

Oplegnotitie Verkeersvisie centrumring en -gebied Barneveld

Gemeente Barneveld, mei 2022

Bijlage: Verkeersvisie Centrumring en Centrumgebied Barneveld, Mobycon, 13 mei 2022

1. Aanleiding

In het maatregelenpakket van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) zijn diverse maatregelen opgenomen die onderdeel zijn van de wegen rond het centrum van Barneveld. Ook betreft het maatregelen in het centrumgebied, zoals bevoorrading en venstertijden. Een integrale visie op deze maatregelen is gewenst en daarom is door adviesbureau Mobycon een visie opgesteld. Deze visie is een nadere uitwerking van de Omgevingsvisie Barneveld Centrum en heeft een relatie met het Parkeerplan Barneveld Centrum. Bij het opstellen van de visie is een uitgebreid participatietraject doorlopen, waarbij de diverse stakeholders input hebben geleverd.

Het doel van de visie is inzicht geven te geven in de toekomstige functie en bijbehorende inrichtingsprincipes van de wegen, kruisingen en oversteken rondom het centrum. Daarnaast worden adviezen gegeven voor de verkeersaspecten van het centrumgebied.

Deze oplegnotitie stelt op basis van de visie uitgangspunten voor en daarnaast wordt een doorkijk gegeven naar het vervolg door middel van uitwerkingsrichtingen. Tevens worden de kaders uit het GVVP die betrekking hebben op het centrum (her)benoemd.

2. Kaders

Bij een bespreking met de raad (raadstafelgesprek Burg. Kuntzelaan, 21-12-2021) is de vraag gesteld of de kaders die in het GVVP zijn opgenomen nog juist zijn. Het gaat dan met name over de kaders die betrekking hebben op het oversteken van de wegen naar het centrum. Toegezegd is om deze kaders bij het opstellen van deze visie opnieuw vast te stellen, onder andere op basis van de huidige inzichten en ervaringen.

De kaders die in het GVVP zijn opgenomen betreffen uitgangs-/speerpunten en opgaven. Voor zover deze betrekking hebben op de centrumring en -gebied worden deze hieronder genoemd.

Uitgangs- en speerpunten fiets & fietsvarianten

- We pakken (subjectieve) verkeersonveiligheid bij fietsers bij fietsoversteken aan;
- We geven fietsers standaard voorrang bij fietsoversteken óf kiezen (als het niet anders kan) voor maatwerk;
- Het (steeds meer) geven van voorrang aan fietsers bijvoorbeeld op de centrumring van Barneveld.

Opgave (ga voor het plan uit van)

- Het centrum van Barneveld (inclusief huidige centrumring) is een verblijfsgebied waar autoverkeer ondergeschikt is aan het langzaam verkeer.

Bovenstaande kaders zijn de basis voor het opstellen van de verkeersvisie en voorliggende oplegnotitie.

3. Uitgangspunten

In de visie worden een aantal adviezen gegeven, zowel voor de wegvakken, kruisingen en oversteken van de centrumring als voor het centrumgebied. Naar aanleiding van de adviezen van Mobycon worden de volgende uitgangspunten voorgesteld. Hierbij is onderscheid te maken in uitgangspunten voor de centrumring en centrumgebied. Per uitgangspunt wordt een korte toelichting gegeven. Voor

een impressie van de mogelijke uitwerking van de uitgangspunten wordt verwezen naar de rapportage van Mobycon.

