gemeente
Barneveld

Aandachtsgebied: Leefomgeving
Team Verkeer en Vastgoed
Behandelaar: S. de Graaf
Telefoonnummer: 0342495907

Voorstelnr. 3581
Barneveld, 12 juli 2024
Portefeuillehouder: M.H.J. Pluimers-Foeken

Onderwerp: Oversteek Burg. Kuntzelaan t.h.v. Schaepsmarkt

Gevraagde beslissing:

1. Kennis te nemen van het adviesrapport van RHDHV en de memo 'Voorkeursvariant en uitgangspunten oversteek Schaepsmarkt';
2. In te stemmen met de ontwerpuitgangspunten zoals genoemd in de memo als basis voor de verdere uitwerking;
3. De voorkeursvariant met bijbehorende ontwerpuitgangspunten uit te werken tot definitief ontwerp (DO);
4. Het besluit (incl. bijbehorende memo met ontwerpuitgangspunten) ter kennisname aan te bieden aan de raad.

1. Inleiding

In 2018 is de Burg. Kuntzelaan heringericht. Hierbij hebben op alle oversteken fietsers en voetgangers voorrang op het autoverkeer gekregen. De verkeerssituatie op en rond de oversteek over de Burg. Kuntzelaan ter hoogte van Schaepsmarkt heeft na deze aanpassing de nodige aandacht gevraagd. Met name vanwege de fysieke inrichting, de vele oversteekbewegingen en de complexiteit die dit veroorzaakt. Daarbij is het onderdeel 'verkeersgedrag' ook een aandachtspunt.
Diverse kleinschalige maatregelen zijn uitgevoerd met als doel de verkeersveiligheid te verbeteren. De maatregelen hebben een positief effect, echter blijft er sprake van een complexe situatie voor met name het gemotoriseerde verkeer. Anderzijds wordt door zowel automobilisten als fietsers en voetgangers de oversteek als onveilig ervaren. Een aanpak van de oversteek op structuurniveau is daarom noodzakelijk om de situatie duidelijker en overzichtelijker te maken en daarmee de verkeersveiligheid te verbeteren. Deze aanpak staat als concrete maatregel genoemd in de uitvoeringsagenda van de Omgevingsvisie Barneveld Centrum (oktober 2021) én volgt uit de Verkeersvisie Centrumring en -gebied Barneveld (mei 2022). Daarnaast is deze opgave ook benoemd in het coalitieakkoord 2022-2026.

Voor het bepalen van de gewenste vormgeving van de oversteek, looproute en omgeving is aan adviesbureau Royal HaskoningDHV (RHDHV) gevraagd een adviesrapportage op te stellen. In deze rapportage wordt een advies gegeven, voorzien van een voorkeursvariant. Om te komen tot de voorkeursvariant zijn op basis van een aantal bouwstenen in totaal 7 varianten ontwikkeld. Na consultatie van interne disciplines en de hulpdiensten zijn 3 kansrijke varianten verder uitgewerkt tot schetsontwerp. Deze 3 varianten zijn besproken met diverse stakeholders. Op basis van een beoordeling en afweging van deze varianten is advies gegeven over een voorkeursvariant en enkele optimalisaties.

Op basis van de rapportage is bijgevoegde memo opgesteld. Hierin staat het advies van RHDHV beschreven, waarbij op basis van een afweging de ontwerpuitgangspunten zijn benoemd waar de aan te passen oversteek, looproute en omgeving aan moet voldoen. Deze uitgangspunten zijn bedoeld als basis voor de verdere uitwerking tot een definitief ontwerp (DO). Separaat aan voorliggend voorstel is voor dit project een investering van €700.000 opgenomen in het Uitvoeringsplan MIP 2025, als onderdeel van de kadernota. De besluitvorming hiervoor verloopt via het proces van de Kadernota.

2. Beoogd effect

Uitvoering geven aan de opgaves zoals genoemd in Omgevingsvisie Barneveld Centrum en de Verkeersvisie Centrumgebied en -omgeving en daarmee (het gevoel van) de verkeersveiligheid op en rond de oversteek verbeteren, de complexiteit te verminderen en duidelijkheid te vergroten. Tegelijk wordt de verbinding voor voetgangers tussen het centrum en parkeerterrein De Vetkamp/Schaffelaarsebos aantrekkelijker en groener vormgegeven.

3. Argumenten

2.1 Uitgangspunten zorgen voor duidelijke keuze

De adviesrapportage van RHDHV geeft richting aan een mogelijke inrichting van de oversteek en het omliggende gebied. Tegelijkertijd laat het advies ruimte voor nadere invulling en maatwerk.

Het is daarom gewenst om dit advies om te zetten in duidelijke ontwerpuitgangspunten. Op basis van deze uitgangspunten kan een ontwerp uitgewerkt worden. Keuzes aan de voorkant voorkomen onduidelijkheid en vertraging in het proces, waarbij er ruimte blijft om binnen deze uitgangspunten samen met de omgeving een ontwerp uit te werken.

2.2 Verkeerslichten zorgen voor toename van duidelijkheid, afname complexiteit en (gevoel van) verkeersonveiligheid

In de voorgestelde uitgangspunten is de belangrijkste wijziging het plaatsen van verkeerslichten. RHDHV geeft in de adviesrapportage de aanvankelijke aanbeveling om geen verkeersregelinstallatie (VRI) toe te passen. Met als belangrijkste algemene reden dat '*verkeerslichten niet passen binnen een 30 km/uur gebied met een hoogwaardige verblijfsfunctie en veel langzaam verkeer*'. Daarnaast wordt aangegeven dat '*een VRI in deze situatie niet noodzakelijk is voor het reduceren van verkeersongevallen*'. Tegelijkertijd wordt aangegeven dat een VRI wel bijdraagt aan de beleving van veiligheid en zorgt voor duidelijkheid bij weggebruikers (automobilisten, fietsers en voetgangers) over wie er voorrang heeft.
De doelstelling van de aanpak van de oversteek is juist het vergroten van duidelijkheid en overzicht; het wegnemen van de complexiteit en het verbeteren van (het gevoel van) verkeersonveiligheid. Het aanpassen/verleggen van de fietspaden en oversteek zorgt voor meer overzicht. Echter blijft er gezien de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer én overstekende fietsers en voetgangers sprake van een complexe situatie. Met name voor automobilisten die zowel overstekende fietsers als voetgangers vanuit meerdere richtingen gelijktijdig moeten waarnemen. Omdat het belangrijk is zowel de complexiteit als het gevoel van onveiligheid te verminderen wordt gekozen om verkeerslichten toe te passen.

3.1 Er wordt uitvoering gegeven aan maatregelen uit vastgestelde visies

In mei 2022 heeft het college kennisgenomen van de Verkeersvisie Centrumring en -gebied Barneveld en ingestemd met de bijbehorende oplegnotitie. Deze visie is een nadere uitwerking van de Omgevingsvisie Barneveld Centrum (vastgesteld door de raad in oktober 2021). In de oplegnotitie is aangegeven om 'de planvorming op te starten voor het herinrichten van de (fiets)oversteek t.h.v. Schaepsmarkt in combinatie met het vergroenen van de looproute tussen centrum en Schaffelaarsebos'. Dit sluit aan bij de uitvoeringsagenda zoals opgenomen in de Omgevingsvisie Barneveld Centrum waarin als project is opgenomen: 'Oversteek Schaepsmarkt richting Schaffelaar herinrichten en vergroenen'. Dit voorstel geeft uitvoering aan de deze visies.

4.1 Het aanwenden van het budget verloopt via een raadsvoorstel

Dit besluit wordt ter kennisname aangeboden aan de raad. De raad heeft dit project en bijbehorende investering (in juli) vastgesteld als onderdeel van de Kadernota. Het is gewenst de raad te informeren over de uitgangspunten en aanpak van dit project. Na het opstellen van het DO volgt nog een raadsvoorstel om het krediet aan te mogen wenden.

4. Kanttekeningen

2.1 Verleggen van fietspad aan centrumzijde heeft invloed op openbare ruimte

Doordat het fietspad aan de centrumzijde verlegd wordt richting het centrum heeft dit consequenties voor de huidige inrichting en functies die daar gelegen zijn. Door het plaatsen van een VRI ontstaat ruimte om in de uitwerking anders om te gaan met de afstand vanaf parallel fietspad tot de rijbaan (t.o.v. het ontwerp van RHDHV waar niet is uitgegaan van een VRI). Vooral voldoende opstelruimte voor fietsers is belangrijk en voldoende zicht in mindere mate (omdat de voorrang geregeld wordt). Er is in de huidige situatie ruimte aanwezig door het aanwezige voetpad tussen het fietspad en de haag op te heffen. Hierdoor kan een (opstel)ruimte van ca. 6,50 meter worden gecreëerd. Als minimaal wordt een opstelruimte van 5 meter geadviseerd door RHDHV. Hierdoor lijkt het mogelijk om de bestaande haag en het terras van De Hebberd (op gemeentegrond) te handhaven. Wel dient er in de uitwerking aandacht te zijn voor een toegankelijke(re) looproute tussen De Hebberd en het terras richting Schaepsmarkt en Kapteijnstraat.

2.2 Verkeerslichten zorgen voor mindere verkeersafwikkeling en kans op hogere snelheid

Een VRI heeft als nadeel dat de doorstroming op de oversteek voor alle verkeersdeelnemers afneemt t.o.v. de huidige situatie. Waar fietsers en voetgangers in de huidige situatie kunnen doorfietsen en -lopen zal dit bij verkeerslichten niet zo zijn. Daarnaast krijgen ook automobilisten naar verwachting te maken met langere wachttijden. Door RHDHV wordt aangegeven dat deze naar verwachting voor automobilisten niet leiden tot knelpunt in doorstroming. Indicatieve berekeningen hebben aangetoond dat de wachttijd voor het fiets- en

autoverkeer acceptabel zijn en dat wachtrijen voor de auto's beperkt blijven. Wanneer de VRI wordt uitgerust met de mogelijkheid dat bij een bus die de oversteek nadert na detectie of inmelding prioriteit krijgt, kan de bus met een minimale vertraging doorrijden.
Doordat automobilisten bij groen geen voorrang hoeven te verlenen (of kijken naar overstekende fietsers/voetgangers) kan dit leiden tot hogere rijsnelheden. Door klinkerverharding toe te passen op de oversteek en aanliggende wegvakken wordt de snelheid van het auto verkeer beperkt waarbij dit tevens zorgt voor een accentuering van het oversteekgebied. Voor fietsers is het (ook) mogelijk om door middel van detectielussen de wachttijd bij de verkeerlichten te beperken.

