Visie

Fietsnetwerk Barneveld

februari 2026

ChristenUnie
Barneveld

Aan de slag

Vijf doortrapte plannen voor een fietsvriendelijker Barneveld

Je stapt in Voorthuizen op de bakfiets voor een paar boodschappen aan de andere kant van het spoor. De kinderen zijn zo thuis uit school, dus je trapt flink door over het brede fietspad. Tot de rotonde bij de Van Wijnbergenlaan, want daar houdt dat brede fietspad op...

Voor je fietsen drie scholieren, die geen haast hebben. Inhalen is lastig en dat betekent tijdverlies. Om tijd te winnen, vermijd je de stoplichten en sla je rechtsaf naar de Gasthuisstraat. Voor de oversteek bij de Spoorstraat staat al een rij fietsers te wachten. Eén van hen steekt nog net over; vlak voor een voorbij racende auto. De auto toetert terwijl hij rakelings passeert. Oef, dat ging net goed!

Naar de andere kant van het spoor en terug [1]
Als de weg vrij is, komen de fietsers van de overkant je tegemoet. Er is nauwelijks ruimte om te passeren en een jongen op een fatbike botst bijna frontaal tegen je aan. Door een snelle stuurbeweging kun je hem ontwijken. Dan de volgende hindernis: de oversteek bij De Hebberd. Hier is het is altijd opletten: vorige week was hier nog een ongeluk. Je zoekt oogcontact met de bestuurders, die 'ogen aan alle kanten' moeten hebben. Gelukkig kom je veilig aan de overkant.

Dan ben je in het winkelgebied en sta je voor een dilemma: met de zware bakfiets lopen tot aan de winkel of toch stiekem fietsen?

Licht gestrest wandel je even later de winkel binnen om je boodschappenlijst af te werken. Eigenlijk had je nog een kop koffie willen drinken, maar daar is geen tijd meer voor: je moet namelijk ook nog terug.

Dit verhaal laat zien dat Barneveld een stuk fietsvriendelijker kan. Met de fiets moet je laveren door drukke en chaotische verkeerssituaties.
De verkeersdrukte zal bovendien de komende jaren nog verder toenemen, want Barneveld groeit. De fietsverbindingen in onze gemeente zijn hier niet op ingericht.

De komende raadsperiode zal de gemeente knopen doorhakken over de bereikbaarheid van Barneveld. Barneveld moet en kan fietsvriendelijker en met dit visiedocument met vijf doortrapte plannen sorteert de ChristenUnie voor.

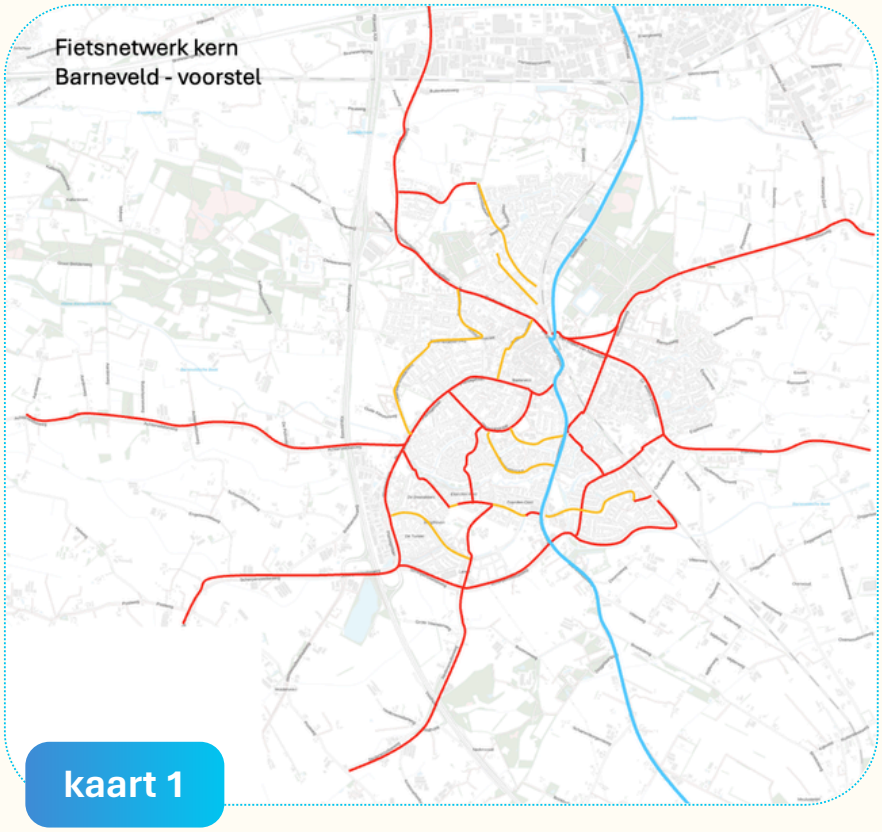
[1] Deze route volgt het traject van de blauwe doorfietsroute op het eerste kaartje (pagina 3).