Centrumring

1. De Centrumring wordt afgewaardeerd naar een maximumsnelheid van 30 km/uur met bijbehorende inrichting.
 - Als inrichtingselement is in ieder geval een verharding van bestrating/klinkers essentieel. Dit draagt ook bij aan het versterken van de historische structuur.
2. De Centrumring krijgt voor zover mogelijk een eigen, uniforme en herkenbare 30 km/uur-inrichting.
 - Hierbij kan onderscheid gemaakt worden in 'basiselementen' zoals type (klinker)verharding en een bepaalde soort lichtmast. Deze zijn op en langs de gehele centrumring toe te passen. Daarnaast kent ieder wegvak zijn eigen omgeving en kenmerken en is het vooral van belang dat er sprake is van uniformiteit per wegvak.
3. Voetgangers en fietsers krijgen veilige oversteken met waar mogelijk voorrang op autoverkeer.
 - Veiligheid is het uitgangspunt bij het bepalen of de voetganger en fietser voorrang kunnen krijgen. Hierbij is ook comfort belangrijk bij de inrichting van de oversteken. Per locatie wordt de afweging gemaakt.
4. De vrijliggende fietspaden (voor zover nu aanwezig) blijven behouden.
 - Hoewel vrijliggende fietspaden niet passen bij een maximumsnelheid van 30 km/uur is het mengen van fietsverkeer met gemotoriseerd verkeer door de relatief hoge intensiteiten niet gewenst. Een alternatief voor het autoverkeer is niet aanwezig. Waar geen vrijliggende fietspaden zijn (en inpasbaar zijn) wordt ingezet op meer ruimte en comfort voor de fietser.
5. Het verkeer op de centrumring heeft voorrang op de zijwegen (met uitzondering van de rotondes).
 - Hoewel bij een maximumsnelheid van 30 km/uur een gelijkwaardige voorrangssituatie de voorkeur heeft is dit vanwege de intensiteiten op de centrumring en de ongeschiktheid van de zijwegen niet gewenst.
6. Langs de gehele Centrumring komt een degelijke groenstructuur.
 - Niet overal is er ruimte voor maar per wegvak en locatie worden de mogelijkheden bekeken wanneer ruimtelijke plannen daar aanleiding voor geven. Uitgangspunt is dat er geen onnodige verharding aanwezig is en de openbare ruimte wordt vergroend indien mogelijk.
7. Kruispunten worden zoveel mogelijk vormgegeven als 'poort' naar het centrumgebied.
 - Hier is onderscheid te maken in kruispunten waar een keuze te maken is (wel of niet de centrumring oprijden) en kruispunten waar dit niet het geval is. Waar er nog een keuze is, is het uitgangspunt een vormgeving waarbij er 'afgeslagen' moet worden om de centrumring op te rijden. In de andere gevallen zal vooral uit de inrichting moeten blijken dat het centrumgebied ingereken wordt, waarbij een ander (verkeers)gedrag past.
8. Station Barneveld-centrum blijft goed bereikbaar voor OV (lijn -en buurtbussen).
 - De Burg. Kuntzelaan is de voornaamste schakel van de centrumring voor het OV met lijnbussen. Dit vanwege de overstapmogelijkheid van/naar de Valleilijn trein. Bij een andere inrichting en maatregelen van de Burg. Kuntzelaan dient rekening gehouden te worden met de bereikbaarheid en eisen vanuit de vervoerder. Dit uitgangspunt is van toepassing op de huidige situatie waarbij het busstation aan de centrumzijde van het spoor ligt. Een mogelijke toekomstige herontwikkeling van het Rijnvallei gebied aan de overzijde van het spoor biedt op dat moment de mogelijkheid om het busvervoer mogelijk (gedeeltelijk) naar de Van Zuylen van Nieuveltlaan te verplaatsen.

Centrumgebied

1. Stel één verkeersregime (voetgangerszone/fietsen toestaan) in voor het gehele winkelgebied.
 - In de huidige situatie geldt er al een voetgangerszone voor het gehele winkelgebied, maar niet overal gelden (dezelfde) venstertijden voor fietsers. Dit zorgt voor onduidelijkheid. Eén regime is gewenst waarbij de voorkeur uitgaat om in alle winkelstraten fietsen te verbieden binnen de venstertijden.
2. Voldoende fietsparkeerplekken in het centrum, met name aan de randen op fietsroutes vanuit de wijken.
 - Om fietsen in de winkelstraten binnen de venstertijden te verbieden is voldoende fietsparkeergelegenheid aan de randen een voorwaarde. Ook buiten de venstertijden moeten deze parkeervoorzieningen uitnodigen om te voet het winkelgebied te betreden.
3. Handhaaf de venstertijden voor bevoorrading.
 - Een duidelijke inrichting met begrijpelijke regels (bebording) is van belang, met bij voorkeur één entree tot het centrum. Dit kan ondersteund worden met een verwijzing vanaf bijvoorbeeld de kruising Thorbeckelaan-Gasthuisstraat, waarbij ook op de centrumring al wordt aangegeven welke venstertijden er gelden.
4. Realiseer een bevoorradingshub/laad-en losvoorziening aan de rand van het centrum.
 - Een striktere handhaving op de venstertijden voor het laden en lossen vraagt om een goed alternatief. Een (of eerdere) bevoorradingshub aan de rand van het centrum kan hierin voorzien. Buiten de venstertijden voor laden en lossen kan hiervan gebruik gemaakt worden. Tevens bied dit de mogelijkheid om (te lang) vrachtverkeer te verbieden om nog door de centrumstraten te rijden.