2.3 Alternatief is fietsoversteek opheffen t.h.v. Schaepsmarkt
De complexiteit op de huidige locatie wordt met name veroorzaakt door meerdere verkeersstromen die van diverse kanten komen en die elkaar kruisen. Om de complexiteit te verminderen kan ervoor gekozen worden om de verkeersstromen meer te scheiden. Hier wordt invulling aan gegeven in variant B 'splitsen oversteek' zoals opgenomen in de rapportage van RHDHV. Het scheiden van de fiets- en voetgangersoversteek maakt de rijtaak voor de automobilist gemakkelijker aangezien de automobilist per oversteek meer overzicht heeft. Echter ontstaan er hierdoor 2 oversteekpunten (waarop conflicten mogelijk zijn) in plaats van 1 gebundelde oversteek. Voor automobilisten ligt het niet in het verwachtingspatroon om 2 oversteken direct na elkaar te passeren, wat tot onveiligheid kan leiden. Daarnaast is de kans groot dat fietsers niet omfietsen, maar de kortste route via het zebrapad kiezen om het centrum te bereiken of verlaten. Verkeerskundig draagt deze variant daarom onvoldoende bij aan het creëren van meer veiligheid.

5. Financiën
Voor de voorbereidingsfase wordt gebruik gemaakt van het reeds beschikbare algemene voorbereidingskrediet (FCL 711053) voor voorbereiding van MIP-projecten. Hiervoor wordt een bedrag van maximaal €75.000 verwacht.

Als investeringskrediet wordt uitgegaan van een bedrag van €700.000. Dit bedrag is gebaseerd op de globale prijsindicatie door RHDHV die uitkomt op ca. €600.000 (incl. een VRI). De financiële ruimte maakt het mogelijk om in de participatie ruimte te geven voor invulling van wensen en ideeën uit de omgeving.
De investering van €700.000 is opgenomen in het MIP uitvoeringsplan 2025 en daarmee onderdeel van de integrale afweging door de raad. De raad heeft op 10 juli 2024 ingestemd met het Uitvoeringsplan 2025.

Voor de aanwending van het projectkrediet volgt na uitwerking van het DO (en een nieuwe kostenraming) een raadsvoorstel.

6. Participatie en communicatie

a) Participatie
Om te komen tot voorliggend voorstel voor een voorkeursvariant heeft een participatieproces plaatsgevonden als onderdeel van de opdracht van RHDHV. Hierbij zijn interne disciplines, hulpdiensten en externe stakeholders betrokken:
- Vanuit de interne disciplines werd o.a. aandacht gevraagd voor het beperken van onnodige verharding, het behouden van de horeca-/terrasfunctie, het beter geleiden van de voetgangers en aandacht voor aanwezige bomen/kroonprojectie.
- Door de hulpdiensten werd o.a. aandacht gevraagd voor de conflicterende verkeersregels (in de huidige situatie), de voorrangssituatie op de fietskruising bij het spoor, de toegang tot het centrum bij calamiteiten en het beperken van drempels.
- Door de externe stakeholders (WPF, BMV, COB, Gehandicaptenraad) werd o.a. gevraagd of in de huidige situatie geen verkeerslichten mogelijk zijn en als aandachtspunten meegegeven: veilige aansluiting fietspad op Spoorstraat, duidelijke looproutes zonder geparkeerde fietsen, een toegankelijke en directe looproute tussen Spoorstraat en oversteek en het beperken van de snelheid van fietsers.

Bij de verdere uitwerking tot DO is participatie onderdeel van het proces. Op basis van het invullen van de participatiemeter en het feit dat er sprake is van vastgestelde ontwerpuitgangspunten wordt uitgegaan van participatietrede 2 (meedenken).

Behalve de hierboven genoemde partijen zal ook de directe omgeving worden betrokken en gebruikers krijgen de mogelijkheid om mee te denken. Dit wordt verder uitgewerkt in het projectplan en de uitvraag aan een adviesbureau.

b) Communicatie

Na besluitvorming door college en raad (over krediet) wordt -gezien de aandacht die deze oversteek in de samenleving heeft- een persbericht opgesteld. Hierin wordt aangegeven wat er is besloten en hoe het proces er in hoofdlijnen uitziet.
De verdere communicatie wordt uitgewerkt als onderdeel van het te doorlopen proces om te komen tot een DO.

7. Vervolgstap

Na besluitvorming worden globaal onderstaande stappen doorlopen (o.v.b. besluitvorming over krediet door de raad):

- **Q3 – Q4 2024**
  - Het opstellen van een projectopdracht t.b.v. opdrachtverlening team Civiel;
  - Het opstellen van een projectplan;
  - Het samenstellen van een interne projectgroep en borgen capaciteit;
  - Het contracteren van een adviesbureau als ondersteuning voor de verkeerskundige- en civieltechnische uitwerking;
- **Q1 – Q2 2025**
  - Het uitwerken van een VO en een DO;
- **Q3 2025**
  - Het opstellen van een raadsvoorstel t.b.v. aanwending van het uitvoeringskrediet;
  - Het uitwerken van het DO tot bestek(stekeningen);
- **Q4 2025**
  - Aanbesteding;
- **Q1 - Q2 2026**
  - Uitvoering.

8. Bijlagen

1. Memo ‘Voorkeursvariant en ontwerpuitgangspunten oversteek Schaepsmarkt’
2. Rapport ‘Langzaam verkeer oversteek Burg. Kuntzelaan’ (RHDHV, 9 februari 2024)

gemeente
Barneveld

Memo

Datum:
12 juli 2024

Onderwerp: Voorkeursvariant en ontwerpuitgangspunten oversteek Schaepsmarkt

Ter attentie van: College van B&W

Afzender: S. de Graaf

In deze memo wordt in het kort het advies van RHDHV samengevat. Vervolgens worden de uitgangspunten genoemd en toegelicht die leidend zijn bij de uitwerking tot een definitief ontwerp.

Advies RHDHV
Het advies van RHDHV zoals genoemd in de adviesrapportage is om 'variant A' verder uit te werken. In deze variant wordt uitgegaan van:
- Het verleggen van het fietspad aan de centrumzijde richting het centrum (hiervoor dient pompkast verplaatst te worden);
- Het eenrichtingsfietspad tussen oversteek en Spoorstraat opheffen;
- De rijbaan ter hoogte van de oversteek uitvoeren in klinkerverharding, met aan het begin en einde een drempel;
- Looproute vanaf centrum naar parkeerterrein Vetkamp/Schaffelaarsebos meer begeleiden en aantrekkelijker maken door de aanleg van groen tussen fietspad en voetpad;
- De fietsroute over de Schaepsmarkt richting de fietsoversteek wordt mogelijk gemaakt en aangeduid maar niet gestimuleerd. Deze doorsteek wordt duidelijk gescheiden van looproute;
- Een mogelijkheid is om deze variant uit te rusten met verkeerslichten, maar de aanbeveling is om dit niet toe te passen;
- Optioneel kan de rijbaan beperkt uitgebogen worden in de richting van het spoor en een uitritconstructie toegepast worden bij de Spoorstraat.

Uitgangspunten voor uitwerking tot definitief ontwerp
Op basis van het advies van RHDHV zijn uitgangspunten geformuleerd. Dit betreft de uitgangspunten waar het uit te werken DO aan dient te voldoen. In onderstaand overzicht worden de uitgangspunten puntsgewijs genoemd, waarbij de nummering overeenkomt met de nummering op bijgevoegde tekening. Per uitgangspunt wordt tevens een korte toelichting gegeven.

1. <u>De rijbaan van de Burg. Kuntzelaan t.h.v. Schaepsmarkt uitvoeren in klinkerverharding</u>

   Een klinkerverharding accentueert het oversteekgebied en zorgt voor een ander wegbeeld voor de automobilist met bijbehorend gedrag. Hiermee wordt beoogd om te snelheid van het gemotoriseerd te verminderen. Vanwege de duidelijk andere inrichting van de rijbaan en het toepassen van verkeerslichten (zie 2) is het daardoor niet

noodzakelijk om ter hoogte van de oversteek(gebied) drempels toe te passen.

2. Het realiseren van een verkeersregelinstallatie (VRI)

   Een belangrijke doelstelling bij aanpassing van de oversteek is het verminderen van de complexiteit; het vergroten van duidelijkheid en overzicht. Hoewel verkeerlichten in algemene zin niet de voorkeur hebben op wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur is hier tegelijkertijd sprake van een weg met een belangrijke (verkeers)functie voor het centrum, met bijbehorende intensiteiten. Daarnaast is hier sprake van een bijzondere situatie in het kader van de complexiteit van inrichting en omstandigheden. In onze optiek is in deze situatie maatwerk nodig.
   Het aanpassen/verleggen van de fietspaden en oversteek zorgt voor meer overzicht, echter blijft er gezien de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer én overstekende fietsers en voetgangers sprake van een complexe situatie, met name voor automobilisten. Daarnaast zal er naar verwachting sprake blijven van een gevoel van onveiligheid bij overstekende fietsers en voetgangers. Omdat het belangrijk is zowel de complexiteit als het gevoel van onveiligheid te verminderen wordt gekozen om verkeerslichten toe te passen.

3. Het verleggen van het fietspad aan de centrumzijde tussen de oversteek en Kapteijnstraat richting centrum t.b.v. meer (opstel)ruimte voor de oversteek

   Dit fietspad ligt in de huidige situatie dicht bij de rijbaan. Hierdoor is er weinig zicht op plotseling overstekende fietsers. Hoewel er gekozen wordt voor verkeerslichten blijft er meer ruimte nodig om fietsers op te stellen, zonder doorgaande fietsers de doorgang te belemmeren. Het opschuiven van het fietspad in de richting van het centrum is daarom nodig. Er is in de huidige situatie ruimte aanwezig door het aanwezige voetpad tussen het fietspad en de haag op te heffen. Hierdoor kan een (opstel)ruimte van ca. 6,50 meter worden gecreëerd. Als minimaal wordt een opstelruimte van 5 meter geadviseerd door RHDHV. Hierdoor lijkt het mogelijk om de bestaande haag en het terras van De Hebberd (op gemeentegrond) te handhaven. Wel dient er in de uitwerking aandacht te zijn voor een toegankelijke(re) looproute tussen De Hebberd en het terras richting Schaepsmarkt en Kapteijnstraat.

4. Het opheffen van het fietspad langs de rijbaan tussen de oversteek en Spoorstraat en het vervangen door een fietsdoorsteek tussen het 2-richtingenfietspad en Spoorstraat

   Hiermee wordt voorkomen dat fietsers komend vanaf het spoor/station in de richting van de kruising Gasthuisstraat/Thorbeckelaan net voor de oversteek af kunnen slaan. In combinatie met verkeerslichten heeft dit met name als voordeel dat overstekende fietsers hiermee eerder gedetecteerd kunnen worden (d.m.v. lussen in het fietspad tussen de oversteek en fietskruising). Daarnaast levert het een beperking op van de hoeveelheid verharding. Het realiseren van een nieuwe doorsteek is gewenst om fietsers op deze fietsroute niet al te ver om te laten fietsen.

5. De (fiets)oversteek verleggen in de richting van het station

   Deze ligging van de oversteek sluit beter aan bij de routes en verkeersbewegingen. Fietsers en voetgangers zijn hierdoor beter te geleiden. Hierdoor ontstaat tevens een meer logische en doorgaande ‘lijn’ van met name het fietspad richting de spoorwegovergang.

