesselseweg-Hanzeweg wordt het wegtracé in zuidelijke richting doorgetrokken. De doortrekking wordt tussen het woongebied Veller en de Barnevelds Beek (gemeentegrens) ter plaatse van het kruispunt Hoenderlaan-Bankivalaan aangesloten op de wijkontsluitingsweg Hoenderlaan. Ten bepaling van het wegtracé is nader onderzoek op de aspecten flora en fauna, bodemkwaliteit, archeologie en landschappelijke inpassing noodzakelijk. Daarnaast is de daadwerkelijke grondverwerving uiteindelijk (mede)bepalend voor de exacte ligging van het tracé en de kostenraming. De doortrekking is in Nota Bovenwijkse Investerings 2014 gepland na 2025 en geraamd op € 47.400.000,--. De voorlopige planning rekening houdende met de nog uit te voeren onderzoeken, de te doorlopen planologische, eventuele onteigenings-, bezwaar- en beroepsprocedures en de technische uitwerking-gaat uit van een openstelling van de doortrekking voor het verkeer na 2025.



INHOUDSOPGAVE

Samenvatting

1. Inleiding	3
2. Vastgestelde plannen en visies	4
2.1 Strategische Visie Barneveld 2030	4
2.2 Structuurvisie Kernen 2022	5
2.3 GVVP (Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan)	5
2.4 MER Harselaar Driehoek en Harselaar Zuid	6
3. Verkeerskundige analyse	7
3.1 Wegfunctie en gebruik	7
3.2 Vormgeving	7
3.3 Verkeersmodel-analyse	8
4. Sterkte, zwakte, kansen, bedreigingen	11
5. Ruimtelijke analyse wegtracé	12
5.1 Landbouw ontwikkelingsgebied	12
5.2 Stedelijke ontwikkeling	12
5.3 Nader onderzoek	12
6. Financiën	13
7. Planning en vervolgproces	14

**Bijlage 1: Kruispuntanalyse verkeerssituatie 2022ref+ met en zonder
doortrekking Oostelijke Rondweg Barneveld**

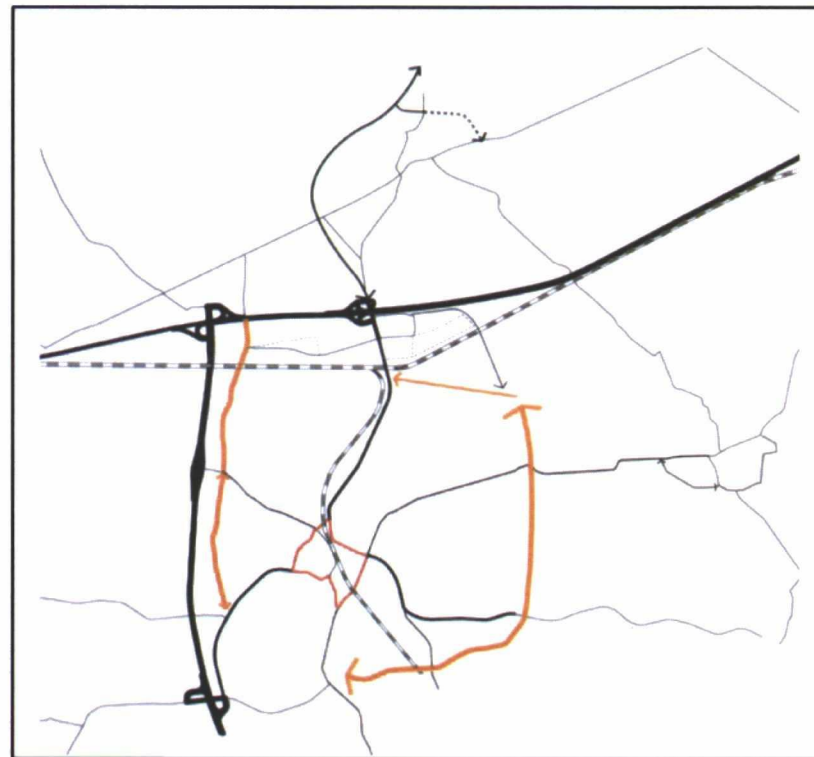
1. Inleiding

De krachtige groei van bedrijven en woningaantallen leidt tot extra druk op de infrastructuur in en om de gemeente. De inwoners, maatschappelijke instanties, ondernemers en bedrijven zijn gebaat bij een uitstekende bereikbaarheid. In het verlengde daarvan ligt de doorstroming van het verkeer. In de jaarlijkse kadernota is het belang van de doortrekking van de oostelijk rondweg Barneveld in het thema “Vestigingsklimaat en bereikbaarheid” benadrukt. Recent is het noordelijk deel van de Oostelijke Rondweg Barneveld (de Hanzeweg) opengesteld voor het verkeer. Het deel van de rondweg tussen de Wesselseweg en de Bankivalaan is in diverse plannen en visies vastgesteld. Vanaf de rotonde Wesselseweg-Hanzeweg moet het tracé van de Oostelijke Rondweg in zuidelijke richting worden doorgetrokken. Ter plaatse van het kruispunt Hoenderlaan-Bankivalaan wordt de doortrekking aangesloten op de wijkontsluitingsweg van het woongebied Veller. De (doortrekking van de) Oostelijke Rondweg is essentieel voor een robuust wegennet van Barneveld. Een robuust wegennet met toekomstwaarde en voldoende restcapaciteit, zodat bij calamiteiten het wegennet niet vastloopt en de bereikbaarheid wordt gewaarborgd.

