

In opdracht van:
Gemeente Barneveld

Projectnummer:
M07231-R-C10

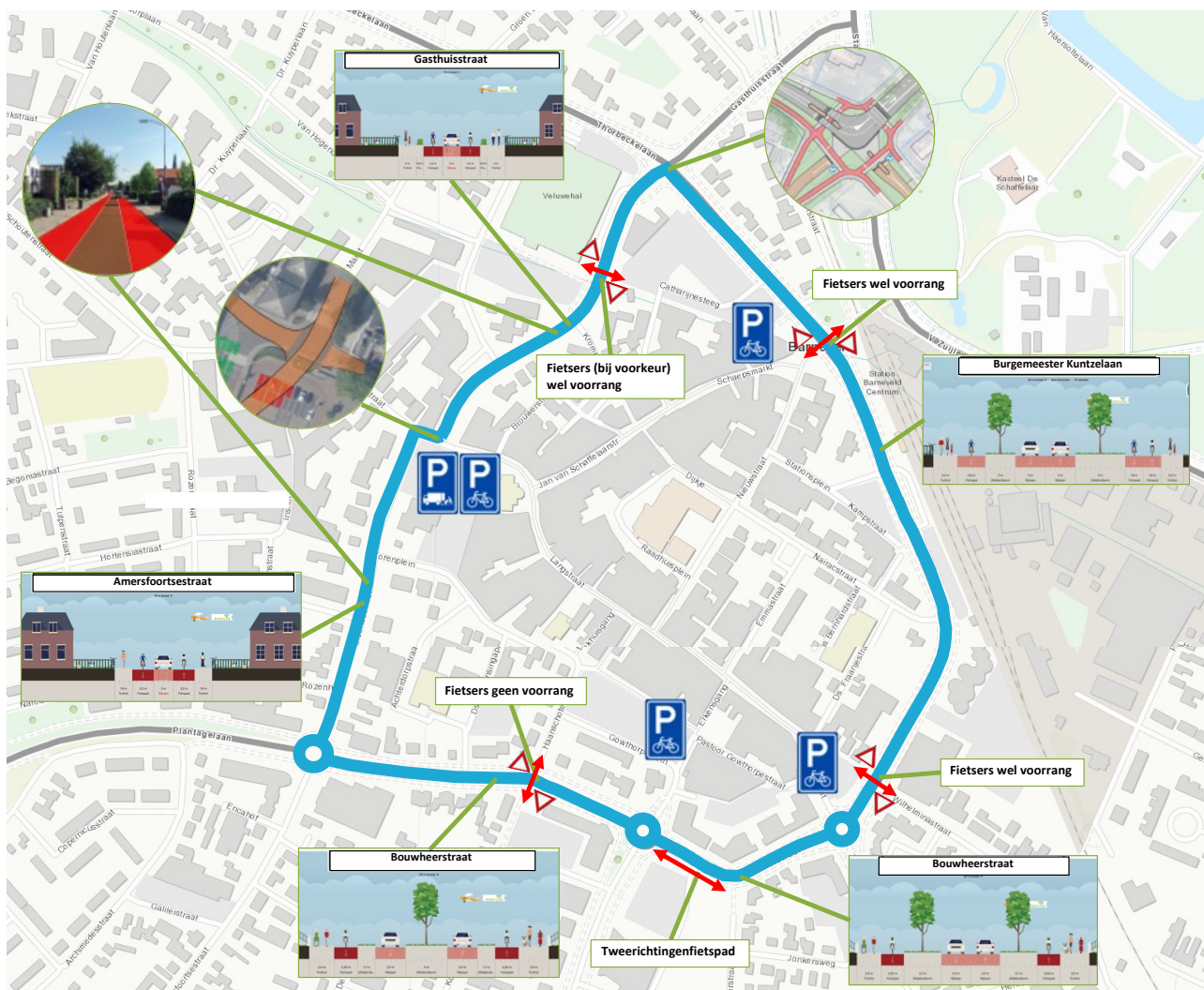
Datum:

13 mei 2022



Verkeersvisie Centrumring en Centrumgebied Barneveld

1.	INLEIDING	4
1.1	Aanleiding	7
1.2	Proces en participatie	8
1.3	Leeswijzer	8
2.	BELEIDSKADERS VOOR CENTRUMRING	9
2.1	Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP)	9
2.2	Centrumvisie	10
3.	VERKEERSANALYSE CENTRUMRING	12
3.1	Analyse verkeersintensiteiten Centrumring	12
3.2	Analyse functie Centrumring in verkeersstructuur Barneveld	13
3.3	Conclusie toekomstige verkeersintensiteiten	14
3.4	Kenmerken per wegvak Centrumring	14
3.5	Kenmerken per kruispunt Centrumring	16
3.6	Opbrengst participatie	16
4.	VERKEERSVISIE CENTRUMRING	18
4.1	Algemene visie Centrumring	18
4.2	Visie per wegvak	20
4.3	Visie op kruispunten	29
4.4	Visie op oversteken	32
5.	VERKEERSVISIE CENTRUMGEBIED	35
5.1	Beleidskaders en participatieopbrengst	36
5.2	Visie	37
	BIJLAGEN	39
	Bijlage 1 – Intensiteiten centrumring	40
	Bijlage 2 – Verkeersanalyse op wegvakniveau	41
	Bijlage 3 – Toets basiskennmerken van Duurzaam Veilig	51



Colofon

Deze Verkeersvisie is door Mobycon opgesteld in opdracht van gemeente Barneveld.

Mobycon: Eelco Bos en Veronique Rietman
Gemeente Barneveld: Sander de Graaf

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.



SAMENVATTING

Aanleiding

In het najaar van 2021 is de Omgevingsvisie van het centrum van Barneveld (de 'Centrumvisie') vastgesteld. Het aspect verkeer in deze Centrumvisie wordt in combinatie met de uitgangspunten uit het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan verder uitgewerkt in de voorliggende Verkeersvisie op de Centrumring en het Centrumgebied. Voor deze Verkeersvisie is een uitgebreid participatietraject gevolgd, waarin gesproken is met bewoners, ondernemers, belangenorganisaties en beleidsmedewerkers van flankerende beleidsterreinen. Hun input is meegenomen in het tot stand komen van deze visie.

Wegvakken Centrumring

In deze Verkeersvisie geven we inrichtingsprincipes voor de verschillende wegvakken van de Centrumring. De uitgangspunten hiervoor worden gegeven door de beleidskaders en het participatieproces. Dit zijn de volgende, waarna we ons advies per wegvak samenvatten:

- De Centrumring wordt afgewaardeerd naar 30 km/h.
- De Centrumring krijgt een eigen, uniforme en herkenbare 30 km/uur-inrichting.
- Voor het stimuleren tot schoon en gezonde mobiliteit worden korte en directe fietsroutes vanuit de wijken naar het centrum geoptimaliseerd en gerealiseerd.
- Voetgangers en fietsers krijgen veilige oversteken met waar mogelijk voorrang op autoverkeer.
- De historische structuur van het dorp Barneveld wordt versterkt.
- Langs de gehele Centrumring komt een degelijke groenstructuur.

Burgemeester Kuntzelaan

Om in lijn met de beleidskaders beter aan te sluiten bij een 30 km/h-inrichting, stellen we de volgende concrete maatregelen voor om de Burgemeester Kuntzelaan te optimaliseren:

- Het verwijderen van de asmarkering om de snelheid omlaag te halen.
- Het aanleggen van klinkers of streetprint als verharding, om het 30 km/u-karakter te versterken.
- Toepassen van lichtmasten die beter bij een 30 km/h-weg passen.
- Overwegen om de profielbreedte te versmallen van 6,0 meter naar 5,5 meter.

Bouwheerstraat (Van Dompelaerstraat - Churchillstraat)

Voor dit gedeelte van de Bouwheerstraat adviseren we een inrichting die vergelijkbaar is met de inrichting als wij adviseren voor de Burgemeester Kuntzelaan:

- Vrijliggende fietspaden behouden, met een verharding van asfalt.
- Een groenstructuur realiseren tussen de fietspaden en de rijbaan.
- Het aanleggen van klinkers of streetprint als verharding, om het 30 km/u-karakter te versterken.
- Het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/u.

Bouwheerstraat (Churchillstraat - Amersfoortsestraat)

Op dit gedeelte van de Bouwheerstraat is een breder dwarsprofiel en een middenberm tussen de rijstroken aanwezig. Voor dit gedeelte adviseren wij op deze middenberm een groenstructuur te realiseren. De overige inrichting sluit aan bij het andere deel van de Bouwheerstraat:

- Vrijliggende fietspaden behouden, met een verharding van asfalt.
- Het aanleggen van klinkers of streetprint als verharding, om het 30 km/u-karakter te versterken
- Het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/u.

*Amersfoortsestraat (en evt. Schoutenstraat tussen Amersfoortsestraat en Rozenstraat)*

Vanwege het smalle dwarsprofiel op de Amersfoortsestraat is het niet mogelijk om meer ruimte te geven aan fietsers. Wij adviseren daarom de fietsers meer prioriteit te geven door aan beide kanten van de rijbaan brede stroken rood asfalt neer te leggen, met in het midden een dunne strook klinkers. Daarnaast kan meer ruimte gegeven worden aan de voetganger door de rijbaan iets smaller uit te voeren of overrijdbare trottoirbanden toe te passen. Deze inrichting kan eventueel ook worden toegepast op de Schoutenstraat tussen de Amersfoortsestraat en Rozenstraat.

Gasthuisstraat

Ook de Gasthuisstraat is te smal om meer ruimte te kunnen geven aan fietsers. Daarom adviseren we een inrichting die vergelijkbaar is met de inrichting als wij adviseren voor de Amersfoortsestraat. Zo ontstaat een langer gedeelte van de Centrumring met hetzelfde profiel.

Kruispunten

Voor de kruispunten op de Centrumring hanteren we op basis de beleidskaders en het participatieproces de volgende uitgangspunten. Hieronder beschrijven we samengevat ons advies per kruispunt.

- Kruispunten worden zoveel mogelijk vormgegeven als 'poort' naar het centrumgebied
- Vanwege de belangrijke functie van de Centrumring heeft de Centrumring voorrang heeft op de zijwegen (met uitzondering van de rotondes).

Gasthuisstraat – Burgemeester Kuntzelaan

Voor het kruispunt Gasthuisstraat – Burgemeester Kuntzelaan is ons advies om te onderzoeken of de voorrangsroute kan worden omgeleid van de Thorbeckelaan naar de Van Zuijlen Nieveltaan v.v. Men moet dan afslaan om de Centrumring op te rijden. Zo kan de verkeersintensiteit op de Centrumring door middel van de vormgeving van dit kruispunt worden beïnvloed.

Amersfoortsestraat - Langstraat - Gasthuisstraat-Schoutenstraat

Om de complexiteit van de twee T-kruispunten op deze locatie te verminderen, is ons advies te onderzoeken of dit kruispunt kan worden vormgegeven als viertakskruispunt. Een dergelijke ingreep betekent een reconstructie van het Torenplein. Hier kan aansluiting worden gezocht bij het uitgangspunt dat het aantal parkeerplaatsen in het centrum wordt verminderd en de hoeveelheid groen in het centrum wordt vergroot.

Oversteken en fietsvoorzieningen

Vanuit het beleidsuitgangspunt dat voetgangers en fietsers veilige oversteken krijgen (met waar mogelijk voorrang op autoverkeer), hebben we ook advies gegeven over de oversteken waar de fietsers voorrang kunnen krijgen, of waar de oversteekbaarheid verbeterd kan worden.

Oversteek Burgemeester Kuntzelaan bij Schaepsmarkt en Wilhelminastraat

Op deze oversteken hebben fietsers en voetgangers al voorrang. De oversteek bij de Scheepmarkt wordt echter als verkeersonveilig ervaren. Dit wordt met name veroorzaakt doordat de inrichting van de weg niet aansluit bij de voorrangsregeling en doordat de oversteek door de verschillende aanrijdrichtingen voor fietsers complex is. Daarom hebben wij voor deze oversteek de volgende optimalisatie-adviezen:

- Het inrichten van de Burgemeester Kuntzelaan als herkenbare 30 km/h-straat (zie hierboven).
- Verlagen van de verkeersintensiteit op de Burgemeester Kuntzelaan (en de rest van de Centrumring) door aanpassen kruispunt Gasthuisstraat – Burgemeester Kuntzelaan (zie hierboven).
- Nader onderzoeken naar de mogelijkheden om de complexiteit te verkleinen door de vormgeving aan te passen naar een fietsrotonde, of door de oversteek te verleggen.



De oversteek bij de Wilhelminastraat kwam in het participatietraject voor deze Verkeersvisie minder naar voren als een verkeersonveilig punt. Daarom is ons advies de voorrangsregeling op deze oversteek in stand te houden, maar de oversteek wel op te nemen in de inrichting van de Burgemeester Kuntzelaan als herkenbare 30 km/h-straat.

Oversteek Burgemeester Kuntzelaan bij Stationsplein

Voor de oversteek bij het Stationsplein kan aansluiting worden gezocht om voor te sorteren op de plannen om het oude stationsgebouw te herbouwen en de ingang van het station naar noordkant te verplaatsen. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid voor een (aantrekkelijk) stationsplein met bijvoorbeeld door de inrichting van een shared space gebied.

Oversteek Bouwheerstraat bij Koterweg

Op deze oversteek is onvoldoende ruimte om fietsers voorrang te geven. De middenberm blijft in ons advies voor dit wegvak op deze locatie aanwezig, waardoor een gefaseerde oversteek mogelijk blijft, die redelijk comfort aan fietsers biedt. Wel adviseren we de middenberm en oversteek wel vorm te geven conform de meest recente landelijke richtlijnen.

Oversteek Gasthuisstraat bij Kapteijnstraat

De middenberm ter hoogte van deze fietsoversteek komt in ons advies voor dit wegvak te vervallen. Om deze reden kunnen fietsers hier eventueel voorrang krijgen. In het ontwerpproces dient nader onderzocht te worden of dit verkeersveilig kan worden ingepast.

Reigerstraat – Churchillstraat

In de huidige situatie fietsen fietsers regelmatig ten zuiden van de Bouwheerstraat tegen de richting in vanaf de Reigerstraat naar Churchillstraat. Om dit tegen te gaan adviseren we om hier een tweerichtingenfietspad te realiseren, zodat fietsers op de bestaande oversteek bij de rotonde bij de Churchillstraat kunnen oversteken.

Centrumgebied

Tot slot hebben wij op basis van de beleidskaders en het participatieproces voor het Centrumgebied de volgende adviezen:

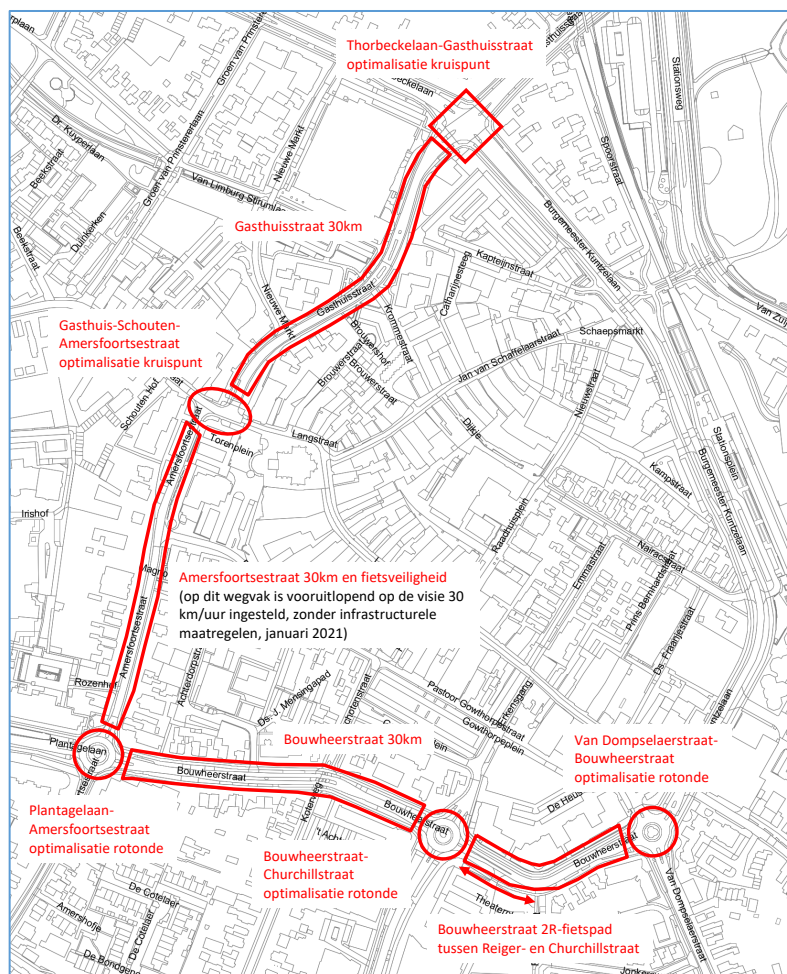
- Stel buiten de venstertijden voor laden en lossen een fietsverbod in de voetgangerszone in.
- Realiseer vanuit elke windrichting een volwaardige fietsparkeervoorziening (Kapteijnstraat, Gowthorpeplein, Torenplein en De Heusplein).
- Breid de voetgangerszone uit op locaties waar vanuit het Parkeerplan parkeerplaatsen worden opgeheven.
- Waarborg de venstertijden voor bevoorrading (in eerste instantie door betere herkenbaarheid van de venstertijden en eventueel op termijn door (beweegbare) afsluitingen).
- Realiseer een bevoorradingshub aan de rand van het centrum (bijvoorbeeld in combinatie met de reconstructie van het Torenplein).

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

In het najaar van 2021 is de Omgevingsvisie van het centrum van Barneveld (de 'Centrumvisie') vastgesteld. Deze Centrumvisie bevat onder andere ambities op het gebied van verkeer. Het aspect verkeer in deze Centrumvisie wordt verder uitgewerkt in de voorliggende Verkeersvisie op de Centrumring en het Centrumgebied.

In deze Verkeersvisie wordt de functie van de Centrumring gezien in het bredere infrastructurele netwerk van Barneveld, op basis waarvan een advies wordt gegeven over de meest optimale bijbehorende inrichtingsprincipes en oplossingsrichtingen. De visie bevat nadere keuzes ten aanzien van de gewenste functie(s) en bijbehorende inrichting(en) van de wegen rond het centrum (de Centrumring): de Burgemeester Kuntzelaan (recent heringericht), Gasthuisstraat, Amersfoortsestraat en Bouwheerstraat, inclusief alle rotondes en kruispunten (zie onderstaande afbeelding). Ook bevat deze Verkeersvisie keuzes ten aanzien van het verkeer in het centrum (het Centrumgebied): welke weggebruikers mogen waar en wanneer het centrum in- en uitrijden? De uitgangspunten van het GVP en de Centrumvisie vormen het kader voor deze visie.



Afbeelding 1 – Wegvakken en kruispunten op de Centrumring (exclusief de reeds heringerichte Burgemeester Kuntzelaan)



1.2 Proces en participatie

Deze visie is niet alleen tot stand gekomen door een beleidsstudie en verkeerskundige analyse op basis van beschikbare data, maar ook door een schouw op locatie. Aan de start van het project is uitgebreid de tijd genomen om de Centrumring op locatie te observeren. Dit heeft ons geholpen om een concreter beeld te krijgen van de verkeerssituatie.

Daarnaast hebben belanghebbenden inspraak gehad in de totstandkoming van deze visie. In het kader van dit onderzoek hebben we gesproken met bewoners, ondernemers, belangenorganisaties en beleidsmedewerkers van flankerende beleidsterreinen. Per doelgroep is een bijeenkomst georganiseerd, om betrokkenen vanuit elke doelgroep genoeg ruimte te geven voor hun inbreng. Tijdens deze bijeenkomsten hebben wij onze beleids- en verkeerskundige analyse gedeeld met de betrokkenen, waar zij hun reactie op hebben kunnen geven. De knelpunten en ideeën die in deze gesprekken naar voren zijn gekomen, zijn gebruikt als input van deze visie. Een beknopte versie van de resultaten uit deze bijeenkomsten beschrijven we in de hoofdstukken waar de verkeersvisie wordt gegeven.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de kaders vanuit beleidsstukken zoals het GVVP en de Centrumvisie gesteld voor de Centrumring. In hoofdstuk 3 wordt de huidige verkeerssituatie op de Centrumring geanalyseerd, waarbij de verkeersintensiteiten, de verkeersstructuur en de kenmerken per wegvak van de Centrumring behandeld worden. Ook worden hier de opbrengsten uit de participatie gedeeld. In hoofdstuk 4 geven wij onze algemene visie op de Centrumring, die we in hetzelfde hoofdstuk uitwerken op wegvakniveau en kruispuntniveau. In hoofdstuk 5 bespreken we de beleidskaders en de participatieresultaten van het Centrumgebied en geven we onze visie op het verkeer in het Centrumgebied.



