

Afdeling: Vastgoed en Infrastructuur
Behandelaar: S. de Graaf
Telefoonnummer: 0342495907

Voorstelnr. 2547
Barneveld, 5 januari 2023
Portefeuillehouder: M.H.J. Pluimers-Foeken

☒ Ter kennisname naar de raad
Nummer beleidsproduct:

☐ Op overzicht Bestaand beleid (website)

Onderwerp: **GVVP-maatregelenpakket 2023 en Verkeersveiligheidsmonitor 2022**

Gevraagde beslissing:

1. Instemmen met het GVVP maatregelenpakket 2023;
2. Een incidenteel budget van € 265.000 beschikbaar te stellen vanuit restantbudgetten van voorgaande GVVP-maatregelenpakketten in de bestaande begroting;
3. Kennis te nemen van de verkeersveiligheidsmonitor 2022;
4. Het GVVP-maatregelenpakket en Verkeersveiligheidsmonitor ter kennisname aan te bieden aan de raad.

1. Inleiding

GVVP-maatregelenpakket 2023

Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) 2018 - 2021 is op 13 december 2017 door de Gemeenteraad vastgesteld. Deze mobiliteitsvisie is een gerichte aanpak voor de termijn 2018-2021 om de bereikbaarheid in en om de gemeente te verbeteren, nieuwe vervoersconcepten te faciliteren en de CO²-uitstoot terug te dringen.

Het GVVP bevat ambities die door middel van speerpunten van beleid zijn vertaald naar concrete maatregelen. De concrete maatregelen zijn uitgewerkt in jaarplannen, genaamd maatregelenpakketten voor de jaren 2018 tot en met 2021.

Voor het jaar 2022 is aansluitend op de jaarplannen 2018-2021 een 'nieuw' maatregelenpakket opgesteld en eind 2021 vastgesteld door het college. Ook voor het jaar 2023 is een nieuw maatregelenpakket opgesteld. Een belangrijk onderdeel in 2023 is de actualisatie van het huidige GVVP zoals vastgesteld in 2017. Daarnaast wordt inzicht gegeven in de stand van zaken van de maatregelen die vanaf 2018 opgestart zijn.

Aan de gemeenteraad is toegezegd dat zij vooraf inzicht krijgt in het maatregelenpakket.

Verkeersveiligheidsmonitor 2022

Jaarlijks wordt binnen de gemeente Barneveld een verkeersveiligheidsmonitor opgesteld. Deze monitor geeft inzicht in de ontwikkeling en stand van zaken op het gebied van verkeersveiligheid binnen de gemeente Barneveld. Deze stand van zaken is gebaseerd op bijgevoegde verkeersveiligheidsrapportage periode 2017-Q2 2022. De verkeersveiligheidsmonitor heeft een relatie met het GVVP-maatregelenpakket: aandachtspunten uit de monitor kunnen aanleiding zijn om hier in het maatregelenpakket aandacht aan te besteden.

2. Beoogd effect

a) Meetbaar effect

Uitvoering van de maatregelprogramma's uit het GVVP draagt bij aan het behalen van de ambities en de doelen uit de Strategische visie.

b) Maatschappelijk effect

Met de realisatie van de geplande doelen moet de verkeersveiligheid, mobiliteit en de bereikbaarheid worden verbeterd.

3. Argumenten

1.1 Het college stelt jaarlijks het uit te voeren maatregelenpakket vast

Dit maatregelenpakket toont -met de bijbehorende kostenramingen- hoe het te benutten krediet van €265.000,- wordt ingezet.

2.1 Verkeersveiligheid, toegankelijkheid en OV verbeteren

De bijlage laat zien dat aan de nieuw op te starten maatregelen € 265.000,- wordt besteed. Uitsluitend de studie- en onderzoekskosten kunnen uit de Reserve Verkeersmaatregelen gedekt worden. De uitvoeringsplannen betreffen met name kleinschalige werkzaamheden, die gewenst zijn om de verkeersveiligheid, toegankelijkheid en openbaar vervoer te verbeteren.

4. Kanttekeningen

Het succes van het GVVP hangt mede af van de ontwikkeling van het proces omtrent het MIP (integraal keuzes maken), het draagvlak van de belanghebbende partners zoals onder andere de wijkplatforms/Plaatselijke Belangen, het Rijk en Provincie. En het succes is tevens afhankelijk van de doorlooptijd van diverse onderzoeken, financiële haalbaarheid, personele capaciteit en bewonersparticipatie.