Doortrapt plan 1

Stevig doortrappen

Met de auto kun je je in onze gemeente makkelijk verplaatsen. Met de fiets gaat het een stuk minder snel. Als we de fiets een reëel alternatief willen maken voor de auto (volgens de volgorde STOMP) [2], moet stevig doortrappen makkelijker en veiliger worden.

Het plan: we wijzen een netwerk van hoofdfietsroutes aan *(rode routes op kaart 1)*, waar fietsers zich snel en veilig over kunnen verplaatsen binnen de gemeente. Daarnaast willen we werken aan een regionale doorfietsroute *(blauwe route op kaart 1)*. We hebben het beoogde netwerk alvast getekend voor het dorp Barneveld. Ook voor de andere dorpen moet een netwerk van fietsroutes worden aangewezen.



kaart 1

Blauw: Directe verbinding Voorthuizen richting Lunteren. Een vrijliggend fietspad in twee richtingen met een profiel van 4,5 meter. Deze ruimte kan op de Lunterseweg gevonden worden door het profiel voor de auto te versmallen (geen middenberm). Uitdaging betreft de krappe ruimte op de Van Dompselaerstraat.

Rood: Fietsnetwerk met alleen vrijliggende fietspaden. Streven is om de breedte voor zowel één- als tweerichtingsfietspaden zo breed mogelijk te houden (volgens profielen die voorgeschreven worden in reglementen en richtlijnen). Fietsers hebben zoveel mogelijk voorrang t.o.v. overige verkeersdeelnemers.

Geel: Gemengd profiel van auto's en fietsers. Hier zijn meerdere mogelijkheden om de verkeersveiligheid te waarborgen, waaronder het verlagen van de snelheid van autoverkeer (op diverse delen al doorgevoerd) en het voorrangsondergeschikt maken van de auto (denk aan een fietsstraat).

[2] Dit houdt in dat de gemeente de volgende volgorde hanteert: Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar vervoer, Mobility as a service (bijvoorbeeld een deel-auto) en ten slotte de Privé auto. Deze volgorde staat in de Omgevingsvisie die door de gemeenteraad is vastgesteld.

Ruim baan voor de fiets

Op hoofdfietsroutes worden maatregelen genomen om fietsen veiliger te maken. Hierbij laten we ons inspireren door het rapport ‘Stomp in de praktijk’. [3] Op de doorfietsroute krijgt de fiets ruim baan met een breed, vrijliggend fietspad. Ook kan gedacht worden aan specifieke maatregelen voor oudere fietsers, zoals aparte stroken voor snel en langzaam verkeer, egalere fietspaden en langere oversteektijden bij fietsoversteken.

De doorfietsroute loopt van Voorthuizen via Barneveld naar Lunteren en vervolgens via Ede-West naar Wageningen. We willen deze doorfietsroute doortrekken via de Stationsweg.

In de kaart op pagina 3 is het beoogde netwerk van fietsroutes aangegeven.