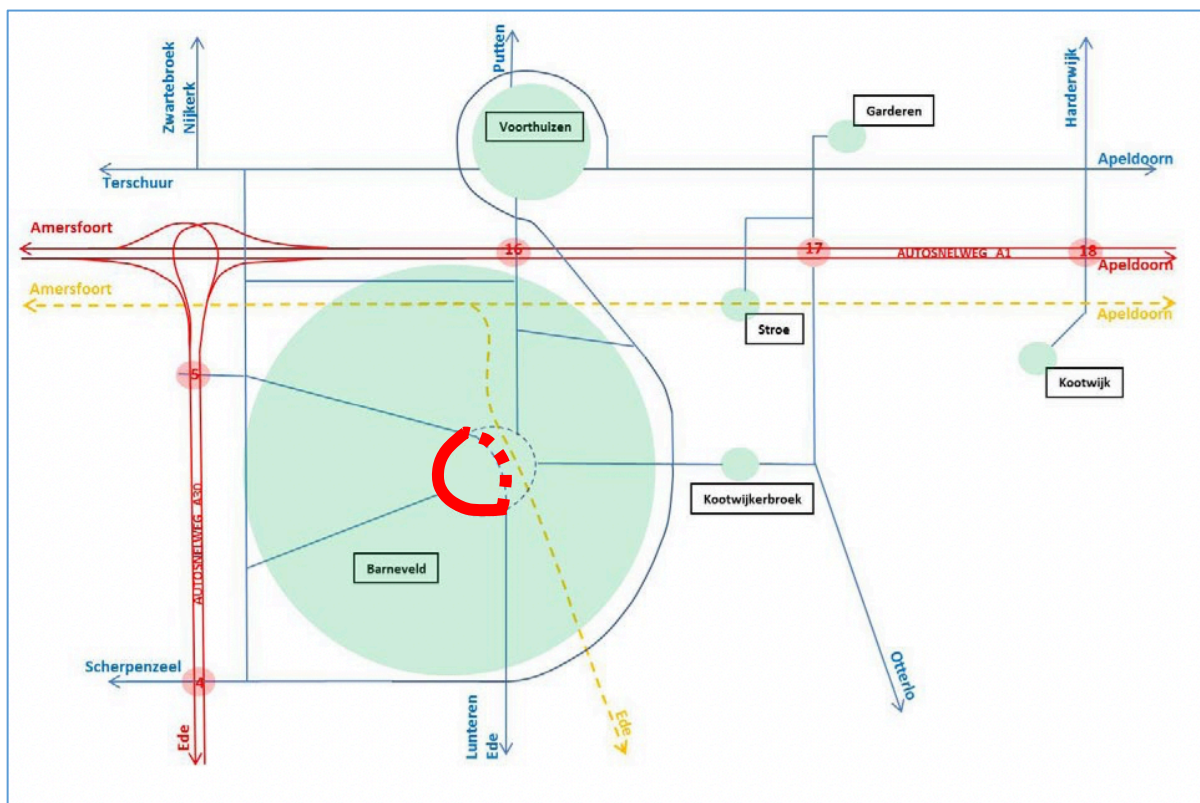
2. BELEIDSKADERS VOOR CENTRUMRING

2.1 Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP)

In 2017 is het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) van de gemeente Barneveld vastgesteld. Twee kernopgaven in dit GVVP betreffen het werken aan de externe en interne bereikbaarheid. Hiervoor worden de volgende uitgangspunten gehanteerd, die relevant zijn voor de verkeersvisie op de Centrumring:

- We trekken de oostelijke rondweg in Barneveld door (tussen Hoenderlaan en Hanzeweg-Zuid).
- We onderzoeken of een westelijke rondweg tussen Midden Nederland Hallen en Plantagelaan een toegevoegde waarde heeft voor een verbetering van de verkeersafwikkeling.
- Doorgaand (landbouw)verkeer wordt óm de dorpen geleid of (als dat niet mogelijk is) we zetten in op het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- Centra van Barneveld en Voorthuizen worden verkeersveiliger door doorgaand verkeer te ontmoedigen maar met behoud van een goede bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer. Voetgangers en fietsers krijgen waar mogelijk voorrang op autoverkeer.

Deze uitgangspunten leiden in het GVVP tot de volgende schematische weergave gewenste hoofdwegenstructuur in gemeente Barneveld in 2030. Het deel van de Centrumring waar deze verkeersvisie op in gaat hebben we hierop in het rood aangegeven.



Figuur 1 - Schematische weergave gewenste hoofdwegenstructuur gemeente Barneveld 2030 – Bron: GVVP



Vanuit kernopgave 3 (de wensen uit dorpen en wijken) worden de volgende concrete maatregelen genoemd, die relevant zijn voor de verkeersvisie op de Centrumring:

- Centrumring Barneveld afwaarderen.
- Verkeersveiligheid en het ontmoedigen van doorgaand verkeer op de Centrumring.
- Optimaliseren en realiseren van korte en directe fietsroutes vanuit de wijken naar het centrum.
- Een herkenbare 30 km/uur-inrichting.
- Veilige fietsoversteken.

Ten aanzien van het Centrumgebied zijn de volgende maatregelen uit het GVVP relevant:

- Voetgangersbeleid opstellen (voor centra en woonwijken).
- Tegengaan van groot en zwaar bevoorradingsverkeer in de winkelstraten.
- We breiden het aantal fietsparkeerplaatsen uit en houden rekening met nieuwe fietsvarianten.
- We starten met -gratis- bewaakt fietsparkeren met behulp van camera's bij station Barneveld-Centrum. De pilot is bedoeld om fietsendiefstal tegen te gaan.

Deze verkeersvisie geeft invulling aan de maatregelen die voor de Centrumring worden genoemd en geeft aanbevelingen voor de invulling van de maatregelen voor het Centrumgebied.

2.2 Centrumvisie

Naast het GVVP is in oktober 2021 de Centrumvisie van Barneveld vastgesteld. Deze Centrumvisie is opgesteld als pilot voor de nog op te stellen Omgevingsvisie voor heel Barneveld. De Centrumvisie is een uitwerking van de koers en opgaven van de Strategische Visie Barneveld 2030 en opgebouwd volgens de zeven leidraden van de Strategische Visie. De Centrumvisie is in synergie met het GVVP opgesteld.

Het doel van de Centrumvisie is dat initiatieven en ontwikkelingen bijdragen aan een betere kwaliteit van de leefomgeving. De volgende doelen zijn relevant voor deze Verkeersvisie:

- 1. een gezonde en veilige inrichting van de leefomgeving
 - we stimuleren tot bewegen: door de openbare ruimte aantrekkelijker te maken voor wandelaars en fietsers, door het aanleggen van aantrekkelijke routes (groene ommetjes) en door mogelijkheden voor spelen en sport te creëren in de openbare ruimte door fietsen aantrekkelijker te maken.
- 3. een duurzame en veilige mobiliteit voor iedereen
 - Door efficiënt om te gaan met de toenemende vraag naar mobiliteit, bijvoorbeeld door het beter benutten van het bestaande wegennet;
 - Door meer ruimte en veiligheid te bieden aan de fietser en voetganger.
- 4. een waardevolle leefomgeving en aantrekkelijk vestigingsklimaat
 - Versterking van de historische structuur van het dorp;
 - Versterking van het groene karakter van het dorp Barneveld;
 - Behoud van de kleinschaligheid en overzichtelijkheid;
- 7. duurzame werkgelegenheid voor iedereen;
 - Een aantrekkelijk centrum met horeca en activiteiten.



De Centrumvisie bevat een leidraad *Bereikbaarheid en mobiliteit* die een visie geeft op mobiliteit in en bereikbaarheid van het centrum. Hierbij worden uitgangspunten en maatregelen met betrekking op verkeer en de inrichting van de wegen genoemd. Deze geven we hieronder beknopt weer. Uitgangspunten en maatregelen die betrekking hebben op parkeren worden behandeld in het Parkeerplan dat in een parallel proces wordt opgesteld.

Visie op mobiliteit en bereikbaarheid:

- Binnen de Centrumring krijgen fietser en voetganger prioriteit;
- Loop- en fietsroutes naar het centrum worden verbeterd en groener;
- Elektrisch vervoer wordt gestimuleerd door meer laadpalen en emissieloze bevoorrading van het centrum

Uitwerking van de visie voor de Centrumring:

- Om het fietsgebruik te faciliteren en stimuleren worden korte en directe fietsroutes vanuit de wijken naar het centrum aangelegd of verbeterd.
- Op deze routes krijgen fietsers waar mogelijk voorrang, zoals ook bij het oversteken van de Centrumring.
- Voor mindervaliden wordt voor een goede toegankelijkheid gezorgd (geleidelijnen en looproutes zonder obstakels).
- We beperken het verkeer binnen de ring en stimuleren emissieloos verkeer.
- De Centrumring wordt voor autoverkeer goed herkenbaar gemaakt (markant straatmeubilair, bijvoorbeeld bebording en straatverlichting).
- Verharding draagt bij aan de beoogde functionaliteit van de openbare ruimte: elementenverharding op de Centrumring past beter bij de gewenste 30 km/u dan asfalt en een bijzondere verharding kan de ring en parkeerroute markeren.

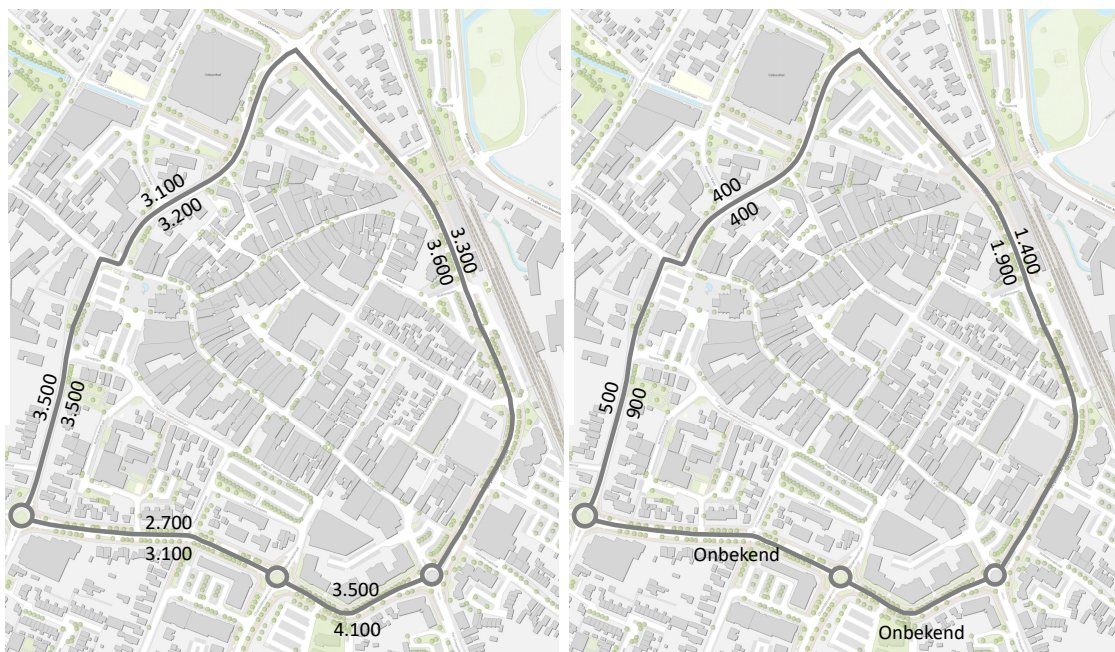
3. VERKEERSANALYSE CENTRUMRING

Dit hoofdstuk analyseert de huidige situatie van de Centrumring in Barneveld. Hiervoor geven we eerst een analyse van de intensiteiten op de verschillende delen van de Centrumring. Vervolgens verkennen we de functie van de Centrumring in het bredere netwerk van Barneveld, waarna we een conclusie trekken over de te verwachten toekomstige verkeersintensiteiten. Vervolgens gaan we dieper in op de kenmerken per wegvak. Al deze informatie gebruiken we om in het volgende hoofdstuk te komen tot een Verkeersvisie.

3.1 Analyse verkeersintensiteiten Centrumring

Onderstaand figuur geeft per wegvak en rijrichting de intensiteiten van het en gemotoriseerde verkeer en fietsverkeer. Bijlage 1 bevat deze intensiteiten in tabellen. Deze intensiteiten zijn gebaseerd op verkeerstellingen die in januari en oktober 2020 zijn uitgevoerd. De telling in januari was voor corona en de telling in oktober is uitgevoerd in de eerste helft van die maand. Pas vanaf 14 oktober zijn strengere maatregelen ingegaan, waardoor de telling is uitgevoerd in een relatief normale periode binnen de coronacrisis.

Voor de fietsintensiteiten op de Amersfoortsestraat concluderen we dat de telgegevens niet correct zijn (zie bijlage 1 voor de telgegevens). Deze cijfers zijn te laag vergeleken met cijfers op omliggende wegvakken. Hier gaan we uit van de intensiteiten op het Torenplein. De fietsers langs het Torenplein komen namelijk allemaal uit op of van de Amersfoortsestraat.



Figuur 2 – intensiteiten gemotoriseerd verkeer (links) en fietsverkeer (rechts) per wegvak per rijrichting

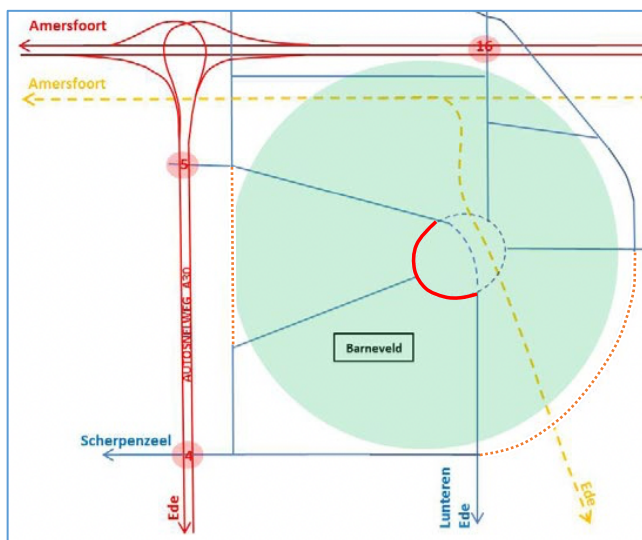
Het GVP heeft de ambitie om de Centrumring af te waarderen naar 30 km/u en de weg hierbij een herkenbare 30 km/uur-inrichting te geven. Dit is in lijn met de landelijke trend om 30 km/u de norm te maken, waarbij 50 km/u-wegen zullen gelden als uitzondering. Met de huidige intensiteiten op de Centrumring is op basis van de richtlijnen uit de Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW alleen een wegprofiel met vrijliggende fietspaden mogelijk. Een uitzondering hierop is de Bouwheerstraat tussen de Amersfoortsestraat en de

Churchillstraat, waar gezien de intensiteiten (minder dan 6.000 motorvoertuigen per dag) ook fietsstroken zouden volstaan. De intensiteiten komen hier echter wel in de buurt van de 6.000 motorvoertuigen per dag. Daarom zou een wegprofiel met vrijliggende fietspaden hier toch de voorkeur hebben.

3.2 Analyse functie Centrumring in verkeersstructuur Barneveld

De weergegeven verkeersintensiteiten betreffen dwarsdoorsnedes op de betreffende wegen. Hiermee wordt geen inzicht gegeven in de herkomst en de bestemmingen van het verkeer. Het is dus niet te zeggen welk aandeel van het verkeer een bestemming in het centrum heeft en welk aandeel doorgaand verkeer is. Wel kunnen we op basis van de verkeerskundige structuren van Barneveld een indruk geven van de functie van de Centrumring in de verkeersstructuur in Barneveld. Hiermee geven we inzicht in de mate waarin de Centrumring een doorgaande functie vervult

Op basis van het schematische wensbeeld voor de hoofdwegenstructuur in Barneveld in 2030 hebben we de huidige verkeersstructuur weergegeven in onderstaande afbeelding. De voorziene oostelijke rondweg tussen Hoenderlaan en Hanzeweg-Zuid en de mogelijke westelijke rondweg tussen Midden Nederland Hallen en Plantagelaan hebben we hierop met een oranje stippellijn weergegeven.



Figuur 4 – Schematische weergave huidige hoofdwegenstructuur gemeente Barneveld met toekomstige toevoegingen



Figuur 3 – Effect van westelijke rondweg op verkeersintensiteiten van omliggende wegen

Wat als eerste opvalt is dat deze beide toevoegingen aan de wegenstructuur de rondweg compleet maken. Op grond van verkeersmodelberekeningen kan echter worden geconcludeerd dat het effect van de Westelijke Rondweg op de verkeersintensiteiten op de omliggende wegen en daarmee ook op de Amersfoortsestraat klein is (zie Figuur 3). Zowel in de situatie met als zonder westelijke rondweg zijn de intensiteiten op de Amersfoortsestraat en Gasthuisstraat dus hoog. Ook op de Bouwheerstraat zijn de verkeersintensiteiten ook hoog te noemen, terwijl voor dit zuidelijke deel wel een alternatieve structuur aanwezig is (de N802). De reden hiervoor is waarschijnlijk gelegen in het feit dat de ringstructuur buiten het bebouwde gebied ligt en weinig toeleidende wegen heeft vanuit dit bebouwde gebied. De N802 is hierdoor voor veel verplaatsingen te ver omrijden ten opzichte van de route via de Bouwheerstraat.



3.3 Conclusie toekomstige verkeersintensiteiten

Op basis van de verkenning in de vorige paragraaf concluderen we dat de Centrumring, ook na het eventueel compleet maken van de rondwegenstructuur, een belangrijke functie in het wegennetwerk van Barneveld vervult. Wij verwachten daarom niet dat de verkeersintensiteiten in de toekomst lager zullen uitvallen dan in de huidige situatie.

Gezien de ambities van het GVVP en de Centrumvisie om de Centrumring af te waarderen naar 30 km/h geldt echter ook dat de intensiteiten niet veel hoger mogen worden dan de huidige intensiteiten. De inrichting van de Centrumring moet erop gericht zijn om doorgaand verkeer te ontmoedigen en bestemmingsverkeer een andere mobiliteitskeuze te laten maken. In onze verkeersvisie (hoofdstuk 4) zullen we dit als uitgangspunt meenemen.

3.4 Kenmerken per wegvak Centrumring

In bijlage 2 is op basis van kenmerken zoals de intensiteiten, snelheden, ongevallen en het dwarsprofiel elk wegvak van de Centrumring afzonderlijk in beeld gebracht. Hierbij hebben we de Centrumring opgedeeld in de volgende wegvakken:

- Bouwheerstraat (Churchillstraat – Van Domselaerstraat)
- Bouwheerstraat (Amersfoortsestraat – Churchillstraat)
- Amersfoortsestraat
- Gasthuisstraat
- Burgemeester Kuntzelaan

Deze paragraaf bevat de belangrijkste conclusies van deze analyse.

Bouwheerstraat (Churchillstraat - Van Domselaerstraat)

- Dit wegvak heeft relatief hoge intensiteiten vergeleken met andere wegvakken (7.601 motorvoertuigen per dag).
- Het wegvak heeft een profiel met rijbaan in twee rijrichtingen, aan beide kanten vrijliggende fietspaden in één richting en voetpaden aan beide kanten.
- Aan de centrumkant heeft dit wegvak een erg smal trottoir (te smal volgens de richtlijnen).
- De fietspaden zijn breed genoeg om de intensiteiten te faciliteren.
- Tussen de doorsteek naar de Reigerstraat en de rotonde Churchillstraat wordt veelvuldig tegen de richting in gefietst.

Bouwheerstraat (Amersfoortsestraat - Churchillstraat)

- Dit wegvak kruist een fietsoversteek (Koterweg-Haanschtenstraat) die onderdeel is van een belangrijke fietsverbinding naar het centrum (fietsoversteek uit de voorrang, met middengeleider).
- Het wegvak heeft een profiel met rijbaan in twee rijrichtingen, aan beide kanten vrijliggende fietspaden in één richting en voetpaden aan beide kanten.
- De voetpaden voldoen qua breedte aan de richtlijnen.
- De fietspaden voldoen qua breedte aan de richtlijnen.
- Op het westelijke gedeelte wordt de rijbaan gescheiden door een middenberm bestaande uit klinkers.

**Amersfoortsestraat**

- Op deze straat is begin 2021 de maximumsnelheid aangepast naar 30 km/u. Hiervoor is bebording die de maximumsnelheid aangeeft geplaatst.
- Deze straat heeft klinkers en faciliteert gemengd verkeer.
- Deze straat is onderdeel van een busroute naar Nijkerk. Halverwege de straat zit een bushalte.
- De intensiteiten op deze straat (7.024 mvt per etmaal) zijn erg hoog voor een ETW30-weg.
- De V85 snelheid halverwege de Amersfoortsestraat zit in april 2021 op 43 km/u. De maximumsnelheid wordt dus ruimschoots overschreden.
- Het aantal geregistreerde ongevallen dat sinds 2014 op dit wegvak heeft plaatsgevonden is beperkt gebleven tot 1 ongeval. Dit is erg laag in vergelijking met andere wegvakken.
- Dit wegvak heeft het smalste profiel van de straten van de Centrumring. Het wegvak heeft gemengd verkeer en aan beide kanten van de rijbaan een voetpad.
- De voetpaden zijn te smal en worden vaak onderbroken door inritten, waardoor de effectieve breedte nog minder is.

