gemeente
Barneveld

Aandachtsgebied: Leefomgeving
Team Beleid Leefomgeving
Behandelaar: P. Hekman
Telefoonnummer: 0342495247

Voorstelnr. 3972
Barneveld, 4 maart 2025
Portefeuillehouder: M.H.J. Pluimers-Foeken

Onderwerp: GVVP maatregelenpakket 2025

Gevraagde beslissing:

1. Onder kennisneming van het GVVP maatregelenpakket 2025 in te stemmen met de op te starten maatregelen.
2. Kennis te nemen van de (voorlopige) Verkeersveiligheidsrapportage BLIQ 2020 t/m 2024 en deze te betrekken bij afwegingen zoals bij het GVVP Maatregelenpakket en het MIP.
3. De raad te informeren over dit besluit via rubriek B.

1. Inleiding

Op 13 december 2017 heeft de gemeenteraad het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) 2018-2021 vastgesteld. Na vaststelling van het GVVP wordt jaarlijks een maatregelenpakket vastgesteld binnen de daarvoor geldende kaders, passend bij de kernopgaven en speerpunten uit het GVVP en gebaseerd op actuele wensen en beleid.

Met dit voorstel wordt het college gevraagd in te stemmen met de nieuw op te starten maatregelen in 2025.

2. Beoogd effect

Met de realisatie van de beoogde maatregelen moet de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid worden verbeterd.

3. Argumenten

1.1 Het college stelt jaarlijks het maatregelenpakket vast
Het maatregelenpakket heeft als doel om inzicht te geven in de nieuwe maatregelen die het komende jaar worden opgestart en in de beoogde besteding van het krediet van €265.000,- zoals opgenomen in de begroting. Het college is hiervoor bevoegd.

Voor het maatregelenpakket 2025 geldt dat het aantal nieuwe maatregelen beperkt is. Dat heeft als reden dat door (deels onvoorziene) ontwikkelingen in relatie tot de beschikbare capaciteit binnen de organisatie prioriteiten in 2024 anders kwamen te liggen, waardoor een aantal maatregelen uit het maatregelenpakket van 2024 nog niet of later zijn opgestart dan beoogd. Deze maatregelen lopen door in 2025 of worden in 2025 opgestart. Daarnaast willen wij dit jaar een Omgevingsprogramma Bereikbaarheid opstellen wat ook de nodige interne capaciteit vraagt. Daardoor is dus sprake van relatief veel onderhanden werk.

Voor de volledigheid benadrukken wij dat het maatregelenpakket slechts een beperkt deel vormt van de totale inzet op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit. Ook buiten het maatregelenpakket om wordt er op allerlei manieren gewerkt aan de kernopgaven zoals geformuleerd in het GVVP. Voorbeelden hiervan zijn de inbreng in ruimtelijke projecten, de betrokkenheid bij integrale onderhoudsopgaven, de samenwerking in regionale verbanden en de betrokkenheid bij het opstellen van de Omgevingsvisie. Het GVVP-maatregelenpakket kan dus niet los gezien worden van o.a. het Meerjaren Investeringsplan (MIP), de Programmabegroting 2025 en de Bereikbaarheidsagenda Regio Food Valley 2023-2026.

2.2 Inzicht in de ontwikkeling van ongevallencijfers draagt bij aan het inzicht in het effect van reeds getroffen maatregelen en aan het bepalen welke toekomstige maatregelen mogelijk doeltreffend zijn
In het GVVP is aangegeven dat jaarlijks inzicht wordt gegeven in de effecten van het

verkeerveiligheidsbeleid. De afgelopen jaren hebben wij de meest recente verkeersveiligheidsrapportage ‘BLIQ’ ter kennisname bij het GVVP-maatregelenpakket gevoegd en in het maatregelenpakket zelf de meest opvallende zaken uit die verkeersveiligheidsrapportage beschreven onder de noemer verkeersveiligheidsmonitor. Dit riep de nodige vragen op over de inhoud en de status van die rapportage. Daarover geven wij in het maatregelenpakket 2025 een toelichting. Vervolgens zetten wij de meest opvallende zaken uit de rapportage op een rij en geven wij een duiding bij de Top 10 van meest onveilige trajecten en kruispunten binnen de gemeente Barneveld. Daarbij geven wij onder andere aan dat die top 10 snel een verkeerd beeld en discussie kan oproepen. Wij lichten toe dat het niet de locaties zijn met de meeste ongevallen, dat er niet een causaal verband tussen de ongevallen en de gemiddelde snelheid hoeft te zijn en dat het niet alleen locaties op gemeentelijke wegen betreft. Wij hebben in overweging of wij de rapportage BLIQ ook na dit jaar in deze vorm ter kennisname willen aanbieden aan college en raad of dat een andere vorm beter aansluit bij het doel en de informatiebehoefte.

3.1 De raad informeren is conform afspraak
In de LTA is opgenomen om het maatregelenpakket en de verkeersveiligheidsmonitor ter kennisname aan de raad aan te bieden.

4. Kanttekeningen
Niet van toepassing

5. Financiën
Het totaalpakket aan maatregelen kost € 265.000. Het betreft kleinschalige werkzaamheden of onderzoeken, waarop geen afschrijving plaats vindt. De dekking is opgenomen in de bestaande begroting (fcl 6278). In 2024 is als gevolg van het niet of later kunnen starten van enkele studies circa € 211.000 besteedt. Doordat enkele studies nu al wel in voorbereiding zijn, verwachten wij dat in 2025 wel een bedrag van € 265.000 besteedt kan worden. Enig risico is de interne capaciteit. De ervaring leert dat het werven van vervanging bij vertrek van medewerkers erg lastig is.

6. Participatie en communicatie
a) Participatie
Bij de afzonderlijke maatregelen wordt bepaald in welke vorm en mate afstemming en participatie met bewoners, bedrijven, hulpdiensten interne collega’s en andere overheden wordt vormgegeven.

b) Communicatie
Over het maatregelenpakket als totaal wordt niet actief gecommuniceerd. Wel wordt dit als onderdeel van de participatie bij de afzonderlijke maatregelen opgepakt.

7. Vervolgstap
De planning en bijbehorende capaciteit van de maatregelen worden geborgd in het interne Capaciteitsmanagement Informatie Systeem (CIS).

8. Bijlagen
1. GVVP maatregelenpakket 2025 definitief concept
2. Verkeersveiligheidsrapportage BLIQ 2020 t/m 2024 (voorlopig)

gemeente Barneveld

GVVP maatregelenpakket 2025

“Veilig op weg naar de toekomst”



Versie: 4 maart 2025
Status: definitief concept

Inhoud

1 Inleiding 3
2 Verkeersveiligheidsmonitor 4
2.1 Toelichting op de verkeersveiligheidsrapportage 'BLIQ' 4
2.2 Ontwikkeling verkeersveiligheid in de gemeente Barneveld 6
3 Jaarplan 2025 14
3.1 Overzicht van maatregelen 14
3.2 Beschrijving per maatregel 14
3.3 Overige werkzaamheden 17
3.3.1 Meerjareninvesteringsplan (MIP) 17
3.3.2 Programmabegroting 2025 18
3.3.3 Bereikbaarheidsagenda Regio Food Valley 2023-2026 18
3.4 Omgevingsprogramma 19
4 Terugblik maatregelenpakket 2024 20

1 Inleiding

Op 13 december 2017 heeft de gemeenteraad het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) 2018-2021 vastgesteld. Na vaststelling van het GVVP wordt jaarlijks een maatregelenpakket vastgesteld binnen de daarvoor geldende kaders, passend bij de kernopgaven en speerpunten uit het GVVP en gebaseerd op actuele wensen en beleid. Het maatregelenpakket heeft als doel om inzicht te geven in de nieuwe maatregelen die het komende jaar worden opgestart en in de beoogde besteding van het krediet zoals opgenomen in de begroting van dat jaar.

Voor het maatregelenpakket 2025 geldt dat het aantal nieuwe maatregelen beperkt is. Dat heeft als reden dat door (deels onvoorziene) ontwikkelingen in relatie tot de beschikbare capaciteit binnen de organisatie prioriteiten in 2024 anders kwamen te liggen waardoor een aantal maatregelen uit het maatregelenpakket van 2024 nog niet of later zijn opgestart dan beoogd. Deze maatregelen lopen door in 2025 of worden in 2025 opgestart. Daarnaast willen wij dit jaar een Omgevingsprogramma Bereikbaarheid opstellen wat ook de nodige interne capaciteit vraagt. Daardoor is dus sprake van relatief veel onderhanden werk.

Voor de volledigheid benadrukken wij dat het maatregelenpakket slechts een beperkt deel vormt van de totale inzet op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit. Ook buiten het maatregelenpakket om wordt er op allerlei manieren gewerkt aan de kernopgaven zoals geformuleerd in het GVVP. Voorbeelden hiervan zijn de inbreng in ruimtelijke projecten, de betrokkenheid bij integrale onderhoudsopgaven, de samenwerking in regionale verbanden en de betrokkenheid bij het opstellen van de Omgevingsvisie. Het GVVP-maatregelenpakket kan dus niet los gezien worden van o.a. het Meerjareninvesteringsplan (MIP), de Programmabegroting 2025 en de Bereikbaarheidsagenda Regio Food Valley 2023-2026.

2 Verkeersveiligheidsmonitor

In het GVVP is aangegeven dat jaarlijks inzicht wordt gegeven in de effecten van het verkeerveiligheidsbeleid. De afgelopen jaren hebben wij de meest recente verkeersveiligheidsrapportage 'BLIQ' ter kennisname bij het GVVP-maatregelenpakket gevoegd en in het maatregelenpakket zelf de meest opvallende zaken uit die verkeersveiligheidsrapportage beschreven onder de noemer verkeersveiligheidsmonitor. Dit riep de nodige vragen op over de inhoud en de status van die rapportage. Daarom geven wij hieronder eerst een toelichting op de verkeersveiligheidsrapportage 'BLIQ'. Vervolgens zetten wij de meest opvallende zaken uit de voorlopige rapportage 2020-2024 op een rij.

2.1 Toelichting op de verkeersveiligheidsrapportage 'BLIQ'

Ontstaan van de rapportage BLIQ

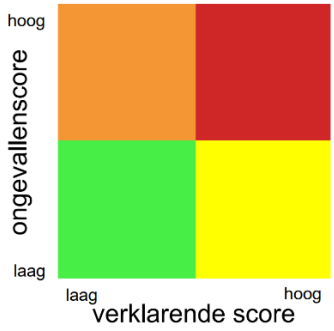
Drie betrokken partners (de Nationale Politie, het Verbond van Verzekeraars en verkeerskundig ICT-bureau VIA) namen in 2012 het initiatief om een oplossing te zoeken voor een goede registratie van ongevallengegevens in Nederland. Dit werd gevonden in een Privaat Publieke Samenwerking genaamd STAR. Dit is een afkorting van Smart Traffic Accident Reporting. De initiatiefgroep STAR verzorgt tweemaal per jaar een verkeersveiligheidsmonitor die primair is bedoeld voor beleidsmakers en management van wegbeheerders en politie-eenheden. Deze rapportage heet BLIQ: Blik op de weg met slimme (IQ) data. De rapportage BLIQ geeft op basis van verkeersongevallengegevens en 'Floating Car Data' inzicht in locaties waar daadwerkelijk ongevallen hebben plaatsgevonden en in de omstandigheden ter plaatse wat een mogelijke verklaring kan zijn van een ongevallenscore. Dit doet STAR door ongevallenlocaties te voorzien van een zogenaamde CROSS-score.

CROSS-methode

Voorheen was het vaak gebruikelijk dat de onveiligheid van trajecten of kruispunten bepaald werd op basis van alleen het aantal ongevallen en/of verkeersslachtoffers. Het nadeel daarvan is dat vooral de drukste wegen hoog scoren want de verkeersintensiteit is vaak van invloed op het aantal ongevallen. Om een betere vergelijking te maken werd vervolgens ook gewerkt met een risicocijfer van ongevallen. Hierbij wordt het aantal ernstige ongevallen gedeeld door de verkeersprestatie.
Dit is een rekensom op basis van de verkeersintensiteit en de weglengte. Maar daarvan is het nadeel dat vooral de drukste wegen laag scoren want in termen van risico zijn snelwegen de veiligste wegen, juist door de hoge intensiteiten. De oplossing is gezocht door zowel gegevens over ongevallen en verkeersslachtoffers als het risicocijfer met behulp van een berekening te combineren tot een zogeheten ongevallenscore.

De CROSS-methode combineert tenslotte de ongevallenscore van een bepaald traject of kruispunt in een matrix met de verklarende score van een bepaald traject (zoals de score voor snelheid). Snelheid is immers een belangrijke verklarende variabele voor onveiligheid. Wegvakken en kruispunten kunnen zo worden ingedeeld in 4 mogelijke uitkomsten:

- Rood: hoge ongevallenscore én hoge verklarende score.
- Oranje: hoge ongevallenscore en lage verklarende score.
- Geel: lage ongevallenscore en hoge verklarende score.
- Groen: lage ongevallenscore en lage verklarende score.



Duiding uitkomsten

In de rapportage is onder andere een top 10 van onveiligste trajecten en een top 10 van onveiligste kruispunten binnen de gemeente Barneveld opgenomen. Onze ervaring de afgelopen jaren is dat beide top 10-lijsten al snel een verkeerd beeld en discussie kunnen oproepen.