6. Een fietsdoorsteek realiseren tussen Schaepsmarkt en de oversteek

   De Schaepsmarkt en daarachter de Nieuwstraat is voor fietsverkeer één van de toegangen tot het centrum. Een fietsdoorsteek faciliteert fietsen van en naar het centrum via deze route. Mocht er in de toekomst voor worden gekozen om fietsen in de Nieuwstraat (tijdens venstertijden) te verbieden, ook dan is de doorsteek nodig voor buiten de venstertijden. In de nadere uitwerking zal rekening worden gehouden met de menging met voetgangers op de Schaepsmarkt en het beperken van de fietssnelheid van en naar de oversteek.

7. De looproute tussen het centrum en spoorwegovergang afscheiden van het fietspad door middel van groen

   Hiermee wordt uitvoering gegeven aan de ambitie uit de Omgevingsvisie Barneveld Centrum om de looproute te vergroenen en daarmee ook de entree van het centrum aantrekkelijker te maken. Tegelijkertijd ontstaat hierdoor meer scheiding tussen fietsers en voetgangers en worden voetgangers meer gestuurd op de route tussen centrum en Vetkamp/Schaffelaarsebos.

8. Het instellen van een voorrangsregeling op de fietskruising tussen spoorwegovergang en oversteek

   In de huidige situatie is sprake van gelijkwaardige voorrangsregeling (recht gaat voor). In de praktijk levert dit lastige situatie op. Duidelijkheid is gewenst, dit kwam ook nadrukkelijk naar voren uit de participatie.

9. Het realiseren van een toegankelijke looproute tussen de Spoorstraat en (fiets)oversteek

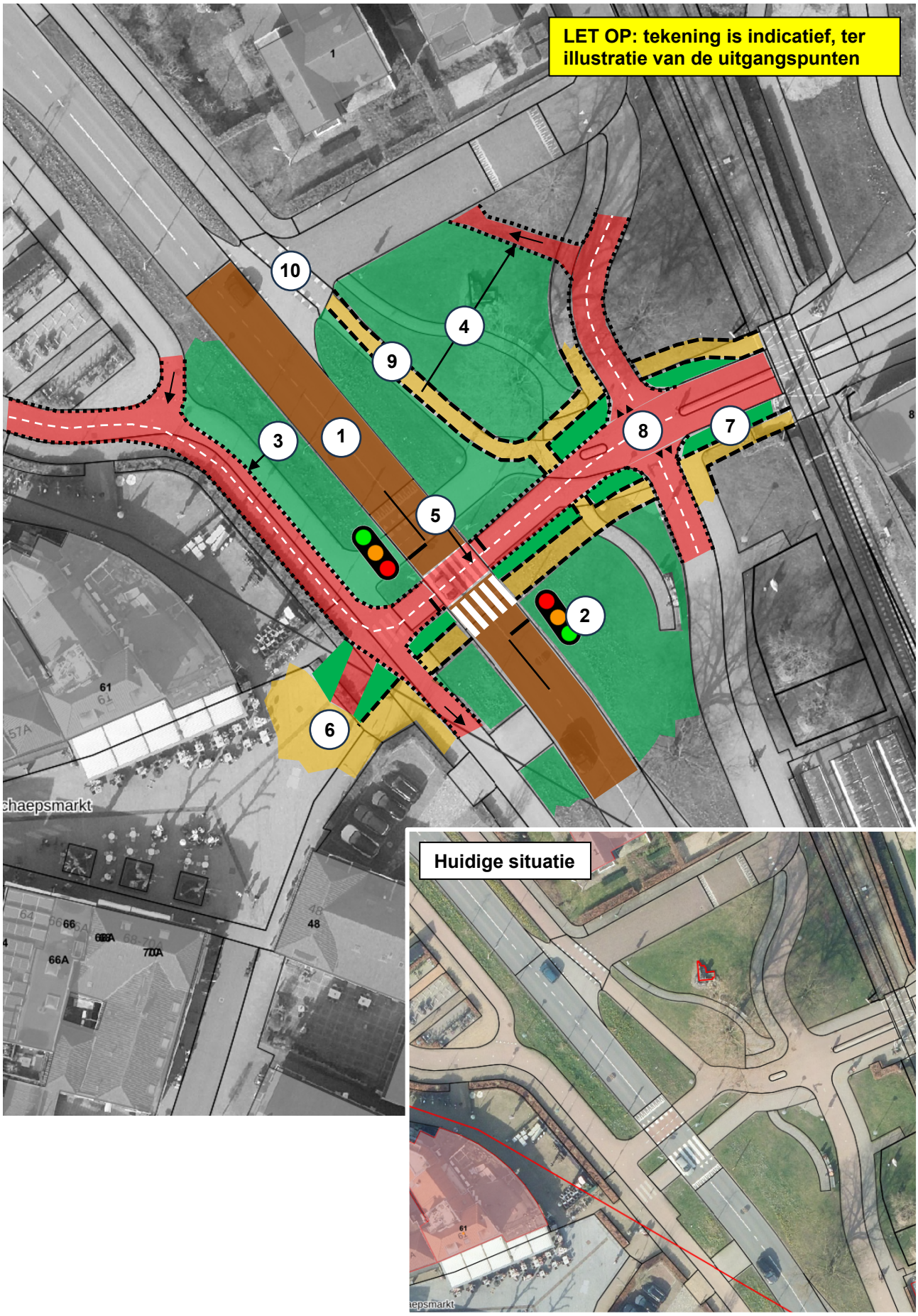
   Tijdens de participatiesessies is aandacht gevraagd voor deze looproute. Hoewel er in de huidige situatie een pad ligt (langs de bankjes), voldoet deze niet aan de eisen qua toegankelijkheid (o.a. voldoende breedte, vlakke verharding). In de nadere uitwerking wordt bepaald in welke vorm en op welke plek deze route vormgegeven kan worden. Rekening moet worden gehouden met de (kroonprojectie van de) bestaande boom en de inpassing van de huidige bankjes.

10. Het aanpassen van de aansluiting met de Spoorstraat

    Door het opheffen van het fietspad langs de rijbaan (zie bij 4) is het nodig om de fietsoversteek op deze aansluiting te verwijderen. Tegelijkertijd zal worden bekeken of de aansluiting compacter vormgegeven kan worden, gezien de beperkte functie van deze weg.

Bijlage: overzichtstekening met uitgangspunten

De nummers op de tekening verwijzen naar de uitgangspunten in de memo. De inlay geeft de huidige situatie weer.



Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

RAPPORT

Langzaam verkeer oversteek Burg. Kuntzelaan

Ontwerpstudie

Klant: Gemeente Barneveld

Referentie: BJ1153-104-PNij-JS_MvM-1
Status: Definitief/1
Datum: 9 februari 2024



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
NetherlandsMobility & Infrastructure

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document:	Langzaam verkeer oversteek Burg. Kuntzelaan
Sub titel:	Ontwerpstudie
Referentie:	BJ1153-104-PNij-JS_MvM-1
Uw kenmerk	
Status:	Definitief/1
Datum:	9 februari 2024
Projectnaam:	Kuntzelaan
Projectnummer:	BJ1153-104-100
Auteur(s):	Peter Nijhout
Opgesteld door:	Peter Nijhout en Johann Schouten
Gecontroleerd door:	Milou van Mierlo
Datum:	8 februari 2024
Goedgekeurd door:	Amber van Tatenhove
Datum:	9 februari 2024

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderzins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

Management Samenvatting 1

1 Inleiding 3
1.1 Aanleiding 3
1.2 Vraagstelling 3
1.3 Werkwijze 3
1.4 Leeswijzer 4

2 Uitgangssituatie 5
2.1 Scope van de verkenning 5
2.2 Probleemanalyse 5
2.3 Vigerend beleid en uitgangspunten 8

3 Variantontwikkeling 9
3.1 Systematische aanpak 9
3.2 Varianten 10
3.3 Kansrijke varianten 15

4 Schetsontwerpen 16
4.1 Variant A: Optimalisatie 17
4.2 Variant C: Verleggen rijbaan 18
4.3 Variant D: Splitsen rijbaan 19

5 Voorkeursvariant 21
5.1 Afwegingen voor voorkeursvariant 21
5.2 Voorkeursvariant 22

Management Samenvatting

De Burgemeester Kuntzelaan maakt deel uit van de **centrumring om** het centrum van Barneveld en de langzaam verkeer oversteek bij de Schaepsmarkt wordt momenteel als onveilig ervaren. Er is bekend dat de oversteek zelf gemeden wordt door verkeersdeelnemer. De gemeente Barneveld wil structurele verbeteringen aanbrengen om de verkeersveiligheid te waarborgen.

De gemeente wil onderzoeken hoe de inrichting van de oversteek kan worden gewijzigd en heeft verzocht om schetsontwerpen van mogelijke verkeersoplossingen en advies over welke oplossing het gevoel van verkeersonveiligheid het beste kan verminderen.

Probleem Analyse

Hoewel er geen verkeersveiligheidsknelpunt is volgens ongevallenregistratie, ervaren voetgangers en fietsers de oversteek als onveilig. Voor automobilisten is de verkeerssituatie complex vanwege de verschillende verkeersstromen, wat leidt tot een verhoogde rijtaak en een onoverzichtelijke situatie. De parallelle fietspaden liggen dicht bij de rijbaan, waardoor automobilisten fietsers die willen oversteken laat opmerken. Voetgangers missen een duidelijke route naar het centrum en moeten zonder actieve begeleiding twee schuin kruisende fietspaden oversteken. Dit leidt tot onduidelijkheid en rondzwervende voetgangers. Dit maakt het moeilijk voor automobilisten om tijdig alle fietsers en voetgangers te signaleren die de oversteek maken.

Ontwikkelen van varianten en schetsontwerpen

Er is systematisch aanpak gehanteerd bij de ontwikkeling van verschillende oplossingsvarianten. Hiervoor zijn verschillende bouwstenen ontwikkeld en toetsingscriteria geformuleerd. Er zijn zes varianten (A t/m F) ontwikkeld. Deze zijn in een tweetal werksessies beoordeeld. In één sessie zijn vertegenwoordigers vanuit verschillende disciplines (groen, stedenbouw, economie) van de gemeente geconsulteerd. In een andere sessie zijn de vertegenwoordigers van de nood- en hulpdiensten geconsulteerd.

Afwegingen en aanbevelingen

Uiteindelijk zijn er drie kansrijke varianten geselecteerd waarvan schetsontwerpen zijn van gemaakt. Om te komen tot een voorkeursvariant zijn er verschillende afwegingen gemaakt wat leidt tot een drietal aanbevelingen.

Verkeersregelinstallatie is overwogen, maar wordt aanvankelijk niet aanbevolen. Een verkeers-regelinstallatie (VRI) wordt overwogen om het lastige oversteken te vergemakkelijken. Deze wordt aanvankelijk niet aanbevolen omdat deze niet past bij een 30 km/u inrichting en niet bijdraagt aan de uitgangpunten voor eenduidigheid van oversteken op de centrumring. Een veiligere inrichting zonder VRI's kan ook het gevoel van veiligheid verbeteren.