4. Uitwerkingsrichtingen

De visie is primair bedoeld om de verkeerskundige uitgangspunten vast te stellen bij toekomstig onderhoud of ontwikkelingen in het centrum of langs de centrumring. Vanuit een opgavegerichte aanpak is de visie de basis voor verkeerskundige keuzes. Daarnaast is het gewenst om een aantal maatregelen verder uit te werken. Bijvoorbeeld omdat het relatief kleinschalig is en niet hoeft te wachten op groot onderhoud. Of als er een urgentie is waardoor een aanpak niet kan wachten.

Deze maatregelen worden hieronder genoemd en zijn onderverdeeld in categorieën 'uitwerken tot maatregel', 'verkennen' en 'optimaliseren/herinrichten bij groot onderhoud en/of ruimtelijke ontwikkelingen'. De maatregelen staan ook weergegeven op de plattegrond, verderop in deze notitie (4.4).

4.1 Uitwerken tot maatregel

Voor dit onderdeel geldt dat de planvorming wordt gestart om de maatregelen verder uit te werken tot plan.

Instellen 2-richtingen fietspad langs gedeelte Bouwheerstraat (tussen Reigerstraat en Churchillstraat)

Betreft het instellen van fietsverkeer in 2 richtingen om het huidige gebruik te faciliteren. Uitvoering hiervan door middel van beperkte maatregelen, vooruitlopend op groot onderhoud. Naar verwachting kan maatregel uitgevoerd worden vanuit bestaande budgetten (GVVP). Voorbereiding Q3 van 2022 als onderdeel GVVP-maatregelenpakket.

Herinrichten fietsoversteek Burg. Kuntzelaan t.h.v. Schaepsmarkt i.c.m. vergroenen looproute

Voorgesteld wordt om deze maatregel op te pakken als opgave. In de Omgevingsvisie Barneveld Centrum is in de Uitvoeringsagenda dit gebied opgenomen met de ambitie om de looproute

tussen het centrum en Schaffelaarsebos te vergroenen. Deze ambitie maakt onderdeel uit van de opgave, samen met het verkeersveiliger maken van de (fiets)oversteek. Vanuit bestaand budget (GVVP) is het mogelijk om de planvorming te financieren. Voor de dekking van de uitvoeringskosten volgt een apart voortel. De (fiets)oversteek komt in aanmerking voor provinciale subsidie, dit zal onderdeel zijn van het voorstel. De voorbereiding wordt opgestart in Q4 van 2022, afhankelijk van beschikbare capaciteit van de verschillende disciplines.

Optimaliseren fietsoversteek Gasthuisstraat t.h.v. Kapteijnstraat (incl. fietsroute richting Schaepsmarkt via parkeerterrein Kapteijnstraat)

Betreft het uitvoeren van kleinschalige maatregelen om het comfort en herkenbaarheid van de oversteek te verbeteren. Hierbij wordt de fietsroute tussen deze oversteek en de Burg. Kuntzelaan over het parkeerterrein van de Kapteijnstraat meegenomen. Doel is het herkenbaar maken van deze fietsroute. Deze maatregel heeft een relatie met de uit te breiden fietsparkeerplaats Kapteijnstraat. Deze maatregel is vooruitlopend op groot onderhoud/ruimtelijke ontwikkelingen. Naar verwachting kan maatregel uitgevoerd worden vanuit bestaande budgetten (GVVP). Voorbereiding Q3 van 2022 als onderdeel GVVP-maatregelenpakket.