Wij benadrukken graag het volgende:

- *Niet de locaties met de meeste ongevallen*
  De beide top 10-lijsten zijn gebaseerd op de hierboven beschreven CROSS-score. Het betreft dus niet een ranglijst met locaties waar de meeste ongevallen in 5 jaar tijd hebben plaatsgevonden. Want dan zouden locaties als de A1 en de A1-A30 veel hoger scoren. Het gaat om die locaties waar de combinatie van ongevallen én verklarende score (veelal de gemiddelde rijsnelheid ten opzichte van de maximumsnelheid) het hoogst is.
- *Niet een causaal verband tussen de ongevallen en de gemiddelde snelheid*
  Vanwege de CROSS-score die wordt meegewogen, kan de indruk worden gewekt dat de snelheid per definitie de verklarende factor is voor ongevallen en de plek in de top 10. En dat de veiligheid ter plaatse het meest kan worden vergroot door maatregelen te treffen om de snelheid te beïnvloeden. De rapportage zegt echter niets over de toedracht van de ongevallen. Bijvoorbeeld of er sprake was van middelengebruik of verkeersgedrag dat los staat van de snelheid of de weginrichting ter plaatse. Vanzelfsprekend wordt er bij de aanpak van een weg of kruispunt wel onderzocht of er maatregelen getroffen moeten en kunnen worden om het gewenste gedrag te stimuleren of af te dwingen.
- *Niet alleen gemeentelijke wegen*
  Bij het bepalen van de beide top 10-lijsten wordt geen onderscheid gemaakt naar wegbeheerder. De lijsten bevatten locaties op zowel provinciale wegen als gemeentelijke wegen. Door de relatief lage CROSS-score op de Rijkswegen, bevatten de lijsten namelijk geen locaties op die wegen. Als gemeente zijn wij dus niet verantwoordelijk voor de aanpak van alle locaties uit de top 10-lijsten. Desondanks voelen wij wel een verantwoordelijkheid richting onze inwoners om ook locaties uit de top 10 aan te pakken waarvan wij geen wegbeheerder zijn. Waar nodig wenden wij onze invloed aan richting andere wegbeheerders om al dan niet in gezamenlijkheid structurele ongevallenlocaties aan te (laten) pakken. Want elke verkeersslachtoffer is er één te veel.

Gelet op het bovenstaande hebben wij gemengde gevoelens bij de term ‘top 10 van onveiligste wegvakken of kruispunten’. Wij hebben in overweging of wij de rapportage BLIQ ook na dit jaar in deze vorm ter kennisname willen aanbieden aan college en raad of dat een andere vorm beter aansluit bij de informatiebehoefte.

Aanpak op maat

De rapportage BLIQ moet niet worden gezien als een adviesrapport waarin staat welke trajecten en kruispunten in welke volgorde aangepakt moeten worden. Wegbeheerders zullen bij het aanpakken van verkeersonveiligheid zelf een eigen afweging moeten maken op basis van onder andere zelf vastgestelde doelen en prioriteiten, beschikbare middelen en capaciteit en de planning van onderhoud van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur. Daarbij vraagt een traject of kruispunt met een hoge ongevallen- én verklarende score mogelijk een andere aanpak dan een traject waarbij slechts één van de scores hoog is. Zelfs locaties met een vergelijkbare score kunnen om een andere aanpak vragen. Niet altijd is een drastische en kostbare maatregel nodig. Soms kan een gedragscampagne, educatie, handhaving of een eenvoudige maatregel al een positieve invloed hebben.

Rapportage o.b.v. 5 jaarlijks gemiddelde
Begin februari verschijnt doorgaans de rapportage met de voorlopige jaarcijfers van het jaar ervoor. Begin april volgen doorgaans de definitieve jaarcijfers. De rapportage werkt met een 5 jaarlijkse gemiddelde. Het doel daarvan is om die kruispunten en wegvakken in beeld te krijgen waar daadwerkelijk sprake lijkt van een trend. Op die manier wordt voorkomen dat mogelijke incidentele omstandigheden jaarlijkse lijsten gaan domineren. Het effect van het meer jaarlijkse gemiddeld is wel dat als een ongevallenlocatie is aangepakt, dat er nog een aantal jaren een na-ijleffect kan optreden waarbij een score negatiever kan uitvallen dan het in werkelijkheid is geworden.

Tenslotte benadrukken wij dat de rapportage alleen geregistreerde ongevallen in beeld kan brengen die op een correctie manier aan een locatie zijn toegewezen. Het is dus denkbaar dat de rapportage locaties 'mist' waarop wel degelijk een ongeval heeft plaatsgevonden. Veelal zal het dan niet gaan om ongevallen met (ernstig) letsel maar om ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS).

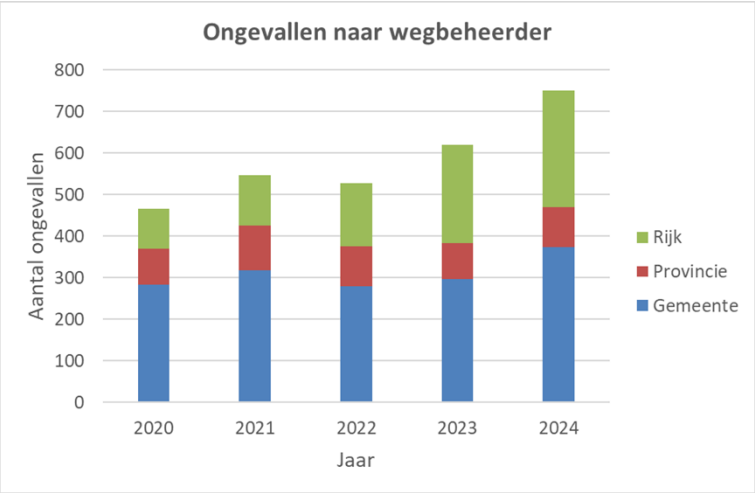
2.2 Ontwikkeling verkeersveiligheid in de gemeente Barneveld

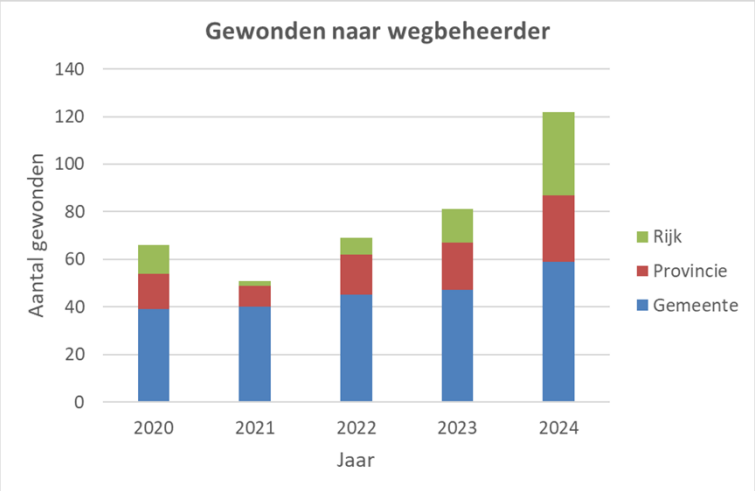
Ook in dit maatregelenpakket geven wij globaal inzicht in de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in de gemeente Barneveld in de afgelopen jaren. Dit is gebaseerd op bijgevoegde verkeersveiligheidsrapportage BLIQ over de periode 2020-2024 waarbij de jaarcijfers voor 2024 nog een voorlopige status hebben. In april 2025, als mutaties vanuit de politie niet meer worden verwerkt, geeft BLIQ de definitieve 5-jaarcijfers vrij. Wij gaan er van uit dat die cijfers niet ineens een ander beeld geven dan de voorlopige cijfers. Daarnaast zijn we voor een nadere duiding in de meer gedetailleerde ongevallengegevens gedoken die met een account beschikbaar zijn.

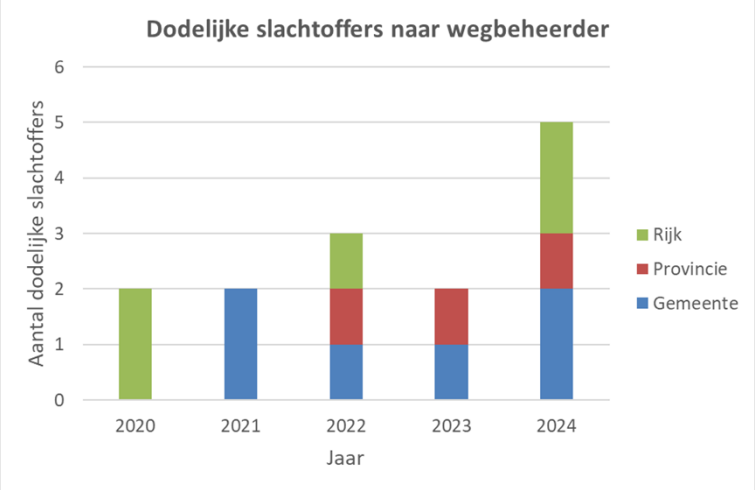
Wegen van alle wegbeheerders
De monitor gaat niet alleen over de gemeentelijke wegen, maar ook over de wegen die in beheer en eigendom zijn van Provincie en Rijkswaterstaat. Dat betekent dat situaties op provinciale- dan wel Rijkswegen neerslaan op onze gemeente. Dat geeft daardoor mogelijk een vertekend beeld als het gaat om de verkeersveiligheid van onze eigen gemeentelijke wegen waarvoor wij verantwoordelijk zijn. Vanzelfsprekend wenden wij waar nodig onze invloed aan richting deze medeoverheden om al dan niet in gezamenlijkheid structurele ongevallenlocaties aan te (laten) pakken. Want elke verkeersslachtoffer is er één te veel.

Wat valt ons op?
Uit de rapportage worden hieronder de meest opvallende zaken genoemd en nader toegelicht aan de hand van onderliggende gegevens die we met onze account via bureau VIA kunnen opvragen:

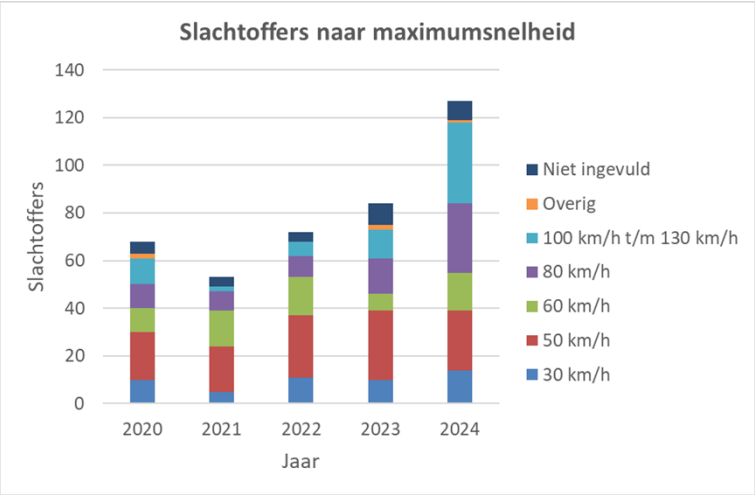
- In 2024 is er ten opzichte van de voorgaande jaren sprake van een toename aan geregistreerde ongevallen binnen de gemeente Barneveld. De toename van gewonden was nog sterker. Het is niet duidelijk of er meerdere gewonden betrokken zijn bij één en hetzelfde ongeval of dat de gewonden beter zijn geregistreerd. Het aantal dodelijke slachtoffers was eveneens hoger. Uit onderliggende gegevens, weergegeven in onderstaande grafieken, blijkt dat de toename van ongevallen en gewonden vooral plaatsvond op gemeentelijke wegen en Rijkswegen. De hoeveelheid dodelijke slachtoffers is in aantal te gering om in trends te kunnen spreken.







- Ook in de onderstaande grafiek is te zien dat de afgelopen jaren een stijging plaatsvond van verkeersslachtoffers op de snelwegen binnen de gemeente Barneveld. Dat geldt ook voor de verkeersslachtoffers op 80 km/u-wegen. Het aantal slachtoffers op wegen met andere maximumsnelheden schommelt licht gedurende de afgelopen jaren. Dit wil niet zeggen dat een hoge snelheid altijd de oorzaak is van de ongevallen. Diverse voorbeelden hiervan hebben wij hieronder beschreven in de toelichting bij de Top 10 meest onveilige kruispunten.



- De leeftijdscategorie van globaal 14-21 jaar valt op als uitschieter in het aantal verkeersslachtoffers.
- Onder de verkeersslachtoffers zijn de vervoerwijzen 'personenauto', 'fiets' en 'bromfiets' het meeste vertegenwoordigd.
- Op wegen met een maximumsnelheid van 60 km/uur vinden verhoudingsgewijs de grootste snelheidsoverschrijdingen plaats. Een verklaring hiervan kan zijn dat de 60-wegen over het algemeen relatief rustig zijn waardoor men weinig wordt opgehouden door voorgangers.

Top 10 meest onveilige trajecten

Hieronder is de top 10 van meest onveilige kruispunten uit de rapportage BLIQ weergegeven met daarbij een toelichting per traject. Het betreffende traject is in de rapportage weergegeven op de kaart op pagina 14. Het betreft dus een top 10 gebaseerd op de hierboven beschreven CROSS-score.

Nr.	Traject	Toelichting
1	N802 (De Glind, Scherpenzeel)	• Het betreft het deel van de N802 tussen de Postweg en de Dreef in Scherpenzeel. Circa de helft van dit traject ligt binnen de gemeente Barneveld. • Provincie Gelderland is hiervan wegbeheerder. • In totaal hebben hier in 5 jaar tijd 27 ongevallen plaatsgevonden waarvan 4 slachtofferongevallen en 2 dodelijke ongevallen. Er is sprake van een hoge snelheidsscore. De beide dodelijke ongevallen vonden beiden plaats in 2023; één in de gemeente Scherpenzeel en één in de gemeente Barneveld. • De hoeveelheid ongevallen is niet uitzonderlijk hoog voor een dergelijke weg maar door de twee dodelijke ongevallen staat dit traject hoog in de lijst. De N802 staat bij de provincie niet op de lijst met meest onveilige locaties[1].