Gasthuisstraat

- Dit wegvak faciliteert buslijn 509 (naar Nijkerk) en buslijn 511 (naar Scherpenzeel, met een halte aan de Nieuwe Markt).
- Er kruist een belangrijke fietsdoorsteek (Kapteinstraat – Veluwehal) de Gasthuisstraat. De opstel mogelijkheden voor fietsers zijn slecht bij deze fietsdoorsteek. Fietsers hebben namelijk niet genoeg ruimte in het opstelvak tussen beide rijbanen in. Daarnaast heeft het fietspad scherpe bochten richting de Veluwehal.
- Dit wegvak heeft een rijbaan in twee rijrichtingen met aan beide kanten fietsstroken en daarnaast aan beide kanten voetpaden.
- De voetpaden zijn volgens de richtlijnen te smal.
- Ook de fietsstroken voldoen qua breedte niet aan de richtlijnen.

Burgemeester Kuntzelaan

- Dit wegvak is in 2017 heringericht. Het gedeelte vanaf de rotonde in het zuiden tot aan de Nieuwstraat is ingericht als GOW30-weg. Het gedeelte ten noorden van de Nieuwstraat is ingericht als GOW50.
- De weg kenmerkt zich door de vele fiets- en voetgangersoversteken. Op alle geregelde oversteken heeft langzaam verkeer voorrang.
- Ook het busstation is gelegen langs de Burgemeester Kuntzelaan. Op een werkdag passeren er 9 bussen per uur het busstation.
- Op een gemiddelde werkdag passeren er 3.310 fietsers de Burgemeester Kuntzelaan.
- Op de Burgemeester Kuntzelaan hebben sinds 2014 25 ongevallen plaatsgevonden, waarbij 4 gewonden zijn gevallen en er zelfs iemand is omgekomen. Deze ongevallen zijn vooral geclusterd rondom de fietsoversteek bij de Nieuwstraat en de afslag naar de parkeerplaats van de Albert Heijn.
- Dit wegvak heeft een profiel met rijbaan in twee rijrichtingen, aan beide kanten vrijliggende fietspaden in één richting en voetpaden aan beide kanten.
- De voetpaden langs de Burgemeester Kuntzelaan voldoen qua breedte aan de richtlijnen.
- Ook de fietsinfrastructuur voldoet aan de richtlijnen.
- In een evaluatie uit 2020 wordt het volgende geconstateerd:
 - De weg heeft door de toepassing van asfalt, een asmarkering en hoge lichtmasten een uitstraling van een gebied ontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Het gedrag van de automobilist sluit hierbij aan.



- De oversteken zijn uniform vormgegeven, maar autoverkeer kan met hoge snelheid de verkeersplateaus waarop de oversteken liggen overrijden.
- Voor de automobilist is sprake van een complexe situatie/rijtaak bij de oversteek t.h.v. de Schaapsmarkt doordat voornamelijk fietsverkeer met hoge snelheid uit verschillende richtingen de oversteek nadert, in combinatie met overstekende voetgangers.

3.5 Kenmerken per kruispunt Centrumring

Naast de wegvakken zijn ook alle kruispunten afzonderlijk beschouwd. Een uitgebreide evaluatie van elk kruispunt op basis van de CROW-basiskennmerken is bijgevoegd in bijlage 3. In deze paragraaf zijn per kruispunt de belangrijkste conclusies weergegeven.

- Kruispunt Gasthuisstraat – Burgemeester Kuntzelaan: Dit kruispunt wordt gereguleerd door een VRI. Als kruising van 4 GOW50-wegen voldoet de vormgeving volledig aan de basiskennmerken van een kruispunt binnen de bebouwde kom.
- Rotonde Bouwheerstraat – Van Domselaerstraat: Dit kruispunt voldoet op twee punten niet volledig aan de basiskennmerken. Ten eerste moet de tak van de Langstraat bij voorkeur een ondergrond hebben van asfalt. Ten tweede liggen er bij voorkeur vrijliggende fietsvoorzieningen rondom de rotonde. De fietspaden die aantakken op deze rotonde zijn allemaal vrijliggend, maar het fietspad rondom de rotonde heeft geen ronde vorm.
- Rotonde Bouwheerstraat – Churchillstraat: Bij dit kruispunt wordt op één punt niet volledig voldaan aan de basiskennmerken. Ook hier liggen de vrijliggende fietspaden niet in een ronde vorm om de rotonde.
- Rotonde Amersfoortsestraat – Bouwheerstraat: Dit kruispunt voldoet volledig aan de basiskennmerken van een kruispunt binnen de bebouwde kom.
- Kruispunt Amersfoortsestraat – Langstraat – Gasthuisstraat – Schoutenstraat: Bij dit kruispunt wordt op twee punten niet geheel voldaan aan de basiskennmerken. Ten eerste hoort een kruispunt zonder voorrangregeling geen rijrichtingscheiding te hebben op de toeleidende wegen. Op de Gasthuisstraat is voor een kort stuk nabij het kruispunt rijrichtingscheiding aanwezig. Dit kan te maken hebben met de complexiteit van het kruispunt. Ten tweede zijn op dit type kruispunt geen oversteekvoorzieningen gewenst, omdat de voetganger in dit verblijfsgebied overal mag en kan oversteken. Alleen wanneer er veelvuldig wordt overgestoken, bijvoorbeeld nabij een school of winkelcentrum, kan gedacht worden aan een oversteekvoorziening.

3.6 Opbrengst participatie

In het kader van dit onderzoek is gesproken met bewoners (Wijkplatform, Seniorenraad en Gehandicaptenraad), ondernemers (BMV en BIK), andere belanghebbenden (politie, brandweer, Veilig Verkeer Nederland en Cumela) en beleidsmedewerkers vanuit verschillende disciplines. Onderstaande punten kwamen in de gesprekken naar voren:

- Het schept onduidelijkheid dat fietsers bij de fietsoversteek bij de Schaapsmarkt voorrang hebben, en op andere plekken niet. Dit leidt tot gevaarlijke verkeerssituaties. Fietsers moeten of overal op de Centrumring voorrang hebben, of nergens.
- De wegen moeten uniform zijn ingericht. De verkeersregels moeten voor zichzelf spreken.
- Alle partijen zien graag klinkers of streetprint op de gehele Centrumring. Dit straalt uniformiteit en herkenbaarheid uit, het geeft de ring een dorps karakter en het haalt de snelheid omlaag.
- Volgens beleidsmedewerkers moet centrum eigenlijk doorgetrokken worden tot en met het station, waarbij de stationsingang wordt verplaatst naar de andere kant. De Burgemeester Kuntzelaan wordt dan onderdeel



van het centrum, en de Van Zuijlen Van Nieveltlaan onderdeel van de Centrumring. Hier kan vast op worden voorgesorteerd door het meeste autoverkeer achter het station langs te sturen. Een andere inrichting van het kruispunt bij de Thorbeckelaan draagt hieraan bij.

- Uitgangspunt in de visie moet zijn om de rijbanen voor de auto zo smal mogelijk te maken, ten gunste van groen en langzaam verkeer.
- Er is een groenstructuur nodig langs de gehele Centrumring. Door het versmallen van rijbanen waar mogelijk ontstaat hier ruimte voor.
- Eenrichtingsverkeer kan op (bepaalde gedeeltes van) de Centrumring een goed alternatief zijn. Hiermee wordt autoverkeer ontmoedigd en ontstaat er meer ruimte voor langzaam verkeer en groen.
- De Amersfoortsestraat wordt door fietsers als onveilig ervaren, omdat autoverkeer vaak te hard rijdt, terwijl er geen aparte plek voor fietsverkeer is.
- Wanneer de snelheid op de Centrumring wordt verlaagd, moet rekening worden gehouden met de bereikbaarheid voor hulpdiensten.
- Er moet inzichtelijk worden gemaakt welk aandeel van het verkeer van de Centrumring echt in het centrum moet zijn.



4. VERKEERSVISIE CENTRUMRING

In dit hoofdstuk beschrijven we onze visie op de optimale inrichting van de Centrumring en het verkeer in het centrum zelf. Hiervoor geven we eerst onze algemene visie op de Centrumring zelf, waarna we per wegvak, kruispunt en oversteek nader kijken naar de mogelijke inrichtingsprincipes.

4.1 Algemene visie Centrumring

Voordat we per wegvak naar mogelijke inrichtingsprincipes kijken, stellen we eerst de uitgangspunten vast die voor heel de Centrumring gelden. Deze zijn leidend bij het uitwerken van de inrichtingsprincipes. De uitgangspunten worden gegeven door de beleidskaders en participatiekaders (zie hoofdstuk 2), waarvan samengevat de belangrijkste de volgende zijn:

- De Centrumring wordt afgewaardeerd naar 30 km/h.
- De Centrumring krijgt een eigen, uniforme en herkenbare 30 km/uur-inrichting.
- Voor het stimuleren tot schoon en gezonde mobiliteit worden korte en directe fietsroutes vanuit de wijken naar het centrum geoptimaliseerd en gerealiseerd.
- Voetgangers en fietsers krijgen veilige oversteken met waar mogelijk voorrang op autoverkeer.
- De historische structuur van het dorp Barneveld wordt versterkt.
- Langs de gehele Centrumring komt een degelijke groenstructuur.

Ideale inrichting

Op basis van deze uitgangspunten kunnen we een ideale inrichting van de Centrumring geven. Deze bestaat dan uit wegen met:

- een maximum snelheid van 30 km/h (1);
- klinkers als verharding voor een herkenbare inrichting voor 30 km/h-wegen (2) en ter benadrukking van het historische karakter van Barneveld (5);
- vrijliggende fietspaden behouden (3)
- fietsers en voetgangers op oversteken in de voorrang (4).

Door de ruimtelijke samenstelling en daarbij behorende beschikbare dwarsprofiel is deze ideale inrichting echter niet overal mogelijk. Daarom gaan we in de volgende paragraaf in op de mogelijk inrichtingsprincipes per wegvak. Daarbij proberen we zoveel mogelijk te blijven bij bovenstaande uitgangspunten voor de ideale inrichting.

Mogelijke wegcategorieën

Zoals in het beleidskader opgenomen gaat het GVVP uit van een afwaardering van de Centrumring naar een 30 km/u regime. Wegfuncties met een maximumsnelheid van 50 km/h vallen daardoor buiten de scope van het bestaande beleid. Een erfinrichting is niet gewenst vanwege de gewenste doorstroming van de busroutes over de Centrumring (o.a. op de Gasthuisstraat en de Amersfoortsestraat) en de hoge auto intensiteiten.

De wegcategorieën die overblijven zijn erftoegangsweg (ETW30) en gebiedsontsluitingsweg (GOW30). Bij erftoegangswegen ligt de nadruk op de verblijfsfunctie van de weg. In principe heeft een ETW30 geen vrijliggend fietspad, maar het is wel mogelijk om een fietspad te hebben. Wel heeft een ETW30 (bij voorkeur) gelijkwaardige kruispunten (waarbij voorrang geldt voor bestuurders van rechts). GOW30 is een wegcategorie die in de landelijke richtlijn 'Basiskennmerken wegontwerp-Categorisering en inrichting van wegen' (CROW-publicatie 315) als mogelijkheid wordt genoemd voor gebiedsontsluitingswegen met een sterke omgevingsinvloed (bijvoorbeeld krapte van het dwarsprofiel, bebouwing (geluid/lucht), bochten,

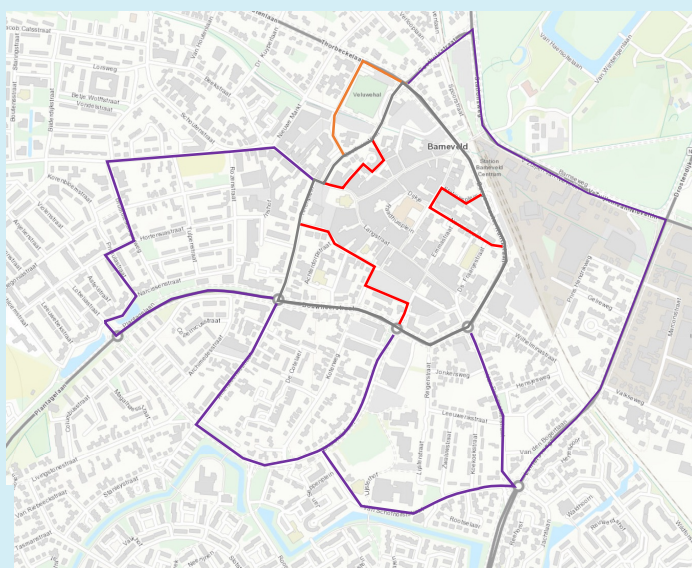


natuurgebied). Dit inrichtingsprincipe kan worden toegepast op wegen die een gebiedsontsluitende functie hebben (voor bijvoorbeeld doorgaand autoverkeer, bus of bevoorradingsroute), maar waar een lagere snelheid dan 50 km/uur vanwege de sterke omgevingsinvloed van belang is. Voor GOW30-wegen ligt het meer voor de hand om de voorrang op kruispunten wel te regelen. Hoewel een GOW30-inrichting wettelijk is toegestaan, is deze nog niet in de landelijke richtlijnen uitgewerkt waardoor deze nog niet veel wordt toegepast en maatwerk vereist is. Het is mogelijk een GOW30 met of zonder vrijliggende fietspaden uit te voeren. De GOW30 is voorzien van het bord 30 km/uur (bord A1) en niet van een zonebord 30 km/uur zoals bij een ETW30. De Burgemeester Kuntzelaan is hier een voorbeeld van. Per wegvak dat we beschouwen geven we aan welk wegcategory het beste aansluit bij de gewenste functie in combinatie met de verkeersintensiteiten.

Eenrichtingsverkeer op de Centrumring

Gedurende het proces is door verschillende partijen (o.a. interne collega's en partijen zoals VVN) geopperd om op de Centrumring een eenrichtingsstructuur te maken. Dit heeft de voordelen dat er meer ruimte ontstaat voor groen en langzaam verkeer en het kan stimuleren om op de fiets naar het centrum te komen. Wij achten eenrichtingsverkeer op de Centrumring echter niet haalbaar om de volgende redenen. Deze variant hebben we in deze visie daarom niet nader uitgewerkt.

- Eenrichtingsverkeer leidt tot verkeersdruk op omliggende straten, die óf ver van de Centrumring liggen (bijv. Brummelkamperweg), óf voor deze hogere intensiteiten minder geschikt zijn dan de Centrumring zelf (Gowthorpeplein/Achterdorpstraat). Enige uitzondering hierop is de Nieuwe Markt (zie ook onderstaande kaartje).
- Hoewel eenrichtingsverkeer leidt tot een betere doorstroming en daardoor minder optrekkende voertuigen, moeten voertuigen omrijden over de Centrumring of alternatieve routes en maken daarbij meer kilometers. Dit staat op gespannen voet met de uitgangspunten van het GVVP dat de bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer wordt behouden en schone mobiliteit wordt gestimuleerd.
- Het verminderen van de bereikbaarheid per auto door eenrichtingsverkeer kan het fietsgebruik stimuleren. De oversteekbaarheid voor langzaam verkeer verslechtert echter, omdat eenrichtingsverkeer leidt tot een grotere en constantere stroom van verkeer uit één richting.
- Busverkeer moet voor een goede afwikkeling in twee richtingen kunnen blijven rijden, waardoor de winst in ruimte minimaal is.



Afbeelding 2 – Alternatieve routes bij eenrichtingsverkeer Centrumring



4.2 Visie per wegvak

Een van de uitgangspunten is om de Centrumring een uniforme inrichting en uitstraling te geven. De beschikbare ruimte in het dwarsprofiel dwingt echter tot het maken van keuzes op wegvakniveau. In deze paragraaf worden per wegvak verschillende inrichtingsvarianten geschetst, waarbij rekening wordt gehouden met de uitgangspunten voor de ideale inrichting uit de vorige paragraaf. Vervolgens geven we per wegvak aan welke variant wat ons betreft de voorkeursvariant is. Alle varianten gaan uit van het instellen van 30 km/h met bijbehorende inrichting met klinkerverharding. Als laatste geven we in deze paragraaf aan welke wegvakken de meeste prioriteit hebben om als eerste aangepakt te worden en waarom.

4.2.1 Burgemeester Kuntzelaan

De Burgemeester Kuntzelaan is onlangs heringericht tot een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u. Dit wegvak benaderen we daarom op een andere manier dan de andere wegvakken. We stellen voor dit wegvak geen visie op voor een herinrichting, maar kijken naar optimalisatiemogelijkheden voor de korte termijn (onder andere op basis van de evaluatie van BonoTraffics, zie paragraaf 3.4.5) en naar mogelijkheden voor het versmallen van de profielbreedte.

Optimalisatie

Een van de belangrijkste conclusies uit de evaluatie is dat de Burgemeester Kuntzelaan een uitstraling heeft van een 50 km/u-weg. Om in lijn met de beleidskaders beter aan te sluiten bij een 30 km/h-inrichting, adviseren we om de volgende concrete maatregelen toe te passen om de Burgemeester Kuntzelaan te optimaliseren:

- Het verwijderen van de asmarkering om de snelheid omlaag te halen.
- Het aanleggen van klinkers of streetprint als verharding, om het 30 km/u-karakter te versterken.

Versmallen profielbreedte

Overwogen kan worden om de profielbreedte te versmallen van 6,0 meter naar 5,5 meter. Deze breedte is gebaseerd op het elkaar nog net stapvoets kunnen passeren van twee vrachtwagens of bussen en het toepassen van schuine trottoirbanden:

- wettelijk maximale breedte vrachtwagen, exclusief spiegels, is 2,60 m (ASVV2012 paragraaf 5.2.6.1)
- maximale spoorbreedte vrachtwagen met aanhanger is 2,30 m (ASVV2012 figuur 5.2.16)

Door het versmallen van de rijbaan ontstaat er meer ruimte voor groen. Een alternatief voor het versmallen van de profielbreedte is het aanbrengen van een (iets hoger gelegen) as in afwijkende kleur of soort klinkers van 0,5 meter, zodat de weg visueel smaller wordt. Nadeel is dat hierdoor de indruk van een gescheiden rijbanen zoals bij 50-wegen kan ontstaan. Daarnaast kunnen ook lichtmasten worden toegepast die beter bij een 30 km/h-weg passen, dan de huidige (hoge) lichtmasten. Ons advies is om de mogelijkheden voor bovenstaande nader te onderzoeken en af te wegen als optimalisatie van de Burgemeester Kuntzelaan.

4.2.2 Bouwheerstraat

De gehele Bouwheerstraat is momenteel een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/u. We zien voor deze weg 2 varianten:

1. één rijbaan voor het autoverkeer beide richtingen op;
2. twee losse rijstroken voor het autoverkeer, met in het midden een brede groenstructuur.

Beide varianten kunnen worden toegepast op het deel van de Bouwheerstraat tussen de Churchillstraat en de Van Domselaerstraat en het deel tussen de Amersfoortsestraat en de Churchillstraat. Aan het einde van deze paragraaf geven we aan welke variant op welke locatie het beste past.

1. Eén rijbaan

Met deze variant krijgt dit wegvak een vergelijkbare inrichting als wij adviseren voor de Burgemeester Kuntzelaan. De straat heeft aan beide kanten vrijliggende fietspaden met een ondergrond van asfalt, een groenstructuur tussen de fietspaden en de rijbaan, een bestrating op de rijbaan van klinkers of streetprint (zonder asmarkering) en een maximumsnelheid van 30 km/u.

Voordelen van deze variant zijn:

- Groenstructuur sluit aan bij omliggende wegen en is minder versnipperd omdat het minder vaak hoeft te worden onderbroken dan bij de andere variant.
- Deze variant is op het oostelijke deel van de Bouwheerstraat kostenefficiënter omdat de trottoirbanden kunnen blijven liggen.

Nadelen van deze variant zijn:

- De brede weg nodigt niet uit tot langzamer rijden.
- Fietzers en voetgangers steken in één keer de weg over, wat een verminderde oversteekbaarheid geeft.
- Deze variant is duurder voor het westelijke deel omdat de trottoirbanden moeten worden verplaatst.



Figuur 5 - Visie op het dwarsprofiel van de Bouwheerstraat – brede rijbaan

2. Losse rijstroken

Bij deze variant komt er tussen beide rijstroken voor de auto een groenstructuur te liggen. De fietspaden en voetpaden blijven even breed. De rijbaan heeft een bestrating van klinkers of streetprint en de maximumsnelheid wordt 30 km/u.

Voordelen van deze variant zijn:

- De smalle rijstroken nodigen uit tot langzamer rijden.
- Fietzers en voetgangers hebben bij deze variant de mogelijkheid om in twee etappes over te steken, waardoor oversteken makkelijker wordt.
- Deze variant is op het westelijke deel van de Bouwheerstraat kostenefficiënter omdat de trottoirbanden kunnen blijven liggen.