Leeswijzer

Onderhavige notitie gaat in op de “waarom-vraag” van een doortrekking van de Oostelijke Rondweg Barneveld. Op basis van de beschikbare documenten (vastgestelde visies, plannen, besluiten) wordt in hoofdstuk 2 uiteengezet wat de toegevoegde waarde is van de doortrekking. De verkeerskundige onderbouwing en de visie op het wegennet van Barneveld komen in hoofdstuk 3 aan de orde. Met het verkeersmodel is voor het planjaar 2022 de verkeersbelastingssituatie met een doortrekking van de Oostelijke Rondweg vergeleken met de situatie zonder de doortrekking. Hoofdstuk 4 gaat in op de sterkte, zwakte, kansen en bedreigingen van de doortrekking van de Oostelijke Rondweg. In de ruimtelijke analyse (hoofdstuk 5) wordt globaal ingegaan op de ontwikkelingen die in het buitengebied spelen die van invloed kunnen zijn op de gewenste ligging van het wegtracé.

In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de financiën. De huidige inzichten liggen ten grondslag aan de globale procesplanning om tot een doortrekking te kunnen komen. De planning en het vervolgproces worden in hoofdstuk 7 beschreven.



Afbeelding 1: Beoogde toekomstige hoofdwegenstructuur Gemeente Barneveld



2. Vastgestelde plannen en visies

De (doortrekking van de) oostelijk rondweg Barneveld is in de volgende documenten aangehaald en/of vastgesteld:

- Strategische Visie Barneveld 2030;
- Structuurvisie Kernen 2022;
- GVVP (Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan) 2010;
- MER Harselaar Driehoek en Harselaar Zuid;

2.1. Strategische Visie Barneveld 2030

Barneveld wil klaar zijn voor de toekomst. De koers voor bereikbaarheid en mobiliteit is verwoord in de Strategische Visie Barneveld 2030 (vastgesteld door de gemeenteraad 28 september 2016).

Gebaseerd op de ambities op het gebied van wonen en werken zal Barneveld groeien naar 65.000 tot 70.000 inwoners. De centrale ligging van Barneveld is aanleiding om het areaal aan bedrijventerrein met Harselaar Driehoek en -Zuid verder uit te breiden.

De ingezette koers gaat uit van:

- de verbetering van de bereikbaarheid, waarmee de strategische ligging van Barneveld wordt benadrukt;
- het comfort en de veiligheid in de infrastructurele verbindingen tussen de dorpen en de wijken;
- prioriteit binnen de kernen voor bestemmingsverkeer boven doorgaand verkeer;
- het verbeteren van de ontsluiting van wijken naar buiten de dorpen en de gemeente (waaronder een rondweg Barneveld-oost);
- betere en comfortabeler routes voor fietsers zodat centra en voorzieningen goed bereikbaar zijn.



Afbeelding 2: Beoogde toekomstige hoofdwegenet kern Barneveld

2.2. Structuurvisie Kernen 2022

In de Structuurvisie Kernen 2022 zijn voor verkeer en infrastructuur de volgende beleidsuitgangspunten geformuleerd:

- de gemeente zet in op een sterker onderscheid in wegen, gericht op meer veiligheid en een goede doorstroming en bereikbaarheid;
- het speerpunt voor de komende jaren zijn investeringen in een ringstructuur (onder andere rondwegen Barneveld Oost) en goede en snelle fietsverbindingen;
- het verbeteren van de bereikbaarheid van Barneveld Centrum.

Voor meer veiligheid en een goede doorstroming is een hiërarchische opbouw van het wegennet noodzakelijk. De wegategorisering in het Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan (GVVP) is daarbij uitgangspunt. Het afstemmen van de functie en het beoogde gebruik van een weg is hierbij essentieel.

Langs de oostzijde van het dorp, tussen de spoorlijn en de Wesselseweg, ligt een gebied dat als buffer tussen de dorpsbebouwing en het “landbouw-ontwikkelingsgebied” moet dienen. Door de doortrekking van de Oostelijke Rondweg ontstaat een dorpsrandzone die zich leent voor sportdoeleinden, woningbouw, recreatie en andere extensieve, groene vormen van voorzieningen. Voorwaarde is daarbij, dat de ontwikkeling van de landbouw in het aangrenzende landbouwontwikkelingsgebied niet mag worden belemmerd.

2.3. Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan (GVVP)

Het vigerende GVVP stamt uit 2010. Mede op basis van die uitgangspunten uit de Strategische Visie 2030 en de structuurvisie kernen 2022 wordt het GVVP in 2017 geactualiseerd. Het GVVP gaat in op recente ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer, economie, ruimtelijke ordening en milieu. In het GVVP wordt voor de hoofdwegenstructuur van Barneveld ingezet op het ontwikkelen van onder andere een logisch netwerk van rondwegen en radialen binnen de (met name grotere) kernen. Dat omvat in ieder geval een rondweg ten oosten van Barneveld.