[1] https://www.gelderland.nl/themas/bereikbaar/verkeersveiligheid/veilige-infrastructuur/meest-verkeersonveilige-locaties

Nr.	Traject	Toelichting
2	KLAVERWEIDE, LANGE VOREN (Barneveld)	• Het betreft het deel van de Klaverweide en Lange Voren tussen de Dr. Willem Dreeslaan en Haverakker in Barneveld. • Gemeente Barneveld is hiervan wegbeheerder. • In totaal hebben hier in 5 jaar tijd 4 ongevallen plaatsgevonden waarvan 2 slachtofferongevallen en 0 dodelijke ongevallen. Er is sprake van een lage snelheidsscore. • Een nadere analyse van deze ongevallen wijst uit dat de ongevallen in 2024 niet hebben plaatsgevonden op de Lange Voren, maar op de Dr. Willem Dreeslaan ter hoogte van het kruispunt Lange Voren. • Op basis van deze cijfers zien wij geen aanleiding om maatregelen te treffen op de Klaverweide of Lange Voren.
3	HOOFDSTRAAT (Voorthuizen)	• Het betreft het deel van de Hoofdstraat tussen rotonde De Punt en de Molenweg in Voorthuizen. • Gemeente Barneveld is hiervan wegbeheerder. • In totaal hebben hier in 5 jaar tijd 27 ongevallen plaatsgevonden waarvan 4 slachtofferongevallen en 2 dodelijke ongevallen. Er is sprake van een hoge snelheidsscore. • De Hoofdstraat is onderdeel van de uitwerking en keuzes van de Centrumvisie Voorthuizen. Ook zijn maatregelen gepland bij rotonde De Punt.
4	N801 (Lunteren, Barneveld)	• Het betreft het deel van de N801 tussen de Hoge Valkseweg en de Koperensteeg. Daarvan ligt een klein deel binnen gemeente Barneveld. • Provincie Gelderland is hiervan wegbeheerder. • In totaal hebben hier in 5 jaar tijd 29 ongevallen plaatsgevonden waarvan 21 slachtofferongevallen en 0 dodelijke ongevallen. Er is sprake van een hoge snelheidsscore. • De N801 staat bij de provincie Gelderland op de lijst met meest onveilige locaties.
5	KOOTWIJKERDIJK, N800 (Kootwijkerbroek)	• Het betreft het deel van de N800 binnen de bebouwde kom van Kootwijkerbroek dus tussen komgrens nabij De Spil en de komgrens nabij de Garderbroekerweg. • Provincie Gelderland is hiervan wegbeheerder. • In totaal hebben hier in 5 jaar tijd 21 ongevallen plaatsgevonden waarvan 10 slachtofferongevallen en 0 dodelijke ongevallen. Er is sprake van een hoge snelheidsscore. • De N800 staat bij de provincie Gelderland op de lijst met meest onveilige locaties. De provincie verwacht de N800 in combinatie met groot onderhoud te kunnen aanpakken in de periode tussen 2025 en 2027.
6	N801 (Barneveld)	• Het betreft het deel van de N801 tussen de komgrens van Barneveld en de Hoge Valkseweg. • Provincie Gelderland is hiervan wegbeheerder. • In totaal hebben hier in 5 jaar tijd 23 ongevallen plaatsgevonden waarvan 11 slachtofferongevallen en 0 dodelijke ongevallen. Er is sprake van een hoge snelheidsscore. • De N801 staat bij de provincie Gelderland op de lijst met meest onveilige locaties.

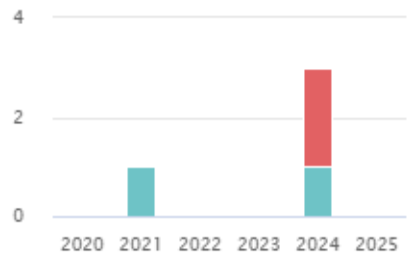
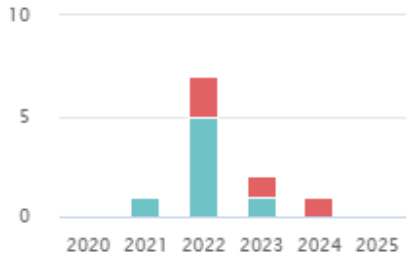
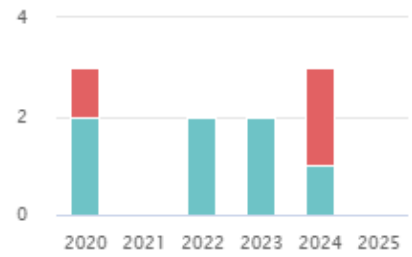
Nr.	Traject	Toelichting
7	BURGEMEESTER KUNTZELAAN, KAMPSTRAAT, SPOORSTRAAT (Barneveld)	• Het betreft de Burgemeester Kuntzelaan tussen de Van Dompselaerstraat en de Gasthuisstraat in Barneveld. • Gemeente Barneveld is hiervan wegbeheerder. • In totaal hebben hier in 5 jaar tijd 19 ongevallen plaatsgevonden waarvan 4 slachtofferongevallen en 0 dodelijke ongevallen. Er is sprake van een hoge snelheidsscore. • Enkele ongevallen vonden plaats nabij de oversteek over de Burgemeester Kuntzelaan bij de Schaapsmarkt. Het dodelijke ongeval aldaar vond in 2014 plaats. Op dit specifieke punt is momenteel niet zozeer sprake van een hoge snelheid maar wel van onvoorspelbaar verkeersgedrag en een onoverzichtelijke situatie voor de weggebruikers. Deze oversteek staat in de planning om te worden aangepakt.
8	BARON VAN NAGELLSTRAAT, HOOFDSTRAAT, REMBRANDTSTRAAT (Voorthuizen)	• Dit betreft de rotonde De Punt in Voorthuizen. • Gemeente Barneveld is hiervan wegbeheerder. • In de afgelopen 5 jaar hebben hier 3 letselongevallen plaatsgevonden. In één geval was hier een bus bij betrokken. • In 2025 is een aanpassing aan de bushalte gepland die conflicten op de rotonde moet beperken. Daarnaast is de bebording op de rotonde aangepast op aanbeveling van eerder onderzoek.
9	N800, WESSELSEWEG (Barneveld)	• Het betreft het deel van de N800 Wesselseweg tussen de komgrens van Barneveld nabij de Barnseweg en de rotonde met de Hanzeweg-Zuid. • Provincie Gelderland is hiervan wegbeheerder. • In totaal hebben hier in 5 jaar tijd 30 ongevallen plaatsgevonden waarvan 8 slachtofferongevallen en 0 dodelijke ongevallen. Er is sprake van een hoge snelheidsscore. • De N800 staat bij de provincie Gelderland op de lijst met meest onveilige locaties. De provincie verwacht de N800 in combinatie met groot onderhoud te kunnen aanpakken in de periode tussen 2025 en 2027.
10	N802 (Barneveld)	• Het betreft het deel van de N802 tussen de Postweg en de Renswoudsestraatweg. • Provincie Gelderland is hiervan wegbeheerder. • In totaal hebben hier in 5 jaar tijd 26 ongevallen plaatsgevonden waarvan 7 slachtofferongevallen en 0 dodelijke ongevallen. Er is sprake van een lage snelheidsscore. • De N802 staat bij de provincie Gelderland niet op de lijst met meest onveilige locaties.

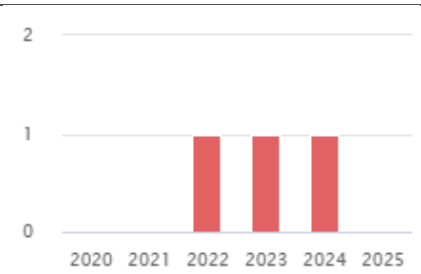
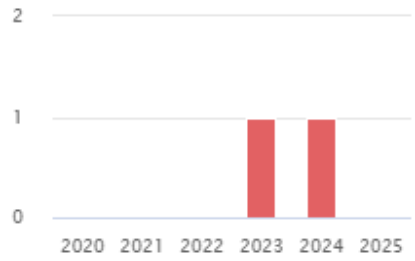
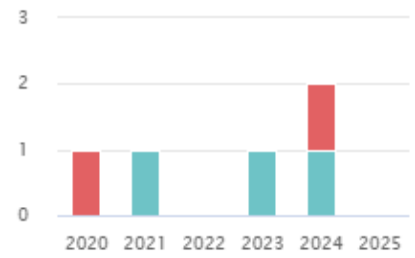
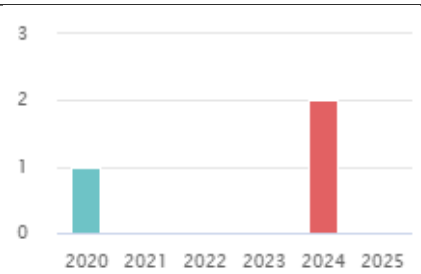
Top 10 meest onveilige kruispunten

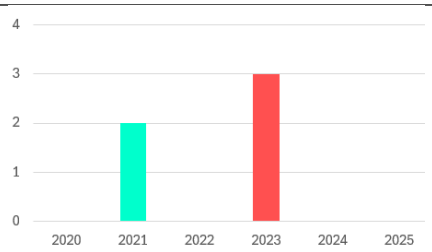
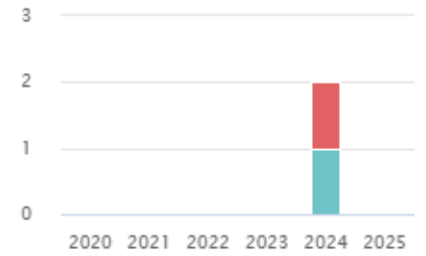
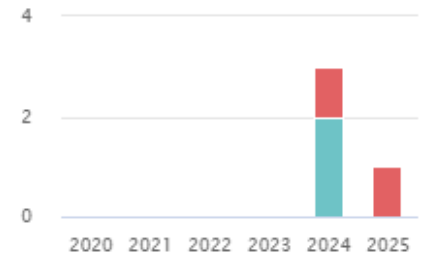
Hieronder is de top 10 van meest onveilige kruispunten uit de rapportage BLIQ weergegeven met daarbij in een grafiekje de ontwikkeling van de ongevallen en in de laatste kolom een toelichting per locatie. In de grafiekjes wordt met blauwgroen de ongevallen met alleen materiële schade weergegeven, met rood ongevallen met minimaal één gewonde en met zwart ongevallen met minimaal één dode. Per kruispunt lichten wij kort wat wij weten over de ongevallen, of de cijfers volgens ons nu aanleiding geven voor maatregelen of welke maatregelen al worden voorzien.

Wij benadrukken nogmaals dat de Top 10 is gebaseerd op de hierboven beschreven CROSS-score. De ranglijst zegt dus niet per definitie iets over de fysieke inrichting van de locaties of dat er de meeste

ongevallen of meeste slachtoffers zijn gevallen. Dat komt omdat de ranglijst niet rekening houdt met de specifieke toedracht van het ongeval. Bijvoorbeeld of er sprake was van middelengebruik of bepaald verkeersgedrag.

Nr.	Kruispunt	Ontwikkeling ongevallen	Toelichting
1	DE DRIEST, KLAVERWEIDE, LANGE VOREN (Barneveld)		Een nadere analyse van deze ongevallen wijst uit dat de ongevallen in 2024 niet hebben plaatsgevonden op de Lange Voren, maar op de Dr. Willem Dreeslaan ter hoogte van het kruispunt Lange Voren. De ongevallen lijken geen verband te hebben de weginrichting en zijn niet snelheid gerelateerd. Op basis van deze cijfers zien wij geen aanleiding om maatregelen te treffen op het kruispunt met de Klaverweide.
2	DOKTER WILLEM DREESLAAN, HESSENWEG, N801, RIETBERGLAAN (Barneveld)		Dit betreft de ovatonde bij de Valkseweg. Aangezien de cijfers een dalende trend laten zien, achten wij grootschalige maatregelen niet noodzakelijk. Wel is een relatief kleine aanpassing gepland in 2025 mede vanwege vragen uit de samenleving.
3	BOUWHEERSTRAAT, BURGEMEESTER KUNTZELAAN, LANGSTRAAT, VAN DOMPSELAERSTRAAT (Barneveld)		Uit nadere analyse blijkt dat de meeste ongevallen aanrijdingen van een (brom)fietser met een auto betrof. Soms was er sprake van een aanrijding tussen twee fietsers of een éénzijdig ongeval. Onduidelijk is of de fietsers allemaal in de juiste rijrichting reden. De cijfers op dit kruispunt geven aanleiding tot een nadere analyse.

Nr.	Kruispunt	Ontwikkeling ongevallen	Toelichting
4	DONKERVOORTERWEG, N801 (Barneveld)		Het betrof hier tweemaal een fietser die gewond raakte doordat bestuurders van afslaande auto's vanaf de Valkseweg naar de Donkervoorterweg hen over het hoofd zagen. Verder is hier een scooterrijder tegen een voetganger op het fietspad gebotst. Er lijkt eerder sprake te zijn van onoplettendheid bij alle situaties dan door van ongevallen als gevolg van eventuele hoge snelheden op de N801. Er staan al twee lichtmasten bij het kruispunt. Onzes inziens vraagt deze locatie niet om maatregelen.
5	GARDERBROEKERWEG, N800 (Kootwijkerbroek)		De N800 staat bij de provincie Gelderland op de lijst met meest onveilige locaties. De provincie verwacht de N800 in combinatie met groot onderhoud te kunnen aanpakken in de periode tussen 2025 en 2027.
6	HARSKAMPERWEG, N800, RAVENWEG (Stroe)		De N800 staat bij de provincie Gelderland op de lijst met meest onveilige locaties. De provincie verwacht de N800 in combinatie met groot onderhoud te kunnen aanpakken in de periode tussen 2025 en 2027.
7	HOEVELAKENSEWEG, LEEMWEG (Terschuur)		Bij alle 3 ongevallen was sprake van een automobilist die komend vanuit de Leemweg geen voorrang verleende aan fietsers op het fietspad langs de Hoevelakenseweg. Omdat hogere rijsnelheden op de Hoevelakensweg geen rol lijkt te hebben gespeeld, is de plek in de top 10 discutabel.