[3] https://www.crow.nl/kennisproducten/stomp-in-de-praktijk/

Doortrapt plan 2

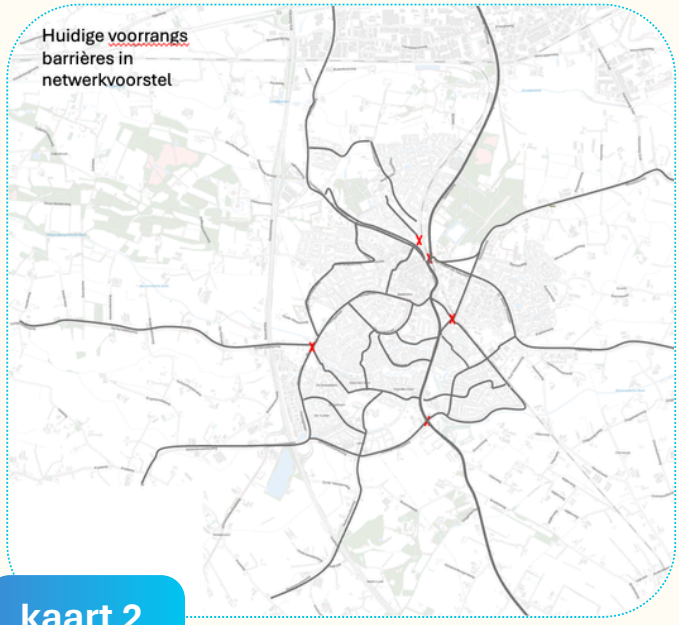
Voorrang voor fietsers

Barneveld kent een aantal plekken waar fietsroutes kruisen met wegen met druk autoverkeer en waar fietsers nu geen voorrang hebben (de rode kruisjes in onderstaande afbeelding). Vaak zijn deze kruisingen onoverzichtelijk voor zowel auto's als fietsers. Het gaat in het dorp Barneveld om de fietsoversteken bij de Gasthuisstraat-Spoorstraat, de Burgemeester Kuntzelaan (kaart 2) en de spoorwegovergang van de Lunterseweg, de kruising Achterveldseweg-Plantagelaan en de rotonde Lunterseweg-Scherpenzeelseweg.

Het plan: binnen de rondweg (planning realisatie oostelijk deel: 2028/2029) krijgen fietsers zo veel mogelijk voorrang wanneer hoofd -en doorfietsroutes andere wegen kruisen. Auto's mogen bij deze kruisingen maximaal 30 kilometer per uur rijden.

Om dit te realiseren zijn maatwerkoplossingen nodig per kruising. De fiets- en voetgangersoversteek bij De Hebberd kan bijvoorbeeld worden verplaatst richting het station waar meer ruimte is voor opstelplekken en auto's beter zicht hebben.
Op termijn kan het spoor op deze locatie mogelijk worden ondertunneld.

Bij de Gasthuisstraat/Spoorstraat kan een verkeerslicht op de fietsoversteek worden gekoppeld aan de verkeerslichten op de Stationsweg en de Burgemeester Kuntzelaan (kaart 3). Zo wordt het autoverkeer het dorp in gedoseerd en krijgen fietsers die de Gasthuisstraat oversteken prioriteit. Het blokkeren van de spoorbaan wordt voorkomen door het autoverkeer voor de spooroversteek op te vangen. Bij elk treinpassage worden fietsers actief op groen meegestuurd.