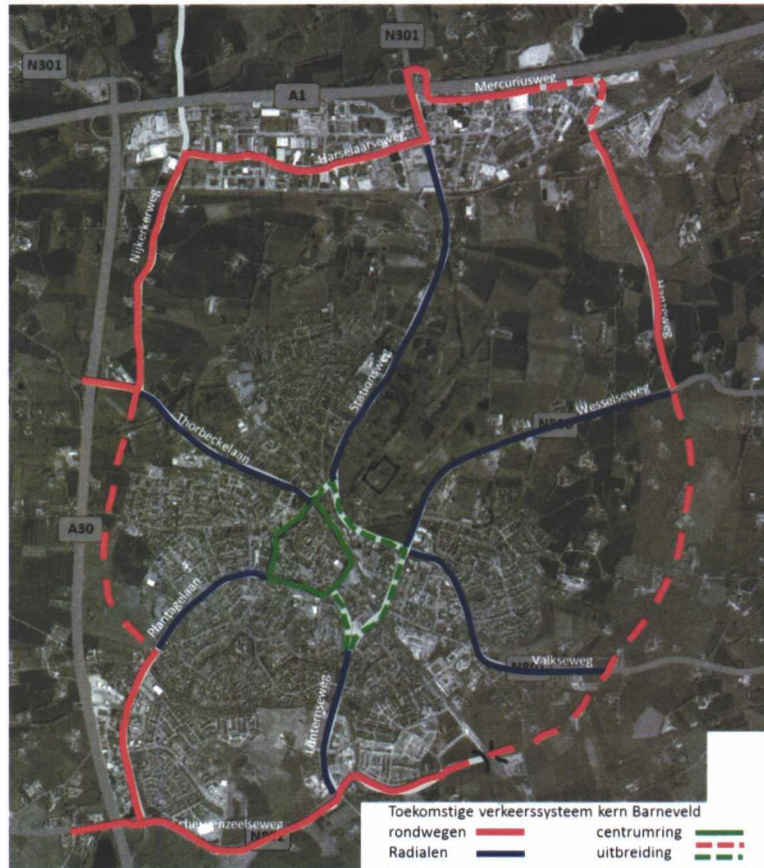
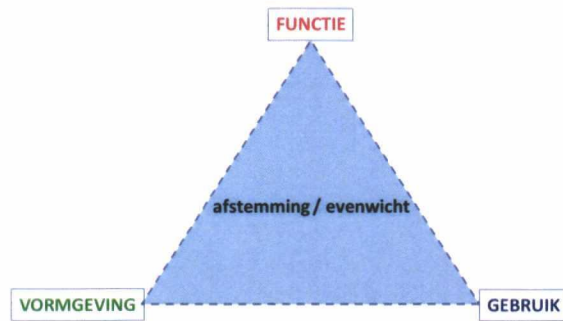


Het onderscheid in rondwegen, ontsluitingswegen (de radialen), de centrumring en de wegen in woon- en verblijfsgebieden dient in de vormgeving van de weg (nog meer) te worden benadrukt. Dit om de bereikbaarheid van de kern van Barneveld en de bedrijventerreinen naar de toekomst te kunnen waarborgen.

2.4. MER Harselaar-Driehoek en Harselaar-Zuid

De ontwikkeling van de bedrijventerreinen vereist een goede verkeersontsluiting. In opdracht van de gemeente Barneveld en in samenwerking met de provincie en Rijkswaterstaat, is onderzoek uitgevoerd naar de gewenste ontsluitingsstructuur voor Harselaar-Zuid en Harselaar-Driehoek. Het blijkt dat er nieuwe wegverbindingen noodzakelijk zijn om de locaties Harselaar-Zuid en Harselaar-Driehoek goed te kunnen ontsluiten. De bestaande ontsluitingswegen (onder andere de Baron Van Nagellstraat) hebben onvoldoende capaciteit om de toekomstige verkeersintensiteiten adequaat te verwerken.

Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat een nieuwe ontsluiting richting de A30 wenselijk is om het verkeer dat door Harselaar-Zuid wordt gegenereerd te kunnen afwikkelen. Om het laatste deel (circa 20%) van Harselaar-Zuid mogelijk te maken is de realisatie van de doortrekking van de Oostelijke Rondweg Barneveld, tussen de rotonde Hanzeweg-Wesselseweg (N800) en het kruispunt Hoenderlaan-Bankivalaan op de ontsluitingsweg van woongebied Veller zelfs noodzakelijk.



Afbeelding 3: Beoogd toekomstige verkeerssysteem kern Barneveld
(fictieve ligging nog te realiseren rondwegen)

3. Verkeerskundige analyse

Het verkeerssysteem in de kern Barneveld waar het gemotoriseerd verkeer primair op wordt afgewikkeld, bestaat uit rondwegen, radialen en de centrumring. De (doortrekking van de) Oostelijke Rondweg is een belangrijk onderdeel in dit verkeerssysteem (zie afbeelding 2).

De wegfunctie schrijft een bepaald gebruik voor: snelheid, routevorming, doorgaand verkeer en/of bestemmingsverkeer. Het gebruik en daarmee ook de functie dient door de vormgeving van het wegennet te worden afgedwongen. De wegfunctie, het beoogde gebruik en de vormgeving zijn op elkaar afgestemd en met elkaar in evenwicht.