Nr.	Kruispunt	Ontwikkeling ongevallen	Toelichting
8	BARON VAN NAGELLSTRAAT, HOOFDSTRAAT, REMBRANDTSTRAAT (Voorthuizen)		Dit betreft de opgetelde score van ongevallen op meerdere locaties op rotonde De Punt. In de afgelopen 5 jaar hebben hier 3 letselongevallen plaatsgevonden. In één geval was hier een bus bij betrokken. In 2025 is een aanpassing aan de bushalte gepland die conflicten op de rotonde moet beperken. Daarnaast is de bebording op de rotonde aangepast op aanbeveling van eerder onderzoek.
9	MARCONISTRAAT, VALKSEWEG (Barneveld)		Wij bereiden intern een integrale herinrichting van de Valkseweg voor waarbij vormgeving van de weg meer moet aansluiten bij de maximumsnelheid van 30 km/u. Als daar geen sprake van was, dan gaf deze vermelding niet direct aanleiding tot maatregelen omdat het vrijwel onmogelijk is om op basis van twee ongevallen conclusies te trekken over de potentiële structurele mate van onveiligheid.
10	HARSKAMPERWEG, KOOTWIJKERDIJK (Kootwijkerbroek)		In de top 10 vanwege 3 ongevallen (waarvan 1 met letsel) in 2024. Dit zijn tevens de enige ongevallen in de periode 2020 – 2025. Het is volgens ons nog te vroeg om op basis van deze cijfers maatregelen te treffen.

3 Jaarplan 2025

3.1 Overzicht van maatregelen

Onderstaand overzicht betreft nieuwe maatregelen die in 2025 opgestart gaan worden én de maatregelen die doorlopen/-schuiven vanuit het maatregelenpakket uit 2024. Voor het maatregelenpakket 2025 geldt dat het aantal nieuwe maatregelen beperkt is. Dat heeft als reden dat door (deels onvoorziene) ontwikkelingen in relatie tot de beschikbare capaciteit binnen de organisatie prioriteiten in 2024 anders kwamen te liggen waardoor een aantal maatregelen uit het maatregelenpakket van 2024 nog niet of later zijn opgestart dan beoogd. Deze maatregelen lopen door in 2025 of worden in 2025 opgestart. Daarnaast willen wij dit jaar een Omgevingsprogramma Bereikbaarheid opstellen wat ook de nodige interne capaciteit vraagt. Daardoor is dus sprake van relatief veel onderhanden werk.

De maatregelen worden nader opschreven in paragraaf 3.2. Een toelichting op de afgeronde maatregelen uit 2024 geven wij in hoofdstuk 4 (Terugblik maatregelpakket 2024). Er is sprake van een onderscheid in studie/voorbereiding en uitvoering. Voor 'uitvoering' geldt dat dit kleinschalige maatregelen zijn die financieel-technisch niet als investering worden gezien.

Maatregel	Raming (x1.000 €)
1. Toegankelijkheid Barneveld Centrum (0-meting)	15
2. Verkeersstudie wegenstructuur Voorthuizen Oost	25
3. Oversteekbaarheid voetgangers centrum Garderen	5
4. Verkeersstudie wegenstructuur Stroe Zuid	15
5. Barneveld-Centrum: voetgangerszone, fietsen, laden en lossen	30
6. Kruispunt VRI Barneveld Zuid (Scherpenzeelseweg-Plantagelaan)	20
7. Toekomstvisie Transferium	40
8. Ovatonde aanpassing fietspad zijde Norschoten (incl. uitvoering)	30
9. Verkeersdata en -tellingen	20
10. Wensen uit dorpen en wijken (o.a. dorpsplannen, flexibel)	65
Eindtotaal jaarplan 2025	**265**

3.2 Beschrijving per maatregel

Hieronder wordt een toelichting gegeven op de in de vorige paragraaf genoemde maatregelen.

Maatregel	1. Toegankelijkheid Barneveld Centrum (0-meting)
Actie:	Opstellen adviesrapport
Kostenraming:	€ 15.000
Status:	In afronding
Toelichting:	Het in beeld brengen van de toegankelijkheid in het centrum van Barneveld door Stichting Accessibility is inmiddels uitgevoerd. Momenteel wordt het rapport opgesteld waarin de bevindingen en aanbevelingen worden gedeeld. Op basis van de eerste resultaten en bespreking daarvan is de conclusie dat er geen sprake is van urgente knelpunten die vragen om een directe aanpak. De adviezen/aanbevelingen kunnen worden meegenomen bij toekomstig onderhoud, herinrichting of ruimtelijke ontwikkelingen zoals maatregel Barneveld-Centrum.

Maatregel	2. Verkeersstudie wegenstructuur Voorthuizen Oost
Actie:	Uitvoeren van een verkenning

Kostenraming:	€ 25.000
Status:	Gestart
Toelichting:	Diverse ontwikkelingen in de omgeving van Voorthuizen Oost vragen om een verkenning naar het functioneren van de wegenstructuur. Denk hierbij aan het Centrumplan, de gewenste functie van de Molenweg, de verdere ontwikkeling van Voorthuizen-Zuid (waaronder doortrekking Holzenboschlaan) en de relatie met diverse vakantieparken in de omgeving van de Harremaatweg/ Brugveenseweg. Op basis van de uitkomst van deze verkenning worden mogelijke oplossingsrichtingen in beeld gebracht. Verwachting is dat de verkeersstudie in 2025 wordt afgerond.

Maatregel	**3. Oversteekbaarheid voetgangers centrum Garderen**
Actie:	Studie naar verbetering oversteekbaarheid
Kostenraming:	€ 5.000
Status:	Gestart
Toelichting:	Dit betreft een uitwerking van een onderdeel uit het dorpsplan. Onderzocht wordt of en hoe de oversteekbaarheid verbeterd kan worden en welke maatregelen daarvoor nodig zijn. Deze studie is gestart en de resultaten (adviesrapportage met schetsontwerpen) worden opgeleverd in Q1 2025. Op basis van het advies wordt een voorstel aan het college opgesteld. Voor uitvoering is in het MIP Uitvoeringsplan 2025 een bedrag van €50.000 opgenomen.

Maatregel	**4. Verkeersstudie wegenstructuur Stroe Zuid**
Actie:	Uitvoeren van een verkenning
Kostenraming:	€ 15.000
Status:	Uitvraag naar een bureau in voorbereiding
Toelichting:	De voorbereiding voor het herinrichten van de Wolweg door Stroe i.c.m. het instellen van een 30 km/uur-zone is in volle gang. Dit plan moet bijdragen aan een verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het is daarnaast gewenst om gemotoriseerd verkeer en landbouwverkeer een alternatief te bieden, mede om ruimte te bieden aan toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en om de veiligheid op de spoorwegovergang in Stroe te waarborgen. Hierbij wordt gekeken naar een toekomstbestendige ontsluiting op de N310. Hierover zullen ook gesprekken worden gevoerd met de provincie die wegbeheerder is van zowel de N800 als de N310. Verwachting is dat de verkeersstudie in 2025 wordt afgerond.

Maatregel	5. Barneveld-Centrum: voetgangerszone, fietsen, laden en lossen
Actie:	Opstellen uitvoeringsplan
Kostenraming:	€ 30.000
Status:	Gestart
Toelichting:	Het betreft het opstellen van een uitvoeringsplan waar de volgende onderdelen in betrokken worden: • Het herzien van de huidige grenzen van de voetgangerszone en hierbij de visie om één regime (verkeersregels) in het gehele winkelgebied toe te passen meenemen. • Afwegen of de fietsroute via de Nieuwstraat-Raadhuisplein-Haanschotenstraat mogelijk moet blijven, of alleen binnen venstertijden. • Het bepalen van strategische locaties waar fietsparkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden, in relatie tot de (nieuwe) grenzen van de voetgangerszone. • Het herzien van de huidige routing voor gemotoriseerd verkeer (waaronder laden en lossen) door het centrum en het verduidelijken van deze routing. Hier de mogelijkheid voor een laad-en-losvoorziening aan de rand van het centrum in meenemen. • Het verduidelijken van de bebording in het centrum. Het opstellen van het uitvoeringsplan is gestart en de verwachting is dat het uitvoeringsplan wordt opgeleverd in Q2 2025. Op basis van de maatregelen die voortkomen uit het uitvoeringsplan wordt de verdere aanpak bepaald. Dekking van de maatregelen uit het uitvoeringsplan lopen via het MIP.

Maatregel	6. Kruispunt VRI Barneveld Zuid (Scherpenzeelseweg-Plantagelaan)
Actie:	Onderzoek naar toekomstige vormgeving
Kostenraming:	€ 20.000
Status:	In voorbereiding
Toelichting:	Dit betreft een gemeentelijke verkenning ter voorbereiding van de gezamenlijke aanpak met Provincie en Rijkswaterstaat. In beeld zal worden gebracht wat de gewenste vormgeving is (op basis van intensiteiten en kruispuntberekeningen) en een globaal beeld qua uitvoeringskosten. Verwachting is dat de verkeersstudie in 2025 wordt afgerond.

Maatregel	7. Toekomstvisie Transferium
Actie:	Opstellen toekomstvisie Transferium
Kostenraming:	€ 40.000
Status:	Nog niet gestart
Toelichting:	In oktober 2023 heeft het college een besluit (dossiernummer 3040) genomen over het Transferium. Hierin is als beslispunt opgenomen om een onderzoek te starten naar de toekomstvisie voor het Transferium. Dit in relatie tot het perspectief op de uitbreiding van station Barneveld-Noord met een halte op het spoor Amersfoort-Apeldoorn. Deze maatregel geeft hier uitvoering aan. Streven is om de visie in 2025 vast te stellen.

Maatregel	8. Ovatonde aanpassing fietspad zijde Norschoten (incl. uitvoering)
Actie:	Verbeteren verkeersveiligheid door aanpassing aansluiting fietspad
Kostenraming:	€ 30.000
Status:	Voorbereiding uitvoering
Opm.:	Om de ovatonde (kruising Dr. W. Dreeslaan-Valkseweg) ligt een 2-richtingen fietspad waarbij de fietser voorrang heeft. Dit vraagt van de automobilist om fietsverkeer vanuit 2 richtingen goed waar te nemen. In combinatie met overstekende voetgangerts. Aan de noordzijde van de ovatonde (zijde Norschoten) komt een aantal fietspaden dicht bij de rotonde bij elkaar waarbij de automobilist oprijdende fietsers pas laat kan zien. Daarom wordt een vormgeving uitgewerkt waarbij de fietspaden uit de richting Norschoten veiliger aansluiten op de ovatonde. Verwachting is dat de maatregelen in 2025 worden uitgevoerd.

Maatregel	9. Verkeersdata en -tellingen
Actie:	Dataverzameling.
Kostenraming:	€ 20.000
Status:	In uitvoering
Toelichting:	Budget bestemd voor reguliere verkeerstellingen en up-to-date houden verkeersdata. Doorlopende maatregel gehele jaar door.

Maatregel	10. Wensen uit dorpen en wijken (flexibel)
Actie:	Kleinschalige maatregelen uitvoeren.
Kostenraming:	€ 65.000
Status:	In uitvoering
Toelichting:	Uitvoering geven aan wensen uit dorpen en wijken, o.a. vanuit opgestelde dorpsplannen indien kleinschalig. Doorlopende maatregel gehele jaar door.

3.3 Overige werkzaamheden

Het maatregelenpakket vormt slechts een beperkt deel van de totale inzet op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit. Ook buiten het maatregelenpakket om wordt er op allerlei manieren gewerkt aan de kernopgaven en speerpunten zoals geformuleerd in het GVVP. Voorbeelden hiervan zijn de inbreng in ruimtelijke projecten, de betrokkenheid bij integrale onderhoudsopgaven, de samenwerking in regionale verbanden en de betrokkenheid bij het opstellen van de Omgevingsvisie. Het GVVP-maatregelenpakket kan dus niet los gezien worden van o.a. het Meerjareninvesteringsplan (MIP), de Programmabegroting 2025 en de Bereikbaarheidsagenda Regio Food Valley 2023-2026. Hieronder lichten wij dat nader toe.

3.3.1 Meerjareninvesteringsplan (MIP)

Sinds een aantal jaar wordt er binnen de gemeente Barneveld gewerkt met een MIP Uitvoeringsplan. Hiermee wordt bepaald welke investeringsprojecten er jaarlijks worden opgestart met bijbehorende financiering. Bij veel investeringsprojecten in de fysieke leefomgeving is de inbreng vanuit Verkeer noodzakelijk. Denk hierbij aan de herinrichting van wegen, verkeerskundige verbeteringen bij groot onderhoud, vervanging van fysieke kunstwerken maar ook de (her)ontwikkeling van sport- of onderwijslocaties. Het proces van het MIP doorloopt een route los van dit GVVP maatregelenpakket.

3.3.2 Programmabegroting 2025

In de Programmabegroting 2025 is met betrekking tot bereikbaarheid de onderstaande speerpunten en activiteiten geformuleerd.

Activiteiten speerpunt Externe bereikbaarheid

- Bijdrage leveren aan de uitwerking en voorbereiding van de kortetermijnaanpak van de A1-A30 (vergroten verkeersveiligheid in de 'botsbocht')
- Bijdrage leveren aan de planvorming van de aanpak van de aansluiting A30 Barneveld-Zuid.
- Starten met definitiefase en ontwerpfase van de aanpak van de snelwegaansluiting A30 Barneveld-Noord en de nabijgelegen turborotonde.
- Starten met definitiefase en ontwerpfase van de oostelijke rondweg Barneveld.
- Inzet binnen de regio's Amersfoort en Foodvalley voor de belangen van de inwoners en werknemers binnen de gemeente Barneveld.
    - Onderzoek naar de robuustheid, kwaliteitsverbetering en frequentieverhoging van de Valleilijn.
    - Onderzoek naar noodzakelijke verbeteringen op het hoofdfietsnetwerk en autonetwerk gezien de verstedelijkingsopgave.
    - Opstellen van een visie op de A1-corridor (weg en spoor).
    - Inzet voor het behoud van kwalitatief en kwantitatief voldoende aanbod van openbaar vervoer.