5. Financiën

Het totaalpakket aan maatregelen (zie het maatregelenpakket 2023) kost € 265.000. Het betreft kleinschalige werkzaamheden, waarop geen afschrijving plaats vindt.

Het incidenteel beschikbaar te stellen budget van € 265.000 bestaat op hoofdlijnen uit:

Studie/voorbereidingskosten	€ 90.000
Uitvoering kleinschalige maatregelen	€ 175.000
Totaal	€ 265.000

Dekking

De dekking voor bovenstaand budget kan vanuit restantbudgetten van voorgaande GVVP-maatregelenpakketten in de bestaande begroting (via budgetoverheveling naar 2023 onder voorbehoud van instemming door college en raad).

6. Uitvoering

Planning:

De uit te voeren maatregelen zijn vermeld in het maatregelenpakket 2023 en geborgd in het programma Capaciteitsmanagement Informatie Systeem (CIS).

Communicatie en participatie:

In de afzonderlijke projectplannen van de uit te voeren maatregelen is de afstemming en participatie met gemeentelijke afdelingen, bewoners, bedrijven, hulpdiensten en andere overheden opgenomen.

7. Bijlagen

1. GVVP maatregelenpakket 2023
2. Verkeersveiligheidsmonitor 2022
3. Verkeersveiligheidsrapportage 2017-Q2 2022 (BLIQ)

GVVP maatregelenpakket 2023

“Veilig op weg naar de toekomst”



**Gemeentelijk Verkeer- en
Vervoerplan Barneveld**

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Verkeersveiligheidsmonitor.....	3
1.2	Meerjaren Investeringsplan (MIP).....	3
2	Wat gaan we opstarten in 2023 (jaarplan)	4
2.1	Overzicht van maatregelen.....	4
2.2	Beschrijving per maatregel	5
3	Stand van zaken maatregelenpakketten	7
3.1	Maatregelen 2018-2021 (jaarlijks terugkerend)	7
3.2	Maatregelen uit 2018	7
3.3	Maatregelen uit 2019	8
3.4	Maatregelen uit 2020	9
3.5	Maatregelen uit 2021	9
3.6	Maatregelen uit 2022	10
3.7	Maatregelen uitgelicht.....	10
	Bijlage 1 Oorspronkelijke maatregelenpakketten (Indicatief)	13
	Bijlage 2 Kaders van de raad (oorspronkelijk 2017).....	16

Document informatie

Auteur: Leefomgeving - team verkeer

Versie: 5 januari 2023

Status: concept

1 Inleiding

Op 13 december 2017 heeft de gemeenteraad het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) 2018-2021 vastgesteld. Daarbij is op basis van beleidsmatige keuzes een indicatief maatregelenpakket per jaar opgesteld. Deze maatregelenpakketten zijn opgesteld voor de periode 2018-2021. Jaarlijks zijn binnen de daarvoor geldende kaders de maatregelenpakketten door B&W vastgesteld en is teruggeblikt met een evaluatie. Voor het jaar 2022 is aansluitend op de jaarplannen 2018-2021 een 'nieuw' maatregelenpakket opgesteld en eind 2021 vastgesteld door het college. Ook voor het jaar 2023 is een nieuw maatregelenpakket opgesteld. Een belangrijk onderdeel in 2023 is de actualisatie van het huidige GVVP zoals vastgesteld in 2017.

Dit document geeft een overzicht van de maatregelen die in 2023 opgestart worden.

1.1 Verkeersveiligheidsmonitor

De Verkeersveiligheidsmonitor 2022 geeft inzicht in de stand van zaken op het gebied van verkeersveiligheid. Aandachtspunten uit deze monitor zijn integraal betrokken bij dit maatregelenpakket en/of worden op een andere wijze opgepakt. In de verkeersveiligheidsmonitor wordt hier meer inzicht in gegeven.

1.2 Meerjaren Investeringsplan (MIP)

Als gemeente is het proces gestart om te werken met meerjaren investeringsplannen. Dit draagt bij aan het integrale werken en het maken van keuzes. Voor het GVVP-maatregelenpakket heeft dit als effect dat (in tegenstelling tot voorgaande jaren) enkel uitvoeringsbudget is opgenomen voor kleinschalige maatregelen, die los van het MIP worden uitgevoerd. Wel is budget opgenomen voor studie (ontwerp/onderzoek/kostenraming) van verkeersmaatregelen, als input voor MIP (vanaf uitvoeringsjaar 2024). In de toelichting van de maatregelen wordt deze relatie met het MIP aangegeven.