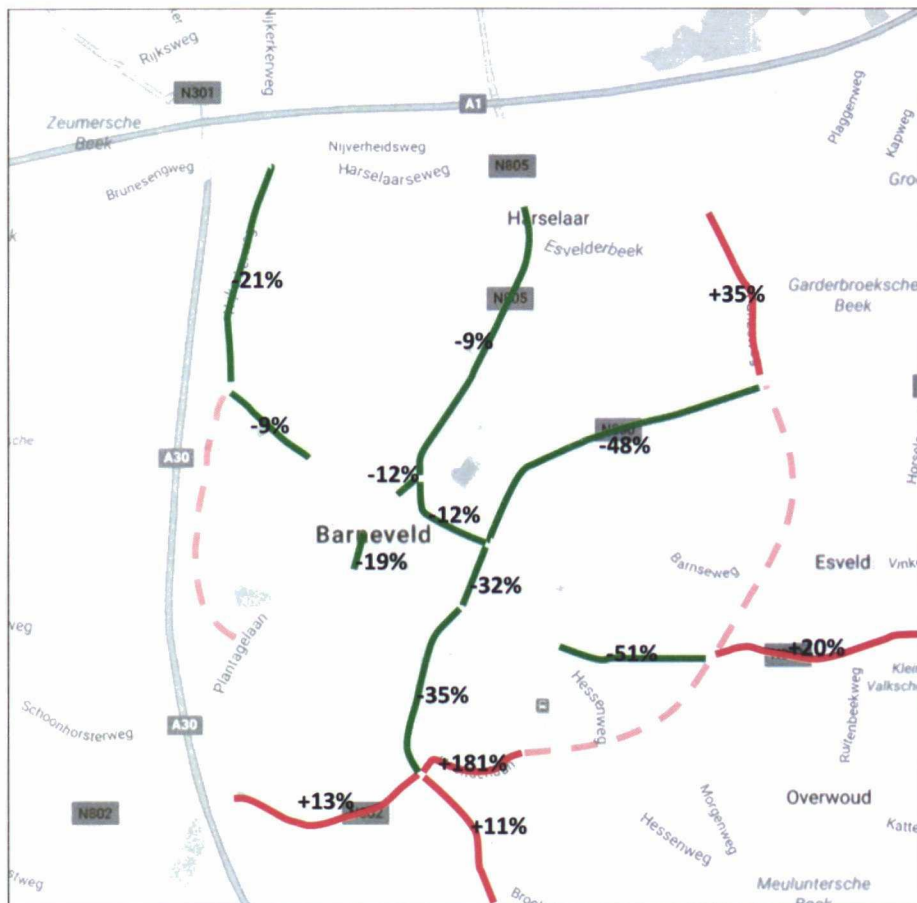
3.1 Wegfunctie en gebruik

De doortrekking van de Oostelijke Rondweg is één van de ontbrekende schakels in de toekomstige wegenstructuur van Barneveld. De Oostelijke Rondweg is onderdeel van de rondwegenstructuur. Het gemotoriseerd verkeer wordt via de rondwegen vanaf en naar de snelwegen A1 en A30 afgewikkeld. Dit verkeer blijft zo lang mogelijk op de rondwegen alvorens het via de radialen naar hun bestemmingsgebied in Barneveld wordt geleid. Het doorgaande verkeer dat geen bestemming heeft in Barneveld moet ten gunste van de leefbaarheid en de bereikbaarheid uit de kern van Barneveld worden geweerd of in ieder geval worden ontmoedigd.

Zo moet het beoogde gebruik leiden tot een structurele afname van de verkeersdruk in de kern van Barneveld en met name op de route Lunterseweg-Van Zuylen van Nieveltlaan-Stationsweg. Daarnaast is de rondweg oost een extra ontsluiting voor de bedrijventerreinen De Valk en Harselaar-Zuid.

3.2 Vormgeving

De Oostelijke Rondweg kan genoemde wegfunctie goed vervullen wanneer het verkeer de rondweg ervaart als een weg met een aanzienlijk betere doorstroming, minder oponthoud en minder reistijd in vergelijking tot alternatieve/bestaande routes (o.a. Lunterseweg). De Oostelijke Rondweg dient hiertoe als een gebiedsontsluitingsweg te worden vormgegeven.



Afbeelding 4: Weergave van wegen met een toe- of afname (>5%) van de verkeersbelasting (verkeerssituatie 2022 met fictieve ligging nog te realiseren rondwegen)

Op een gebiedsontsluitingsweg staat de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer voorop en wordt het langzaam verkeer gescheiden van het snelverkeer afgewikkeld. Dat betekent dat de weg conform de CROW-richtlijnen bestaat uit gescheiden rijbanen, uitgevoerd in asfalt en (een) vrijliggende fietsvoorziening(en). Om de doorstroming te kunnen waarborgen wordt het aantal kruispunten op een gebiedsontsluitingsweg beperkt. Behalve een aansluiting op de Hoenderlaan-Bankivalaan (Veller) en op de Wesselsweg krijgt ook de Valkseweg een aansluiting op rondweg oost. De overige ondergeschikte wegen (Barnseweg en de Hessenweg) krijgen geen aansluiting op de Oostelijke Rondweg.

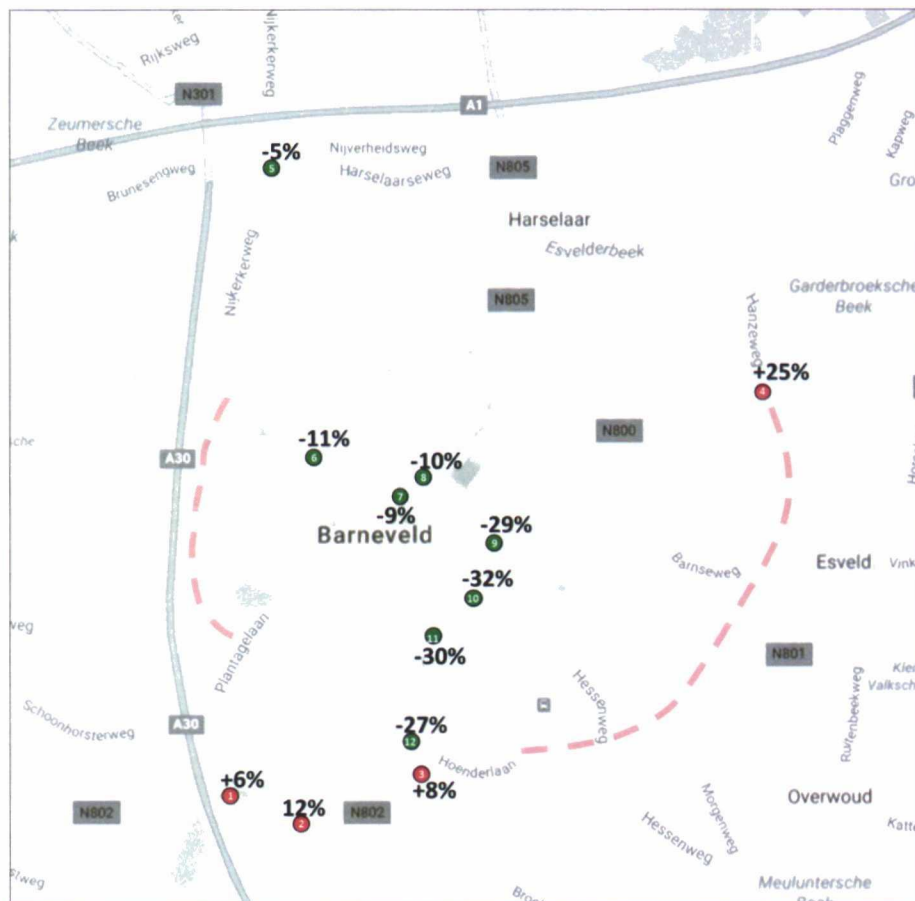
Bij voorkeur worden de kruispunten met de rondweg als een rotonde vormgegeven. In principe zijn er parallelwegen voor het afwikkelen van het landbouwverkeer. Dit is echter maatwerk en afhankelijk van de intensiteit, de routes van het landbouwverkeer en hoe de landbouwkavels door de Oostelijke Rondweg worden doorsneden. Waar sprake is van een parallelweg, kan ook fietsverkeer hiervan gebruik maken en zijn aparte fietsvoorzieningen niet noodzakelijk.