Activiteiten speerpunt Interne bereikbaarheid

- Nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen goed toegankelijk, veilig en duurzaam inrichten.
- Bij wegenonderhoud van zowel gemeente als provincie waar mogelijk inzetten op het vergroten van de verkeersveiligheid (werk met werk), zoals de aanpak van de Postweg in De Glind en (wellicht) de aanpak van de N800.
- Het uitwerken van een definitief ontwerp voor het aanpassen van de fiets- en voetgangersoversteek over de Burgemeester Kuntzelaan ter hoogte van de Schaepsmarkt.
- Voortzetten van de werkgeversaanpak duurzame mobiliteit (gezamenlijke inzet vanuit de regio Foodvalley).
- Faciliteren van nieuwe laadpunten in de openbare ruimte.
- Binnen programma Duurzaamheid werken aan het behalen van de klimaatdoelstellingen.

3.3.3 Bereikbaarheidsagenda Regio Food Valley 2023-2026

Om de bereikbaarheid binnen de regio Foodvalley op peil te houden en waar mogelijk te verbeteren, werken de acht gemeenten in de regio nauw samen. Dat samen optrekken is ook nodig omdat de regio voor grote uitdagingen staat. Zo is er de verstedelijkingsopgave: tussen 2021 en 2040 komen er in de regio naar verwachting 40.000 nieuwe woningen bij. Dat zal de druk op de netwerken van auto, ov en fiets flink vergroten. Dan is er nog de noodzaak om de uitstoot door het verkeer in te perken.

De regio wil de komende jaren dan ook flink investeren in de bereikbaarheid. De ambitie is kort gezegd dat Foodvalley in 2030 slim, duurzaam en gezond bereikbaar moet zijn. Daarvoor zijn in de Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley 2023-2026 doelen gesteld, uitgewerkt in programmalijnen Bovenregionale bereikbaarheid, Regionale bereikbaarheid en Slim, veilig, duurzaam. De Bereikbaarheidsagenda is de vertaling van de ambities uit de Strategische Agenda.

Per jaar wordt een jaarplan vastgesteld met concrete doelen, resultaten en activiteiten. Hieronder volgt een beknopte weergave van de activiteiten en projecten, die in meer of mindere mate (kunnen) raken aan Barneveldse belangen, waarop in 2025 de focus ligt.

Programmalijn 1 - Bovenregionale bereikbaarheid

- Netwerkanalyse 2030-2040 NOVEX ANF
- A1/A30 knooppunt
- A1/A28 knooppunt Hoevelaken

Programmalijn 2 - Regionale bereikbaarheid

- Regionale prioritering mobiliteitsmaatregelen
- Regionaal Verkeersmodel
- Regionaal mobiliteitsfonds
- Uitvoeringsplan Fietsnetwerk Regio Foodvalley 2025-2027

Programmalijn 3 - Slim, veilig, duurzaam

- Regionale visie mobiliteitshubs
- Fietsstimulering
- Werkgeversbenadering
- Onderzoek naar gedragsaanpakken andere doelgroepen
- Logistieke aanpak

3.4 Omgevingsprogramma

Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) is opgesteld in 2017 als uitwerking van de in 2016 vastgestelde Strategische Visie "Over Morgen en Meedoen". Het GVVP beschrijft hoe de gemeente Barneveld met haar verkeer- en vervoerbeleid inspeelt op ontwikkelingen waarvan in 2017 bekend was of werd aangenomen dat die zich de jaren erna zouden gaan voltrekken. Waar het GVVP uit 2010 in het teken stond van de verbetering van de infrastructuur, draaide het GVVP uit 2017 om bereikbaarheid en ontwikkelingen op het gebied van auto, fiets en openbaar vervoer en duurzaamheid, energietransitie, circulaire economie en klimaat centraal.

Inmiddels staan we spreekwoordelijk aan de vooravond van de vaststelling van de Omgevingsvisie Barneveld 2040. De Omgevingsvisie Barneveld 2040 omvat een integraal beeld op hoofdlijnen voor de toekomst van de gemeente Barneveld op het gebied van wonen, werken, recreëren, natuur, duurzaamheid, mobiliteit, cultuurhistorie, ruimtelijke kwaliteit en gezondheid. Dit is nodig gezien de grote uitdagingen waar de gemeente voor staat zoals de groei met 8.000 woningen en 20.000 inwoners tot 2040. De gemeenteraad stelt de omgevingsvisie vast en bepaalt daarmee de kaders en ambities voor de fysieke leefomgeving. Het college van burgemeester en wethouders is verantwoordelijk voor de uitvoering en realisatie van deze ambities. Daartoe vraagt de omgevingsvisie om een doorwerking in beleids- en gebiedsprogramma's. In termen van de Omgevingswet zijn dit omgevingsprogramma's. Beleidsprogramma's worden zoveel mogelijk gekoppeld aan de vijf hoofdopgaven uit de omgevingsvisie.

Wij zullen in aansluiting op het vaststellen van de Omgevingsvisie Barneveld 2040 een omgevingsprogramma opstellen dat een doorwerking is van de opgave 'Bereikbaar nu en in de toekomst' maar dat tegelijk een koppeling is met de andere opgaven. Een titel als 'GVVP' zal de lading niet meer geheel dekken omdat bereikbaarheid meer inhoudt dan verkeer en vervoer. Het is juist één van de opgaven om voorzieningen binnen de gemeente zo te situeren en bepaalde randvoorwaarden zo op orde te brengen, dat verkeersbewegingen juist worden voorkomen. Wat de titel van het omgevingsprogramma wel wordt, zal worden bepaald gedurende het proces van de totstandkoming van het omgevingsprogramma. Het opstellen van het omgevingsprogramma is ook aanleiding om de huidige werkwijze qua jaarlijks GVVP maatregelenpakket te evalueren.

4 Terugblik maatregelenpakket 2024

In dit hoofdstuk wordt in het kort een overzicht gegeven van de stand van zaken van het maatregelenpakket 2024.

Maatregel	Toelichting
STUDIE/VOORBEREIDING	
01 Toegankelijkheid Barneveld Centrum (0-meting)	Onderzoek uitgevoerd en resultaten in concept opgeleverd. Geen aanleiding voor directe maatregelen, maar voorstellen kunnen meegenomen worden bij toekomstig onderhoud/herinrichting/ ruimtelijke ontwikkelingen.
02 Herijking Laadvisie	In concept gereed. Vaststelling door college in Q1 2025.
03 Verkeersstudie wegenstructuur Voorthuizen Oost.	Zie maatregelpakket 2025 (gestart)
04 Oversteekbaarheid voetgangers centrum Garderen	Zie maatregelpakket 2025 (gestart).
05 Verkeersstudie wegenstructuur Stroe Zuid	Zie maatregelpakket 2025 (in voorbereiding).
06 Barneveld-Centrum: voetgangerszone, fietsen, laden en lossen	Zie maatregelpakket 2025 (gestart).
07 Verkeersdata en -tellingen	Uitgevoerd.
08 Kruispunt VRI Barneveld Zuid (Scherpenzeelseweg-Plantagelaan)	Zie maatregelpakket 2025 (in voorbereiding).
09 Toekomstvisie Transferium	Zie maatregelpakket 2025 (nog niet gestart).
UITVOERING	
10 Wensen uit dorpen en wijken (flexibel)	Onder andere de volgende maatregelen zijn uitgevoerd: • Snelheidsremmende maatregelen Houtbeekweg Stroe • Schoolzones Gerard Doustraat, Van den Berglaan (Voorthuizen) en Stroeërweg (Stroe) • Verkeersgeleider Van Zuijlen van Nieveltlaan-Valkseweg • Maatregelen rond de Midden Nederland Hallen ivm 40-45, De Musical
11 Toegankelijkheid (bushaltes, geleidelijnen, oversteken)	Onder andere de volgende maatregelen zijn uitgevoerd: • Bushaltes Lunterseweg-Vellerselaan toegankelijk gemaakt • Geleidelijnen rondom rotonde Bouwheerstraat-Amersfoortsestraat • Geleidelijnen Raadhuisplein
12 Barneveld Noord doorstroming VRI op viaduct (tijdelijke maatregel)	Uitgevoerd.

Voorlopige jaarcijfers 2024

BLIQ

Focus op veilig en vlot verkeer

in Gemeente Barneveld

Verkeersveiligheidsrapportage

Periode 2020 t/m 2024

BLIQ wordt aangeboden door STAR

gemeente Barneveld

BLIQ

Focus op veilig en vlot verkeer in Gemeente Barneveld
BLIQ is dé verkeersveiligheidsrapportage die u een goed en actueel beeld geeft van de verkeersveiligheid in uw gemeente. Via slimme data (IQ) krijgt u als bestuurder een op feiten gebaseerd inzicht (een blik) in de actuele situatie op de weg. Met de actuele en objectieve cijfers ontdekt u de speerpunten en verbeterkansen in uw gemeente, zodat u zich kunt focussen op veilig verkeer. BLIQ verschijnt drie keer per jaar:

- Begin februari met voorlopige-jaarcijfers
- Begin april met definitieve 5-jaarcijfers
- Begin september met voorlopige-halfjaarcijfers

Waar komen de data vandaan?
Deze BLIQ op uw gemeente is het resultaat van de samenwerking tussen de regio, wegbeheerders en politie. Uw gemeente heeft ook toegang tot de VIA Software (zie ook www.via.nl) en daar kunt u deze en eerdere BLIQ-rapportages downloaden. Voor het verzamelen van de best beschikbare en meest actuele data is VIA actief binnen het STAR Initiatief en heeft VIA een samenwerking met HERE.

STAR (Smart Traffic Accident Reporting) is een initiatief van de politie, Verbond van Verzekeraars en VIA. STAR wil een efficiënte ongevallenregistratie zodat er een betrouwbare ongevallen-analyse kan worden gemaakt. Zie voor meer informatie én de **Actuele STAR Ongevallenkaart**: star-verkeersongevallen.nl.

HERE is een grote specialist op het gebied van autonavigatie, wegenkaarten en verkeersdata. Tijdens het rijden verzamelen auto's via (portable) navigatiesystemen en smartphone app's data: 'Floating Car Data'. HERE biedt deze relevante data aan voor verkeersveiligheid. Hierdoor weten de wegbeheerder en de politie waar en wanneer te hard wordt gereden of vertragingen ontstaan.
Zie voor meer informatie over HERE: here.com.

VIA Software maakt het voor alle partners mogelijk om zelf actuele en accurate detailanalyses en evaluaties op elk gewenst moment uit te voeren. Uw gemeente heeft toegang tot:

☑ Historische ongevallendata vanaf 2014
☑ Elke dag actuele ongevallendata
☑ Elke maand actuele snelhedendata

De BLIQ-rapportage is hierdoor compleet.

Disclaimer
BLIQ is gebaseerd op de VIA Software. De rapportage is volledig geautomatiseerd samengesteld op 5 februari 2025. Hierdoor is het mogelijk dat onjuistheden in de rapportage voorkomen.

Verkeersongevallen

BLIQ werkt met de STAR Database op basis van de door de politie geregistreerde ongevallen. De gegevens worden dagelijks bijgewerkt. De noodzaak van politie-inzet wordt bepaald door de Meldkamer. Is er sprake van letsel, een ongeval met grote impact, vermoeden van rijden onder invloed van alcohol of drugs, een ernstige overtreding of andere problemen, dan wordt er politie naar het ongeval gestuurd.

Naar schatting wordt van 25% van alle ongevallen, die relevant zijn voor verkeersveiligheid, door de politie een registratie gemaakt. Dit zijn vooral de 'zwaardere' ongevallen. Ongevallen met enkel fietsers, ook al is sprake van gewonden, worden minder vaak geregistreerd. Het werkelijke aantal gewonden en doden ligt hierdoor hoger. Met de STAR Database wordt vanaf 1 januari 2014 een consistent en actueel beeld verkregen van de ongevallen en slachtoffers geschikt voor signalering, analyse en monitoring.

Meldingen van ongevallen bij verzekeraars, via MobielSchadeMelden.nl, zijn niet in deze rapportage opgenomen.

- **Verkeersongeval:** ongeval op de openbare weg met ten minste één rijdend voertuig, waarbij geen opzet in het spel is. Bij een ongeval kunnen meerdere partijen en verkeers-slachtoffers zijn betrokken.
- **Verkeersslachtoffer:** bestuurder, passagier of voetganger die bij een verkeersongeval gewond raakt of overlijdt.
- **Gewonde:** iemand die gewond raakt bij een verkeersongeval. Uit de politieregistratie is geen nadere uitsplitsing op te maken naar de ernst van verwonding of opname in het ziekenhuis.
- **Dode:** iemand die ter plekke of binnen 30 dagen door een verkeersongeval overlijdt. Zelfdoding en onwelwording worden niet als verkeersongeval geregistreerd.

Rijsnelheden

Dit zijn snelheidsgegevens gemeten met 'Floating Car Data' tijdens het rijden. Hierdoor is de invloed van bijv. drempels en kruispunten, maar ook van het overige verkeer door drukte of parkeren, opgenomen in de resultaten. Om een zuiver beeld te krijgen splitst VIA de data uit in situaties mét en zónder vertraging.

De data zijn zeer gedetailleerd en voor een dicht wegennet beschikbaar. Bovendien zijn de snelheidsresultaten in deze rapportage getoetst op betrouwbaarheid en minimaal aantal metingen: vergelijkend onderzoek met vaste snelheids-meetpunten tonen een verschil van slechts een paar procent.

- **Snelheidsoverschrijding:** als geldt dat de 'V85' (zonder vertraging) boven de wettelijk toegestane snelheidslimiet ligt.
- **V85:** een verkeerskundige maat van de snelheid die minstens door 15% van het verkeer wordt overschreden.