Voorrangssituatie voor fietsers/voetgangers wordt aanbevolen: Een voorrangssituatie voor fietsers en voetgangers past binnen een 30 km/u gebied, de centrumvisie en de verkeersvisie centrumring en - gebied Barneveld. en schept bij verkeersdeelnemers duidelijkheid met betrekking tot het te verwachte verkeersgedrag rondom het centrum van Barnveld. Daarnaast sluit de voorrangssituatie aan bij de ambitie om fietsen en lopen te stimuleren. Wanneer een voorrangssituatie voor de automobilist (gemotoriseerd verkeer) wordt ingericht zonder verkeerslichten, wordt het oversteken voor fietsers en voetganger nog moeilijker gemaakt. Groen wordt versnipperd en de rijtaak voor de automobiliteit wordt onvoldoende verbeterd.

Het benadrukken van looproute centrum-Shaffelaarsbos is wenselijk in combinatie met het reduceren van fietssnelheden. Het volledig afsluiten van de centrumroute voor fietsers is niet nodig en ook niet wenselijk mogelijk omdat de doorsteek mogelijk moet blijven voor nood- en hulpdiensten. Het aanbrengen van extra groenperkjes, een inritband en het creëren van meer afstand tussen oversteek en plein ontmoedigen hoge snelheden op de fiets. De looproute centrum-Schaffelaarsbos kan in het schetsmatige verkeerskundige ontwerp dient nader ingepast worden met betrekking tot stedenbouw en landschap.

Voorkeursvariant en vervolgstappen

Variant A optimalisatie sluit aan bij de centrumvisie en verkeersvisiecentrum ring. Verkeersveiligheid is uiteraard een randvoorwaarde. Met de optimalisatie wordt ingezet op het creëren van meer ruimte tussen het langs gelegen fietspad en rijbaan waardoor de rijtaak van automobilisten minder complex wordt.



Voorkeursvariant schetsontwerp A optimalisatie

Het schetsontwerp past bij een snelheidslimiet van 30 km/u. Een aanpassing van de aansluiting van de Spoorstraat op de Burg. Kuntzelaan maakt de nieuwe inrichting nog veiliger, maar is echter geen randvoorwaarde.

De voorrangssituatie voor fietsers en voetgangers passen bij de uitgangspunten om eenduidige voorrangsituaties te creëren op de centrumring, en schept bij verkeersdeelnemers duidelijkheid met betrekking tot het te verwachte verkeersgedrag rondom het centrum van Barnveld. Daarnaast sluit de voorrangssituatie aan bij de ambitie om fietsen en lopen te stimuleren.

Om de structurele verbetering van de verkeersveiligheid te realiseren middels variant A is het nodig een deel van het terras van De Hebberd op te heffen. Geadviseerd wordt dan ook variant A optimalisatie nader uit te werken als voorkeursvariant. De eerste stap is het starten met gesprekken om de beschikbare ruimte ter plekke van het huidige terras van restaurant de Hebberd vrij te maken. Volgende stap is het uitwerken van een detail ontwerp waarin een aantal verdere optimalisaties worden verwerkt. Op basis van het detail ontwerp kan ook de benodigde investering nauwkeuriger worden berekend.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Burgemeester Kuntzelaan maakt deel uit van de **centrumring om** het centrum van Barneveld. In 2018 werd de Burgemeester Kuntzelaan opnieuw ingericht, waarbij alle oversteekpunten voor voetgangers en fietsers voorrang kregen. De maximumsnelheid werd vastgesteld op 30 km/uur. Deze verandering leidde vooral bij de Schaepsmarkt tot een groter verkeersveiligheidsrisico en een gevoel van onveiligheid bij het oversteken. De oversteek is momenteel namelijk complex voor automobilisten omdat fietsers vanuit diverse richtingen de oversteek naderen. Tegelijkertijd kan de automobilist ook overstekende voetgangers verwachten.

Om de verkeersveiligheid te verbeteren, zijn in de afgelopen jaren enkele kleine maatregelen genomen, zoals het plaatsen van een haag aan de kant van de Schaepsmarkt om fietsers te vertragen en het installeren van drempels op de weg om de snelheid van auto's te verminderen. Deze kleine maatregelen zijn niet als voldoende om de verkeersveiligheid te waarborgen. De gemeente wil daarom deze oversteek structureel verbeteren.

1.2 Vraagstelling

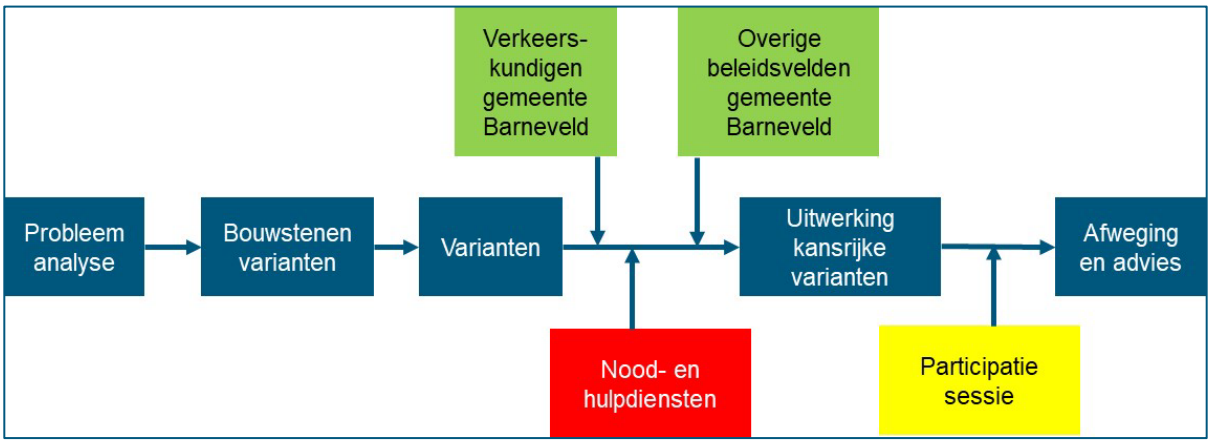
Om een structurele veiligere oversteek te realiseren heeft gemeente Barneveld gevraagd om te verkennen op welke wijze de inrichting van de oversteek kan worden veranderd en hiervoor

1. Schetsontwerpen te maken van mogelijke verkeersoplossingen
2. Een advies te geven welke structuuroplossing het gevoel van verkeersonveiligheid het beste kan wegnemen

Bij de vraag is de wens van de gemeente om de looproute tussen centrum en Schaffelaarsebos te vergroenen. Daarnaast is het belangrijk dat de nood- en hulpdiensten en een afvaardiging van een aantal stakeholders worden geconsulteerd in een participatiesessie om zo tot een structurele oplossing te komen die voor alle verkeersdeelnemers werken.

1.3 Werkwijze

Om te komen tot een voorkeursvariant zijn de volgende stappen doorlopen zoals weergegeven in onderstaand stroomschema (figuur 2).



Figuur 2: Werkstappen

Er is gestart met een probleemanalyse. Vervolgens zijn aan de hand van een aantal bouwstenen in totaal 7 varianten ontwikkeld en grof geschetst. Deze varianten zijn voorgelegd aan de verkeerskundigen van de gemeente Barneveld. Na wat kleine aanpassingen zijn deze varianten ook besproken met beleidsmedewerkers van de gemeente Barneveld van andere disciplines zoals groen, stedenbouw, openbare ruimte etc en met de nood- en hulpdiensten. Uit deze sessies kwamen uiteindelijk 3 kansrijke varianten. Van deze varianten zijn schetsontwerpen gemaakt en deze zijn voorgelegd in een participatiesessie met o.a. de gehandicaptenraad, het wijkplatform en de middenstandsvereniging. Na deze participatie sessie is een nadere afweging gemaakt en het advies geformuleerd.

1.4 Leeswijzer

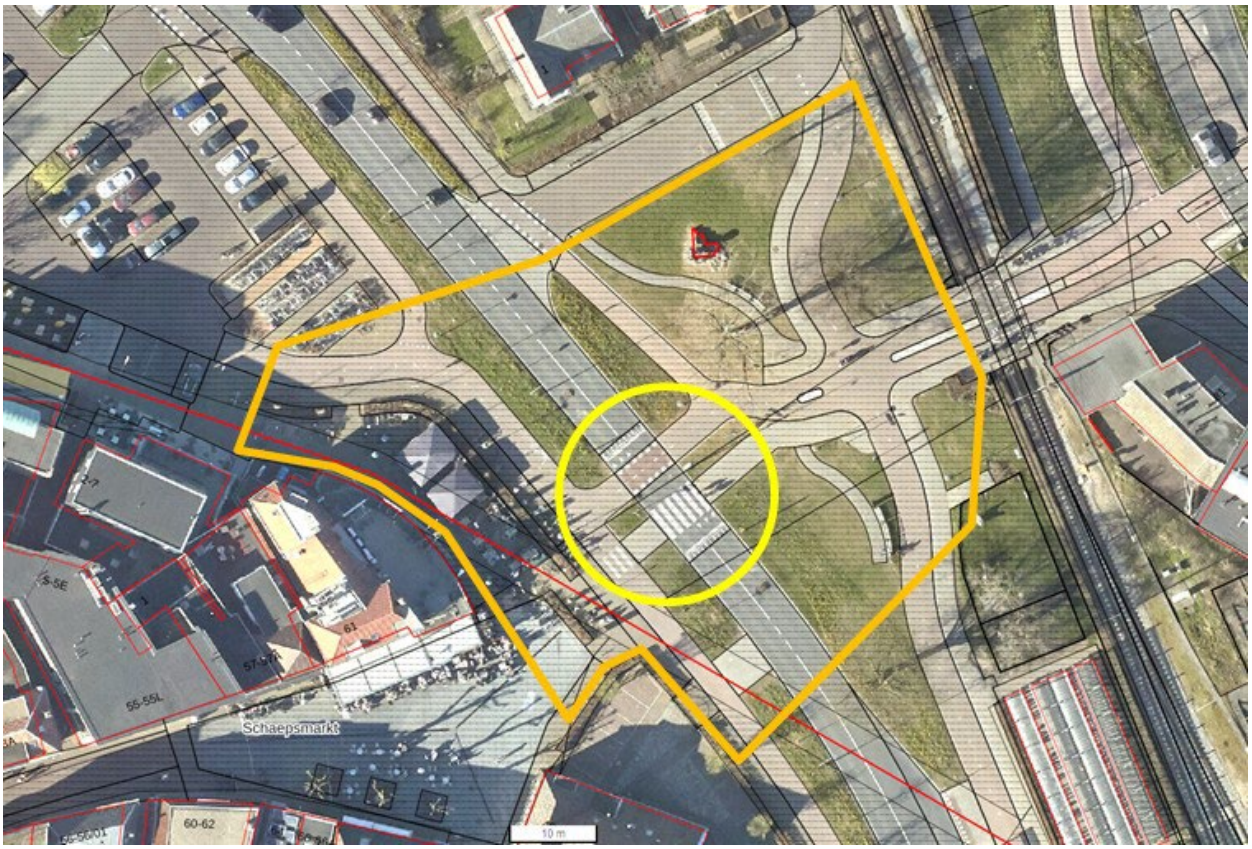
Dit rapport beschrijft de totstandkoming van een voorkeursontwerp om een veiligere oversteek te realiseren. Eerst is in hoofdstuk 2 de scope van de verkenning en de huidige situatie omschreven. Hoofdstuk 3 omschrijft de ontwikkeling van de verschillende varianten beschreven, de afwegingscriteria om de varianten te toetsen en de input vanuit de verschillende stakeholders. In hoofdstuk 3 zijn een drietal schetsontwerpen uitgewerkt, en worden er per schetsontwerp de voor- en nadelen toegelicht. Hoofdstuk 4 beschrijft de afweging die het mogelijk maken de voorkeursvariant te selecteren. In hoofdstuk 5 wordt afgesloten met een advies voor een voorkeursvariant en zijn enkele optimalisaties aangegeven.