2 Wat gaan we opstarten in 2023 (jaarplan)

2.1 Overzicht van maatregelen

Onderstaand overzicht betreft nieuwe maatregelen die in 2023 opgestart gaan worden. De maatregelen komen voort uit bestuurlijke toezeggingen, ruimtelijke ontwikkelingen of signalen vanuit de samenleving. In de beschrijving per maatregel (zie 2.2) wordt dit nader toegelicht.

De maatregelen zijn onderverdeeld in 'studie/voorbereiding' en 'uitvoering'. Voor 'studie/voorbereiding' geldt dat er maatregelen worden uitgewerkt en kostenramingen worden opgesteld. Het resultaat van deze uitwerking vormt de basis om maatregelen in te dienen voor het MIP. Ook is met 'studie/voorbereiding' beoogd om beleid te actualiseren zoals het GVVP, waaronder het opstellen van het strategisch fietsnetwerk. Ook valt lobby onder deze categorie.

Voor 'uitvoering' geldt dat dit met name kleinschalige maatregelen zijn, voorkomend uit dorpsplannen of uit beleid zoals toegankelijkheid. Deze wensen en/of verzoeken zijn nog niet bekend, maar door deze maatregel op te nemen kan hier snel op geacteerd worden. Binnenkomende wensen/verzoeken worden getoetst aan de kaders van het GVVP. Ook worden accenten gelegd zoals een proactieve aanpak om schoolomgevingen veiliger te maken en 30 km/uur-zones beter aanduiden.

Maatregel	Raming kosten (x1.000 €)
STUDIE/VOORBEREIDING	90
01 Weth. Rebellaan oversteekbaarheid kruispunten	10
02 Fietsoversteek Gasthuisstraat (t.h.v. Spoorstraat)	10
03 Fietsoversteek Van Schothorststraat	10
04 Fietspad Plantagelaan-Oldenbarnevelderweg	10
05 Bushalte Scherpenzeelseweg	-
06 Flexflitser	-
07 Actualisatie GVVP	20
08 Strategisch fietsnetwerk opstellen	10
09 Verkeersdata/tellingen	20
UITVOERING	175
10 Dorpsplannen	50
11 30-zones aanduiding	30
12 Schoolzones	50
13 Toegankelijkheid bushaltes	25
14 Bushalte Lunterseweg-Vellerselaan	10
15 Buurtbushalte Licht en Ruimte (Postweg De Glind)	10
Eindtotaal jaarplan 2023	265

2.2 Beschrijving per maatregel

In dit deel wordt een nadere toelichting gegeven op de genoemde maatregelen in paragraaf 2.1.

2.2.1 Studie/voorbereiding

Actie-nr:	01	Weth. Rebellaan oversteekbaarheid kruispunten
Actie:	Voorbereiding: ontwerp en kostenraming	
Kostenraming:	€ 10.000	
Opm.:	N.a.v. studie GVVP 2022 en voorgestelde vervolgaanpak voor aanpassingen kruispunten i.v.m. oversteekbaarheid en verkeersveiligheid. In Q1 2023 uitwerking, kostenraming en subsidieaanvraag t.b.v. MIP 2024.	

Actie-nr:	02	Fietsoversteek Gasthuisstraat (t.h.v. Spoorstraat)
Actie:	Voorbereiding: ontwerp en kostenraming	
Kostenraming:	€ 10.000	
Opm.:	Vanuit eerder maatregelpakket, eerste verkenning uitgevoerd in 2020. Subsidieabel vanuit Provincie (50%). In Q1 2023 aanvullend onderzoek, uitwerking, kostenraming en subsidieaanvraag t.b.v. MIP 2024.	

Actie-nr:	03	Fietsoversteek Van Schothorststraat
Actie:	Voorbereiding: ontwerp en kostenraming	
Kostenraming:	€ 10.000	
Opm.:	Vanuit eerder maatregelenpakket. Onderdeel schoolzone. In Q2 2023 ontwerp opstellen met kostenraming en oversteek laten opnemen op subsidiekaart provincie (en subsidieaanvraag). Indienen voor verdere voorbereiding en uitvoering via MIP.	

Actie-nr:	04	Fietspad Plantagelaan-Oldenbarnevelderweg
Actie:	Voorbereiding: ontwerp en kostenraming	
Kostenraming:	€ 10.000	
Opm.:	Onderzoek naar de mogelijkheden om het tijdelijke fietspad tussen kruising Plantagelaan-Oldenbarnevelderweg definitief aan te leggen. Hierbij ook het toegankelijk maken van de nabij gelegen bushalte betrekken en mogelijk opheffen fietsdoorsteek naar Oldenbarnevelderweg. In de voorbereiding ook onderzoeken of de 2-richtingen fietsoversteek over de Oldenbarnevelderweg veiliger gemaakt kan worden. In Q1 2023 uitwerking en kostenraming t.b.v. MIP 2024.	