Verkeersveiligheidsbeleid

BLIQ sluit aan op het verkeersveiligheidsbeleid dat is gericht op Duurzaam Veilig en een integrale aanpak van Engineering, Education & Enforcement (de 3 E's). In deze BLIQ-rapportage ligt de focus op de verkeersslachtoffers (het totaalaantal doden en gewonden in STAR) en op te hardrijden door het gemotoriseerd verkeer. Het merendeel van de gemeenten beschikt over de snelhedendata van HERE en deelt deze met de politie, het OM, Provincie en RWS.

Met deze BLIQ-rapportage, in combinatie met de STAR Database, beschikken zowel het OM, politie als wegbeheerders over dezelfde cijfers, wat bijdraagt aan de capacity building voor verkeersveiligheid.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

In het streven naar nul verkeersslachtoffers is een efficiënte aanpak van de onveiligheid essentieel. Het Strategische Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030) spreekt van een risicogestuurde aanpak door niet alleen te focussen op verkeersongevallen, maar ook de kwaliteit van het verkeerssysteem hierin te betrekken. Is de weg veilig ingericht, is het verkeersgedrag veilig en zijn de voertuigen veilig in gebruik?

Risicogestuurd werken in BLIQ

De missie van VIA is haar software als Digitale Collega aan te bieden. De software werkt steeds meer proactief en biedt voor verschillende gebruikersniveaus, van raadslid tot specialist, een passende oplossing. De verschillende toepassingen zijn in een lijn ontwikkeld zodat een vloeiend werkproces wordt ondersteund. Voor risicogestuurd werken biedt BLIQ twee unieke toepassingen:

- **Ongevallenscore**: een landelijke score die is samengesteld uit meerdere indicatoren: aantal ongevallen, aantal slachtoffer ongevallen, aantal dodelijke ongevallen en de coëfficiënt (slachtofferongevallen in relatie tot de verkeersprestatie). De ongevallenscore is speciaal ontwikkeld om een nieuwe Top 10 samen te stellen voor elke gemeente, provincie en landelijk. Zie de actuele Top 10 meest onveilige trajecten en kruispunten in deze rapportage.
- **CROSS**: een methode om een verklaring te vinden voor een hoge ongevallenscore door de ongevallenscore te kruisen met een risico verklarende variabele zoals snelheid. Deze BLIQ geeft het antwoord op de vraag: is de hoge ongevallenscore te verklaren door te hard rijden op het traject? Zie de actuele Verkeersveiligheidskaart met CROSS-score voor trajecten en kruispunten in deze rapportage.

Beide toepassingen zijn tegelijk met deze BLIQ-rapportage geactualiseerd en gecombineerd in één interactieve kaart met Top 10 tabel en zijn beschikbaar in de VIA Software voor detailanalyses. De kaart is ook openbaar beschikbaar op www.bliq.report.

BLIQ op verkeersslachtoffers

In de tabel is het aantal door de politie geregistreerde verkeersongevallen in Gemeente Barneveld opgenomen, inclusief het aantal (mogelijke) gewonden en doden dat daarbij is gevallen. Op basis van de standaard evaluaties heeft er een correctie plaats gevonden hierdoor zijn de 'mogelijke gewonden' opgenomen in deze rapportage.

Tijdsperiode	Status	Verkeersongevallen	Gewonden	Mogelijke gewonden	Doden
2020	Afgesloten	339	66	2	2
2021	Afgesloten	398	51	1	2
2022	Afgesloten	398	69	2	3
2023	Afgesloten	447	82	1	2
2024	Voorlopig	483	122	0	5
Totaal		**2.065**	**390**	**6**	**14**

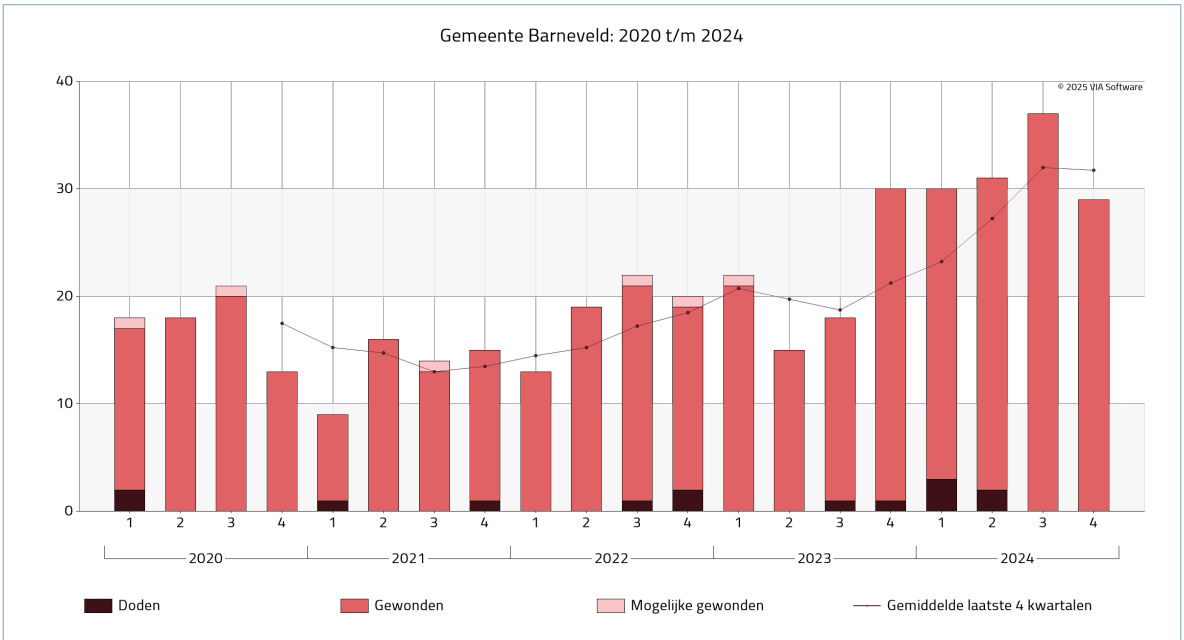
© 2025 VIA, Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdsperiode

Opmerking: in de Corona-jaren 2020 & 2021 liggen de landelijke aantallen lager dan verwacht als gevolg van de maatregelen om de verspreiding te beperken.

Voor het monitoren van de verkeersveiligheid is het belangrijk het aantal ongevallen en slachtoffers per jaar onderling te vergelijken.
Het ongevallenbestand wordt in stappen vastgesteld waardoor de aantallen per status kunnen veranderen.
Er zijn 2 statussen te onderscheiden:

1. **Voorlopig**: mutaties vanuit de politie worden dagelijks verwerkt (laatste mutatiedatum: 4 februari 2025, 23:43)
2. **Afgesloten**: mutaties vanuit de politie worden niet meer verwerkt

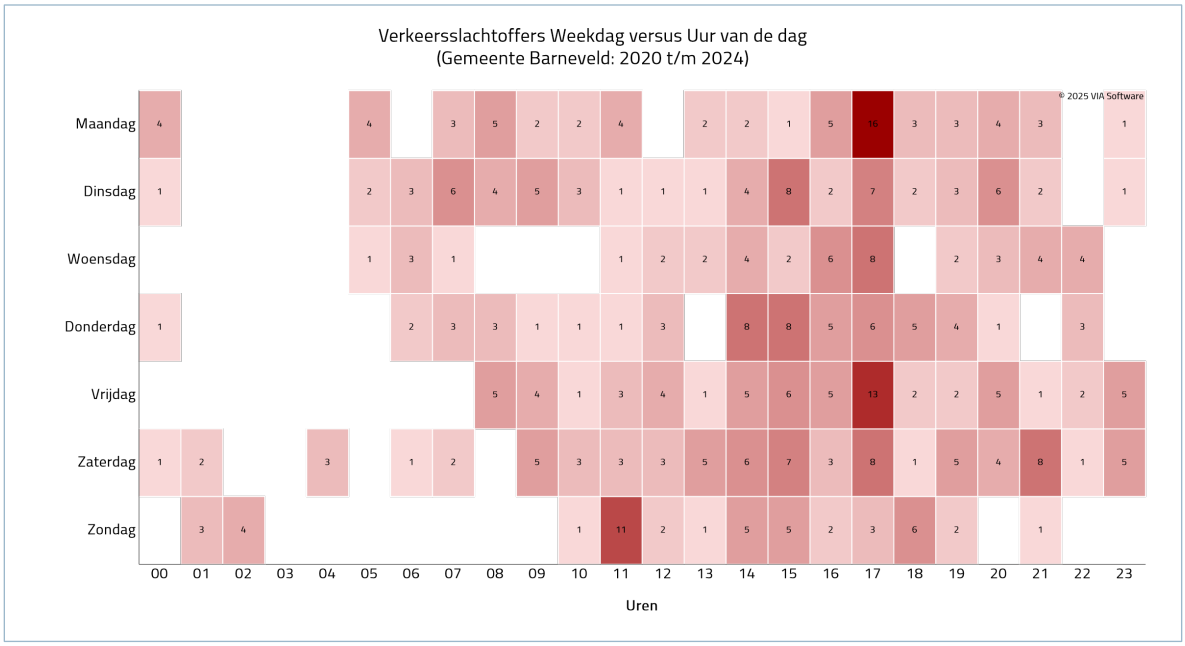
De eerste grafiek brengt het aantal verkeersslachtoffers per kwartaal in beeld, uitgesplitst naar doden en (mogelijke) gewonden. De lijn in de grafiek geeft het voortschrijdend gemiddelde aan van het aantal verkeersslachtoffers van de meest recente 52 weken ('het zwevende gemiddelde').



Wanneer gebeurt het?

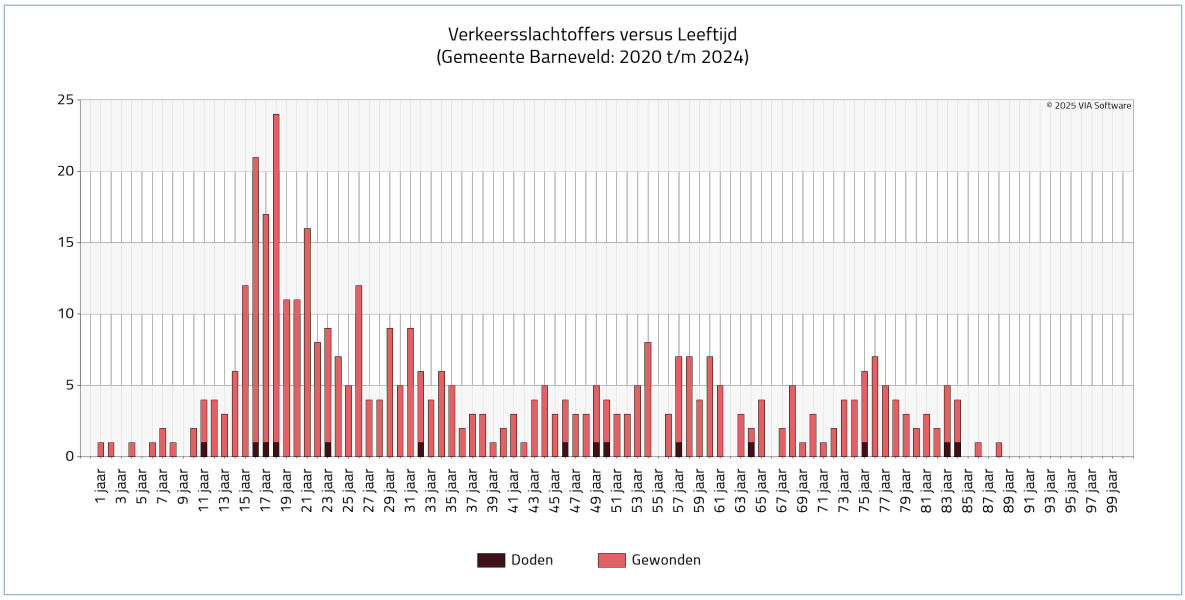
Ongevallen - en daarmee ook verkeersslachtoffers - vinden verspreid over de dag plaats. Vaak heeft dit te maken met de reguliere verkeersdrukte in de spits of met activiteiten in bijvoorbeeld de weekendnachten of doordeweekse dagen.

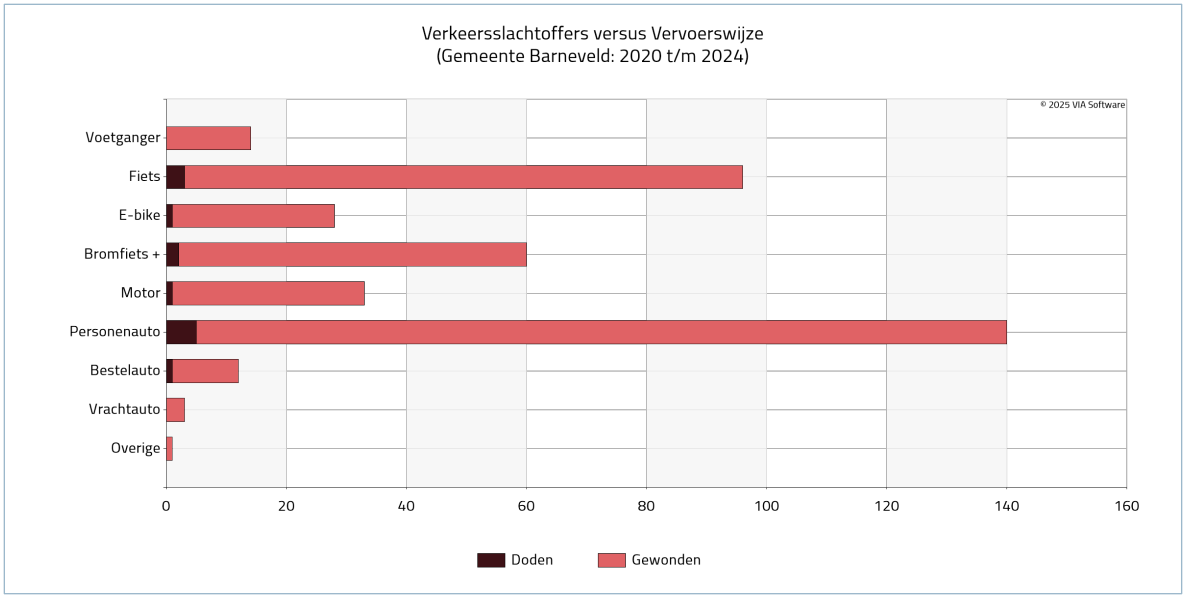
In onderstaande grafiek is door middel van kleur aangegeven op welke uren van de dag de meeste verkeersslachtoffers vallen. Hoe donkerder de kleur, hoe meer (mogelijke) gewonden en doden op dat moment zijn gevallen. Het getal in het blokje geeft het totaal aantal aan.