De Wesselseweg is al middels een rotonde op de rondweg oost aangesloten.

3.3 Verkeersmodel-analyse

Waarom heeft de doortrekking van de Oostelijke Rondweg verkeerskundig een meerwaarde? Om het antwoord op deze vraag nader te kunnen onderbouwen is met het verkeersmodel van Barneveld voor het planjaar 2022 een analyse verricht. De verkeers(belasting)situatie met en zonder de doortrekking is hiertoe doorgerekend en in beeld gebracht.

Op afbeelding 4 zijn de wegvakken weergegeven met een toe- of afname van de verkeersbelasting (>5%) betreffende de verkeerssituatie in 2022 met een doortrekking van de Oostelijke Rondweg. Uit deze verkeerskundige analyse blijkt dat de doortrekking van de Oostelijke Rondweg het interne wegennet van de kern Barneveld structureel ontlast. Voor het verkeer met een herkomst en/of bestemming ten noordoosten van de spoorlijn (inclusief het bedrijventerrein Harselaar-Zuid) ontstaat een nieuwe ontsluitingsroute van en naar de aansluiting Barneveld Zuid op de A30 en een nieuwe ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn.



Afbeelding 5: Weergave van kruispunten met een toe- of afname (>5%) van de kruispuntbelasting (verkeerssituatie 2022 met fictieve ligging nog te realiseren rondwegen)

De verkeersdruk op de Lunterenseweg, de Van Zuylen van Nieveltlaan, de Wesselseweg, de Valkseweg, de Stationsweg, de Gasthuisstraat, de Thorbeckelaan en de Nijkerkerweg zal met name afnemen. Het is evident dat de verkeersbelasting op de Scherpenzeelseweg, de Hoenderlaan, de Hanzeweg (Oostelijke Rondweg noord) door de aanleg van de doortrekking toeneemt. De Hoenderlaan is een wijkontsluitingsweg en wordt door de doortrekking van de Oostelijke Rondweg onderdeel van de rondwegenstructuur. Het is evident dat dan de verkeersintensiteit op de Hoenderlaan zal toenemen en ten opzichte van de situatie zonder de doortrekking veel hoger wordt. De doortrekking heeft ook een aanzuigende werking op het verkeer van en naar het buitengebied dat via de Barneveldseweg (richting Lunteren) en de Valkseweg (richting Wekerom-Otterlo) wordt afgewikkeld.

Op afbeelding 5 is de toe- of afname (>5%) van de verkeersbelasting op kruispuntniveau aangegeven. De verkeersdruk zal op diverse kruispunten in de kern van Barneveld door de doortrekking van de Oostelijke Rondweg structureel verminderen. In bijlage 1 is per kruispunt aangegeven wat de verkeersbelasting is met en zonder de aanleg van de doortrekking. Met name de kruispunten en rotondes op de Lunterseweg hebben zonder de doortrekking een verkeersintensiteit die niet meer adequaat kan worden afgewikkeld. Uit de resultaten blijkt dat de aanleg van de doortrekking van de Oostelijke Rondweg een gunstig effect heeft op verkeersbelasting op de kruispunten van de Lunterseweg.

Ter plaatse van de spoorwegovergang in de Lunterseweg zullen de wachttijden in de situatie zonder een doortrekking van de Oostelijke Rondweg verder toenemen. Dit komt de verkeersleefbaarheid niet ten goede. Een herinrichting van kruispunten en rotondes op deze route (tot een meerstrooksrotonde of een VRI-kruispunt) en een ongelijkvloerse kruising van de Lunterseweg met de spoorlijn zijn dan noodzakelijk om de verkeersafwikkeling en de leefbaarheid te kunnen waarborgen. Dergelijke infrastructurele aanpassingen zijn in het stedelijk gebied ingrijpend en vanwege de beschikbare openbare ruimte niet altijd mogelijk zonder verwerving van private eigendommen.

Naast de Lunterseweg heeft het voorgaande in mindere mate ook betrekking op de Van Zuylen van Nieveltlaan, de Thorbeckelaan en de Valkseweg.

Fasering

Een gefaseerde aanleg waarbij de doortrekking van de Oostelijke Rondweg tot aan de Valkseweg wordt gerealiseerd, leidt via de Scherpenzeelseweg tot een alternatieve route van en naar de A30. De Valkseweg en het bedrijventerrein De Valk is in deze situatie vanaf de snelweg A30 beter bereikbaar. Ook het verkeer dat wordt gegenereerd door Norschoten-zuid zal over dit deel van de doortrekking worden afgewikkeld. Voor het verkeer van en naar Kootwijkerbroek en omgeving ontstaat echter een alternatieve en kortere route via de Puurveenseweg. Alhoewel hierdoor de Wesselseweg wordt ontlast, is deze situatie niet wenselijk. De Puurveenseweg is namelijk onderdeel van de 60 km/h-zone en de wegen in het buitengebied zijn niet primair ingericht op met name de afwikkeling van het vrachtverkeer.

De gefaseerde aanleg zal met name het verkeer op de Lunterseweg doen afnemen. De afname is echter beperkt (maximaal 10%). Voor verkeer van en naar het bedrijventerrein Harselaar Zuid heeft de doortrekking van de Oostelijke Rondweg tot aan de Valkseweg geen functie. Dit (vracht)verkeer zal blijven gebruik maken van de route Lunterseweg-Van Zuylen van Nieveltlaan-Drostendijk-Wesselseweg-Hanzeweg of via de route Thorbeckelaan-Nijkerkerweg-Harselaarseweg.