Actie-nr:	05	Bushalte Scherpenzeelseweg
Actie:	Lobby bij provincie	
Kostenraming:	€ -	
Opm.:	De bushalte op de Scherpenzeelseweg t.h.v. de rotonde Lunterseweg definitief inrichten. Hierbij rekening houden met mogelijke uitbreiding Van Lodenstein College en uitbreiding woonwijk De Burgt. De bushalte is een verantwoordelijkheid van de Provincie omdat deze langs een provinciale weg ligt. Als gemeente zullen we hier in de overleggen met de provincie op blijven aandringen.	

Actie-nr:	06	Flexflitser
Actie:	Lobby	
Kostenraming:	€ -	
Opm.:	In overleg met politie/OM gemeentelijke locaties aandragen voor plaatsing flexibele flitspaal langs gemeentelijke wegen. Q1 2023.	

Actie-nr:	07	Actualisatie GVVP
Actie:	Beleid actualiseren en opstellen	
Kostenraming:	€ 20.000	

Actie-nr:	07 Actualisatie GVVP
Opm.:	Het GVVP uit 2017 actualiseren, in relatie met de omgevingsvisie. Q2-Q4 2023.

Actie-nr:	08 Strategisch fietsnetwerk opstellen
Actie:	Beleid opstellen
Kostenraming:	€ 10.000
Opm.:	Dit betreft een onderdeel van de actualisatie GVVP. Opstellen in Q1/Q2 2023.

Actie-nr:	09 Verkeersdata/tellingen
Actie:	Dataverzameling
Kostenraming:	€ 20.000
Opm.:	Budget bestemd voor reguliere verkeerstellingen en up-to-date houden verkeersdata. Doorlopende maatregel gehele jaar door.

2.2.2 Uitvoering

Actie-nr:	10 Dorpsplannen
Actie:	Kleinschalige maatregelen uitvoeren
Kostenraming:	€ 50.000
Opm.:	Uitvoering geven aan wensen uit dorpen en wijken, specifiek vanuit opgestelde dorpsplannen. Doorlopende maatregel gehele jaar door.

Actie-nr:	11 30-zones aanduiding
Actie:	Kleinschalige maatregelen uitvoeren
Kostenraming:	€ 30.000
Opm.:	Een toolkit opstellen voor standaard '30-poort' per wegsituatie, wijkgericht uitvoeren op basis van meldingen. Opstellen toolkit in Q2, uitvoering volgend.

Actie-nr:	12 Schoolzones
Actie:	Kleinschalige maatregelen uitvoeren
Kostenraming:	€ 50.000
Opm.:	Op basis van reeds opgestelde toolkit met 'standaard' maatregelen, opstellen uitvoeringsplan met prioritering en maatregelen per schoollocatie. Opstarten in Q2.

Actie-nr:	13 Toegankelijkheid bushaltes
Actie:	Kleinschalige maatregelen uitvoeren
Kostenraming:	€ 25.000
Opm.:	Op verzoek gehandicaptenraad, x aantal haltes per jaar toegankelijk maken. Doorlopende maatregel gehele jaar door.

Actie-nr:	14 Bushalte Lunterseweg-Vellerselaan
Actie:	Kleinschalige maatregelen uitvoeren
Kostenraming:	€ 10.000
Opm.:	Sobere aanleg van bushalte vanwege onduidelijkheid toekomstperspectief buslijnen en mogelijke toekomstige aanpassing infrastructuur. Uitvoering Q1/Q2.

Actie-nr:	15 Buurtbushalte Licht en Ruimte (Postweg De Glind)
Actie:	Kleinschalige maatregelen uitvoeren
Kostenraming:	€ 10.000
Opm.:	Aanleg bushalte. Betreft wens vanuit buurtbusvereniging De Glind e.o. Uitvoering Q1.

3 Stand van zaken maatregelenpakketten

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de stand van zaken (status) van de maatregelen en activiteiten uit de maatregelenpakketten 2018, 2019, 2020 en 2021. De status wordt aangeduid als:

- **Loopt:** maatregel in initiatief-, voorbereiding- of uitvoeringsfase. Deze fase wordt apart aangeduid.
- **On hold:** maatregel wordt op een later moment (verder) opgepakt. De reden hiervan is bij de betreffende maatregel vermeld.
- **Uitgevoerd:** maatregel is uitgevoerd en afgerond.
- **Afgerond, niet uitgevoerd:** onderzoek heeft plaatsgevonden maar geen noodzaak voor maatregelen.