Wie zijn er betrokken?

De volgende grafieken geven de verdeling weer van het aantal verkeersslachtoffers voor de verschillende leeftijden en vervoerswijzen. Onder de jongeren, in de leeftijd van 12 tot en met 24 jaar, valt 37% van de slachtoffers. In de groep kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, e-bike (incl. fatbike) en bromfietsers+ (= bromfiets, snorfiets, speed pedelec, scootmobiel en brommobiel)) valt ongeveer 51% van de verkeersslachtoffers.





Opmerkingen: Van de mogelijke gewonden is de leeftijd en vervoerswijze niet bekend, het betreft 2% van de gewonden in de periode: 2020 t/m 2024. Bovendien is van 2% van de verkeersslachtoffers is de vervoerswijze onbekend. Beiden cijfers ontbreken in de grafiek(en). Verder dient rekening te worden gehouden met de onderregistratie van ongevallen met fietsers en voetgangers.

Verkeersongevallenkaart

De locatie van een verkeersongeval zegt veel over het ongeval. Is het ongeval binnen of buiten de bebouwde kom gebeurd, op de autosnelweg of in de woonbuurt. Vandaar dat deze BLIQ-rapportage een kaart met alle ongevallen bevat. Dat betekent dat, naast de ongevallen met (mogelijke) gewonden en doden, ook de ongevallen met 'enkel schade' op de kaart staan afgebeeld.

Voordeel van deze werkwijze is dat de kaart direct die locaties laat zien waar sprake is van een Verkeers-OngevallenConcentratie (VOC = aantal ongevallen die binnen 25 meter van elkaar liggen). Ook laat de kaart de samenhang tussen de ongevallenlocaties zien. Hierdoor zijn routes te herkennen met veel ongevallen of bepaalde gebieden waar veel ongevallen dicht bij elkaar liggen. Vaak zal blijken dat die ongevallen overeenkomsten hebben met de oorzaak van de ongevallen.

Zie de verkeersongevallenkaart met VOC's van Gemeente Barneveld op de volgende pagina.

Een unieke ontwikkeling

Door de samenwerking binnen STAR is de ongevallenregistratie de afgelopen jaren verbeterd. Hierdoor is van steeds meer ongevallen de nauwkeurige gps-locatie op de kaart bekend. Een voordeel hiervan is hierboven al toegelicht. Een ander voordeel is dat nu ook gewerkt kan worden met geografische bewerkingen en koppelingen met andere databronnen zoals snelheidsgegevens, in combinatie met de CROSS-methodiek (zie hoofdstuk Risicogestuurd werken met CROSS op pagina 11).

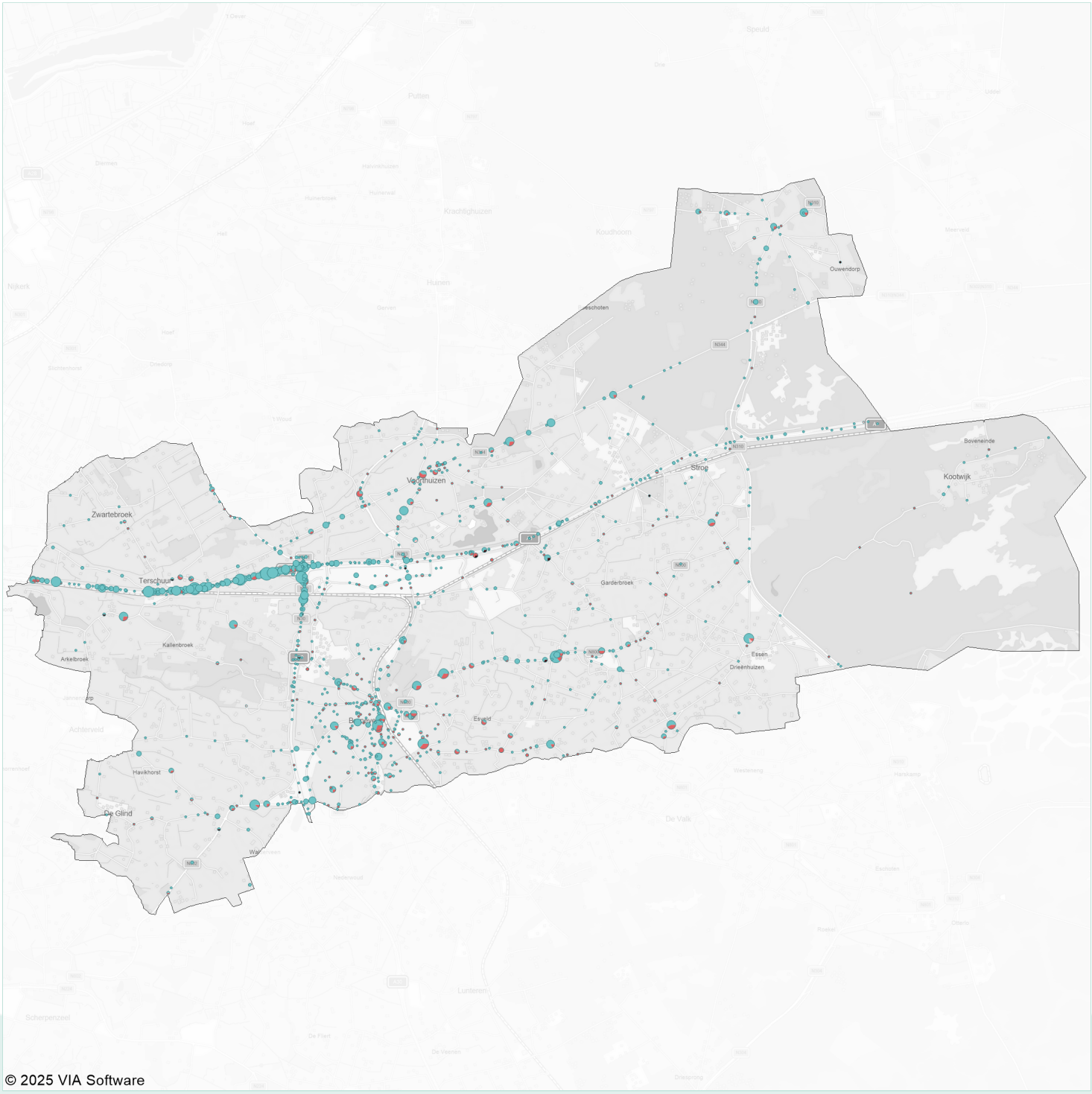
Verkeerskundige wegennetwerk-indeling

Het wegennet in Nederland is opgebouwd uit wegen met verschillende functies. Speciale wegen voor snel lange afstanden af te leggen, wegen om gebieden en plaatsen te ontsluiten en de wegen in die gebieden. Iedere wegfunctie heeft uiteraard haar eigen gebruik en weginrichting.

Dit verschil in wegfuncties is ook relevant voor de verkeersveiligheid. Door gebruik te maken van Floating Car Data, data verzameld via de gps in auto's en smartphones, weten we wat de belangrijkste routes zijn. Juist deze informatie wordt gebruikt om de wegfunctie binnen en buiten de bebouwde kom te bepalen. Het wegennetwerk is ingedeeld in hoofdkruispunten (kruispunt van hoofdwegen), trajecten (verbinding tussen de hoofdkruispunten) en de gebieden (buurt omsloten door het hoofdwegennet).

Deze wegennetwerk-indeling wordt voortaan, onder andere voor CROSS, gebruikt om nauwkeurig ongevallenconcentraties te bepalen. Hierdoor is de lijst met verkeersongevallenconcentraties (VOC's) vervangen door de CROSS Top 10. De ongevallenkaart met VOC's blijft wel.

Verkeersongevallenkaart met VOC's



Op deze kaart zijn de ongevallen die dicht bij elkaar liggen (<25 meter) samengenomen tot een concentratie. Hoe groter de bol op de kaart, hoe meer ongevallen er hebben plaatsgevonden.

Opmerking: locaties die op de gemeentegrens liggen tonen ook de ongevallen die aan de buurgemeente zijn toegekend.

Opmerking: de locatie van 12% van de verkeersongevallen is niet exact bekend en niet in deze kaart opgenomen.

Legenda

- Ongevallen met doden
- Ongevallen met gewonden
- Ongevallen met mogelijke gewonden
- Ongevallen met enkel schade

Ongevallen in de periode 2020 t/m 2024

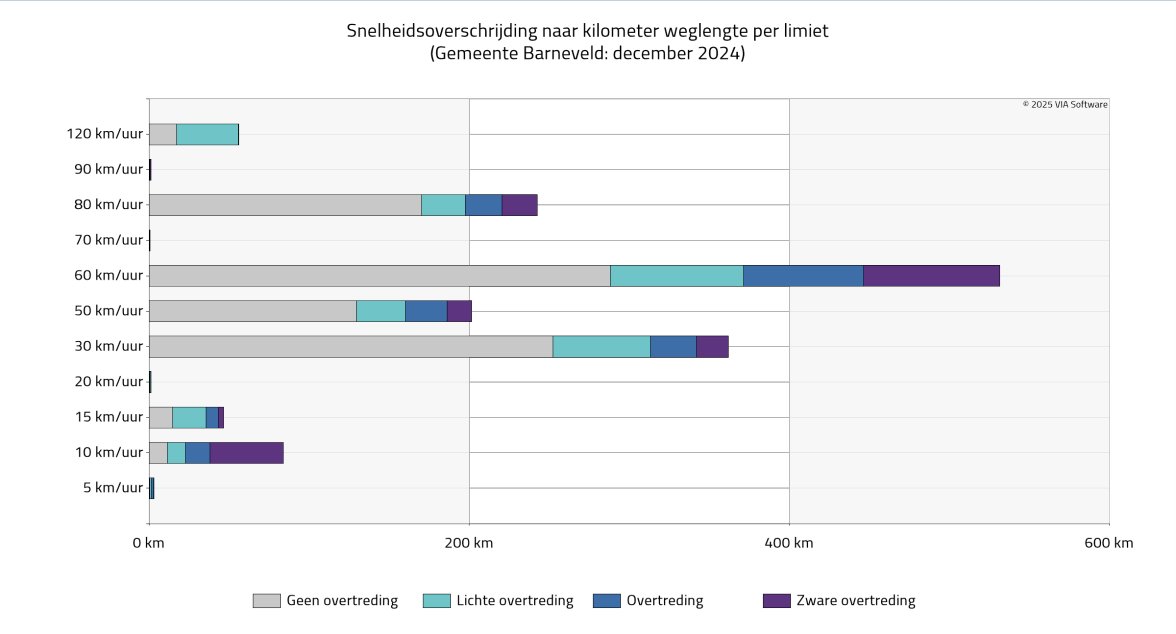
BLIQ op snelheid

Snelheid heeft een sterke relatie met verkeersveiligheid. Een beleid gericht op het terugdringen van de overschrijding van de wettelijke toegestane snelheidslimieten leidt tot het afnemen van het aantal ongevallen en de ernst van verkeersongevallen. SPV 2030 beschrijft negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid. Een van deze thema's is Snelheid in het verkeer.

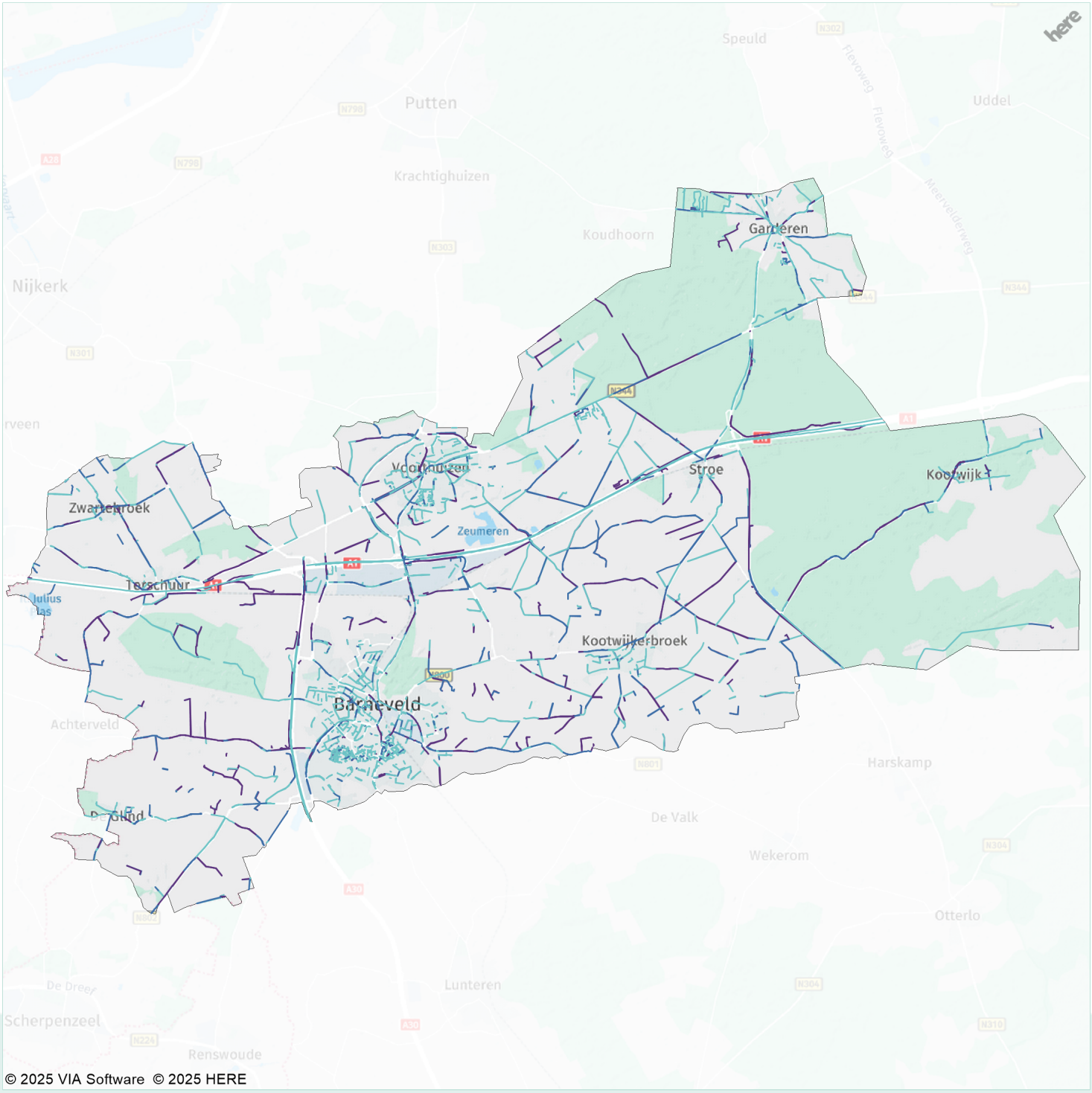
Waar wordt te hard gereden?