Nadelen van deze variant zijn:

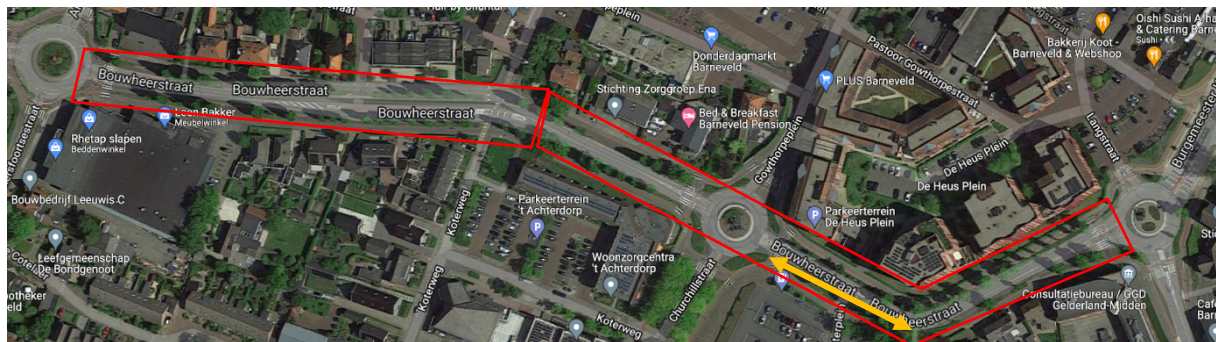
- Een brede groenstructuur is wel aanwezig, wordt ook onderbroken.
- Deze variant is duurder voor het oostelijke deel omdat de trottoirbanden moeten worden verplaatst.



Figuur 6 - Visie op het dwarsprofiel van de Bouwheerstraat – losse rijstroken

Advies voorkeursvariant

Omdat dit wegvak niet overal hetzelfde ruimtelijke profiel heeft, zien we verschillende voorkeursvarianten voor verschillende delen van dit wegvak. Het westelijke deel van dit wegvak (linker omlijning in onderstaande afbeelding) heeft een relatief breed ruimtelijk profiel (ong. 23 meter) en bevat een middenberm. Bij deze structuur is variant 2 het beste inpasbaar. Daarom zien we deze variant hier als voorkeursvariant. Het oostelijke gedeelte (rechter omlijning in onderstaande afbeelding) heeft een iets smaller ruimtelijk profiel (ong. 19 meter) en heeft geen middenberm. Ons advies is om op dit gedeelte variant 1 toe te passen.



Figuur 7 – Westelijk en oostelijk gedeelte van Bouwheerstraat

Advies fietsers Reigerstraat – Churchillstraat

In de huidige situatie fietsen fietsers regelmatig ten zuiden van de Bouwheerstraat tegen de richting in van de Reigerstraat naar Churchillstraat. Om dit tegen te gaan kan óf ter hoogte van de Reigerstraat een nieuwe oversteek worden gemaakt, óf het fietspad hier worden ingericht als tweerichtingenfietspad. Een nieuwe oversteek betekent een extra conflictpunt. Daarnaast is het oversteken bij een rotonde vanwege de lage snelheden verkeersveiliger. Daarom is ons advies om hier voor het tweerichtingenfietspad te kiezen.

4.2.3 Amersfoortsestraat

De Amersfoortsestraat heeft het smalste ruimtelijke profiel van de wegvakken van de Centrumring. Deze weg is ingericht als een erftoegangsweg en kent sinds kort ook een maximumsnelheid van 30 km/u. Binnen de ruimte die er is, zien wij twee varianten:



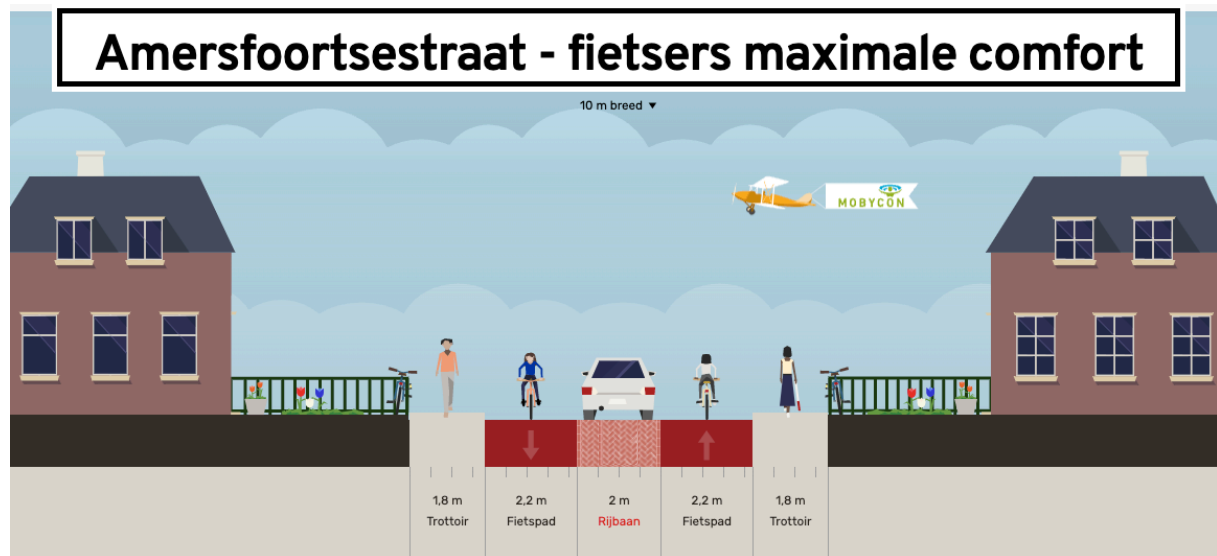
1. een variant waarbij fietsers zo veel mogelijk comfort krijgen;
2. een variant waarbij als enige aanpassing snelheidsremmers worden toegepast.

1. Fietsers maximale comfort

Een knelpunt van de Amersfoortsestraat is dat fietsers weinig ruimte hebben. Vanwege het smalle ruimteprofiel is het niet mogelijk om meer ruimte te geven aan de fietser door de gemengde rijbaan breder te maken. Een oplossing om de fietsers meer prioriteit te geven is door aan beide kanten van de rijbaan brede stroken rood asfalt neer te leggen, met in het midden een dunne strook klinkers. De straat krijgt zo als het ware een inrichting van een fietsstraat, zonder formeel als fietsstraat gecategoriseerd te worden. Zo krijgen fietsers een duidelijke plek op de rijbaan en meer comfort zonder dat het extra ruimte kost. In onderstaand figuur is ter illustratie een soortgelijke inrichting weergegeven. Daarnaast is er in de huidige situatie weinig ruimte voor de voetganger, onder andere door de vele inritten langs de straat. Om de voetganger meer ruimte te geven, kunnen overrijdbare trottoirbanden worden toegepast. Hierdoor hoeven inritten geen ruimte op het trottoir te claimen. Bij deze variant houden we de huidige bandenlijn in stand.



Figuur 8 – Indicatie variant Fietsers maximale comfort op Amersfoortsestraat



Figuur 9 - Visie op het dwarsprofiel van de Amersfoortsestraat – fietsers maximale comfort

Voordelen van deze variant zijn:

- Prioriteit voor de fietser.
- Het nodigt uit tot langzamer rijden.
- Meer ruimte voor de voetganger.
- Door het (gedeeltelijke) asfalt zorgt deze variant voor minder trillingen/geluidsoverlast.

Nadelen van deze variant zijn:

- Het is een relatief dure ingreep (in vergelijking met onderstaande variant).

2. ETW30 met snelheidsremmers

Een ander knelpunt op de Amersfoortsestraat is dat veel automobilisten zich niet houden aan het snelheidsregime. Als oplossing hiervoor kunnen verschillende soorten snelheidsremmers worden toegepast. Hierbij kan worden gedacht aan drempels, wegversmallingen of verticale snelheidsremmers zoals visuele versmallingen. Hierbij is het van belang om rekening te houden met de fietsers. De maximumsnelheid en de bestrating blijft hetzelfde als in de huidige situatie. Ook bij deze variant kunnen overrijdbare trottoirbanden worden toegepast om de voetganger meer ruimte te geven bij inritten.

Voordelen van deze variant zijn:

- Het is een kostenefficiënte oplossing.
- Het is een ruimte-efficiënte oplossing.
- Het nodigt uit tot langzamer rijden.
- Meer ruimte voor de voetganger.

Nadelen van deze variant zijn:

- Snelheidsremmers kunnen slechts een beperkte werking hebben en alleen rondom de snelheidsremmer tot een afname van de snelheid leiden.
- Snelheidsremmers zoals wegversmallingen kunnen ruimte voor de fietsers belemmeren, wat onveilige situaties kan veroorzaken.
- Snelheidsremmers zoals drempels zorgen voor extra trillingen en geluidsoverlast.



Figuur 10 - Visie op het dwarsprofiel van de Amersfoortsestraat – laten zoals het is

Advies voorkeursvariant

Om het langzame verkeer zo goed mogelijk tegemoet te komen, zien wij variant 1 (fietsers maximale comfort) als voorkeursvariant. Omdat de Schoutenstraat tussen de Amersfoortsestraat en Rozenstraat in de huidige situatie dezelfde inrichting heeft als de Amersfoortsestraat en ook deze weg door fietsers gebruikt wordt als route naar het centrum, adviseren wij om te overwegen om het profiel van variant 1 ook toe te passen op dit gedeelte van de Schoutenstraat. Het voordeel hiervan is dat de wegen naar en in het centrum eenduidig worden ingericht en overal duidelijk is dat de fietser de dominante verkeerdeelnemer in het centrum is.

Advies oversteekbaarheid

Aandachtspunt bij de Amersfoortsestraat is de breedte van de voetpaden en de oversteekbaarheid van de Amersfoortsestraat. Uit de participatie kwamen hier verschillende klachten naar voren. In het ontwerpproces kan daarom gekeken worden om de rijbaan iets smaller uit te voeren (bijvoorbeeld 6.0 m in plaats van 6.4 m), zodat meer ruimte beschikbaar komt voor de voetpaden. Wij adviseren om deze mogelijkheid te onderzoeken. Daarnaast kunnen extra voetgangersoversteekplaatsen (VOPs) de oversteekbaarheid voor bijvoorbeeld bewoners van Ruimzicht (ten westen van de Amersfoortsestraat) verbeterd worden. Op basis van mogelijk looproutes kan een extra VOP ter hoogte van de Magnoliahof worden overwogen. Om schijnveiligheid te voorkomen, hangt de toepasbaarheid van een VOP wel samen af van de voetgangersintensiteiten. Wij adviseren om de toepassing op dit punt dan nader te onderzoeken.

4.2.4 Gasthuisstraat

De Gasthuisstraat is momenteel ingericht als een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/u. Voor de Gasthuisstraat zien wij twee varianten

1. een variant waarbij eenrichtingsverkeer wordt ingesteld;
2. een variant waarbij fietsers zo veel mogelijk comfort krijgen;
3. een variant waarbij het huidige dwarsprofiel wordt aangehouden.

1. Eenrichtingsverkeer

Van alle wegvakken van de Centrumring leent dit wegvak zich het beste voor eenrichtingsverkeer, omdat er in de nabije omgeving een alternatieve route voor het verkeer in tegengestelde richting aanwezig is. Als de Gasthuisstraat ingesteld wordt als eenrichtingsweg richting het noorden, kan de Nieuwe Markt namelijk dienen

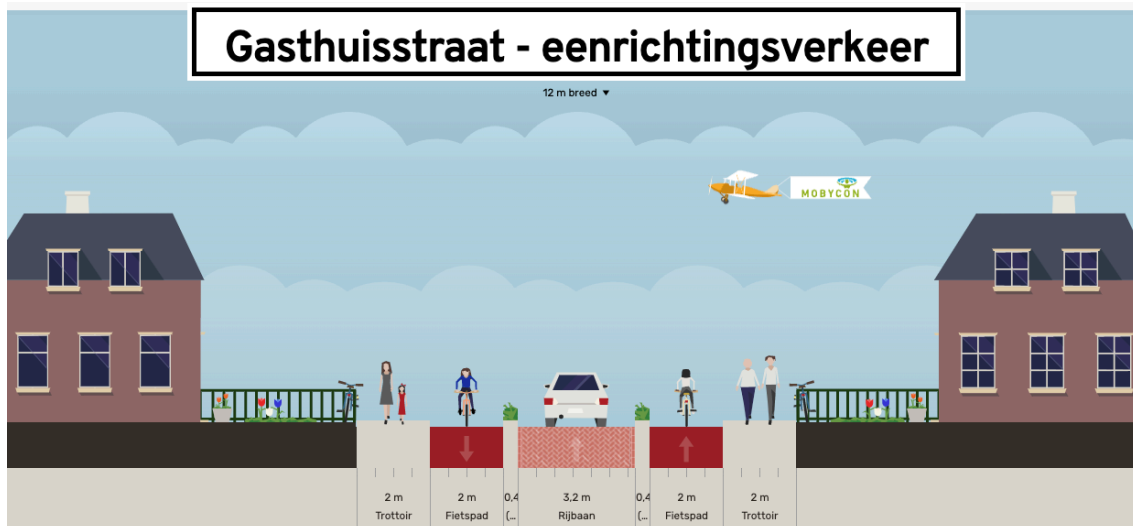
als eenrichtingsweg richting het zuiden. Hier zijn weinig aanpassingen voor nodig op de Nieuwe Markt. Verder kan de Gasthuisstraat dan vrijliggende fietspaden krijgen.

Voordelen van deze variant zijn:

- Er ontstaat ruimte voor vrijliggende fietspaden. Hiermee wordt langzaam verkeer beter gefaciliteerd.
- Autogebruik wordt ontmoedigd.
- Meer ruimte voor groenstructuren.

Nadelen van deze variant zijn:

- Auto's maken meer kilometers omdat ze moeten omrijden.
- De oversteekbaarheid verslechtert omdat al het verkeer uit één richting komt.
- Meer verkeersdruk op omliggende straten.
- Ook het openbaar vervoer moet omrijden.
- Dure ingreep omdat de trottoirbanden verplaatst moeten worden.
- Aansluiting op de Thorbeckelaan is een uitdaging gezien de intensiteit en de beperkte ruimte.



Figuur 11 – Visie op dwarsprofiel van de Gasthuisstraat – eenrichtingsverkeer

2. Fietzers maximale comfort

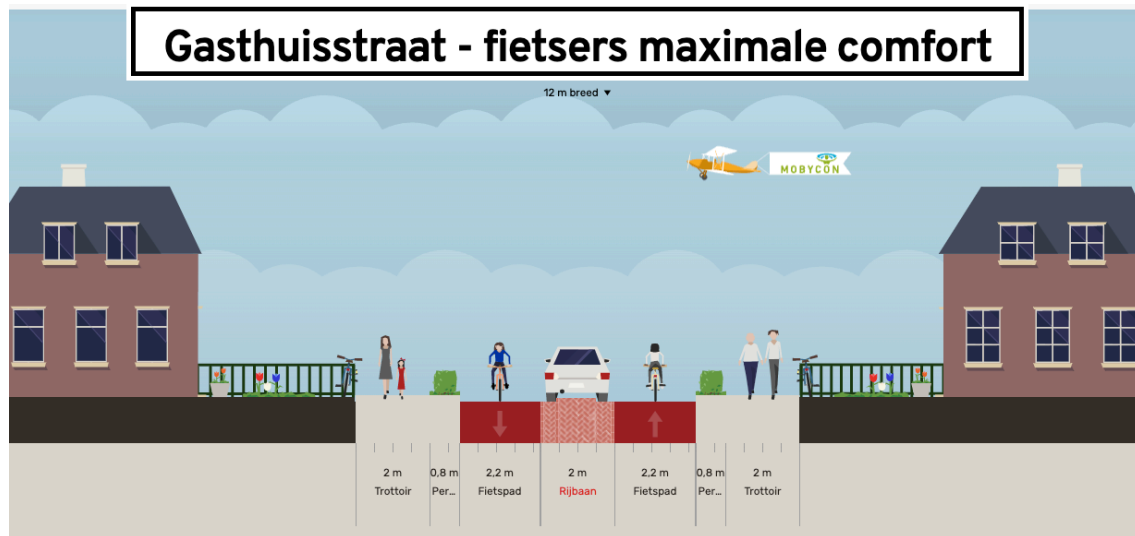
In de huidige situatie is het op de Gasthuisstraat niet mogelijk om vrijliggende fietsinfrastructuur aan te leggen. Om de fietsers meer comfort te bieden, zien we dezelfde variant als bij de Amersfoortsestraat hier ook als optie. Door aan beide kanten van de rijbaan brede stroken rood asfalt neer te leggen, krijgen fietsers meer prioriteit. De straat krijgt zo als het ware een inrichting van een fietsstraat, zonder formeel als fietsstraat gecategoriseerd te worden. In onderstaand figuur is ter illustratie een soortgelijke inrichting weergegeven.

Voordelen van deze variant zijn:

- Prioriteit voor de fietser.
- Het nodigt uit tot langzamer rijden.
- Meer ruimte voor groen/minder verharding.
- Herkenbare inrichting als deze variant ook op de Amersfoortsestraat wordt toegepast.

Nadelen van deze variant zijn:

- Het is een relatief dure ingreep (in vergelijking met onderstaande variant).



Figuur 12 – Visie op dwarsprofiel van de Gasthuisstraat – fietsers maximale comfort

3. Aanhouden huidig dwarsprofiel

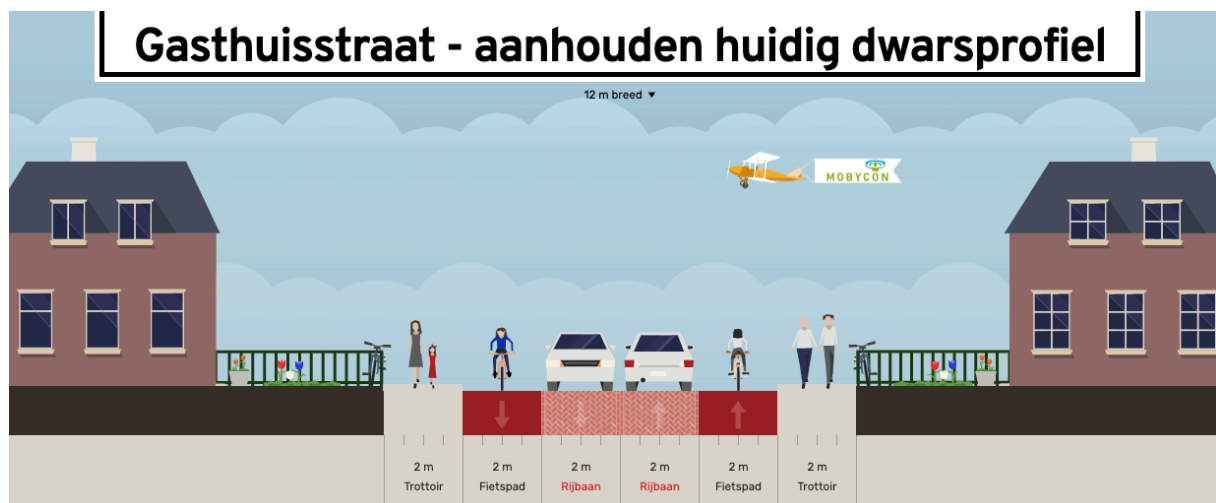
Een meer kostenefficiëntere variant is het aanhouden van het huidige banden. Bij deze variant worden de suggestiestroken voor de fiets wat breder gemaakt, worden er klinkers of streetprint als ondergrond gehanteerd voor de rijbanen en wordt de maximumsnelheid aangepast naar 30 km/u.

Voordelen van deze variant zijn:

- Kostenefficiënte ingreep omdat de trottoirbanden niet verplaatst te hoeven worden.
- Autobereikbaarheid blijft goed.
- Met bredere fietsstroken wordt langzaam verkeer beter gefaciliteerd.

Nadelen van deze variant zijn:

- Fietsers hebben een kwetsbaardere positie dan in de andere varianten vanwege de relatief smalle fietsstroken (in vergelijking met variant 2) en omdat er geen ruimte is voor vrijliggende fietspaden.
- Vooral de auto wordt gefaciliteerd. Dit is in strijd met het beleid.
- Geen extra ruimte voor groenstructuren.



Figuur 13 – Visie op dwarsprofiel van de Gasthuisstraat – aanhouden huidig dwarsprofiel



Advies voorkeursvariant

Wij zien variant 2 als voorkeursvariant voor de Gasthuisstraat. In combinatie met dezelfde inrichting op de Amersfoortsestraat wordt zo een herkenbaar beeld van de Centrumring gecreëerd. Daarnaast sluit deze variant het beste aan op de andere uitgangspunten van de Centrumring, zoals meer ruimte voor langzaam verkeer en groen.