4. Sterkte, zwakte, kansen, bedreigingen

De (doortrekking van de) Oostelijke Rondweg heeft sterke en zwakte kanten, biedt kansen, maar heeft ook bedreigingen:



Sterkte

Wat levert de doortrekking van de rondweg op?

- De verkeersdruk wordt in de kern van Barneveld structureel verminderd.
- De oversteekbaarheid van de wegen in de kern van Barneveld wordt verbeterd.
- De bereikbaarheid van het bedrijventerrein Harselaar wordt verbeterd en de rondweg is rand-voorwaardelijk voor de ontwikkeling van Harselaar-zuid als regionaal bedrijventerrein.
- Een extra ontsluitingsroute wordt gecreëerd van en naar de A30.
- De ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn heeft een verhoging van de spoorveiligheid tot gevolg.
- Met een aansluiting op het noordelijk deel wordt de Oostelijke Rondweg gecompleteerd.
- De bereikbaarheid en ontsluiting van buitengebied oost wordt verbeterd.



Zwakte

Wat kost de doortrekking van de rondweg?

- Maatregelen op bestaande routes zijn noodzakelijk om het gebruik van de rondweg te stimuleren, zoals bijvoorbeeld op de Lunterseweg om verkeer van en naar het bedrijventerrein De Valk te verleiden gebruik te maken van de doortrekking.
- De wegen-, water- en groenstructuur wordt doorsneden
- De aanleg van de rondweg gaat gepaard met hoge investeringskosten.



Kansen

Welke kansen biedt de doortrekking van de rondweg?

- Er kan een robuust wegnetwerk worden gecreëerd.
- De route Lunterseweg-Stationsweg kan worden afgewaardeerd.
- Hoge investeringskosten aan weginfrastructuur in de kern van Barneveld worden voorkomen.
- Een extra omleidingsroute kan worden gecreëerd voor het geval snelwegen worden afgesloten (U-route).
- Er ontstaat ruimte voor een potentiële recreatie- uitloopzone voor het stedelijk gebied.



Bedreigingen

Welke bedreigingen ontstaan door de doortrekking van de rondweg?

- Tussen de A1 en de A30 kan een potentiële sluiproute ontstaan.
- Een aanzuigende werking kan optreden op verkeersrelaties die niet te voorzien zijn.
- Het landschappelijk beeld wordt aangetast.
- Bedrijven, percelen en woningen moeten eventueel worden onteigend.
- De financiële haalbaarheid.

[illegible]

5. Ruimtelijke analyse wegtracé

5.1 Landbouw ontwikkelingsgebied

Het potentiële verwervingsgebied, de zoekzone voor de doortrekking ligt in het landbouw ontwikkelingsgebied c.q. het agrarisch bedrijvenlandschap. De ligging van het wegtracé van de doortrekking bepaalt stedelijk en agrarisch de grens van de ontwikkelingsmogelijkheden van Barneveld. De tendens is dat de krimp van het aantal agrarische bedrijven zich verder zal doorzetten. Bij het bepalen van het gewenste wegtracé voor de doortrekking zal waar mogelijk geanticipeerd worden op deze trend. De prognose is dat het huidige aantal agrarische bedrijven in het buitengebied van Barneveld binnen 15 tot 20 jaar met circa 50% zal afnemen.

5.2 Stedelijke ontwikkeling

In de Strategische Visie is verwoord dat Barneveld zal groeien naar een inwoneraantal in 2030 van 65.000 - 70.000 inwoners. Dit inwonersaantal wordt ruimschoots gehaald met het woningbouwprogramma dat is voorzien in het plangebied Veller, De Burgt (nog niet vastgesteld), Barneveld Noord en in de overige kernen. Het is niet aannemelijk dat verdere stedelijke uitbreiding in de vorm van woningbouw tot die tijd aan de orde is. De doortrekking van de Oostelijke Rondweg wordt echter zodanig getraceerd dat uitbreiding van woningbouw na 2030 in relatie tot het bestaande woongebied niet onmogelijk wordt gemaakt.

5.3 Nader onderzoek

Een aantal aspecten zijn uitgangspunt voor de ligging van het wegtracé. Zo zal sprake zijn van een aansluiting op de rotonde Wesselseweg-Hanzeweg. Aan de zuidkant wordt de doortrekking op de wijkontsluitingsweg van het woongebied Veller ter plaatse van de kruising Hoenderlaan-Bankivalaan aangesloten. Het wegtracé is verder ten westen van de spoorlijn tussen het woongebied Veller en de gemeente grens (Barneveldse beek) geprojecteerd. Op basis van de eigendommenkaart, het bestemmingsplan Buitengebied 2012 en lopende initiatieven/ontwikkelingen wordt de ligging van het wegtracé nader bepaald. Nadrukkelijk wordt opgemerkt dat de thema's milieu (geluidhinder en luchtkwaliteit), bodemkwaliteit, flora en fauna, archeologie, de landschappelijke inpassing en de daadwerkelijke grondverwerving nader onderzocht moeten worden en uiteindelijk (mede)bepalend zijn voor de ligging van het wegtracé.



6. Financiën

De doortrekking van de Oostelijke Rondweg is in de Nota Bovenwijkse Investerings 2014 opgenomen. De investeringskosten voor de doortrekking zijn toentertijd begroot op € 47.400.000,--, waarbij uitgangspunt is dat de doortrekking pas na 2025 wordt gerealiseerd. In deze raming zijn de kosten voor groot onderhoud verdisconteerd. De kosten voor het reguliere beheer en onderhoud moeten nog worden bepaald en zijn mede afhankelijk van de daadwerkelijke ligging van het tracé en de uitwerking van het dwarsprofiel. De investeringskosten kunnen nauwkeuriger, specifiek en betrouwbaarder worden geraamd naar mate het tracé van de doortrekking wordt geconcretiseerd.