Dankzij de actuele snelheidsgegevens van alle wegen kunt u zien op welke locaties te hard wordt gereden. Dit zijn locaties waarvoor geldt dat de 'V85' (zonder vertraging) boven de limiet ligt. Voor de aanpak van hardrijders werkt de regio samen met uw Eenheid Oost-Nederland. De klasse-indeling in de kaart en onderstaande grafiek is daarom afgestemd op de werkwijze bij de politie.

De grafiek toont de verschillende klassen van snelheidsovertredingen per snelheidslimiet, uitgedrukt in weglengte per rijrichting.



Snelheidsovertredingskaart naar klassenindeling politie



Op de kaart zijn snelheden (V85) per wegvak weergegeven. Hier ziet u dat snelheidsovertredingen (zonder vertraging) in de hele gemeente voor komen.

Dit heeft vaak te maken met de juiste balans tussen de weginrichting en een geloofwaardige snelheidslimiet. Daardoor zijn niet al deze locaties zonder meer geschikt voor snelheidshandhaving en is afstemming tussen wegbeheerder en politie nodig.

Legenda

- Lichte overtreding
- Overtreding
- Zware overtreding

Snelheden in de periode december 2024

Risicogestuurd werken met CROSS

In lijn met het risicogestuurd werken volgens SPV 2030 werkt BLIQ met de CROSS-methode. CROSS combineert de **ongevallenscore** met een **verklarende variabele**, zoals de snelheidsscore. De ongevallenscore bepaalt de prioriteit, mede door een hogere waarde aan de recente ongevallenjaren toe te kennen, in de '*Top 10 meest onveilige trajecten en kruispunten*'. De CROSS-score combineert, via de kleurenmatrix, beide scores. Het rode vlak bevat de trajecten of kruispunten met een hoge ongevallen- én snelheidsscore.

Voor detailanalyses is CROSS opgenomen in de VIA Software en openbaar te bekijken op www.bliq.report.

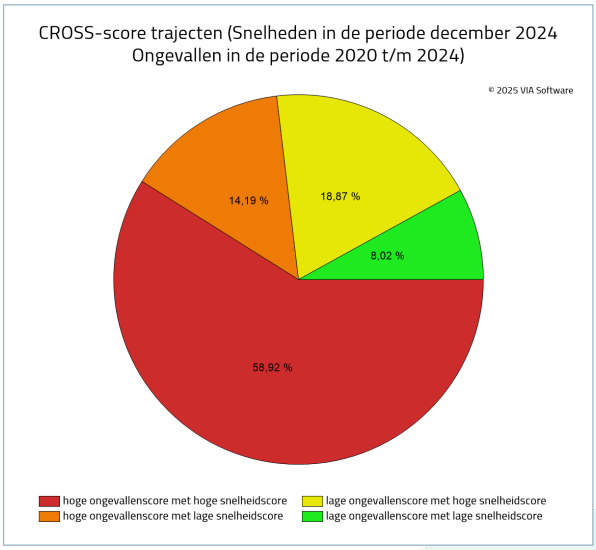
De **Ongevallenscore** is een combinatie van vier *indicatoren* omdat:

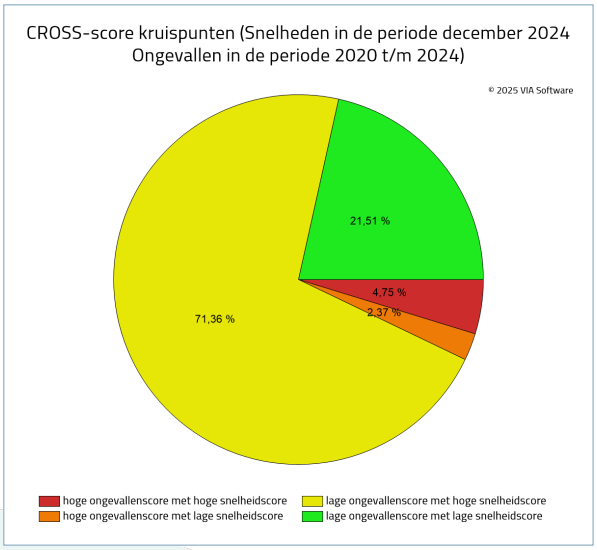
- **Burgers** kritisch zijn naar het *totaalaantal ongevallen*;
- **Beleid** is gericht op terugdringen van het *aantal slachtofferongevallen*;
- **Politiek en media** veel aandacht vragen voor het *aantal dodelijke ongevallen*;
- **Wegen en verkeer** per situatie sterk kunnen verschillen. Deze worden gecorrigeerd met een *coëfficiënt*.

De **Snelheidsscore**, als verklarende variabele, is een combinatie van drie *indicatoren* omdat:

- **Beleid** is gericht op de V85 voor *mate van limietoverschrijding*;
- **Veiligheid** van de gebruikers wordt bepaald door de *aandeel overtreders*;
- **Wegen en verkeer** per situatie sterk kunnen verschillen. Deze worden gecorrigeerd met een *coëfficiënt*.

In onderstaande grafieken is het resultaat van de CROSS-score weergegeven voor het drukste wegennet van Gemeente Barneveld. Uit de linker grafiek blijkt dat ongeveer 59% van de weglengte een rode CROSS-score krijgt: een hoge ongevallenscore met een hoge snelheidsscore. De rechter grafiek laat zien dat dit ook geldt voor 5% van de kruispunten.





Opmerking: in Corona-jaren 2020 en 2021 zijn ook de snelheden door de maatregelen beïnvloed.

Top 10 meest onveilige trajecten

			Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie)	Score	
1	0		N802 *BARNEVELD, SCHERPENZEEL*	Ongevallen Snelheid	
2	+94		KLAVERWEIDE, LANGE VOREN *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
3	+7		HOOFDSTRAAT *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
4	-1		N801 *BARNEVELD, EDE*	Ongevallen Snelheid	
5	-1		KOOTWIJKERDIJK, N800 *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
6	0		N801 *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
7	+7		BURGEMEESTER KUNTZELAAN, KAMPSTRAAT, SPOORSTRAAT *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
8	-6		VAN DOMPSELAERSTRAAT *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
9	-4		N800, WESSELSEWEG *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
10	-1		N802 *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	

© 2025 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2024) en ongevallen (2020 t/m 2024)

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

Top 10 meest onveilige kruispunten

		Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie)	Score
1	+23	DE DRIEST, KLAVERWEIDE, LANGE VOREN *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid
2	-1	DOKTER WILLEM DREESLAAN, HESSENWEG, N801, RIETBERGLAAN *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid
3	+16	BOUWHEERSTRAAT, BURGEMEESTER KUNTZELAAN, LANGSTRAAT, VAN DOMPSELAERSTR... *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid
4	-1	DONKERVOORTERWEG, N801 *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid
5	+4	GARDERBROEKERWEG, N800 *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid
6	+12	HARSKAMPERWEG, N800, RAVENWEG *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid
7	+34	HOEVELAKENSEWEG, LEEMWEG *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid
8	-6	BARON VAN NAGELLSTRAAT, HOOFDSTRAAT, REMBRANDTSTRAAT *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid
9	+34	MARCONISTRAAT, VALKSEWEG *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid
10	+33	HARSKAMPERWEG, KOOTWIJKERDIJK *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid

© 2025 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2024) en ongevallen (2020 t/m 2024)

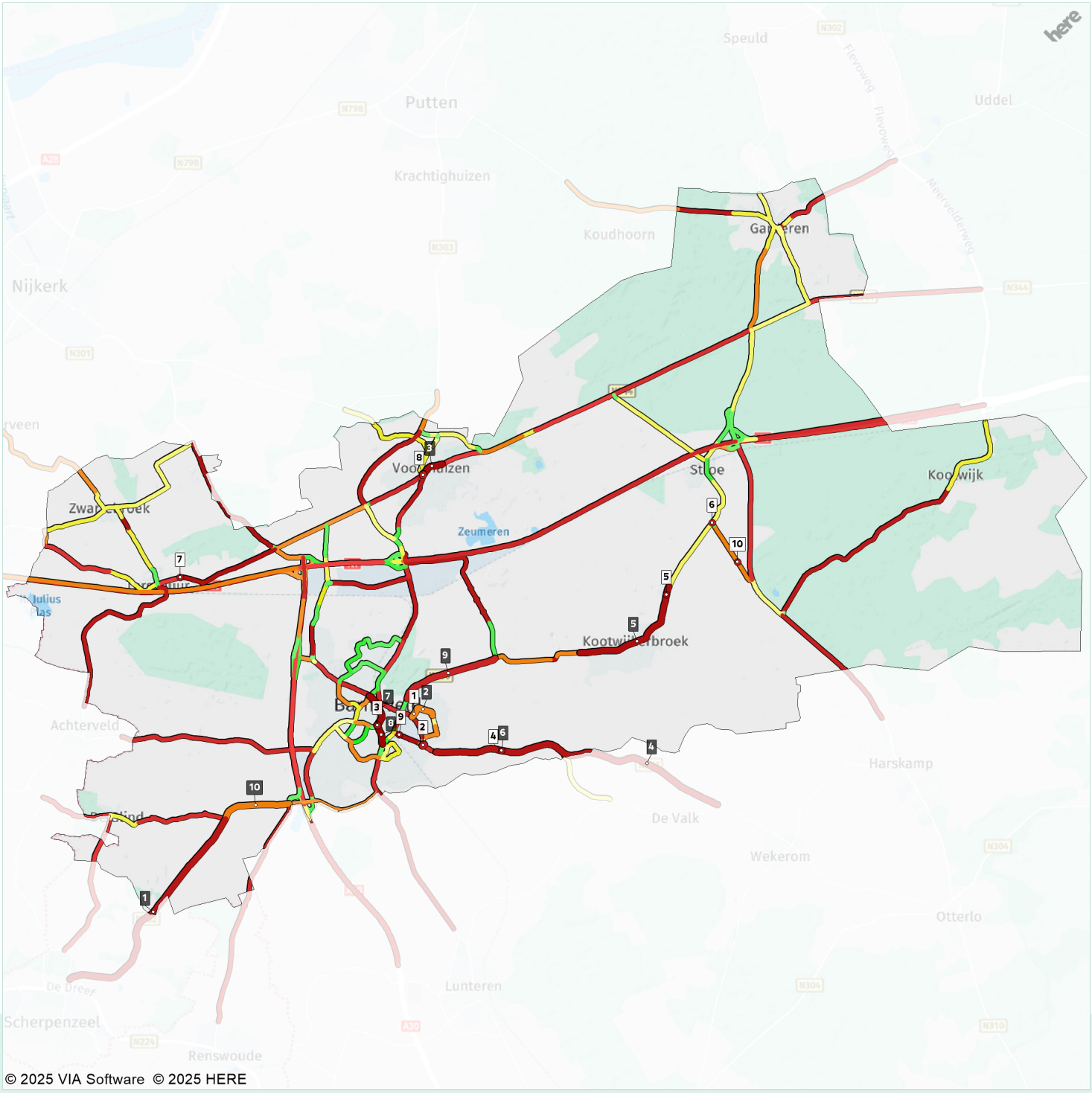
Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

Verkeersveiligheidskaart met CROSS-score voor trajecten en kruispunten



Verkeersveiligheidskaart met CROSS-score voor het drukste wegennet en de ligging van de Top 10 van meest onveilige trajecten 1 en kruispunten 1 (zie tabellen vorige pagina's). Een interactieve versie van deze kaart is te vinden op www.bliq.report. Er is geen onderscheid gemaakt naar wegbeheerder.

De verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze kaart opgenomen.

Legenda

- Hoge ongevallenscore met hoge snelheidsscore
- Hoge ongevallenscore met lage snelheidsscore
- Lage ongevallenscore met hoge snelheidsscore
- Lage ongevallenscore met lage snelheidsscore
- Onvoldoende gegevens over snelheden
- Kleine weglengte

Snelheden in de periode december 2024

Ongevallen in de periode 2020 t/m 2024

Gemeente Barneveld

Eenheid Oost-Nederland

Bij de aanpak van de verkeersveiligheid is de samenwerking in regionaal verband cruciaal. Het is daarbij essentieel dat de partners beschikken over dezelfde verkeersveiligheidscijfers. Vandaar dat een vergelijkbare BLIQ-rapportage beschikbaar is voor de gemeente, politie, regionaal samenwerkingsverband en provincie.

Deze rapportage wordt aangeboden door STAR
www.star-verkeersongevallen.nl