4.3 Visie op kruispunten

4.3.1 Algemene visie

Naast de wegvakken, geven we ook een visie op de kruispunten. Ook hiervoor gelden een aantal algemene uitgangspunten. Zo heeft het betrekken van de Centrumring in de verblijfsfunctie van het centrum en het afwaarderen naar 30 km/h ook gevolgen voor de kruispunten. Deze worden zoveel mogelijk vormgegeven dat de 'poort' naar het centrumgebied ligt bij het oprijden van de Centrumring. Daarnaast wordt in principe de voorrang op wegen met een maximumsnelheid van 30 km/h niet geregeld. Vanwege de belangrijke functie van de Centrumring is het uitgangspunt echter dat Centrumring voorrang heeft op de zijwegen (met uitzondering van de rotondes). Op basis van deze uitgangspunten beschouwen we hierna de volgende kruispunten nader:

- Kruispunt Gasthuisstraat – Burgemeester Kuntzelaan
- Kruispunt Amersfoortsestraat - Langstraat - Gasthuisstraat-Schoutenstraat
- Rotonde Bouwheerstraat

4.3.2 Kruispunt Gasthuisstraat – Burgemeester Kuntzelaan

Dit kruispunt ligt op een van de belangrijkste toegangswegen van het Centrum en is daarom ook van een verkeerslichtenregeling (VRI) voorzien. De ligging van dit kruispunt geeft goede mogelijkheden om op deze locatie de hoeveelheid verkeer op de Centrumring terug te dringen. Dit kan door de route Thorbeckelaan-Gasthuisstraat (noord) de doorgaande beweging te maken en de Kuntzelaan en Gasthuisstraat (zuid) hieraan ondergeschikt te laten zijn. Dit kan op de volgende manieren:

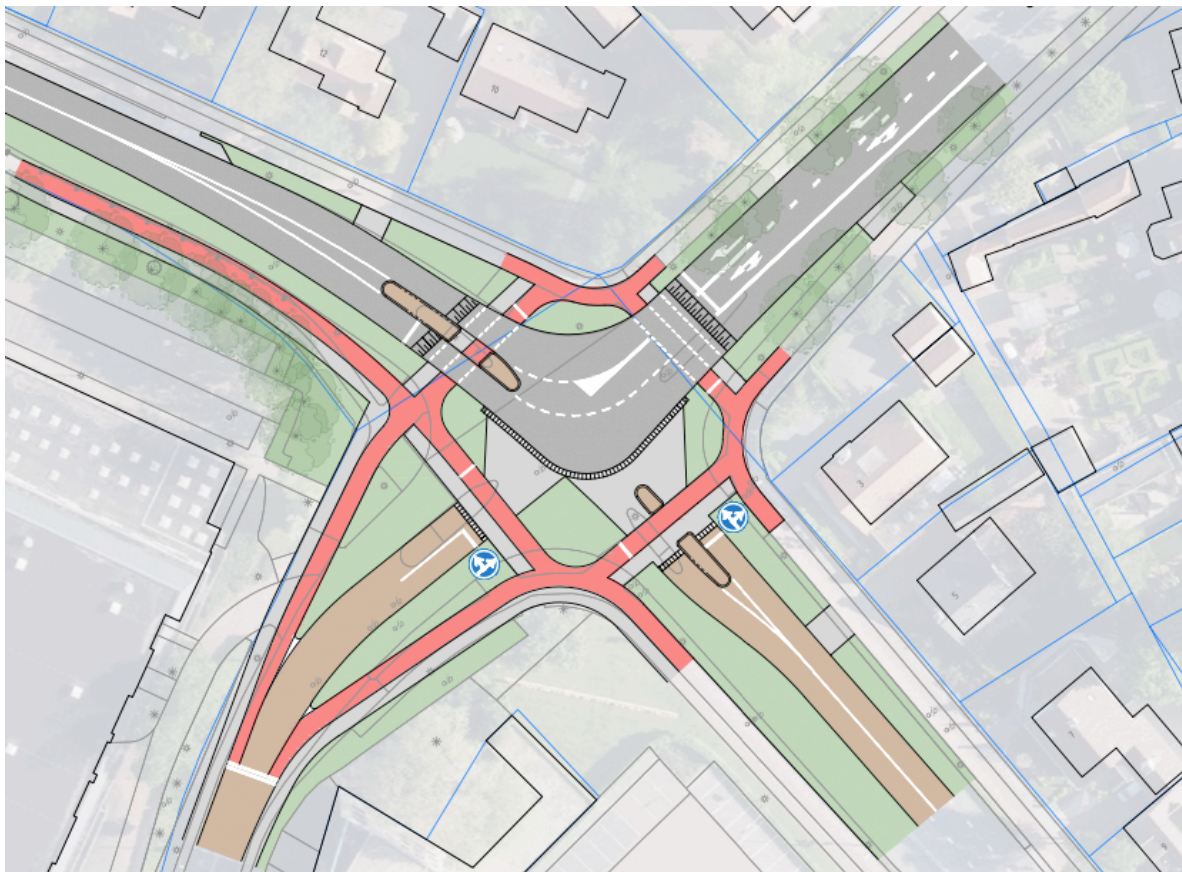
- Bestaande verkeerslichtenregeling aanpassen
- Volledige vormgeving kruispunt aanpassen

Bestaande verkeerslichtenregeling aanpassen

Het verkeerslicht kan zo worden aangepast dat autoverkeer dat de Gasthuisstraat (zuid) en Burgemeester Kuntzelaan inrijdt wordt gedoseerd, in plaats van het autoverkeer uit en naar alle richtingen zoveel mogelijk te verwerken. Dit kan door weggebruikers langer te laten wachten en korter groen te geven wanneer men richting de Centrumring wil. Daarvoor kan het nodig zijn de configuratie van de opstelvakken te wijzigen, waarbij verkeer richtingen de Gasthuisstraat en Burgemeester Kuntzelaan eigen opstelvakken krijgt. De lengte van deze opstelvakken is onderdeel van een nadere uitwerking. Wij adviseren om dit mee te nemen bij het eerstvolgende groot-onderhoud aan het kruispunt.

Volledige vormgeving kruispunt

Bij groot onderhoud aan het kruispunt kunnen ook grotere ingrepen worden onderzocht. Een mogelijkheid hierbij is het aanpassen van de voorrangsregeling, waarbij de voorrangsrouten loopt van de Thorbeckelaan-Van Zuijlen Nieveltaan v.v. Men moet dan afslaan om de Centrumring op te rijden. De afbeeldingen hieronder geven impressies van een dergelijk kruispunt weer. Ons advies is om te onderzoeken of de VRI-regeling in deze vormgeving nog nodig is, of dat met uitritconstructies gewerkt kan worden. Ook zal de complexiteit en begrijpelijkheid van deze vormgeving nader moeten worden onderzocht.



Figuur 14 – Impressie vormgevingen kruispunt Gasthuisstraat – Burgemeester Kuntzelaan

4.3.3 Kruispunt Amersfoortsestraat – Langstraat – Gasthuisstraat – Schoutenstraat

Uit de analyse blijkt dat dit kruispunt is goed is vormgegeven als twee T-kruispunten in een erftoegangsweg met maximaal 30 km/h. Wel zorgt de vormgeving door de dubbele T-aansluitingen voor complexiteit en verwarring en daardoor voor een onveilig gevoel. Dit levert een objectief verkeersveilige locatie op, maar heeft ook het mogelijke gevolg dat het fietsgebruik belemmert, omdat men zich hier niet prettig voelt. Daarom kan overwogen worden om hier maatregelen te nemen, waarbij wij twee varianten zien:

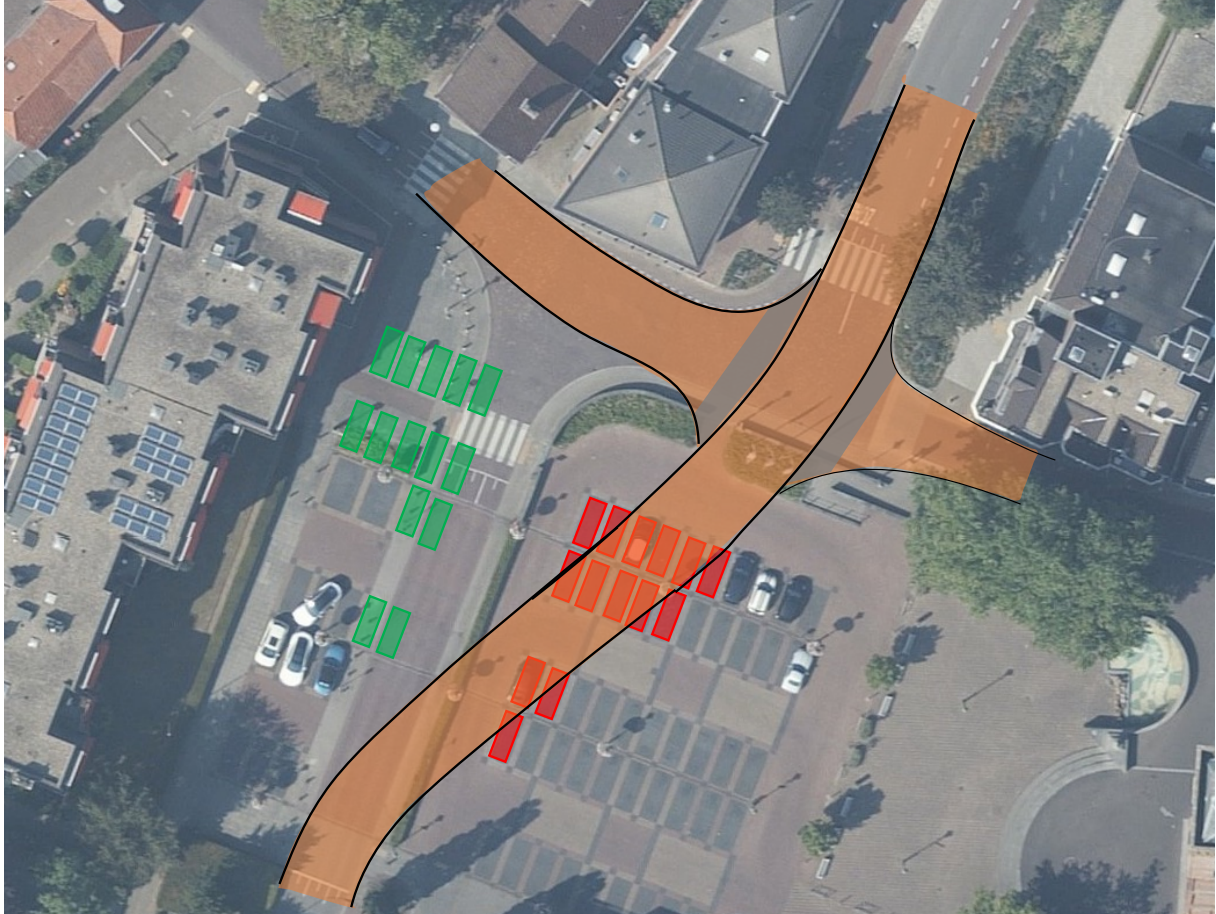
- Reconstructie naar viertakskruispunt
- Instellen verkeerslichtenregeling

Viertakskruispunt

Van dit kruispunt kan een viertakskruispunt gemaakt worden, door de Amersfoortsestraat te laten afbuigen naar de Gasthuisstraat. Om de belangrijke functie van de Centrumring te benadrukken, wordt de voorrang met de Schoutenstraat en Langstraat geregeld met uitritconstructies op deze wegen. Onderstaande afbeelding geeft een indicatie van hoe dit eruit kan zien en hoeveel parkeerplaatsen van het Torenplein hiervoor gecompenseerd moeten worden. Een dergelijke ingreep betekent een complete reconstructie van het Torenplein. Hier kan aansluiting worden gezocht bij het uitgangspunt van de Centrumvisie en het Parkeerplan dat het aantal parkeerplaatsen in het centrum waar mogelijk wordt verminderd en de hoeveelheid groen in het centrum in het kader van klimaatadaptatie wordt vergroot.

Verkeerslichtenregeling

Een alternatief is het toepassen van een verkeerslichteninstallatie op het huidige kruispunt. Dit heeft echter niet de voorkeur, omdat dit niet past bij de gewenste uitstraling van verblijfsgebied, met een herkenbare 30 km/h-inrichting. Daarnaast zijn de verkeersintensiteiten laag voor verkeerslichten, waardoor met name buiten de spits een hoge kans is op het negeren van het rood licht. Bovendien lijkt een verkeerslichtenregeling vanwege de perceelgrenzen lastig inpasbaar. Wij raden dit alternatief daarom af.



Afbeelding 3 – Impressie kruispunt Amersfoortsestraat – Langstraat – Gasthuisstraat – Schoutenstraat

4.3.4 Rotondes Bouwheerstraat

Uit de analyse van de drie rotondes op de Bouwheerstraat blijkt dat deze rotondes voldoen aan de landelijke richtlijnen. Het enige dat opvalt is dat er geen ronde vorm in de fietspaden zit. Er zou ervoor gekozen kunnen worden om de bochten in deze fietspaden uit te buigen. Dit geeft met name de fietser meer comfort, vanuit verkeersveiligheid is hiervoor geen noodzaak. Omdat voor deze maatregel in sommige gevallen opstellen gesloopt dienen te worden, achten we deze maatregel echter niet realistisch. Voor de bochten waar wel ruimte is om uit te buigen, kan wel bij groot onderhoud worden onderzocht of dit in de werkzaamheden kan worden meegenomen.

4.4 Visie op oversteken

4.4.1 Algemene visie

Tot slot geven we onze visie op de oversteken op de Centrumring, die niet bij kruispunten zijn gelegen. Het GVP en de Centrumvisie gaan uit van het optimaliseren en realiseren van korte en directe fietsroutes vanuit de wijken naar het centrum, om zo het wandelen en fietsen te stimuleren. De Centrumvisie geeft daarbij de voorkeur aan het langzame verkeer voorrang geven op oversteken waar mogelijk.

4.4.2 Oversteken Burgemeester Kuntzelaan

Oversteek Schaepsmarkt en Wilhelminastraat

De gemeente heeft ervaring met oversteken waarbij de fietsers voorrang hebben, namelijk op de Burgemeester Kuntzelaan ter hoogte van de Schaepsmarkt en de Wilhelminastraat. Uit een evaluatie blijkt echter dat de oversteek bij de Schaepsmarkt niet optimaal functioneert: weggebruikers kunnen de oversteek nog met hoge snelheid overrijden en het wegbeeld van de Burgemeester Kuntzelaan sluit niet aan bij de verwachting dat fietsers voorrang hebben. Dit laatste wordt veroorzaakt door uitstraling van de weg, die met asfaltverharding, hoge lichtmasten en een ruim zicht de uitstraling heeft van een 50 km/h weg. Hierdoor krijgt de automobilist de indruk dat hij de dominante weggebruiker is en dus voorrang heeft. Daarnaast is de oversteek ter hoogte van de Schaepsmarkt complex door de combinatie van de verschillende loop- en fietsroutes en hoge loop- en fietsintensiteiten bij deze oversteek.

De oversteek van de Burgemeester Kuntzelaan ter hoogte van de Schaepsmarkt kan op de volgende manieren worden verbeterd:

- 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 (zie paragraaf 4.2.1). Eventueel kan deze inrichting op zijn minst worden gerealiseerd rond de oversteek.
- 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 (zie paragraaf 4.3.2). Een lagere verkeersintensiteit verkleint de kans op ongevallen.
- De complexiteit van de oversteek kan worden verkleind door de vormgeving aan te passen. Dit kan door op deze locatie een fietsrotonde te realiseren, of de oversteek te verleggen. Nader onderzoek moet uitwijzen of en hoe deze alternatieven inpasbaar zijn.



Figuur 15 – Impressies oplossingsrichtingen tegengaan complexiteit oversteek Schaepsmarkt



De oversteek bij de Wilhelminastraat kwam in het participatietraject voor deze Verkeersvisie minder naar voren als een verkeersonveilig punt. Daarom is ons advies om de voorrangsregeling op deze oversteek in stand te houden, maar de oversteek wel op te nemen in de inrichting van de Burgemeester Kuntzelaan als herkenbare 30 km/h-straat.

Tijdelijke maatregelen oversteek Schaepsmarkt

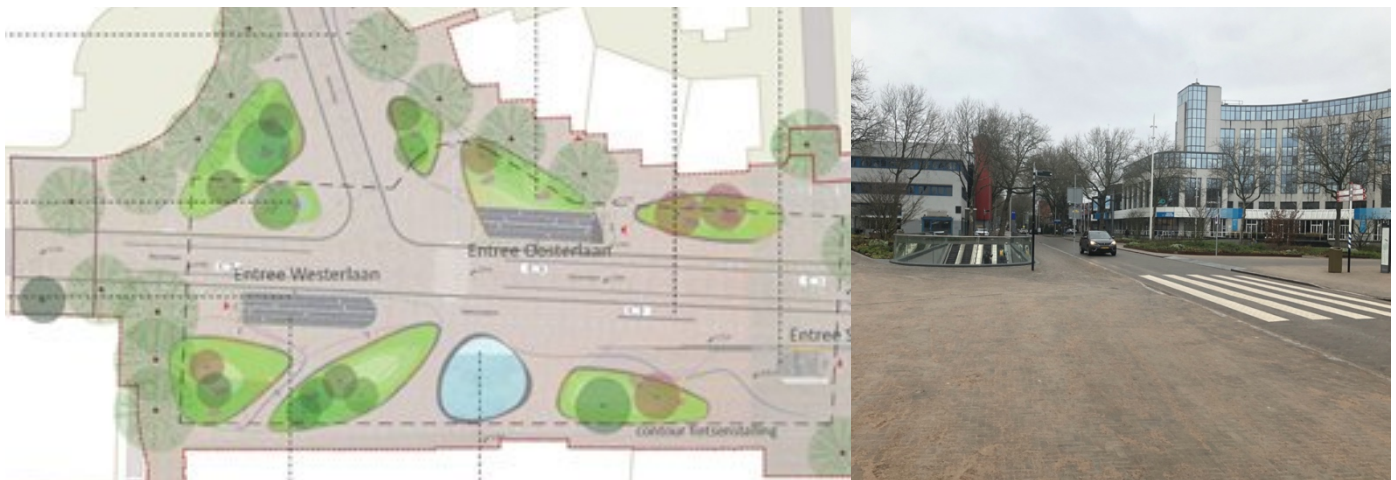
Tijdens een raadstafelgesprek op 21 december 2021 zijn zorgen geuit over de huidige situatie van de oversteek bij de Schaepsmarkt en is opgeroepen om tijdelijke maatregelen te nemen. Op basis van de input van insprekers is onderzocht welke maatregelen er op korte termijn mogelijk zijn, rekening houdend met de visie van de Centrumring.

Conclusie

Tijdelijke maatregelen zullen de complexiteit van de oversteek niet doen afnemen, waarbij zelfs het risico bestaat dat de situatie door extra maatregelen onoverzichtelijker wordt. Voor het verlagen van de complexiteit van de oversteek zijn grotere maatregelen nodig, zoals hierboven beschreven. Deze kunnen niet getypeerd worden als 'tijdelijke maatregel'. Daarom adviseren we om geen kleinschalige, tijdelijke maatregelen uit te voeren, maar de situatie te optimaliseren met een grotere ingreep.

Oversteek Stationsplein

Er zijn ideeën voor het ontwikkelen van station Barneveld Centrum en omliggend gebied. Zo zijn er plannen om het oude stationsgebouw te herbouwen en de ingang van het station naar noordkant te verplaatsen. Door dit laatste wordt de Burgemeester Kuntzelaan een onderdeel van het centrum in plaats van de Centrumring. Het is nog onduidelijk of en wanneer deze ontwikkeling tot uitvoering wordt gebracht. Uit de participatie is echter de wens gekomen om hier vast op voor te sorteren. Het gedeelte voor het station kan daarom de uitstraling worden gegeven van een plein, bijvoorbeeld door de inrichting van een shared space gebied. In principe gaat shared space ervanuit dat het verkeer niet geregeld wordt door middel van borden of markering. Gezien de belangrijke loopstroom vanaf het station naar het centrum raden wij aan om hier een voetgangersoversteekplaats aan te leggen. Onderstaande figuur tonen ter inspiratie het ontwerp en een impressie van het stationsplein in Zwolle, waar recentelijk een stationsplein met doorgaande weg is gerealiseerd.



Figuur 16 – Impressie stationsplein Zwolle



4.4.3 Oversteek Bouwheerstraat bij Koterweg en Gasthuisstraat bij Kapteijnstraat

Vanuit het oogpunt van het verwachtingspatroon van de weggebruiker is uniformiteit in de fietsoversteken van de Centrumring belangrijk. Omdat op de oversteek op de Burgemeester Kuntzelaan fietsers al voorrang hebben, zou het dus logisch zijn om dit ook op de andere oversteken te realiseren. Dit sluit ook aan bij het gekozen beleid om langzame verkeer waar mogelijk voorrang geven op oversteken. Tegelijk moeten fietsers ook veilig voorrang op de oversteken kunnen krijgen en moeten de oversteken worden afgestemd op het gekozen profiel voor het wegvak. Hieronder geven we een korte beschrijving van de mogelijkheden hiervoor voor de oversteken op de Bouwheerstraat en Gasthuisstraat.

Bouwheerstraat bij Koterweg

In de huidige situatie is het autoverkeer op de Bouwheerstraat de rechtdoor gaande stroom ten opzichte van fietsers die vanaf de parallel liggende fietspaden de Bouwheerstraat ter hoogte van de Koterweg willen oversteken. Een voorrangregeling waarbij fietsers voorrang hebben, conflicteert daardoor met de voorrangregel 'verkeer op dezelfde weg gaat voor'. Fietsers in de voorrang is op deze oversteek kan daarom alleen als het fietspad zover wordt uitgebogen, dat er geen sprake meer is van 'verkeer op dezelfde weg gaat voor'. Vanwege de perceelgrenzen is er echter geen ruimte voor het uitbuigen van de fietspaden. Daarnaast is ons advies in paragraaf 4.2.2 om de middenberm van de Bouwheerstraat ter hoogte van de Koterweg te behouden. Deze gefaseerde oversteek biedt al redelijk comfort aan fietsers.