De investeringskosten komen deels ten laste van de exploitatie van het toekomstige bedrijventerrein Harselaar-Driehoek en Harselaar-Zuid. Het overige deel van de investeringskosten moet gedekt worden door externe partijen, dan wel vanuit de begroting van de gemeente. Aangezien deze ontwikkeling gepaard gaat met een groot investeringsbedrag en dito kapitaallasten is er reeds een extra structurele stelpost ter dekking van toekomstige lasten opgenomen. Voor de Oostelijke Rondweg is in de programmabegroting 2017 een stelpost opgenomen van € 620.000,--. Vanaf 2020 is deze stelpost verhoogd naar € 1.000.000,--. Deze stelpost is opgenomen als dekking voor toekomstige kapitaallasten (afschrijving van rente) van verwervings- en uitvoeringskosten.

De doortrekking van de Oostelijke Rondweg Barneveld vormt een verbinding tussen de provinciale wegen N800 (Wesselseweg) en de N801 (Valkseweg) die een regionale functie hebben. Een financiële bijdrage van de provincie Gelderland is opportuun en de bestuurlijke lobby is inmiddels opgepakt.

7. Planning en vervolgproces

Vorbereidingskrediet

De doortrekking Oostelijke Rondweg Barneveld wordt als project opgepakt. De doortrekking Oostelijke Rondweg Barneveld wordt als project opgepakt. Aangesloten wordt bij de structuur zoals die in vergelijkbare projecten in de gemeente Barneveld wordt gehanteerd. Centraal in de projectorganisatie staan een projectgroep en een stuurgroep. In de stuurgroep nemen wethouder H. van Daalen en wethouder A. de Kruijf plaats. Ambtelijk opdrachtgever voor het project is de directeur Ruimtelijke Ontwikkeling, de heer mr. R.A.P. Schouwaert. Opdrachtnemer is mevrouw mr. J. (Jessica) Brink werkzaam als projectleider bij de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling, die als projectleider de dagelijkse leiding heeft over het project, waarin alle benodigde disciplines vertegenwoordigd zijn.

De komende maanden wordt er een projectplan opgesteld en zal de initiatieffase worden afgesloten met vaststelling van het projectplan door het college. In het projectplan worden de vervolgfasen van het project verder beschreven. Door een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen kan er verder worden gegaan met:

- Een uitwerking van de tracévarianten;
- De te doorlopen activiteiten in de planologische procedure;
- De civiel- en landschappelijke uitwerking.

Hiervoor dienen de nodige onderzoeken te worden verricht zoals die zijn genoemd in hoofdstuk 5.3. In het planproces worden ook de gemeentelijke instrumenten van het grondbeleid optimaal ingezet.

Op basis van de resultaten van de onderzoeken wordt het wegtracé verder uitgewerkt en geconcretiseerd. Deze studie mondt uit in een gewenste wegtracé. Het gewenste wegtracé wordt ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd: het tracébesluit. Op basis van de tracékeuze wordt een voorontwerp-bestemmingsplan(BP) opgesteld dat in een informatieavond aan belanghebbenden wordt voorgelegd. De op- en aanmerkingen uit deze bijeenkomst worden verwerkt alvorens het ontwerp-BP door het college formeel voor zienswijzen wordt opengesteld. Na de zienswijzentermijn en de verwerking van de zienswijzen wordt het BP afgerond en ter besluitvorming aan de gemeenteraad aangeboden. Na vaststelling door de raad dient rekening te

worden gehouden met de rechtsmiddelenprocedures van minimaal 1 jaar, voordat het BP onherroepelijk is.

In het hiervoor beschreven proces zal het college de gemeenteraad op verschillende momenten over de voortgang informeren.

Kanttkening

Voor de doortrekking dient ook het BP Veller II te worden gewijzigd. Het BP Veller II heeft 2022 als planhorizon waarbij er nog geen sprake is van de doortrekking van de Oostelijke Rondweg. De verkeersbelasting op de wegen in de kern van Barneveld zal structureel afnemen. De verkeersintensiteit op met name de Hoenderlaan (wijkontsluitingsweg Veller) zal echter aanzienlijk stijgen wanneer de doortrekking wordt opengesteld voor verkeer.

Planning

De indicatieve planning betreffende de doorlooptijd van de planologische procedures en de technische uitwerking tot de start van de uitvoering en openstelling van de doortrekking van de Oostelijke Rondweg ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:

- | | | |
|----|---|-----------------------------------|
| 0. | <u>Raadsinformatiebrief met notitie oriënterend onderzoek</u> | <u>dec-2016</u> |
| 1. | <u>Projectplan, inrichten projectorganisatie</u> | <u>1^{ste} helft-2017</u> |
| 2. | <u>Tracébesluit en voorontwerp BP</u> | <u>2017-2019</u> |
| | (onderzoeken, tracébesluit, voorontwerp, verwerken reacties informatieavond) | |
| 3. | <u>Ontwerp BP</u> | <u>2019-2021</u> |
| | (ter inzage voorontwerp BP, zienswijze beoordelen, vaststelling gemeenteraad (incl. uitvoeringskrediet), bezwaar en beroep, behandeling Raad van State, uitspraak, BP onherroepelijk) | |
| 4. | <u>Technische uitwerking</u> | <u>2021-2022</u> |
| | (civieltechnisch, landschappelijk) | |
| 5. | <u>Uitvoering en openstelling doortrekking Oostelijke Rondweg na 2025</u> | |

De uitvoering en openstelling van de doortrekking van de Oostelijke Rondweg is op grond van de Nota Bovenwijkse Investerings 2014 gepland na 2025. Een actualisatie van deze nota is noodzakelijk wanneer wordt overwogen om de doortrekking eerder te realiseren.