2 Uitgangssituatie

2.1 Scope van de verkenning

Zoekruimte voor mogelijke maatregelen

De oversteek over de Burgemeester Kuntzelaan bij de Schaepsmarkt ligt aan de noordoostzijde van het centrum van Barneveld. Bij het bepalen van mogelijke maatregelen is er de vrijheid om in de directe omgeving van de oversteek maatregelen te treffen. Figuur 1 geeft met een oranje kader het grondgebied weer waarbinnen maatregelen verkend kunnen worden. De gele cirkel is de oversteek.



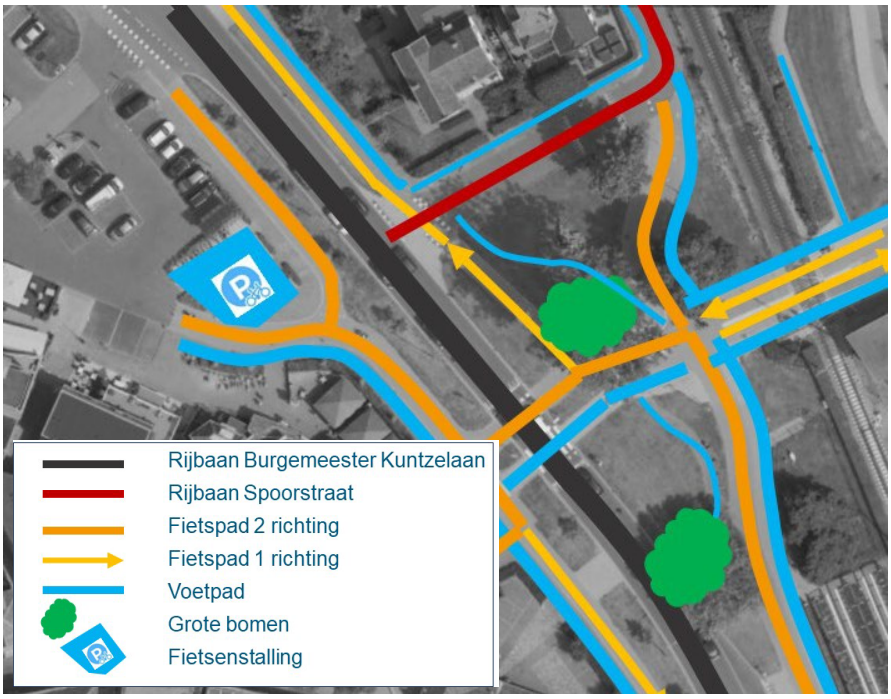
Figuur 1: Studiegebied

2.2 Probleemanalyse

Voordat er naar oplossingen wordt gezocht om de verkeerssituatie aan de Burgermeester Kuntzelaan structureel te verbeter is het belangrijk de huidige complexiteit te begrijpen. Hiervoor zijn de relevante verkeersstromen in kaart gebracht, de aanleidingen voor een onveilig gevoel zijn beschreven en de observaties van knelpunten tijdens de schouw zijn gerapporteerd.

Verkeerstromen en infrastructuur

Om de verkeerssituatie inzichtelijk te maken is de relevante verkeersinfrastructuur schematisch ingetekend op een luchtfoto (Figuur 2).



Figuur 3: Verkeerskundige schematisering huidige situatie

Gevoel van onveiligheid

Op een etmaal steken er 6.000 fietsers over[1]. Ter hoogte van de oversteek rijden circa 7.200 mvt/etmaal over de Burg. Kuntzelaan en 3.300 fietsers/etmaal maken gebruik van de fietspaden langs van de centrumring. Op basis van ongevallen registratie[2] is er geen sprake van een verkeersveiligheidsknelpunt. Toch wordt het oversteken van de Burgermeester Kuntzelaan ervaren als onveilig door voetgangers en fietsers. Voor automobilisten is de verkeerssituatie complex, de vele verkeerstromen leiden tot een het verhogen van de rijtaak, in zo'n mate dat de situatie onoverzichtelijk is.

De parallelle fietspaden liggen vrij dicht bij de rijbaan en worden juridisch gezien als onderdeel van de weg. Daarnaast zien automobilisten fietsers zien die willen oversteken relatief laat, om voorrang te verlenen is er daardoor een erg snelle reactie nodig. Bovendien missen voetgangers die vanaf het parkeerterrein Vetkamp komen een duidelijke route naar het centrum en moeten ze twee schuin kruisende fietspaden oversteken. Er is geen actieve begeleiding voor voetgangers naar de voetgangersoversteek, wat kan leiden tot onduidelijkheid en rondzwervende voetgangers. Voor automobilisten kan het dus lastig om alle fietsers en voetgangers die vanuit verschillende richtingen de oversteek maken tijdig te signaleren.

Aanvullende observaties van knelpunten tijdens een schouw

Tijdens een middagschouw is vastgesteld dat de directe omgeving van de fietsoversteek de oorzaak is van de onoverzichtelijke en risicovolle verkeerssituatie. Verschillende verkeersdeelnemers komen elkaar vanuit diverse richtingen tegen op korte afstand van de oversteek. In de spitsuren is er veel verkeer van fietsers, auto's, bussen en voetgangers, maar er zijn geen files. De doorstroming is voldoende. Na het sluiten van een spoorwegovergang zijn er tijdelijk veel fietsers en voetgangers die vanaf de overweg komen.

[1] *Telling augustus/september 2023*
[2] *Verkeersongevallen kennen een hoge mate van onderregistratie. De ongevallen die bekend én geregistreerd zijn, zijn de ongevallen waarbij de politie aanwezig is geweest. Bij een groot aantal ongevallen (enkelzijdige fietsongevallen, uitsluitend materiële schade) is geen politie aanwezig. Zodoende is het werkelijke aandeel ongevallen vele malen hoger.*

Gedrag

Ongewenst verkeersgedrag van verschillende verkeersdeelnemers leidt tot het gevoel van onveiligheid op deze locatie, met name door de drukte van auto's, fietsers en voetgangers, samen met bussen en piekdrukte na een treinpassage.

Het lijkt erop dat sommige automobilisten ervan uitgaan dat de verkeersregel "rechtdoorgaand verkeer op dezelfde weg heeft voorrang" van toepassing is. Hierdoor menen ze dat ze voorrang hebben op fietsers die oversteken vanaf een parallel fietspad en een afslaande beweging maken. Bovendien zijn er automobilisten die bijvoorbeeld te snel rijden en fietsers en voetgangers niet het gevoel geven dat ze voorrang verlenen bij de oversteek voor langzaam verkeer.

Veel fietsers gaven geen richting aan geven en/of maakten geen oogcontact met andere verkeersdeelnemers, terwijl deze de oversteek ook met relatief hoge snelheid benaderde. In sommige gevallen maakte fietsers gebruik maken van het voetpad. Voetgangers steken de fietspaden schuin over wat leidt tot conflictsituaties met fietsers.

Infrastructuur

Tijdens de schouw zijn een paar specifieke aandachtspunten geconstateerd welke bijdragen aan een onlogische verkeersituatie.

- De looproute vanaf de huizen langs de Burg. Kuntzelaan naar het centrum is niet direct met als gevolg dat er in de daluren wordt overgestoken op de hoek van de Spoorstraat.
- De ruimte tussen de fietsoversteek en de voetgangers is vrij breed (2,50 meter). Dit maakt het voor de automobilist minder overzichtelijk en misschien zelfs verwarrend: kan je wel of niet tussen fietspad en zebra opstellen met de auto?
- De Burg. Kuntzelaan is niet ingericht als een 30 km/uur weg vanwege asfaltverharding en een as streep. Alleen de zogenaamde plakdrempel voor de oversteek en de bebording geven aan dat er een langzaam verkeer oversteek in de voorrang nadert.



Figuur 4: Huidige situatie LV-oversteek gezien komend vanaf het station Barneveld Centrum

2.3 Vigerend beleid en uitgangspunten

Vigerend beleid

Bij het ontwikkelingen van een nieuwe verkeerssituatie is het belangrijk dat deze voldoet aan bovenliggend beleid van de gemeente. Ter plekke van de oversteek zijn de volgende beleidsstukken relevant:

Omgevingsvisie Barneveld Centrum: in de Uitvoeringsagenda is dit gebied opgenomen met de ambitie om deze oversteek her in te richten en te vergroenen;

Verkeersvisie centrumring en - gebied Barneveld: in de visie wordt aangegeven dat verbetering van de verkeersveiligheid bij de oversteek mogelijk is door:

- ✓ De Burgemeester Kuntzelaan kan een inrichting krijgen die aansluit bij de 30 km/h, om zo de verwachting van de automobilist ten aanzien van de voorrang te verbeteren
- ✓ De verkeersintensiteit op de Burgemeester Kuntzelaan kan worden verlaagd door de route op het kruispunt Gasthuisstraat – Burgemeester Kuntzelaan vanaf de Thorbeckelaan richting de Gasthuisstraat (noord) te laten lopen.
- ✓ De complexiteit van de oversteek kan worden verkleind door de vormgeving aan te passen. Nader onderzoek moet uitwijzen welke alternatieven de verkeersveiligheid vergroten en inpasbaar zijn.

Uitgangspunten voor de verkenning

Voor de analyse en het ontwikkelen van de schetsontwerpen om de verkeerssituatie structureel te verbeteren zijn een aantal belangrijke uitgangspunten en kader gedefinieerd. Deze dienen als uitgangspunt voor het verkennen van ontwerprichtingen.