Om deze redenen is ons advies om fietsers op deze oversteek geen voorrang te geven. Vanuit het oogpunt van een uniforme voorrangregeling voor fietsers en voetgangers is ons advies om hier ook geen voetgangersoversteekplaats te realiseren. Wel adviseren we de middenberm en oversteek vorm te geven conform de meest recente landelijke richtlijnen voor oversteken.

Gasthuisstraat bij Kapteijnstraat

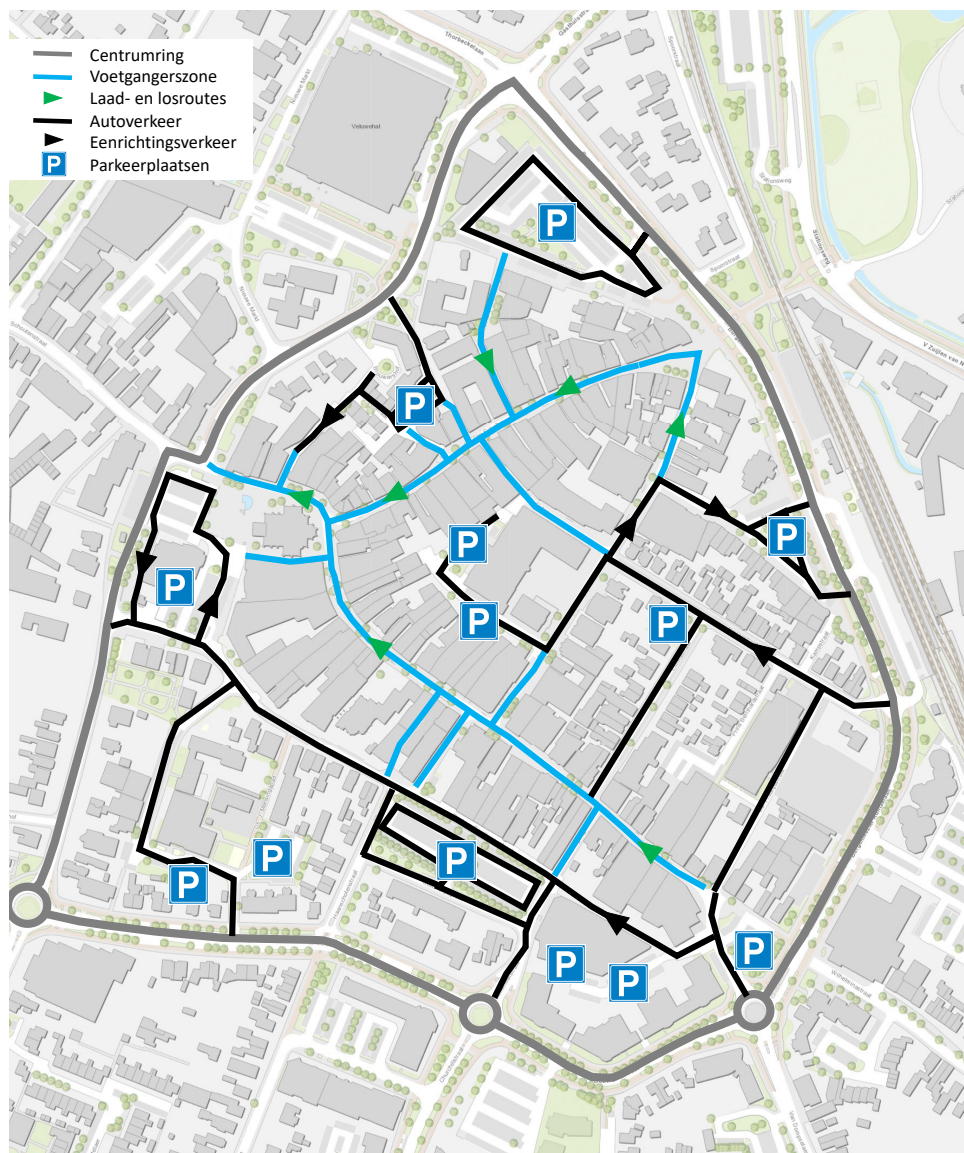
Voor het gedeelte van de Gasthuisstraat ter hoogte van de Koterweg is ons advies om aan beide kanten van de rijbaan brede stroken rood asfalt neer te leggen, waardoor fietsers meer prioriteit krijgen (paragraaf 4.2.4). De middenberm ter hoogte van de fietsoversteek komt hierdoor te vervallen. Vanwege deze ontbrekende middenberm is het het meest logisch om fietsers op deze oversteek voorrang te geven. In het ontwerpproces dient nader onderzocht te worden of dit verkeersveilig ingepast kan worden. Indien deze inpassing niet mogelijk is, dan adviseren wij de middenberm toch te behouden en fietsers geen voorrang te geven.

5. VERKEERSVISIE CENTRUMGEBIED

In dit hoofdstuk behandelen we het verkeer in het Centrumgebied. We kijken als eerste naar de beleidskaders en beschouwen de resultaten van de participatie, op basis waarvan we onze visie geven.

In onderstaande afbeelding zijn alle verkeersstructuren in het Centrumgebied weergegeven. De voetgangerszone loopt door het winkelachtje, de Langstraat en een aantal kleinere steegjes vanaf parkeerplaatsen. Over veel straten uit de voetgangerszone lopen laad- en losroutes. Het laden en lossen is doordeweeks en op zaterdag toegestaan voor 12.00 uur en na 18.00 uur, en op de koopavond na 21.00 uur.

De autoroutes leiden het autoverkeer langs alle parkeerplaatsen in het centrum. De meeste parkeerplaatsen zijn gelegen aan de rand van het centrum, maar door de parkeerplaatsen rondom het gemeentehuis kunnen auto's gemakkelijk het midden van het centrum bereiken.



Figuur 17 – Verkeersstructuur Centrumgebied (huidige situatie)



5.1 Beleidskaders en participatieopbrengst

5.1.1 Beleidskaders

Net als bij de Centrumring, baseren we onze visie op het beleid en de opbrengst van de participatie. In het beleid zijn de volgende uitgangspunten opgenomen over het Centrumgebied.

GVVP

Het GVVP stelt het volgende over het centrum:

- Voetgangersbeleid opstellen (voor centra en woonwijken).
- Tegengaan van groot en zwaar bevoorradersverkeer in de winkelstraten.
- We breiden het aantal fietsparkeerplaatsen uit en houden rekening met nieuwe fietsvarianten.
- We starten met -gratis- bewaakt fietsparkeren met behulp van camera's bij station Barneveld-Centrum. De pilot is bedoeld om fietsendiefstal tegen te gaan.

Centrumvisie

De Centrumvisie stelt dat de gemeente aan zet is om een aantal maatregelen verder uit te werken, zoals het parkeerplan, bevoorradersplan en bereikbaarheidsplan. Deze Verkeersvisie voorziet in een aanzet voor de uitwerking van het bevoorraders- en bereikbaarheidsplan. Het Parkeerplan wordt in een parallel proces uitgewerkt. Over het verkeer in het Centrum stelt de Centrumvisie het volgende:

- Aan de randen van het kernwinkelgebied bieden we meer en comfortabele fietsenstallingen aan. Er wordt hierbij rekening gehouden met afwijkende fietsvarianten en voldoende laadpunten voor e- bikes.
- Looproutes voor de voetganger vanaf de toegangen naar het centrum worden verbeterd en duidelijk gemarkeerd en vergroend (o.a. vanaf station en P+R Vetkamp, de Nieuwstraat en respectievelijk de Kampstraat en Meuleneind).
- Verharding draagt bij aan de beoogde functionaliteit van de openbare ruimte: binnen de ring versterkt een verharding van gebakken materialen het historische karakter.
- Voor de bevoorrading van de winkels in het centrum worden hooguit 2 duidelijke routes bepaald, zowel in het voetgangersgebied als rondom het centrum. Bij voorkeur worden winkels aan de buitenkant van het voetgangersgebied bevoorrad.
- Voor de bevoorrading in het voetgangersgebied worden venstertijden ingesteld, in ieder geval de rustige tijden(ochtenden) in het winkelgebied
- Bevoorrading en afvoer met emissieloze voertuigen (elektrisch vervoer, fietskoerier) wordt gestimuleerd.

5.1.2 Participatieopbrengst

De volgende punten zijn tijdens de participatie genoemd met betrekking tot het Centrumgebied:

- Ondernemers zien graag een fietsverbod in de winkelstraten tijdens winkeltijden. Dit vraagt wel om betere handhaving.
- Er moet ook beter gehandhaafd worden op laad- en losverkeer buiten venstertijden.
- Er zouden geen grote vrachtwagens meer door het centrum moeten rijden.
- Oplossing voor bovenstaand punt zou kunnen zijn dat er een aantal vaste afleverpunten voor leveranciers komen, waarvandaan kleinere busjes de bevoorrading in het centrum verzorgen.
- Het aantal parkeervoorzieningen in het centrum moet per saldo niet verminderd worden als er een aantal parkeerlocaties worden weggehaald.
- Aan de rand van het centrum moeten mensen hun fiets kwijt kunnen op grote (bewaakte) fietsenstallingen.



5.2 Visie

Hieronder geven we onze visie op het verkeer in het Centrumgebied. Het belangrijkste uitgangspunt hierbij is dat de voetganger in het centrum centraal staat.

Voetganger

De voetganger kan worden gefaciliteerd door fietsen in de voetgangerszone tijdens winkeltijden te verbieden (zie kopje 'fietsen & parkeren'), de voetgangerszone uit te breiden op plekken waar de auto geen toegang meer toe krijgt (zie kopje 'autoverkeer & parkeren') en beter te handhaven op laden en lossen (zie kopje 'bevoorrading'). Door in de gehele voetgangerszone hetzelfde regime te hanteren ontstaat er meer duidelijkheid over de regels en kan beter worden gehandhaafd.

Bij de reconstructie van aanloopstraten naar het centrum (bijv. vanaf parkeerterreinen) adviseren we om kenmerkende verharding te realiseren. Door afwisseling in kleurgebruik of materiaalgebruik op verschillende looproutes kan een stukje herkenbaarheid worden aangebracht. Hiermee kunnen bezoekers van het centrum makkelijk de weg vinden. Daarnaast adviseren we om de overgang naar een voetgangerszone aan te geven in de bestrating. Dit zorgt voor meer uniformiteit en duidelijkheid, ter ondersteuning van de bebording.

Fietsen & fietsparkeren

Het is van belang dat fietsers zo snel mogelijk na binnenkomst in het centrum worden gefaciliteerd in het stallen van hun fiets. Op de parkeerplaats aan de Kapteijnstraat is al een goede fietsparkeervoorziening aanwezig. Daarnaast wordt de fietsenstalling bij het station momenteel uitgebreid. Ons advies is om in ieder geval ook op het Gowthorpeplein, het Torenplein en het De Heusplein een fietsparkeervoorziening te realiseren of uit te breiden, naast de bestaande stalling bij de Kapteijnstraat. Zo is het centrum vanuit alle windrichtingen voorzien van een fietsparkeervoorziening. Aan deze fietsenstallingen kunnen oplaadpunten worden toegevoegd voor elektrische fietsen. Om mensen te stimuleren om in plaats van met de auto met hun duurdere fiets of E-bike naar het centrum te komen, adviseren wij om op 1 van deze locaties een (gratis) bewaakte fietsenstalling te realiseren.

Daarnaast adviseren wij om een fietsverbod in de voetgangerszone in te stellen en fietsen alleen toe te staan tijdens de venstertijden die momenteel gelden voor laden en lossen. Dit geeft voetgangers meer vrijheid en veiligheid, wat ook ten gunste komt aan de ondernemers. Hiermee ontstaat er ook meer duidelijkheid voor de fietsers: in het gehele voetgangersgebied gelden dezelfde regels. Voorwaarde hiervoor is echter dat de handhaving verbetert en de regels duidelijk blijken uit de (verkeers)borden.

Autoverkeer & parkeren

In de Centrumvisie wordt gesproken over het waar mogelijk opheffen van kleine parkeerplaatsen in het centrum en deze aan de rand van het centrum te compenseren. Dit komt de leefbaarheid van het centrum ten goede. Deze lijn wordt doorgezet in het Parkeerplan, dat in een parallel proces wordt opgesteld. Waar parkeerplaatsen worden opgeheven, hoeft geen autoverkeer meer te komen. Daardoor ontstaat er op deze locaties ruimte om het voetgangersgebied door te trekken. Ons advies is om de mogelijkheden van het verwijderen per locatie te bekijken.

Bevoorrading

De uitgangspunten uit het beleid en de gevoerde gesprekken geven geen aanleiding om het tijdsschema van de venstertijden te herzien. Het voornaamste probleem dat wordt ervaren met de bevoorrading is dat er weinig handhaving plaatsvindt, waardoor er regelmatig buiten de venstertijden om wordt bevoorraad. Daarom adviseren wij om de venstertijden beter te waarborgen.



Dit kan door het fysiek afsluiten van de laad- en losroutes buiten de venstertijden, bijvoorbeeld door het gebruik van kentekenregistratie of beweegbare pollers. Dit vergemakkelijkt de handhaving. Hierbij is het van belang om buiten het centrum een bevoorradingshub of laad- en loslocatie te realiseren, waar vrachtwagens buiten de venstertijden kunnen parkeren om hun goederen af te leveren. Nader onderzoek zou moeten uitwijzen wat een geschikte locatie hiervoor is. De voorgestelde maatregelen voor het kruispunt bij het Torenplein (paragraaf 4.3.3) vormen hiervoor een goede koppelkans.

Het fysiek afsluiten van laad- en losroutes buiten venstertijden is echter een ingrijpende maatregel. Daarom is ons advies om eerst in te zetten op meer duidelijkheid en herkenbaarheid van de venstertijden en om regelmatige handhaving plaats te laten vinden. Als dit niet afdoende effect heeft, dan kan het fysiek afsluiten alsnog overwogen worden.

Daarnaast zien wij optimalisatiemogelijkheden in de huidige bevoorradingsroutes. Momenteel zijn er meerdere toegangen voor bevoorradingsverkeer. Hiervan is bijvoorbeeld de Nairacstraat een woonstraat, waar vrachtverkeer niet gewenst is. Ons advies is om te onderzoeken in hoeverre de Langstraat bij het Torenplein een goede toegang is voor het bevoorradingsverkeer voor het gehele centrum, en wat dat betekent voor de bevoorradingsroutes.



BIJLAGEN



Bijlage 1 – Intensiteiten centrumring

Wegvak	Van	Naar	Werk-dag	Ochtend-spits	Avond-spits
Bouwheerstraat	Churchillstraat	Van Domselaerstraat	4.063	364	760
<i>Oktober 2020</i>	Van Domselaerstraat	Churchillstraat	3.538	373	580
	Totaal		7.601	738	1.341
Bouwheerstraat	Amersfoortsestraat	Churchillstraat	3.059	308	547
<i>Oktober 2020</i>	Churchillstraat	Amersfoortsestraat	2.732	285	456
	Totaal		5.791	593	1.003
Amersfoortsestraat	Bouwheerstraat	Langstraat	3.542	482	550
<i>Oktober 2020</i>	Langstraat	Bouwheerstraat	3.483	394	625
	Totaal		7.024	876	1.175
Gasthuisstraat	Langstraat	Thorbeckelaan	3.131	346	538
<i>Oktober 2020</i>	Thorbeckelaan	Langstraat	3.228	303	612
	Totaal		6.359	650	1.150
Kuntzelaan	Gasthuisstraat	Van Domselaerstraat	3.281	313	606
<i>Januari 2020</i>	Van Domselaerstraat	Gasthuisstraat	3.582	389	596
	Totaal		6.864	703	1.201

Tabel 1 – Intensiteiten motorvoertuigen Centrumring

Wegvak	Van	Naar	Werk-dag	Ochtend-spits	Avond-spits
Amersfoortsestraat	Bouwheerstraat	Langstraat	64	9	15
<i>Oktober 2020</i>	Langstraat	Bouwheerstraat	40	5	5
	Totaal		103	14	20
Torenplein	Centrum	Amersfoortsestraat	494	27	92
<i>Januari 2020</i>	Amersfoortsestraat	Centrum	886	76	132
	Totaal		1.380	102	224
Gasthuisstraat	Langstraat	Thorbeckelaan	461	57	71
<i>Oktober 2020</i>	Thorbeckelaan	Langstraat	428	41	93
	Totaal		888	99	164
Kuntzelaan	Gasthuisstraat	Van Domselaerstraat	1.416	192	225
<i>Oktober 2020</i>	Van Domselaerstraat	Gasthuisstraat	1.894	255	319
	Totaal		3.310	447	543

Tabel 2 – Intensiteiten fietsverkeer Centrumring



Bijlage 2 – Verkeersanalyse op wegvakniveau

1. Bouwheerstraat (Churchillstraat - Van Domselaerstraat)

Het meest zuidelijke wegvak van de Centrumring is een deel van de Bouwheerstraat, aan de westzijde grenzend aan een ander deel van de Bouwheerstraat en aan de oostzijde grenzend aan de Burgemeester Kuntzelaan. Dit wegvak is vormgegeven als een GOW50-weg (een gebiedsontsluitingsweg waar een maximumsnelheid van 50 km/h geldt). Er sluiten echter wel uitritten direct aan op de weg. Vanaf de Bouwheerstraat kan via de Van Domselaerstraat de Lunterseweg bereikt worden, de hoofdontsluitingsweg richting Lunteren. Verder is aan dit deel van de Bouwheerstraat het Theaterplein gelegen, dat fungeert als parkeerterrein voor het Schaffelaartheater. Zoals weergegeven in onderstaande afbeelding, wordt dit wegvak aan beide kanten begrensd door een rotonde. Behalve de twee rotondes en de inrit naar het Theaterplein kruist dit wegvak niet met andere wegen. Op dit wegvak zijn er dus weinig punten waar verkeer samenkomt.



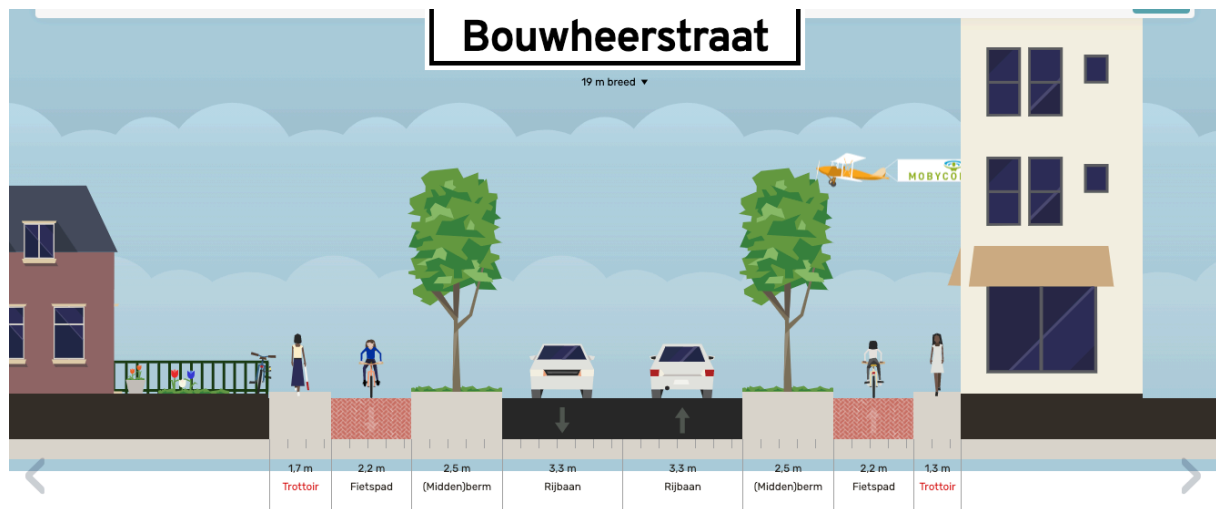
Afbeelding 4 – Verkeersstromen Bouwheerstraat (Churchillstraat – Van Domselaerstraat)

Intensiteiten, snelheden en ongevallen

Volgens de tellingen uit januari en oktober 2020 (hierna: de tellingen) passeren er dagelijks 7.601 motorvoertuigen dit wegvak van de Centrumring. De V85 snelheid ligt gemiddeld op 43 km/u, ruim onder de maximumsnelheid. Dit is de snelheid waar 85% van de motorvoertuigen onder blijft. Dit valt te verklaren door de lengte van het wegvak, de ligging tussen twee rotondes en de bocht halverwege het wegvak. De fietsintensiteiten op dit wegvak zijn onbekend. In de periode vanaf 1 januari 2014 tot 11 augustus 2021 hebben er op dit wegvak 6 ongevallen plaatsgevonden, waarbij bij één ongeval iemand gewond is geraakt. Deze ongevallen hebben plaatsgevonden rondom de bocht halverwege het wegvak.