Burg. Kuntzelaan optimalisatie wegvakken

Deze maatregel betreft het maken van een plan waarmee met relatief beperkte aanpassingen op de wegvakken (tussen de oversteeken) de uitstraling wordt aangepast. Doel hiervan is een ander rijgedrag en lagere snelheid. Gedacht kan worden aan het toepassen van groen, andere lichtmasten en een andere vorm van rijbaanscheiding. Een afweging op basis van effectiviteit en kosten moet leiden tot een voorstel. Op basis van een voorstel kan bepaald worden of de bestaande budgetten (GVVP) toereikend zijn. Zo niet, dan volgt een voorstel hiervoor. De voorbereiding wordt opgestart in Q4 van 2022, in relatie met de planvorming voor aanpassing fietsoversteek t.h.v. Schaepsmarkt.

Herinrichting Amersfoortsestraat (Plantagelaan-Gowthorpestraat) t.b.v. fiets en voetganger

Circa een jaar geleden is op o.a. dit gedeelte van de Amersfoortsestraat vooruitlopend op een andere inrichting een maximumsnelheid van 30 km/uur ingesteld. Infrastructurele maatregelen zijn nodig om deze maximumsnelheid te ondersteunen. Bij de planvorming wordt uitgegaan van het weggedeelte vanaf de Plantagelaan tot en met de kruising met de Gowthorpestraat. Een aantal doelen worden hierbij nagestreefd: meer ruimte voor de voetganger en het verbeteren van de oversteekbaarheid. Een lagere snelheid van het gemotoriseerde verkeer en meer comfort en ruimte voor fietsverkeer waarbij gemotoriseerd verkeer meer ondergeschikt is. Vanuit bestaand budget (GVVP) is het mogelijk om de planvorming te financieren. Voor de dekking van de uitvoeringskosten volgt een apart voortel. De voorbereiding wordt opgestart in Q1 van 2023.

4.2 Verkennen

Voor deze maatregelen wordt een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden en consequenties.

Opstellen bevoorradingsplan/voetgangersgebied

Betreft een verkenning naar de mogelijkheden om de bevoorrading te verbeteren en een eenduidige voetgangerszone in te stellen. Deze maatregel wordt opgenomen in het GVVP-maatregelenpakket 2023.

Herinrichting fietsoversteek Koterweg

Dit betreft een verkenning naar het herinrichten van de fietsoversteek waarbij met name comfort een belangrijke verbetering kan zijn. Deze maatregel wordt opgenomen in het GVVP-maatregelenpakket 2023. Uitgangspunt is dat een herinrichting van deze oversteek onderdeel is van groot onderhoud. Op basis van de Integrale Meerjarenplanning wordt afgewogen of de

oversteek mogelijk vooruitlopend aangepast wordt. Deze afweging is onderdeel van de planuitwerking. De (fiets)oversteek komt in aanmerking voor provinciale subsidie.

4.3 Optimaliseren/herinrichten bij groot onderhoud en/of ruimtelijke ontwikkelingen

Onderstaande maatregelen zijn afhankelijk van de Integrale Meerjarenplanning (IMP) en/of ruimtelijke ontwikkelingen. Vooruitlopend daarop worden deze nog niet opgepakt.

Bouwheerstraat inrichting

Betreft herinrichting rijbaan en vergroenen middenberm. Afhankelijk van IMP wordt mogelijk fietsoversteek Koterweg incl. vergroenen middenberm vooruitlopend opgepakt.

Rotondes optimaliseren t.b.v. fietscomfort

Betreft het verbeteren van het comfort voor fietsers (rekening houden met fietsveiligheid).

Kruising Gasthuisstraat-Thorbeckelaan

Betreft herinrichting van de kruising incl. aanliggende wegvakken Gasthuisstraat/Burg. Kuntzelaan en grootschalige aanpak fietsoversteek t.h.v. Kapteijnstraat.

Kruising Amersfoortsestraat-Schoutenstraat-Gasthuisstraat

Betreft herinrichting van de kruising incl. wegvak Amersfoortsestraat/Schoutenstraat).

4.4 De maatregelen in beeld