- ✓ Er is een wens voor eenduidigheid bij oversteken op de centrumring. De centrumvisie stel *Fietsers en voetgangers in de voorrang tenzij het niet veilig kan worden opgelost.*
- ✓ In de nieuwe situatie is de complexiteit van de oversteek voor alle deelnemers verkleind doordat de vormgeving van de oversteken en de omgeving worden aangepast
- ✓ Ter plekke van de oversteken heeft de Burgemeester Kuntzelaan een inrichting te geven die aansluit bij een snelheidslimiet van 30 km/uur.
- ✓ In de nieuwe ontwerpen kunnen de oversteken flexibel worden opgesteld, zonder beperkingen van de huidige locaties van de voetgangers-/fietsoversteken.
- ✓ In de nieuwe situatie is er een doorgang voor fietsers van/naar de Schaepsmarkt
- ✓ Wanneer intensiteiten van autoverkeer verlaagd kunnen worden door het verkeer te stimuleren andere routes te nemen wordt dit verwelkomd.
- ✓ Aansluiting Spoorstraat op Burg. Kuntzelaan dient behouden te blijven (doodlopende straat)
- ✓ Aanpassingen aan de overweg zijn niet voorzien vanwege de hoge investeringskosten en lange proceduretijd.
- ✓ De grote, volwassen bomen in het gebied dienen behouden te blijven; nieuwe kleine bomen langs Burg. Kuntzelaan kunnen verplaatst worden
- ✓ Het kunstwerk kan eventueel verplaatst worden.
- ✓ Het terras van restaurant De Hebberd valt binnen het gebied waar mogelijke maatregelen getroffen mogen worden. Momenteel is er een vergunning voor het terras onder voorbehoud van faciliteren looproute. De wens is om het terras te behouden, dit is geen eis.

3 Variantontwikkeling

3.1 Systematische aanpak

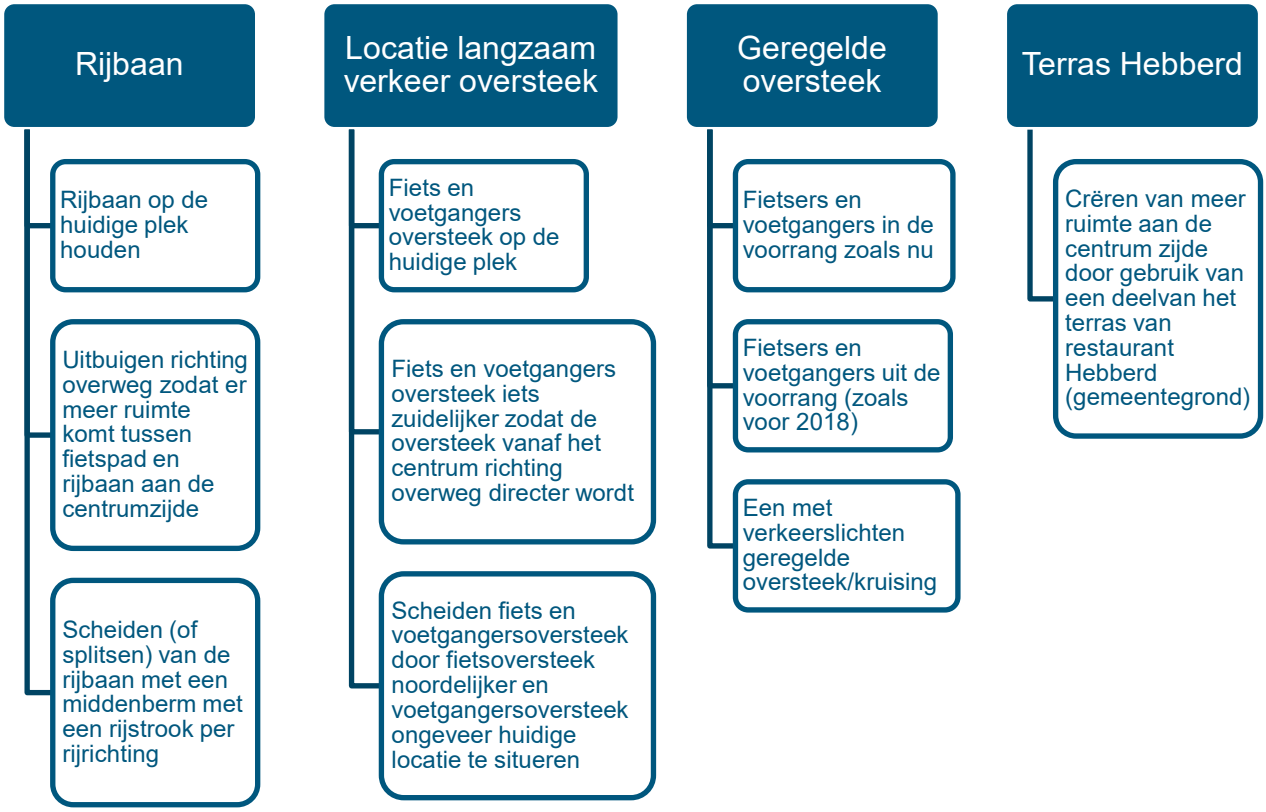
Bij de ontwikkeling van verschillende oplossingsvarianten is systematisch aanpak gehanteerd. Hiervoor zijn verschillende bouwstenen ontwikkeld en toetsingscriteria geformuleerd.

Bouwstenen

Een aantal aanpassingen leveren in elke variant een meerwaarde. Deze bouwstenen zijn dan ook in alle varianten onderdeel van de uitwerking.

De oversteek wordt aangekondigd met een plateau en overgang in verharding op ruime afstand voor de oversteek om het oversteekgebied te accentueren.	Het éénrichtings-verbindings-fietspad direct langs de Burg. Kuntzelaan naar de Spoorstraat wordt opgeheven.	Er komt een uitritconstructie bij de Spoorstraat, waarbij het fietspad beter geleid wordt. Deze bouwsteen is niet noodzakelijk maar wel een verbetering van de verkeersveiligheid en onderdeel van de nadere uitwerking.

Er zijn een aantal bouwstenen ontwikkeld waarmee er per oplossing is gevarieerd.



Figuur 2; Bouwstenen systematische aanpak voor variantontwikkeling

Andere oplossingen zoals een onderdoorgang voor de auto of fiets om de verkeersstromen te scheiden zijn niet uitgewerkt. Een ongelijkvloerse oplossing past niet bij de centrumvisie en de Verkeersvisie centrumring Het voldoet ook niet aan de uitstraling van een 30 km/uur regime, Daarnaast trekt een ongelijkvloerse oplossing meer auto- en vrachtverkeer aan. Een dergelijke oplossing is bovendien ook niet in te passen vanwege benodigde hellingen in combinatie met de waterloop van de Barneveldse Beek. De betonnen bak (duiker) onder de oversteek doorloopt maakt een onderdoorgang erg duur.

3.2 Varianten

Er zijn in totaal 6 varianten ontwikkeld, A t/m F. Per variant zijn de belangrijkste onderscheidende effecten beschreven.

Variant A Optimalisatie

Bij deze variant is de huidige langzaam verkeer oversteek geoptimaliseerd door het terras van de Hebberd deels op te heffen en het parallelle fietspad verder van de Burg. Kuntzelaan af te leggen. De rijbaan blijft op dezelfde locatie liggen. Hierbij wordt ook de fietsroute vanuit het centrum naar de oversteek verder van de oversteek aangesloten op het fietspad en duidelijker gemarkeerd. Aan de oostzijde wordt het overzichtelijker voor de automobilist aangezien de fietsverbinding naar de Spoorlaan is weggehaald. Ook is meer ruimte voor groen. Het is een beperkte aanpassing maar heeft wel een positief effect op de verkeersveiligheid omdat de rijtaak voor de automobilist iets eenvoudiger wordt.

Deze variant combineren met een verkeersregelinstallatie is mogelijk aangezien er meer opstelruimte ontstaat voor fietsers aan de zuidzijde van de oversteek.



Figuur 3: Verkeersstromen variant A

Variant B: Splitsen oversteek

Variant B is benoemd in de centrumvisie (zie Figuur 5) en zet in op het scheiden van de fietsers- en voetgangersoversteek. Het scheiden van oversteken maakt de rijtaak van de automoblist gemakkelijker aangezien de automobilist per oversteek meer overzicht heeft.



Figuur 4: Verkeersstromen variant B

Echter in dit ontwerp ontstaan er twee conflictpunten met langzaam verkeer in plaats van één (per rijrichtng), snel na elkaar. Voor een automobilist die net de eerste oversteek gepasseerd is kan de tweede oversteek als een verrassing komen. Daar komt bij dat de voetgangersoversteek voor veel fietsrelaties de korste route is. De kans op misbruik is dan ook groot, bijvoorbeeld fietsverkeer tussen centrum en spoorwegovergang. Het groen wordt ook meer versnipperd in de variant en in enkele fietsroutes zitten extra slingers. Daarbij past de oplossing ook niet binnen een 30 km/uur regime. Er worden conflictpunten toegevoegd die de verkeersveiligheid niet zullen bevorderen.



Figuur 5: voorstel scheiden van fietsers- en voetgangersoversteek vanuit de centrumvisie

Deze variant uitvoeren met een VRI ligt niet voor de hand aangezien het juist gewenst is om bij een VRI alle verkeerdeelnemers te bundelen op één kruising.

Variant C: verleggen rijbaan

Bij deze variant wordt ingezet op het verleggen van de rijbaan zodat er meer ruimte ontstaat tussen de rijbaan en het fietspad (aan beide zijden). De verkeerssituatie wordt hiermee voor alle deelnemers duidelijker. Hierbij wordt de langzaam verkeer oversteek ook iets naar zuiden verlegd zodat de looproute centrum – Vetkamp/kasteel directer wordt. Door het opheffen van het terras bij De Hebberd is er ook meer ruimte voor groen. De vraag is wel hoever de rijbaan kan uitbuigen in verband met de aanwezige bomen.

In deze variant is het een optie het terras van de Hebberd te laten zoals het is. Door de uitbuiging van de rijbaan is er al meer ruimte tussen fietspad en rijbaan.

Deze variant is te combineren met een verkeersregelinstallatie aangezien er nu meer opstelruimte is voor fietsers aan de zuidzijde van de oversteek.



Figuur 6: Verkeersstromen variant C

Variant D: Splitsen rijbaan

Bij deze variant wordt er ingezet op het makkelijker oversteken voor het langzaam verkeer. Dit kan namelijk in twee fases. Voor de voetganger en de fietser wordt dit makkelijk maar deze hebben in principe al voorrang, dus is het niet noodzakelijk in twee fases over te steken. De ruimte tussen de oversteek en de vrijliggende fietspaden langs de weg wordt ook weer kleiner (ten opzichte van variant C) aangezien de gewenste middenberm (opstelruimte) minimaal 3 meter breed is. Deze optie past niet binnen een 30 km/uur regime. Hier worden rijbanen doorgaans niet gescheiden. In de gemeente Barneveld is en wordt dit echter bij fietsoversteken in de voorrang wel toegepast (Burg. Labreelaan – uitgevoerd, Rooseveltstraat, plan). Ook het groen wordt meer versnipperd. De rijtaak van de automobilist wordt makkelijker aangezien de andere rijstrook het zicht niet belemmert. De rijtaak wordt weer moeilijker omdat de weg extra bochten heeft afhankelijk van de breedte van de middengeleider



Figuur 8: Verkeersstromen variant D



Figuur 7: Oversteken in twee fases Burgermeester Labreelaan in Barneveld)

Het is niet logisch deze variant in een 30 km/uur gebied te combineren met een verkeers-regelinstallatie maar wel mogelijk. De cyclustijdvan de verkeersregelinstallatie (tijd dat alle richtingen een keer groen hebben gekregen) wordt langer aangezien het wenselijk is dat een fietser of voetganger in één keer kan oversteken en niet halverwege hoeft te wachten. Hoe korter de oversteeklengte, hoe sneller het verkeerslicht kan overschakelen naar de volgende fase (en hoe kleiner de kans op roodlicht negatie). De opstelruimte voor de fietsers voor de VRI aan de zuidzijde blijft beperkt.