BIJLAGE 1: Kruispuntanalyse verkeerssituatie 2022ref+ met en zonder doortrekking Oostelijke Rondweg Barneveld

1 Kruispunt Scherpenzeelseweg-Plantagelaan-Op/afrit A30			
Toeleidende weg	Intensiteit(mvt/etmaal)		
	2022ref+	2022ref	
Scherpenzeelseweg West	9.200	8.300	
Plantagelaan	6.100	6.600	
Scherpenzeelseweg Oost	7.200	8.100	
Op/afrit A30	6.400	7.700	
Totaal	28.900	30.700	
2 Kruispunt Scherpenzeelseweg-Burg. Asshoflaan			
Toeleidende weg	Intensiteit(mvt/etmaal)		
	2022ref+	2022ref	
Scherpenzeelseweg West	7.300	8.400	
Burg. Asshoflaan	1.900	1.900	
Scherpenzeelseweg Oost	6.800	7.600	
Totaal	16.000	17.900	
3 Kruispunt Lunterseweg - Scherpenzeelseweg			
Toeleidende weg	Intensiteit(mvt/etmaal)		
	2022ref+	2022ref	
Lunterseweg	9.100	5.800	
Hoenderlaan	2.100	5.900	
Barneveldseweg	3.200	3.500	
Scherpenzeelseweg	6.800	7.900	
Totaal	21.200	23.100	
4 Kruispunt Wesselseweg - Rondweg Oost			
Toeleidende weg	Intensiteit(mvt/etmaal)		
	2022ref+	2022ref	
Rondweg oost-zuid	0	4.900	
Wesselseweg west	5.200	2.700	
Rondweg oost-noord	3.500	4.600	
Wesselseweg oost	5.400	5.400	
Totaal	14.100	17.600	
5 Kruispunt Nijkerkerweg - Harselaarseweg			
Toeleidende weg	Intensiteit(mvt/etmaal)		
	2022ref+	2022ref	
Nijkerkerweg Zuid	6.300	6.500	
Nijkerkerweg Noord	4.800	4.500	
Harselaarseweg	3.300	3.200	
Totaal	14.400	14.200	
6 Kruispunt Thorbeckelaan - Schoutenstraat - Troelstraan			
Toeleidende weg	Intensiteit(mvt/etmaal)		
	2022ref+	2022ref	
Thorbeckelaan (vanaf A30)	6.400	5.800	
Troelstraan	2.100	2.200	
Thorbeckelaan (vanaf Barneveld)	4.200	3.600	
Schoutenstraat	2.200	2.000	
Totaal	14.900	13.600	
7 Kruispunt Gasthuisstraat - Thorbeckelaan - Kuntzelaan			
Toeleidende weg	Intensiteit(mvt/etmaal)		
	2022ref+	2022ref	
Gasthuisstraat zuid	3.100	3.000	
Thorbeckelaan	4.800	4.300	
Gasthuisstraat noord	5.600	4.900	
Burg Kuntzelaan	3.400	3.300	
Totaal	16.900	15.500	
8 Kruispunt Gasthuisstraat - Stationsweg - Van Zuylen van Nieuveltlaan			
Toeleidende weg	Intensiteit(mvt/etmaal)		
	2022ref+	2022ref	
Van Zuylen van Nieuveltlaan	8.700	7.600	
Gasthuisstraat	5.600	5.100	
Stationsweg	8.200	7.600	
Totaal	22.500	20.300	
9 Kruispunt Van Zuylen van Nieuveltlaan - Dr. W. Dreeslaan			
Toeleidende weg	Intensiteit(mvt/etmaal)		
	2022ref+	2022ref	
Van Zuylen van Nieuveltlaan (vanuit Stationsweg)	8.800	7.900	
Van Zuylen van Nieuveltlaan (vanuit Lunterseweg)	9.800	6.900	
Dr. W. Dreeslaan	6.200	4.400	
Drostedijk	6.200	3.500	
Totaal	31.000	22.700	
10 Kruispunt Lunterseweg - Van Zuylen van Nieuveltlaan - Valkseweg			
Toeleidende weg	Intensiteit(mvt/etmaal)		
	2022ref+	2022ref	
Lunterseweg Zuid	10.800	7.500	
Van Zuylen van Nieuveltlaan	8.700	6.100	
Valkseweg	2.900	1.800	
Totaal	22.400	15.400	
11 Kruispunt Lunterseweg - Van Domselaerstraat			
Toeleidende weg	Intensiteit(mvt/etmaal)		
	2022ref+	2022ref	
Lunterseweg (vanuit Van Zuylen van Nieuveltlaan)	10.800	7.200	
Wildzoom	1.100	1.100	
Lunterseweg (vanuit Voller)	10.100	6.300	
Van Domselaerstraat	4.700	4.800	
Totaal	26.700	19.400	
12 Kruispunt Lunterseweg - Vellerselaan			
Toeleidende weg	Intensiteit(mvt/etmaal)		
	2022ref+	2022ref	
Lunterseweg (vanaf centrum)	9.800	5.900	
Vellerselaan	1.700	1.800	
Lunterseweg (vanaf Scherpenzeelseweg)	9.100	6.100	
Ellanden-Oost	800	700	
Totaal	21.400	14.300	

2022ref+* = verkeerssituatie in 2022 inclusief vastgesteld beleid tot 2030, zonder doortrekking Oostelijke Rondweg Barneveld

2022ref+ = verkeerssituatie in 2022 inclusief vastgesteld beleid tot 2030, met doortrekking Oostelijke Rondweg Barneveld

Soort rotonde	Intensiteit (mvt/etmaal)	Conflictbelasting (pae/uur)
Enkelstrooks	20.000 - 25.000	1.500
Tweestrooks met enkele toe- en afritten	22.000 - 30.000	1.500
Tweestrooks met dubbele toe- en afritten	35.000 - 40.000	2.100 - 2.400

Vuistregels voor de capaciteit van rotondes (CROW, 1998)