Dwarsprofiel

Dit wegvak heeft een breedte van ongeveer 19 meter. Vooral aan de centrumkant heeft dit wegvak een erg smal trottoir. Het trottoir voldoet aan beide kanten niet aan de nieuwe richtlijnen van de CROW (ASVV 2021), waarbij op een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h rekening gehouden zou moeten worden met een trottoir van 2,0 meter breed. Verder heeft dit wegvak aan beide zijden vrijliggende fietspaden. Hoewel er geen exacte fietsintensiteiten bekend zijn van dit wegvak, kan worden aangenomen dat de fietsintensiteiten in verhouding staan tot de fietsintensiteiten op de rest van de Centrumring. De fietspaden zijn breed genoeg om deze intensiteiten te faciliteren. Wel is bekend dat op het fietspad aan de zuidzijde van de rijbaan, voornamelijk tussen de rotonde Churchillstraat en de doorsteek naar de Reigerstraat veelvuldig tegen de richting in wordt gefietst (zie pijl op afbeelding 1). De rijbaan heeft een deels doorgetrokken en deels onderbroken asmarkering. De rijbaan zelf is breed genoeg om te voldoen aan de CROW-richtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen (ASVV 2021).



Afbeelding 5 – Dwarsdoorsnede Bouwheerstraat (Churchillstraat – Van Domselaerstraat) <http://streetsketch.mobycon.nl/-/4079>

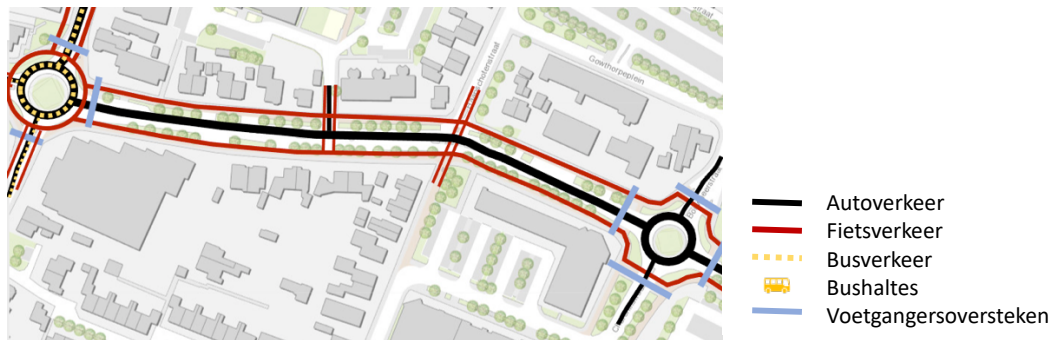


Afbeelding 6 – Impressie van de Bouwheerstraat (Churchillstraat – Van Domselaerstraat)

2. Bouwheerstraat (Amersfoortsestraat - Churchillstraat)

Dit gedeelte van de Bouwheerstraat vormt de zuidwestelijke hoek van de Centrumring. Dit wegvak is vormgegeven als een GOW50-weg. Er sluiten echter wel uitritten direct aan op de weg. Ook dit wegvak wordt aan beide kanten begrensd met een rotonde. Aan de westkant kruist dit wegvak met de Amersfoortsestraat, en aan de oostkant met de Churchillstraat en het Gowthorpeplein. Dit wegvak kruist met een fietsoversteek waarmee fietsers de Koterweg of de Haanschoterstraat kunnen bereiken. Deze fietsoversteek is onderdeel van een belangrijke fietsverbinding tussen het centrum en het zuiden van Barneveld. Fietsers hebben op deze kruising geen voorrang. Verder kruist dit wegvak met het Dominee J. Mensingapad, een weg die met een inritconstructie verbonden is aan de Bouwheerstraat.

Dit wegvak is via de westelijke rotonde verbonden met de Plantagelaan, de zuidwestelijke ontsluitingsroute van en naar Barneveld. De Plantagelaan is een rechtstreekse verbinding van en naar afrit 4 van de A30.



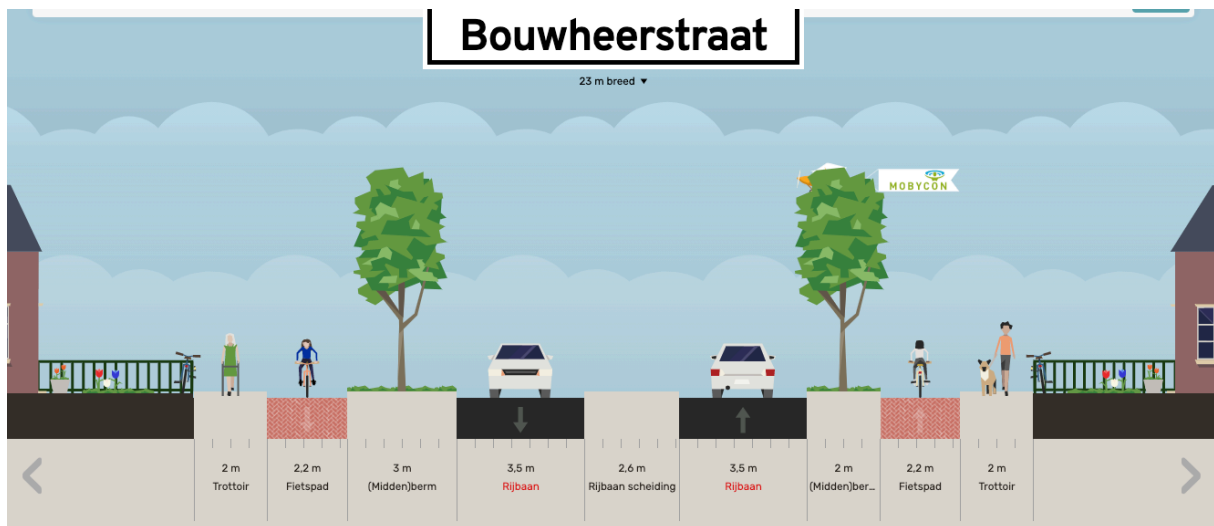
Afbeelding 7 – Verkeersstromen Bouwheerstraat (Amersfoortsestraat – Churchillstraat)

Intensiteiten, snelheden en ongevallen

Volgens de tellingen passeren er dagelijks 5.791 motorvoertuigen dit gedeelte van de Bouwheerstraat. De V85 snelheid ligt met een gemiddelde van 51 km/h net buiten de marges van de toegestane snelheid, maar deze overschrijding is verwaarloosbaar. Ook van dit gedeelte van de Bouwheerstraat zijn geen fietstellingen bekend. Op dit wegvak zijn sinds 1 januari 2014 3 ongevallen geweest. Opvallend genoeg hebben geen van deze ongevallen plaatsgevonden op een kruising met een andere weg of fietspad.

Dwarsprofiel

Dit wegvak heeft een breedte van ongeveer 23 meter. Onderstaande afbeelding geeft de dwarsdoorsnede van dit wegvak weer. In tegenstelling tot het vorige wegvak voldoen deze trottoirs qua breedte aan de richtlijnen uit de CROW-publicatie ASVV 2021. Ook de breedte van de fietspaden voldoet aan deze richtlijnen, ervan uit gaande dat de fietsintensiteiten in lijn zijn met de fietsintensiteiten op andere gedeeltes van de Centrumring. De rijbaan wordt in een deel van het wegvak gescheiden door een middenberm. In het andere deel wordt de rijbaan gescheiden door een gedeeltelijk doorgetrokken en gedeeltelijk onderbroken asmarkering. De rijbaan zelf is breed genoeg om te voldoen aan de CROW-richtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen.



Afbeelding 8 – Dwarsdoorsnede Bouwheerstraat (Amersfoortsestraat – Churchillstraat) <http://streetsketch.mobycon.nl/-/4084>



Afbeelding 9 – Impressie van de Bouwheerstraat (Amersfoortsestraat – Churchillstraat)

3. Amersfoortsestraat

De Amersfoortsestraat vormt het westelijke deel van de Centrumring. Op deze straat is onlangs (begin 2021) de maximumsnelheid aangepast van 50 km/u naar 30 km/u. De maatregelen die zijn genomen om deze verandering te realiseren bestaan uit het plaatsen van bebording en wegmarkering met '30'. De vormgeving van deze straat (klinkers en gemengd verkeer) is in zekere mate in lijn met de inrichting van een ETW30-weg (erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u).

Dit wegvak wordt begrensd met een rotonde met de Plantagelaan en Bouwheerstraat aan de zuidzijde en een kruispunt met de Langstraat en Schoutenstraat aan de noordzijde. Via de Amersfoortsestraat is het parkeerterrein op het Torenplein bereikbaar. Automobilisten die het parkeerterrein in- en uitrijden gebruiken beide dezelfde afslag van de Amersfoortsestraat. Haaiantanden geven bij deze zijweg de voorrang aan de Amersfoortsestraat. Daarnaast is via deze straat een klein parkeerterreintje aan het Rozenhof bereikbaar, die met een inritconstructie is verbonden aan de Amersfoortsestraat. Zoals in paragraaf 3.2.2 benoemd vormt de Amersfoortsestraat de enige goede verbinding tussen de Plantagelaan en de Kallenbroekerweg/Schoutenstraat.

Zoals in de afbeelding aan de rechterzijde weergegeven, is dit wegvak onderdeel van een busroute. De bus naar Nijkerk passeert de Amersfoortsestraat en heeft halverwege de straat ook een halte.

Intensiteiten, snelheden en ongevallen

Op een werkdag passeren er volgens de tellingen gemiddeld 7.024 automobilisten de Amersfoortsestraat. Dit relatief hoge aantal (in relatie tot het wegprofiel) valt te verklaren door de ontbrekende schakel tussen de Plantagelaan en de Kallenbroekerweg. Daarnaast telt dit wegvak op een werkdag volgens de tellingen circa 1.380 fietsers (rekening houdend met de intensiteiten van het Torenplein). De V85 snelheid van automobilisten ligt in oktober 2020 gemiddeld op 46 km/u, enigszins onder de maximumsnelheid van 50 km/uur die destijds



Afbeelding 10 – Verkeersstromen Amersfoortsestraat (Bouwheerstraat – Langstraat)

van toepassing was. Volgens recentere snelheidsdata blijkt de V85 snelheid halverwege de Amersfoortsestraat in april 2021 op 43 km/u te zitten, terwijl de maximumsnelheid sinds het begin van 2021 is teruggebracht naar 30 km/u. De maximumsnelheid wordt dus ruimschoots overschreden. Het aantal ongevallen dat sinds 2014 op dit wegvak heeft plaatsgevonden is beperkt gebleven tot 1 ongeval.

Dwarsprofiel

Opvallend aan dit wegvak is het erg smalle dwarsprofiel. Zoals in onderstaande afbeelding weergegeven is dit wegvak van perceel tot perceel ongeveer 10 meter breed. Bij deze breedte is geen ander wegprofiel mogelijk dan een wegprofiel met gemengd verkeer, ook al past dit eigenlijk niet bij de gebiedsontsluitende functie van de weg (grote hoeveelheid autoverkeer, doorgaande functie, busroute). Deze weg heeft klinkers en heeft geen asmarking, wat past bij een ETW30. De uitritten van de woningen langs de weg passen goed bij een ETW30. De voorrang door middel van voorrangsborden en haaiantanden is (nog) niet in overeenstemming met de richtlijnen, maar wettelijk wel toegestaan. De trottoirs langs deze weg zijn smaller dan de 2,0 meter die volgens de richtlijnen uit de CROW-publicatie ASVV 2021 als minimum geldt voor een ontsluitingsweg. Ter hoogte van de vele inritten aan deze straat is de stoep nog smaller (zie Afbeelding 10).



Afbeelding 11 – Dwarsprofiel Amersfoortsestraat (Bouwheerstraat – Langstraat) <http://streetsketch.mobycon.nl/-/4080>



Afbeelding 12 – Impressie van de Amersfoortsestraat (Bouwheerstraat – Langstraat)



4. Gasthuisstraat

De Gasthuisstraat vormt het noordwestelijke gedeelte van de Centrumring. Deze straat is vormgegeven als een GOW50-weg. Dit wegvak loopt vanaf de kruising met de Langstraat en Schoutenstraat tot aan de kruising met de Thorbeckelaan.

De route Gasthuisstraat – Stationsweg is één van de hoofdontsluitingsroutes in Barneveld, leidend naar afrit 16 van de A1. De Gasthuisstraat faciliteert buslijn 509 (naar Nijkerk) en buslijn 511 (naar Scherpenzeel, met een halte aan de Nieuwe Markt). De afslag naar de Nieuwe Markt leidt tot een winkelgebied met veel parkeergelegenheid. Ook is de parkeerplaats van de Veluwehal via deze afslag te bereiken. De Nieuwe Markt is via een inritconstructie verbonden aan de Gasthuisstraat. De afslag naar de Krommestraat, ook via een inritconstructie aan de Gasthuisstraat verbonden, leidt tot parkeerlocatie de Krommestraat, vlak achter het winkelgebied in het centrum. Verder is de Gasthuisstraat nog met een fietsdoorsteek verbonden met de parkeerlocatie de Kapteijnstraat. Deze doorsteek is onderdeel van een fietsverbinding tussen de Van Hogendorp laan en het centrum van Barneveld.

Intensiteiten, snelheden en ongevallen

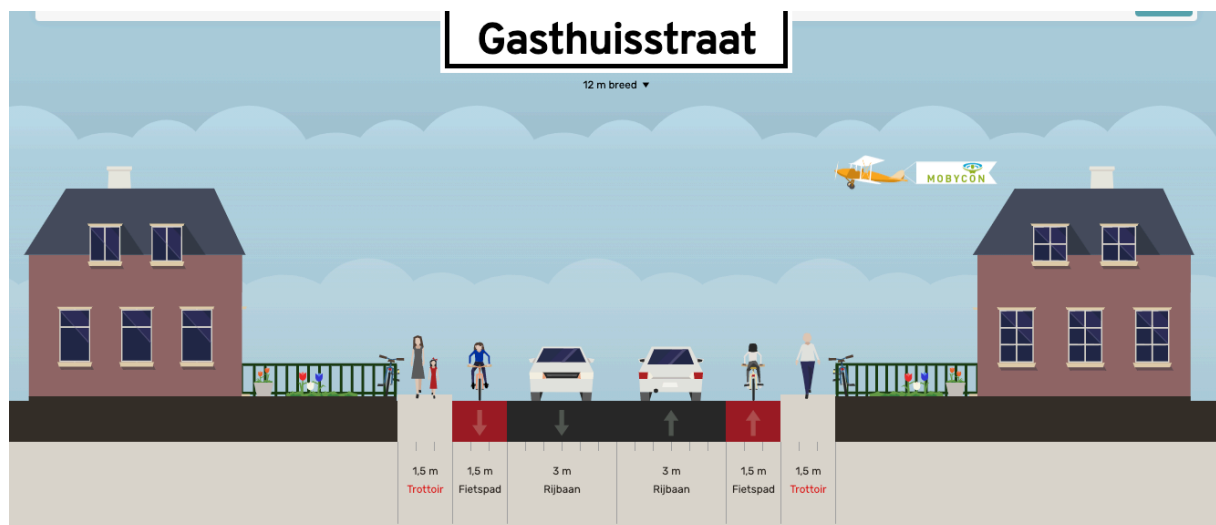
Gemiddeld passeren er volgens de tellingen per werkdag 6.359 motorvoertuigen de Gasthuisstraat. Deze motorvoertuigen zitten met een V85 snelheid van 49 km/u net onder de maximumsnelheid. Daarnaast telt de Gasthuisstraat op een werkdag gemiddeld 888 fietsers. In de afgelopen jaren (vanaf 1 januari 2014) hebben er 6 ongelukken plaatsgevonden aan de Gasthuisstraat, waarvan twee ter hoogte van de afslag Nieuwe Markt en twee ter hoogte van de afslag Krommestraat.

Dwarsprofiel

De Gasthuisstraat heeft een dwarsprofiel van ongeveer 12 meter breed en heeft hiermee een vergelijkbare breedte met de Amersfoortsestraat. Zoals in onderstaande afbeelding weergegeven zijn de trottoirs smaller dan aan de Amersfoortsestraat (te smal volgens CROW-richtlijnen uit de ASVV 2021). Hiermee is er 9 meter over voor de rijbaan met fietsstroken. De CROW-publicatie ASVV 2021 hanteert een minimale breedte voor fietsstroken op gebiedsontsluitingswegen van 2,0 meter. Hier voldoen de fietsstroken van de Gasthuisstraat niet aan. De rijbaan die 3 meter breed is per rijrichting voldoet aan de criteria uit de hiervoor genoemde CROW-publicatie van een breedte van 2,90 tot 3,50 meter. De weg heeft zowel tussen de fietsstroken en de rijbaan als tussen beide rijrichtingen op de rijbaan een onderbroken asmarkering. Tussen de Krommestraat en Thorbeckelaan is een middengeleider of een ononderbroken asmarkering aangebracht.



Afbeelding 13 – Verkeersstromen Gasthuisstraat (Langstraat – Thorbeckelaan)



Afbeelding 14 – Dwarsprofiel Gasthuisstraat (Langstraat – Thorbeckelaan) <http://streetsketch.mobycon.nl/-/4081>



Afbeelding 15 – Impressie van de Gasthuisstraat (Langstraat – Thorbeckelaan)

5. Burgemeester Kuntzelaan

De Burgemeester Kuntzelaan is het langste gedeelte van de Centrumring en vormt de gehele oostzijde. Deze weg wordt begrensd door het kruispunt met de Thorbeckelaan in het noorden en de rotonde bij de Van Domselaerstraat in het zuiden. De Burgemeester Kuntzelaan is in 2017 heringericht en sindsdien is het gedeelte vanaf de rotonde Van Domselaerstraat tot en met de Nieuwstraat ingericht als een GOW30-weg (gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u). Het gedeelte ten noorden van de Nieuwstraat is ingericht als GOW50. De uitgevoerde evaluatie van de herinrichting van deze straat wordt aan het einde van deze paragraaf samengevat.

De weg kenmerkt zich door de vele fiets- en voetgangersoversteken. Dit heeft te maken met de ligging van de weg tussen het treinstation en het centrum. Op alle geregelde oversteken heeft langzaam verkeer voorrang. Dit betekent dat fietsers ook op de oversteken bij de Nieuwstraat en de Wilhelminastraat worden gefaciliteerd. Ook voor automobilisten bevinden zich aan deze weg een aantal ingangen richting het centrum. Daarnaast bevinden zich veel parkeerlocaties langs of in de buurt van deze weg: de Kapteijnstraat, De Vetkamp, het parkeerterrein bij het station, de Kampstraat en het parkeerterrein bij de Albert Heijn. Autoverkeer op de Burgemeester Kuntzelaan heeft voorrang op alle zijstraten en uitritten van parkeerlocaties. Voor het station

zijn een aantal grote fietsenstallingen gevestigd. De rijbanen op de Burgemeester Kuntzelaan zijn 6 meter breed en worden gescheiden door een ononderbroken asmarkering.

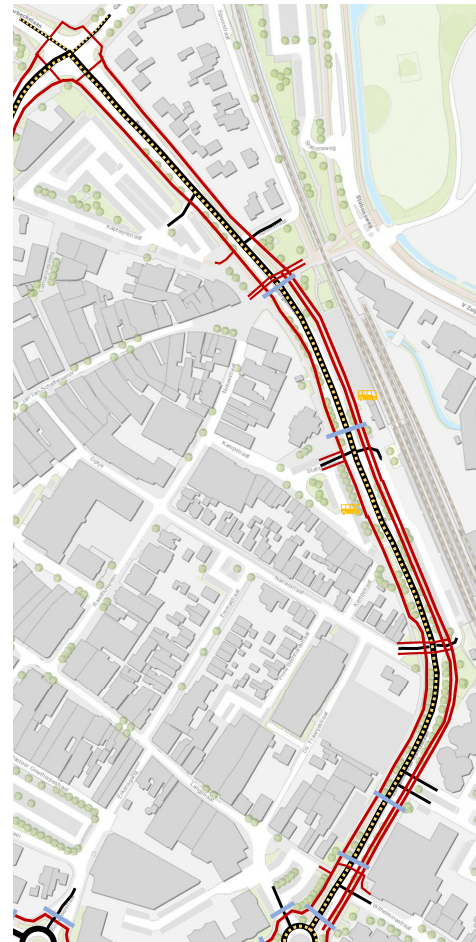
Ook het busstation is gelegen langs de Burgemeester Kuntzelaan. Het station is verdeeld over twee haltes: één halte voor bussen die vanuit het zuiden komen of richting het noorden vertrekken en één voor bussen die vanuit het noorden komen of richting het zuiden vertrekken. Op een werkdag passeren er 9 bussen per uur het busstation.

Intensiteiten, snelheden en ongevallen

Gemiddeld passeren volgens de tellingen per werkdag 6.864 automobilisten de Burgemeester Kuntzelaan. De V85 verschilt per wegvak:

- 'Oversteekgebieden' Schaepsmarkt, Wilhelminastraat-AH: 32-37 km/uur
- Voor station/Kampstraat: 37-41 km/uur
- Tussen AH en station (in de bocht): 41-44 km/uur

Op een gemiddelde werkdag passeren er 3.310 fietsers de Burgemeester Kuntzelaan. Op de Burgemeester Kuntzelaan hebben sinds 2014 25 ongevallen plaatsgevonden, waarbij 4 gewonden zijn gevallen en er zelfs iemand is omgekomen. Deze ongevallen zijn vooral geclusterd rondom de fietsoversteek bij de Nieuwstraat en de afslag naar de parkeerplaats van de Albert Heijn. De meeste ongelukken vonden plaats in 2017, dit waren er 6. Van de 25 ongevallen vonden er 12 plaats voor de herinrichting (2014-2017) en 13 na de herinrichting (2018-2021). Het ongeval waarbij iemand is omgekomen heeft plaatsgevonden voor de herinrichting, de 4 ongevallen waarbij gewonden zijn gevallen vonden allemaal plaats na de herinrichting.