Deze variant is een optie als de voorrang wordt aangepast en de fietsers en voetgangers voorrang moeten verlenen aan de auto. Dit past niet in de centrumvisie waar het uitgangspunt is om langzaam verkeer oversteken voorrang te geven. Deze inrichting past ook niet bij een snelheidslimiet van 30 km/uur.

Variant E: Fietsrotonde

Voor variant E wordt met een fietsrotonde ingezet op een duidelijke oversteek voor het langzaam verkeer in één richting. Automobilisten verwachten de fietsers van links, voetgangers kunnen wel van twee kanten komen.

Het ruimtebeslag is vrij groot en het gaat ten koste van groen. De looproute (en de fietsroute) centrum-Vetkamp/kasteel is niet direct. Het is zelfs een optie om de noordelijke voetgangers oversteek weg te laten met wel het risico dat voetgangers aan deze zijde het fietspad gaan gebruiken. De kans is ook aanwezig dat fietsers tegen de richting in gaan fietsen vanwege de omfietsafstand.

De rotonde uitrusten met een VRI is niet logisch en ook niet mogelijk.

Een fietsrotonde is ook toegepast in het centrum van Veenendaal. De reacties m.b.t. de veiligheid zijn wisselend. Niet iedereen begrijpt de werking van een fietsrotonde en automobilisten zien pas laat of een fietser gaat oversteken.



Figuur 9: Verkeersstromen variant E



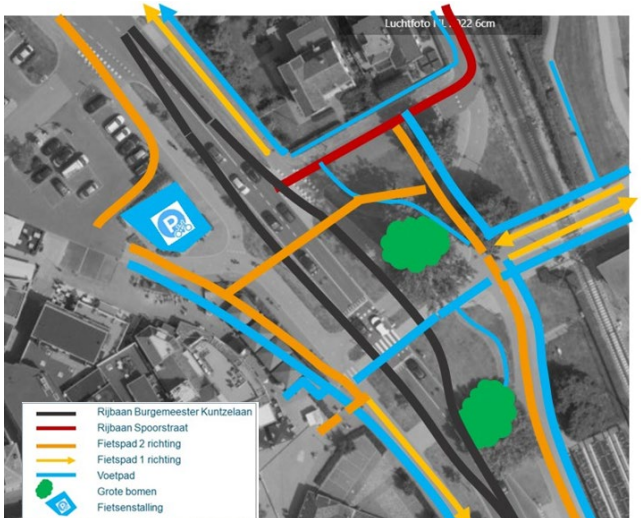
Figuur 10: voorstel scheiden van fietsrotonde(bron centrumvisie)



Figuur 11: Voorbeeld fietsrotonde Veenendaal

Variant F en F2: Scheiden oversteken en rijbanen

Bij variant F is Ingezet op twee principes namelijk het scheiden van de fietsers- en voetgangersoversteek om rijtaak auto gemakkelijker te maken en het scheiden van de rijbanen voor het autoverkeer. Bij deze optie ontstaan 4 conflictvakken en wordt het groen nog meer versnipperd. Ook hier is misbruik mogelijk in die zin dat fietsers gebruik maken van de voetpaden en voetgangers gebruik maken van de fietspaden.



Figuur 12: Verkeestromen variant F en F2

Deze variant uitrusten met een VRI is wederom niet wenselijk. De fiets- en voetgangersoversteek uit de voorrang is mogelijk maar past niet in de centrumvisie.

Een variatie, variant F2, waarbij de fietsers uit de voorrang gaan en er wel een zebrapad blijft (dus voetgangers wel in de voorrang) wordt niet aanbevolen. Deze verkeerssituatie is aanwezig bij Amersfoort Centraal. Veel fietsers gebruiken de voetgangers om over te steken maar een deel denkt dat ze ook voorrang hebben. Voor automobilisten is het inschatten van het verkeersgedrag van met name de fietsers erg lastig. Hiernaast een impressie van deze verkeerssituatie.



Figuur 13: LV-oversteek in Amersfoort met fietsers uit de voorrang en voor voetgangers een zebra

3.3 Kansrijke varianten

In een tweetal werksessies zijn varianten A t/m F2 beoordeelt. In één sessie zijn vertegenwoordigers vanuit verschillende disciplines (groen, stedenbouw, economie) van de gemeente geconsulteerd. In een andere sessie zijn de vertegenwoordigers van de nood- en hulpdiensten geconsulteerd.

Uit deze werksessie zijn een drietal kansrijke varianten naar voren gekomen. Dit betreft varianten:

- A: Optimalisatie
- C: Verleggen rijbaan (uitbuigen)
- D: Splitsen rijbaan

A Optimalisatie



C: Verleggen rijbaan (uitbuigen)



D: Splitsen rijbaan



Alle varianten kunnen ook worden uitgerust met een verkeersregelinstallatie. Op basis van de werksessie is besloten om variant C te ontwerpen met een optie voor het behoud van het terras van De Hebberd in de huidige vorm. Bij variant D is er de optie om de auto voorrang te geven in plaats van fiets en voetgangers in de voorrang. In dat geval wordt het zebrapad opgeheven. Deze optie is niet verder uitgewerkt omdat hiermee de verkeersveiligheid alleen maar verslechtert aangezien fiets- en voetgangers meer moeite hebben om over te steken en mogelijk meer risico gaan nemen.

4 Schetsontwerpen

De drie schetsvarianten worden in dit hoofdstuk beschreven.

Voor alle varianten gelden de volgende overwegingen/aanscherpingen in het ontwerp:

- In alle varianten is de looproute vanaf het centrum naar parkeerterrein Vetkamp en het park meer begeleid en aantrekkelijker gemaakt door de aanleg van groen tussen fietspad en trottoir.
    - Bij de overweg kan het fietspad niet meer worden overgestoken tussen het fietspad en voetpad
    - Scheiden fiets- en loop gedeelte aan centrumzijde
- Een aandachtspunt is de fietsdoorsteek naar Spoorstraat. Is deze kortsluiting wel nodig gezien het aantal fietsers dat hier gebruik van maakt. De meeste fietsers gebruiken het fietspad langs het spoor.
- Pompkast verplaatsen als fietspad aan centrumzijde wordt verlegd (voor nu bij variant A en D). Dit is mogelijk maar wel een aanvullende kostenpost.
- De fietsroute over de Schaepsmarkt richting de Nieuwstraat wordt in het straatprofiel gemarkeerd maar niet gestimuleerd. Met een uitrit constructie en wijziging profiel en mogelijke groenperken wordt bereikt dat fietsers hier niet hard kunnen fietsen, maar wel een doorgang behouden tussen oversteek en Schaepsmarkt/centrum.

4.1 Variant A: Optimalisatie



Figuur 1414: Schetsontwerp variant A



Figuur 15: toepassing VRI bij Variant A

Kantekeningen en optimalisaties Variant A

Het terras van De Hebberd is in de huidige vormgeving niet meer mogelijk. Er is ruimte om een verkleind terras direct aan de gevel toe te staan. Daardoor is er meer ruimte (gras of perk) tussen het fietspad en de rijbaan.

Er is een ontwerp optimalisatie mogelijk als 1 of 2 parkeerplaatsen van Restaurant Het Schaap aangekocht of opgeheven kunnen worden (NB Gemeente Barneveld is niet de eigenaar van de parkeerplaatsen). Met die optie komt er meer ruimte beschikbaar tussen fietspad en rijbaan.

Het is tevens een optie bij deze variant om de rijbaan iets uit te buigen richting het spoor. De uitbuiging is vanwege de aanwezige boom en noodzakelijke bochtstralen beperkt Voordeel hiervan is dat autoverkeer iets meer geremd wordt en er iets meer ruimte tussen fietspad parallel langs de Burg. Kuntzelaan en oversteek komt. Nadeel is hogere kosten en dat de uitbuiging de situatie voor de autobestuurder iets complexer maakt.

Het is mogelijk de oversteek uit te rusten met een verkeersregelinstallatie. In Figuur 15 is aangegeven welke elementen toegevoegd worden als de variant A optimalisatie met verkeerslichten wordt uitgerust (o.a. stopstrepen).

4.2 Variant C: Verleggen rijbaan



Figuur 16: Schetsontwerp variant C

Kantekeningen en optimalisaties Variant C
Het Terras van De Hebberd blijft zoals hij nu is.

Vanwege de noodzaak dat de rijbaan haaks moet aansluiten op de oversteek en om de grote bomen te behouden, is de uitbuiging beperkt. Hierdoor wordt de rijtaak voor de automobilist iets moeilijker. Echter, dit zorgt wel voor een beter zicht op de fietsers wat de rijtaak weer vergemakkelijkt.

Er is iets minder ruimte voor groen.

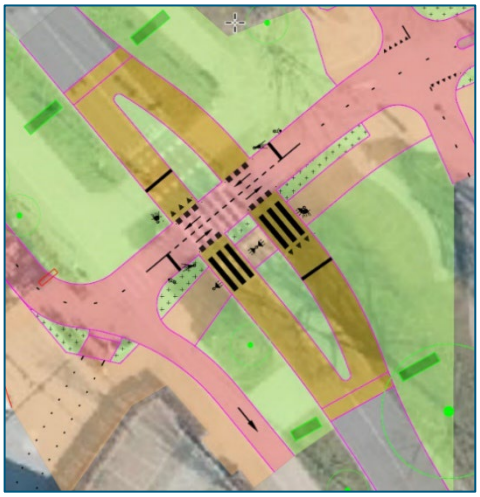
Ter hoogte van De Hebberd zijn twee looproutes aan beide zijden van het terras. Wellicht kan het voetpad langs het fietspad aan de centrumzijde vervallen om extra ruimte te creëren.

Ook voor deze variant geldt dat als er extra ruimte wordt gecreëerd door het opheffen van 1 of 2 parkeerplaatsen van Het Schaap het nog beter kan worden vormgegeven. Hiermee worden varianten A en C wel meer vergelijkbaar.

Ten opzichte van de huidige situatie is de verbetering van de verkeersveiligheid beperkt aangezien de ruimte tussen rijbaan en fietspad klein blijft.