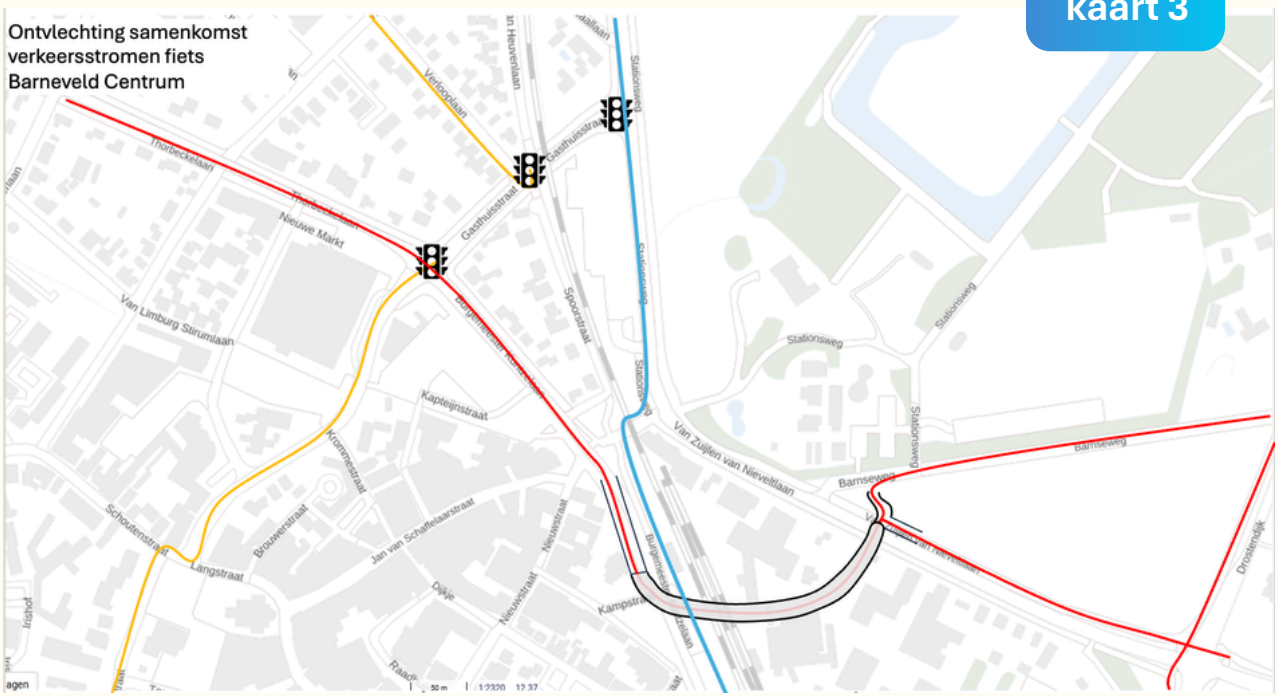


kaart 2

Bij de spoorwegovergang Lunterseweg kunnen de fietsoversteek en de doorfietsroute (tijdelijk) worden verplaatst naar de rotonde bij de BP. Als de rondweg is aangelegd, kan de spoorwegovergang worden gesloten voor doorgaand autoverkeer.

Door de aanleg van de rondweg zullen deze ingrepen slechts minimale vertraging geven voor auto's. Ook voor hulpdiensten blijft de bereikbaarheid op orde.

kaart 3



Doortrapt plan 3

Elke meter telt

Op een groot aantal wegen rijden auto's en fietsen langs elkaar, waarbij er een groot snelheidsverschil is. Dit is voor fietsers onveilig. Voorbeelden zijn de Kallenbroekerweg en de Burgemeester Labreelaan.

Binnen de gemeente is er zo'n 15 kilometer aan wegen waar 50 kilometer per uur mag worden gereden, maar waar geen apart fietspad is. Veel losliggende fietspaden zijn te smal (zo'n 7 kilometer), waardoor het voor fietsers moeilijk is om snelheid te maken of andere fietsers te passeren. Een voorbeeld is het fietspad langs de Lunterseweg [4].

Het plan: op de hoofd- en doorfietsroutes langs 50-kilometer wegen binnen de bebouwde kom (zonder losliggend fietspad) wordt een apart fietspad aangelegd.

Bestaande fietspaden die te smal zijn, worden verbreed. Zo kunnen auto en fiets veilig doorrijden.

Op wegen waar geen ruimte is voor een losliggend fietspad wordt de maximumsnelheid verlaagd naar 30 kilometer per uur. Hierbij wordt rekening gehouden met uitrukroutes van de hulpdiensten.

[4] https://www.barneveldsekrant.nl/lokaal/verkeer-en-vervoer/1181210/onderzoekers-kilometers-fietspaden-in-barneveld-moeten-veiliger

Doortrapt plan 4

Veilig naar school

Tijdens de ochtendspits is het topdrukte in Barneveld. Duizenden kinderen en jongeren fietsen dan naar school door het drukke autoverkeer. Vrachtverkeer en (landbouw)machines vormen daarbij een extra risico vanwege de ‘dode hoek’.

Het plan: door plannen 2 en 3 worden de drukke fietsroutes naar scholen al een stuk veiliger. Doorgaand vracht -en landbouwverkeer wordt verder zoveel mogelijk om de dorpen en de omgeving van scholen heen geleid. Tijdens de ochtendspits is alle vrachtverkeer bij scholen verboden.

Doortrapt plan 5

Een fietsplan voor het centrum

In het centrum van Barneveld komen fietsers en voetgangers elkaar tegen. Het is nu weliswaar niet toegestaan om te fietsen, maar deze regel wordt massaal overtreden. En dat is ook wel begrijpelijk: want de route door het winkelgebied is vaak de kortste weg.

Het plan: in overleg met de middenstandsvereniging wordt een fietsplan opgesteld voor het centrum. Er worden rond het centrum fietsstallingen met kluisjes voor fietsaccu's aangelegd op loopafstand van de winkels.

Als experiment wordt een fietsstrook door het centrum aangelegd waar fietsen op loopsnelheid is toegestaan. Doorgaand fietsverkeer wordt om het centrum geleid door deze routes aantrekkelijker te maken (zie vorige plannen).

Voor bevoorrading en hulpdiensten blijft het centrum toegankelijk.

Wij zetten ons in voor veiligere én betere fietsroutes.

Jij ook?

ChristenUnie
Opstaan voor het goede