- Autoverkeer
- Fietsverkeer
- - - Busverkeer
- Bushaltes
- Voetgangersoversteken

Afbeelding 16 –
Verkeersstromen
Burgemeester Kuntzelaan

Dwarsprofiel

De Burgemeester Kuntzelaan heeft een dwarsprofiel van ongeveer 25 meter breed. Het dwarsprofiel kijkt op een aantal gedeeltes van de weg af van onderstaand profiel, bijvoorbeeld vanwege de ligging van de bushaltes langs de rijbanen. Op deze locaties worden de fietspaden achter de bushaltes langs geleid. De trottoirs langs de Burgemeester Kuntzelaan voldoen aan de CROW-normen uit de publicatie APVV 2021. De Burgemeester Kuntzelaan heeft aan de westzijde (grotendeels) een vrijliggend fietspad in één richting, en aan de oostzijde een vrijliggend tweerichtingsfietspad tussen de Wilhelminastraat en de Spoorstraat. Ten noorden van de Spoorstraat ligt aan deze zijde een vrijliggend eenrichtingsfietspad.

In de landelijke richtlijnen zijn geen kenmerken voor de inrichting van een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u opgenomen. Dit maakt dat er op diverse plaatsen in het land nog mee wordt geëxperimenteerd. De richtlijnen geven wel aan dat de inrichting veilig en geloofwaardig moet zijn. Er mag geen verwarring ontstaan tussen een GOW30 en een gewone ETW30 (zone 30) of een gewone GOW50 (50 km/uur straat). Dat vergt een zorgvuldige vormgeving (maatwerk).



Afbeelding 17 – Dwarsprofiel van de Burgemeester Kuntzelaan <http://streetsketch.mobycon.nl/-/4123>



Afbeelding 18 – Impressie van de Burgemeester Kuntzelaan

Evaluatie

Zoals eerder vermeld is er een evaluatie uitgevoerd naar de herinrichting van de Burgemeester Kuntzelaan. Deze evaluatie is in 2020 uitgevoerd door BonoTraffics. Bevindingen uit deze evaluatie kunnen gebruikt worden voor de herinrichting van andere delen van de Centrumring. De volgende conclusies kunnen getrokken worden over de herinrichting:

Inrichting gehele weg

- De Burg. Kuntzelaan functioneert als Centrumring met een doorstroomfunctie. Deze functie is duidelijk herkenbaar en de verkeersafwikkeling is redelijk/goed.



- De weg heeft door de toepassing van asfalt, een asmarkering en hoge lichtmasten een uitstraling van een gebied ontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Het gedrag van de automobilist sluit hierbij aan.

Inrichting oversteeklocaties

- De oversteken zijn uniform vormgegeven, maar autoverkeer kan met hoge snelheid de verkeersplateaus waarop de oversteken liggen overrijden.
- De ligging van de oversteekplaatsen in combinatie met de verschillende loop- en fietsroutes naar deze oversteekplaatsen maakt het voor automobilisten complex (geldt voor oversteek Nieuwstraat, station en Wilhelminastraat).
- Tijdens drukke periodes (spits) verloopt het kruisen tussen autoverkeer en fiets/voetgangers redelijk goed omdat er tijdens deze momenten rekening moet worden gehouden met ander autoverkeer en oversteekbewegingen meer in de lijn der verwachting liggen. Tijdens rustige/donkere periodes en bij slecht weer is de kans op verkeersonveilige situaties groter.

Verkeersveiligheid oversteek Nieuwstraat

- Voor de automobilist is sprake van een complexe situatie/rijtaak doordat voornamelijk fietsverkeer met hoge snelheid uit verschillende richtingen de oversteek nadert, in combinatie met overstekende voetgangers.
- Tijdens drukke momenten is de verkeersveiligheid groter omdat er meer rekening wordt gehouden met overstekende voetgangers en fietsers.
- De extra drempels zorgen voor een verlaging van de snelheid waardoor de verkeersveiligheid toeneemt.

Daarnaast worden er een aantal oplossingsrichtingen gegeven om de verkeerssituatie veiliger te maken:

- Verleggen van de locaties van oversteekplaatsen en het uit elkaar trekken van een aantal fiets- en voetgangersoversteekplaatsen, met als doel de complexiteit voor automobilisten te verminderen. Hierbij wordt de kanttekening geplaatst dat veel bestemmingen rondom de Burgemeester Kuntzelaan bereikbaar moeten blijven per fiets, dus dat dit makkelijker gezegd is dan gedaan.
- Plaatsen van een heg bij de uitgang van de Nieuwstraat om de fietssnelheid te verlagen. Dit is reeds uitgevoerd.
- Fietsers en voetgangers uit de voorrang halen om de doorstroomfunctie voor de auto te verbeteren. Dit is niet in lijn met de beleidsuitgangspunten omdat de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers zo wordt bemoeilijkt.
- Verkeerslichten plaatsen. Dit heeft niet de voorkeur omdat dit de verkeersafwikkeling verslechtert en nieuwe knelpunten kan veroorzaken.
- Oversteekgebieden inrichten als 'langzaam rijden'-gebieden. Hierbij gaat het om het afstemmen van de vormgeving van het oversteekgebied, en niet alleen de oversteekplaats, op het gewenste rijgedrag van autoverkeer. Hierbij kan gedacht worden aan het aanpassen van de materialisering (bijv. klinkers), maatvoering (visueel smaller) en verlichting (lager en feller).

Bijlage 3 – Toets basiskenmerken van Duurzaam Veilig

In deze bijlage is elk kruispunt van de Centrumring afzonderlijk in beeld gebracht. Per kruispunt beschouwen we of deze voldoet aan de basiskenmerken van Duurzaam Veilig uit CROW-publicatie 315A. Daarnaast benoemen we het aantal ongevallen per kruispunt. We hebben alleen de grotere kruispunten meegenomen, namelijk:

- Kruispunt Gasthuisstraat – Burgemeester Kuntzelaan
- Rotonde Bouwheerstraat – Van Domselaerstraat
- Rotonde Bouwheerstraat – Churchillstraat
- Rotonde Amersfoortsestraat – Bouwheerstraat
- Kruispunt Amersfoortsestraat – Langstraat – Gasthuisstraat – Schoutenstraat

5.1.2. Kruispunt Gasthuisstraat – Burgemeester Kuntzelaan

Dit kruispunt is gelegen tussen de Gasthuisstraat, Thorbeckelaan en de Burgemeester Kuntzelaan. De eerste twee wegen zijn vormgegeven als GOW50-weg, de laatste weg is vormgegeven als een GOW30-weg. Het kruispunt wordt gereguleerd door een VRI (verkeersregelinstallatie). In onderstaande afbeelding is het kruispunt weergegeven.



Afbeelding 19 – Kruispunt Gasthuisstraat – Burgemeester Kuntzelaan

In tabel 16 is voor de verschillende basiskenmerken van een rotonde binnen de bebouwde kom aangegeven in hoeverre het kruispunt wel of niet voldoet. In de tabel is in tekst aangegeven wat de basiskenmerken zijn en met kleuren geven we aan in hoeverre dit kruispunt daaraan voldoet.

Basiskenmerk	GOW	Toelichting waarom kruispunt (deels) niet voldoet
Onderscheid in verharding	Nooit	
Rijrichtingsscheiding	Altijd	
Lengtemarkering of trottoirbanden	Altijd	
(Openbare) verlichting	Altijd	
Voetgangersoversteekplaats (VOP/zebra)	Nooit	
Fietsvoorzieningen	Altijd	

Voorzieningen openbaar vervoer	In principe niet	
Vorrangsregeling	Altijd	
Voorzieningen (VRI)	Altijd	
Richtingskeuze	Altijd	
Snelheidsbeheersing	In principe niet	
Bewegwijzering	Bij voorkeur wel	
Doorzicht kruispunt	Altijd	

Legenda	Voldoet aan het basiskenmerk	Voldoet deels aan het basiskenmerk	Voldoet niet aan het basiskenmerk
---------	------------------------------	------------------------------------	-----------------------------------

Tabel 3 - Analyse Duurzaam Veilig basiskenmerken rotonde GOW/ ETW

In tabel 16 is te zien dat het kruispunt volledig voldoet aan de basiskenmerken van een rotonde binnen de bebouwde kom.

Op dit kruispunt hebben zich sinds januari 2014 5 ongelukken voorgedaan, waarvan bij één ongeluk een gewonde is gevallen.

5.1.3. Rtonde Bouwheerstraat - Van Dompelaerstraat

Dit kruispunt is gelegen tussen de Bouwheerstraat, Van Dompelaerstraat, Langstraat en Burgemeester Kuntzelaan. De Bouwheerstraat en de Van Dompelaerstraat zijn GOW50-wegen, dit wegvak van de Langstraat is een ETW30-weg en de Burgemeester Kuntzelaan is een GOW30-weg. In onderstaande afbeelding is de rotonde weergegeven.



Afbeelding 20 – Rtonde Bouwheerstraat – Van Dompelaerstraat

In tabel 17 is voor de verschillende basiskenmerken van een rotonde binnen de bebouwde kom aangegeven in hoeverre het kruispunt wel of niet voldoet. In de tabel is in tekst aangegeven wat de basiskenmerken zijn en met kleuren geven we aan in hoeverre dit kruispunt daaraan voldoet.

**Kenmerken rotonde binnen de bebouwde kom**

Basiskenmerk	GOW	Toelichting waarom kruispunt (deels) niet voldoet
Onderscheid in verharding	Nooit	Tak Langstraat heeft 10 meter van het kruispunt af een andere verharding
Rijrichtingsscheiding	Altijd	
Lengtemarkering of trottoirbanden	Altijd	
(Openbare) verlichting	Altijd	
Voetgangersoversteekplaats (VOP/zebra)	Altijd	
Fietsvoorzieningen	Altijd	Fietspaden zijn niet rondom de rotonde gelegen
Voorzieningen openbaar vervoer	In principe niet	
Voorrangsregeling	Altijd	
Voorzieningen (VRI)	Nooit	
Richtingskeuze	Nooit	
Snelheidsbeheersing	In principe niet	
Bewegwijzering	Bij voorkeur wel	
Doorzicht kruispunt	Nooit	

Legenda	Voldoet aan het basiskenmerk	Voldoet deels aan het basiskenmerk	Voldoet niet aan het basiskenmerk
---------	------------------------------	------------------------------------	-----------------------------------

Tabel 4 - Analyse Duurzaam Veilig basiskenmerken rotonde GOW/ ETW

In tabel 17 is te zien dat het kruispunt voor een groot deel voldoet aan de basiskenmerken van een rotonde binnen de bebouwde kom. Op twee punten wordt niet geheel voldaan aan de basiskenmerken. Per kenmerk wordt in het blauw de toelichting van het CROW op het basiskenmerk weergegeven:

- Onderscheid in verharding: *'Gesloten verharding heeft de voorkeur vanuit oogpunt van onderhoud. Indien een toeleidend wegvak verschilt in verharding, wordt aanbevolen deze verharding ruim vóór het kruispunt gelijk te trekken met de verhardingskeuze van de overige takken.'*
Het wegvak van de Langstraat verschilt in verharding met de andere 3 takken van de rotonde. Pas ter hoogte van de voetgangersoversteekplaats is de verharding gelijkgetrokken. Dit is slechts 10 meter voor de rotonde. In de richtlijnen staat niet gespecificeerd in hoeverre dit voldoende is.
- Fietsvoorzieningen: *'Fietsvoorzieningen op een enkelstrooksrotonde bestaan bij voorkeur uit een vrijliggend fietspad rondom de rotonde.'*
De fietspaden die aantakken op deze rotonde zijn allemaal vrijliggend, maar het fietspad rondom de rotonde heeft geen ronde vorm. Dit is geen vereiste, maar dit heeft wel de voorkeur.

In de periode vanaf 1 januari 2014 tot 11 augustus 2021 hebben er op deze rotonde 7 ongevallen plaatsgevonden, waarbij bij twee ongevallen iemand gewond is geraakt.



5.1.4. Ronde Bouwheerstraat – Churchillstraat

Dit kruispunt is gelegen tussen de Bouwheerstraat, Churchillstraat en het Gowthorpeplein. De Bouwheerstraat en de Churchillstraat zijn GOW50-wegen en het Gowthorpeplein is een ETW30-weg. In onderstaande afbeelding is de rotonde weergegeven.



Afbeelding 21 – Ronde Bouwheerstraat – Churchillstraat

In tabel 18 is voor de verschillende basiskennmerken van een rotonde binnen de bebouwde kom aangegeven in hoeverre het kruispunt wel of niet voldoet. In de tabel is in tekst aangegeven wat de basiskennmerken zijn en met kleuren geven we aan in hoeverre dit kruispunt daaraan voldoet.

Kenmerken rotonde binnen de bebouwde kom

Basiskennmerk	GOW	Toelichting waarom kruispunt (deels) niet voldoet
Onderscheid in verharding	Nooit	
Rijrichtingsscheiding	Altijd	
Lengtemarkering of trottoirbanden	Altijd	
(Openbare) verlichting	Altijd	
Voetgangersoversteekplaats (VOP/zebra)	Altijd	
Fietsvoorzieningen	Altijd	Fietspaden zijn niet rondom de rotonde gelegen
Voorzieningen openbaar vervoer	In principe niet	
Voorrangsregeling	Altijd	
Voorzieningen (VRI)	Nooit	
Richtingskeuze	Nooit	
Snelheidsbeheersing	In principe niet	
Bewegwijzering	Bij voorkeur wel	
Doorzicht kruispunt	Nooit	

Legenda	Voldoet aan het basiskensmerk	Voldoet deels aan het basiskensmerk	Voldoet niet aan het basiskensmerk
---------	-------------------------------	-------------------------------------	------------------------------------

Tabel 5 - Analyse Duurzaam Veilig basiskensmerken rotonde GOW/ETW

In tabel 18 is te zien dat het kruispunt voor een groot deel voldoet aan de basiskensmerken van een rotonde binnen de bebouwde kom. Op één punt wordt niet geheel voldaan aan de basiskensmerken. In het blauw wordt de toelichting van het CROW op het basiskensmerk weergegeven:

- Fietsvoorzieningen: *'Fietsvoorzieningen op een enkelstrooksrotonde bestaan bij voorkeur uit een vrijliggend fietspad rondom de rotonde.'*
De fietspaden die aantakken op deze rotonde zijn allemaal vrijliggend, maar het fietspad rondom de rotonde heeft geen ronde vorm. Dit is geen vereiste, maar dit heeft wel de voorkeur.

In de periode vanaf 1 januari 2014 tot 11 augustus 2021 hebben er op deze rotonde 5 ongevallen plaatsgevonden, waarbij bij geen ongevallen iemand gewond is geraakt.

5.1.5. Rotonde Amersfoortsestraat – Bouwheerstraat

Deze rotonde verbindt de Bouwheerstraat, Amersfoortsestraat en de Plantagelaan. De Bouwheerstraat en de Plantagelaan zijn momenteel GOW50-wegen, net als het zuidelijke deel van de Amersfoortsestraat. Het noordelijke deel van de Amersfoortsestraat is een ETW30-weg. In onderstaande afbeelding is het kruispunt weergegeven.



Afbeelding 22 – Rotonde Amersfoortsestraat – Bouwheerstraat

In tabel 19 is voor de verschillende basiskensmerken van een rotonde binnen de bebouwde kom aangegeven in hoeverre het kruispunt wel of niet voldoet. In de tabel is in tekst aangegeven wat de basiskensmerken zijn en met kleuren geven we aan in hoeverre dit kruispunt daaraan voldoet.

Kenmerken rotonde binnen de bebouwde kom

Basiskensmerk	GOW	Toelichting waarom kruispunt (deels) niet voldoet
Onderscheid in verharding	Nooit	Amersfoortsestraat heeft na ruim 20 meter andere verharding.
Rijrichtingsscheiding	Altijd	
Lengtemarkering of trottoirbanden	Altijd	



(Openbare) verlichting	Altijd	
Voetgangersoversteekplaats (VOP/zebra)	Altijd	
Fietsvoorzieningen	Altijd	
Voorzieningen openbaar vervoer	In principe niet	
Vorrangsregeling	Altijd	
Voorzieningen (VRI)	Nooit	
Richtingskeuze	Nooit	
Snelheidsbeheersing	In principe niet	
Bewegwijzering	Bij voorkeur wel	
Doorzicht kruispunt	Nooit	

Legenda	Voldoet aan het basiskenmerk	Voldoet deels aan het basiskenmerk	Voldoet niet aan het basiskenmerk
---------	------------------------------	------------------------------------	-----------------------------------

Tabel 6 - Analyse Duurzaam Veilig basiskenmerken rotonde GOW/ETW

In tabel 19 is te zien dat het kruispunt volledig voldoet aan de basiskenmerken van een rotonde binnen de bebouwde kom.

In de periode vanaf 1 januari 2014 tot 11 augustus 2021 hebben er op deze rotonde 6 ongevallen plaatsgevonden, waarbij bij twee ongevallen iemand gewond is geraakt.

5.1.6. Kruispunt Amersfoortsestraat – Langstraat – Gasthuisstraat – Schoutenstraat

De Amersfoortsestraat en Gasthuisstraat komen via een bajonetaansluiting samen op dit kruispunt. De Langstraat en Schoutenstraat takken daarnaast ook aan op dit kruispunt. Het gaat om een kruispunt zonder voorrangsregeling. Het kruispunt bevindt zich in een 30 km/u zone. Op de Gasthuisstraat verandert de snelheid na het kruispunt naar 50 km/u.



Tabel 7 – Kruispunt Amersfoortsestraat – Langstraat – Gasthuisstraat – Schoutenstraat



In tabel 20 is voor de verschillende basiskennmerken van een voorrangskruispunt binnen de bebouwde kom aangegeven in hoeverre het kruispunt wel of niet voldoet. In de tabel is in tekst aangegeven wat de basiskennmerken zijn en met kleuren geven we aan in hoeverre dit kruispunt daaraan voldoet.

Kenmerken kruispunten zonder voorrangsregeling binnen de bebouwde kom

Basiskennmerk	GOW/ETW	Toelichting waarom kruispunt (deels) niet voldoet
Onderscheid in verharding	Nooit	
Rijrichtingscheiding	Nooit	Op de tak van de Gasthuisstraat is een korte rijrichtingscheiding aanwezig.
Lengtemarkering of trottoirbanden	Altijd (trottoirband)	
(Openbare) verlichting	Altijd	
Voetgangersoversteekplaats (VOP/zebra)	Nooit	Er zijn 2 VOP's aanwezig op het kruispunt.
Fietsvoorzieningen	Nooit	
Voorzieningen openbaar vervoer	Nooit	
Vorrangsregeling	Nooit	
Voorzieningen (VRI)	Nooit	
Richtingskeuze	Nooit	
Snelheidsbeheersing	In principe niet	
Bewegwijzering	In principe niet	
Doorzicht kruispunt	Altijd	

Legenda	Voldoet aan het basiskennmerk	Voldoet deels aan het basiskennmerk	Voldoet niet aan het basiskennmerk
---------	-------------------------------	-------------------------------------	------------------------------------

Tabel 8 - Analyse Duurzaam Veilig basiskennmerken kruispunt zonder voorrangsregeling

In tabel 21 is te zien dat het kruispunt voor een groot deel voldoet aan de basiskennmerken van een kruispunt zonder voorrangsregeling binnen de bebouwde kom. Op twee punten wordt niet geheel voldaan aan de basiskennmerken. Per kenmerk wordt in het blauw de toelichting van het CROW op het basiskennmerk weergegeven.

- **Rijrichtingscheiding:** *“Een rijrichtingscheiding is niet aanwezig. Op de toeleidende wegen is geen rijrichtingscheiding aanwezig, zodat dit ook op het kruispunt zelf niet aanwezig is.”*
Het korte stuk rijrichtingscheiding aan de kant van de Gasthuisstraat hoort dus niet op dit type kruispunt.
- **Voetgangersoversteekplaats:** *“Iedere weg binnen een verblijfsgebied heeft voornamelijk een verblijfsfunctie. Daarom is oversteken op wegvakken en kruispunten overal toegestaan voor voetgangers. Hiervoor zijn geen voorzieningen vereist, niet om te stimuleren, maar ook niet om te beperken. Oversteekvoorzieningen voor voetgangers, zoals zebrapaden nabij scholen of winkelcentra, zijn uitzonderingen indien hiervan veel gebruik wordt gemaakt. Met het oog op snelheidsbeperking en attentie verhoging is extra aandacht besteed aan potentieel gevaarlijke punten.”*
Het is onduidelijk in hoeverre deze voetgangersoversteekplaatsen veelvuldig worden gebruikt.