4.3 Variant D: Splitsen rijbaan





Figuur18:: toepassing VRI bij Variant D

Figuur 17:: Schetsontwerp Variant D

Kantekeningen en optimalisaties Variant D

Het ontwerp is gemaakt met een minimale opstelruimte van 3 meter tussen de rijbanen en het terras bij De Hebberd wordt opgeheven.

Meer opstelruimte tussen de rijbanen is wel mogelijk maar niet wenselijk met fietsers in de voorrang. De bochten in de rijbaan worden ook te krap voor bussen en vrachtverkeer. Meer opstelruimte is wel logischer als de voetgangers en fietsers geen voorrang krijgen.

Ook deze variant kan worden uitgerust met een verkeersregelinstallatie. De cyclustijd van de verkeersregelinstallatie (tijd dat alle richtingen een keer groen hebben gekregen) wordt langer aangezien het wenselijk is dat een fietser of voetganger in één keer kan oversteken en niet halverwege hoeft te wachten. Hoe korter de oversteeklengte, hoe sneller het verkeerslicht kan overschakelen naar de volgende fase (en hoe kleiner de kans op roodlicht negatie).

In de Figuur 18 is aangegeven welke elementen toegevoegd worden als de variant D optimalisatie splitsen rijbaan met verkeerslichten wordt uitgerust (o.a. stopstrepen).

In Variant D kan de voorrangssituatie worden omgedraaid zodat de voetgangers en fietsers voorrang moeten verlenen aan de automobilist. Deze oplossing lijkt dan op de situatie in het verleden. In 2018 was de oversteek voor de fietsers en voetgangers uit de voorrang en waren de rijbanen gescheiden (Figuur 19).



Figuur 19:: LV-oversteek Burg. Kuntzelaan met fietsers uit de voorrang (situatie voor 2018)

5 Voorkeursvariant

5.1 Afwegingen voor voorkeursvariant

Om tot een advies te komen voor het structureel verbeteren van de verkeerssituatie aan de Burgermeetser Kuntzelaan ter plaatse de Schaepsmarkt zijn onderstaande afwegingen gemaakt. Deze omvatte de zijn verrijkt door de participatie sessies met gemeentelijke medewerkers vanuit verschillende disciplines en stakeholders en een gesprek met de wethouder.

Verkeersregelinstallatie is (technisch) mogelijk maar niet noodzakelijk.
In de participatiesessie en door de wethouder is aangegeven dat veel weggebruikers (fiets en auto) het een lastig oversteek punt vinden door de verkeersdrukte bij de oversteken en het gedrag van verkeersdeelnemers. Er zijn verkeersdeelnemers die de oversteek daardoor vermijden. De aanleg van een verkeersregelinstallatie (VRI) is een extra service aan verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers en ook automobilisten) die nu een gevoel van onveiligheid ondervinden bij het oversteken. Een verkeersregel installatie zorgt voor een nog duidelijkere signalering over wie er wanneer voorrang heeft. Het draagt bij aan de beleving van veiligheid.

Daartegenover staat dat een verkeersregelinstallatie, afhankelijk van groentijden, zorgt voor onnodige wachttijden voor alle verkeersdeelnemers. Deze zullen naar verwachting voor automobilisten niet leiden tot knelpunt in doorstroming. Indicatieve berekeningen hebben aangetoond dat de wachttijd voor het fiets en autoverkeer acceptabel zijn en dat wachtrijen voor de auto's beperkt zullen blijven[3]. Wanneer de VRI wordt uitgerust met de mogelijkheid dat bij een bus die de oversteek nadert na detectie of inmelding prioriteit krijgt kan de bus met een minimale vertraging kan doorrijden.

Bij ontwerp van variant A is een VRI installatie mogelijk, er is voldoende ruimte voor de fietsers om op te stellen tussen het verkeerslicht en de parallel lopende fietspaden en de verkeersregeling optimaler functioneert dan bijvoorbeeld bij gesplitste rijbanen (variant D). Ook wanneer de verkeersregeling uitvalt (bijvoorbeeld vanwege een stroomstoring) blijft de verkeerssituatie duidelijk bij variant A.

Onze aanbeveling is om geen verkeersregelinstallatie toe te passen bij deze verkeeroversteek. Een verkeersregelinstallatie past niet in een 30 km/u gebied met en hoogwaardige verblijfsfunctie en veel langzaam verkeer. Objectief beschouwd draagt een VRI-installatie in een verkeerssituatie als de burgermeester Kuntzelaan bij de Schaepsmarkt niet noodzakelijk bij aan het reduceren van verkeersongevallen. Daarnaast vraagt het een extra investering.

Voorrangssituatie fietsers/voetgangers ten opzichte van autoverkeer
Een voorrangssituatie met fietsers en voetgangers in de voorrang past binnen een 30 km/u gebied, de centrumvisie en de verkeersvisie centrumring en het centrumgebied van Barneveld. en schept bij verkeersdeelnemers duidelijkheid met betrekking tot het verwachte verkeersgedrag rondom het centrum van Barnveld. Daarnaast sluit de voorrangssituatie aan bij de ambitie om fietsen en lopen te stimuleren. Wanneer een voorrangssituatie voor de automobilist (gemotoriseerd verkeer) wordt ingericht zonder verkeerslichten, wordt het oversteken voor fietsers en voetganger nog moeilijker gemaakt. Bij langzaam verkeer uit de voorrang is het noodzakelijk om de rijbaan te splitsen zodat in twee fases kan worden

[3] *Om de wachttijden voor fiets, voetgangers en auto te kunnen berekenen en wachtrijvorming visueel te maken (ook na het passeren van een trein) is het aan te bevelen een micro simulatie uit te voeren van de fietsoversteek met een verkeersregelinstallatie.*

overgestoken. Het splitsen van de rijbaan zorgt ervoor dat er beter zicht is op de overstekende fietsers en voetgangers, echter zorgt het er ook voor dat automobilisten twee extra bochten moeten maken. Daarnaast leidt een voorrangsituatie op deze locatie voor autoverkeer tot het verkleinen van de ruimte tussen oversteek en parallelle fietspaden en maakt de situatie onveiliger. Tevens zal het de groenruimte versnipperen. **Wij bevelen aan om een voorrangsituatie met fietsers en voetgangers in de voorrang te realiseren.** Dit is conform de huidige situatie.

Reduceren fietssnelheden en benadrukken looproute

Vanuit de centrumraad is de wens uitgesproken het aantal doorgaande fietsers in het centrum te reduceren. Er is een zorg dat fietsers vanuit het centrum met hoge snelheden richting de fietsoversteek fietsen. Als voorwaarde in het ontwikkelen van de varianten is meegenomen dat fietsen door de Nieuwstraat mogelijk blijft, maar niet verder gestimuleerd wordt. Volledig afsluiten is niet nodig en ook niet mogelijk omdat de doorsteek mogelijk moet blijven voor nood- en hulpdiensten. Er kunnen een aantal extra maatregelen worden genomen in het uitwerken van een detail ontwerp, zoals het aanbrengen van extra groenperkjes, het aanbrengen van een inritband waarmee het hoogteverschil tussen fietspad en voetpad wordt overbrugd en het creëren van meer afstand tussen oversteek en plein. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de looproutes. Het is onder andere belangrijk om duidelijk aan te geven waar het niet gewenst is om fietsen te parkeren. Dit is meegenomen in het ontwerp. De ontwerpvarianten zijn vooralsnog opgezet als een verkeerskundig ontwerp, waarbij verkeersveiligheid voorop staat. Vanuit stedenbouw en landschap zijn er wellicht mogelijkheden om de looproute centrum-Schaffelaarsbos nader te accentueren.

Looproute hoek Spoorstraat/Burg. Kuntzelaan naar centrum en v.v.

Tijdens de participatiesessie bleek dat er in de huidige situatie geen logische, directe en toegankelijke voetpadverbinding is vanaf de hoek Spoorstraat-Burgermeester Kuntzelaan richting de oversteek. Bij het realiseren van een looproute is het belangrijk dat dit niet leidt tot meer onduidelijkheid/onveiligheid doordat ook fietsers hier gebruik van kunnen maken. Aan deze wens wordt dan ook niet tegemoetgekomen maar zal de huidige route beschikbaar blijven. Deze route kan wel aantrekkelijker gemaakt worden.

5.2 Voorkeursvariant

Om de verkeersveiligheid op de oversteken van de Burgermeester Kuntzelaan ter plekke van de Schaepsmarkt structureel te verbeteren wordt geadviseerd om de oversteek te herinrichten volgens de principes van schetsontwerp **Variant A optimalisatie**.

Advies Variant A optimalisatie

Variant A optimalisatie sluit aan bij de centrumvisie en verkeersvisiecentrum ring. Verkeersveiligheid is uiteraard een randvoorwaarde. Met de optimalisatie aanpassingen wordt ingezet op het creëren van meer ruimte tussen het langs gelegen fietspad en rijbaan waardoor de rijtaak van automobilisten minder complex wordt. Het schetsontwerp past bij een snelheidslimiet van 30 km/u. De aanpassing van de aansluiting van de Spoorstraat op de Burg. Kuntzelaan maakt de nieuwe inrichting nog veiliger te maken. Dit is echter geen randvoorwaarde De voorrangssituatie voor fietsers en voetgangers passen bij de uitgangspunten om eenduidige voorrangsituaties te creëren op de centrumring, en schept bij verkeersdeelnemers duidelijkheid met betrekking tot het te verwachte verkeersgedrag rondom het centrum van Barnveld. Daarnaast sluit de voorrangssituatie aan bij de ambitie om fietsen en lopen te stimuleren.

Om de structurele verbetering van de verkeersveiligheid te realiseren middels variant A is het nodig een deel van het terras van De Hebberd op te heffen. Dit creëert namelijk de ruimte om de oversteek in te richten

zodat deze overzichtelijk en duidelijk is voor de weggebruikers (auto en fiets) en daardoor aanzienlijk veiliger wordt. Het is een voorwaarde voor de herinrichting, zonder deze ruimte kan Variant A niet worden gerealiseerd. Dit geldt (in mindere mate) ook voor het dwangpunt op de andere hoek bij Het Schaap.

Kosten

De kosten van het aanpassen van de oversteek betreffen een investering van ca. 500.000 € excl BTW[4].
De (optionele) aanpassing van de aansluiting van Spoorstraat betreft ca. 20.000 € excl. BTW.
Optionele kosten voor een verkeersregelinstallatie betreffen ca 75.000 € excl. BTW.

Vervolgstappen

Geadviseerd wordt **variant A optimalisatie nader uit te werken als voorkeursvariant.** De eerste stap is het starten met gesprekken om de beschikbare ruimte ter plekke van het huidige terras van restaurant de Hebberd vrij te maken. De volgende stap is het uitwerken van een detail ontwerp waarin een aantal verdere optimalisaties worden verwerkt. Op basis van het detail ontwerp kan ook de benodigde investering nauwkeuriger worden berekend.

[4] *Op basis van een SSK kostenraming met betrouwbaarheidsmarge van +/- 30%*