3.1 Maatregelen 2018-2021 (jaarlijks terugkerend)

2a. Loopt – initiatief	Toelichting
106 A1 tussen A30 en Apeldoorn (verbreding)	Overleg Rijk en regio
2c. Loopt – uitvoering	Toelichting
133 30 km-zones van sober naar beter	Ook 50-wegen
600 Toegankelijkheid (voor minder validen)	In afstemming geh-raad
710 Bedrijventerreinen parkeren	Ook bij winkels
711 Woonwijken parkeren	Conform stappenplan 'Parkeren in woongebieden' (bijlage 3 van GVVP , 2017)

3.2 Maatregelen uit 2018

2a. Loopt – initiatief	Toelichting
100 Doortrekking Oostelijke rondweg	Project RO
104 A1-A30	Zie 'uitgelicht' (3.7)
316 Binnenveld fietspad	Onderdeel Bloemendal
500 Barneveld-Noord treinstation (tijdelijk/definitief) op hoofdspoor	Onderdeel A1-corridor
502 Transferium moderniseren en energieneutraal	Parkeerplan
509 Kwartiersdienst Valleilijn	Lobby provincie
2b. Loopt – voorbereiding	Toelichting
159 Verkeersmaatregelen kern Voorthuizen ihkv SOK Rondweg N303	Zie 'uitgelicht' (3.7)
329 Doorgaande fietsroute (Holzenbosch-Rubensstraat)	Zie 'uitgelicht' (3.7)
2c. Loopt - uitvoering	Toelichting
704 Centrum kentekenparkeren	Parkeerplan
707 Barneveld PEX - vervanging hardware	Parkeerplan
3. On hold	Toelichting
101 Westelijke rondweg	Afweging in relatie tot omgevingsvisie
140 Roelenengweg-Sportparkstraat verkeersplateau	Combi onderhoud <3 jaar
158 Schoonderbekerweg autoluw	Initiatief bewoners
4. Uitgevoerd	
102 N303 rondweg (provincie)	
103 Noordelijke rondweg (gemeente)	
110 Barneveld-Noord ontsluiting	
116 Stationsweg-Van Wijnbergenlaan rotonde	
117 Stationsweg (Van Wijnbergenlaan-Esvelderbeek) inrichting	
118 B. van Nagellstraat (Verbindingsweg-Holzenboschlaan) inrichting	
119 Stationsweg-Binnenveld VRI	
120 Harselaartunnel	
121 B. van Nagellstraat-Energieweg VRI	

122 B. van Nagellstraat-afrit A1 zuid VRI	
128 Vellerselaan en Bankivalaan 30 km-zone	
132 De Vaarst 30 km-zone	
139 Thorbeckelaan-Schoutenstraat optimaliseren rotonde	
142 Van Zuijlen van Nieveltlaan (Lunterseweg-Dr. W. Dreeslaan) inrichting	
305 Drostendijk-Dr. W. Dreeslaan optimaliseren VRI	
307 Stationsweg-Vliegersvelderlaan fietsoversteek	
313 Vellerselaan verbeteren fietsoversteek	
323 Hoenderlaan doortrekken fietspad tussen Leghoornlaan - Zijdehoenderlaan	
324 Lage Boeschoterweg fietsverbinding	
330 Groen rondje Barneveld	
501 OV-visie uitwerken	
503 Flexnet aansluiten op prov OV-concessie	
504 OV-Flexnet-experimenten	
700 Wilhelminastraat parkeerdruk/-overlast	
702 Centrum gratis parkeren koopavond	
717 Meer parkeerplaatsen t.b.v. centrum Garderen	Blauwe zone en parkeerverwijssysteem, zie ook onder 'uitgelicht' (3.7)
718 Meer parkeerplaatsen in dorp tijdens zomerseizoen Kootwijk	Maatregelen Kootwijkerdijk
719 Online aanvragen tijdelijke parkeerontheffing	Aanmeldzuilen centrum
5. Afgerond, niet uitgevoerd	Toelichting
157 Verkeerscirculatie Jacob Catsstraat / De Lors	Geen noodzaak

3.3 Maatregelen uit 2019

2a. Loopt - initiatief	Toelichting
143 Bevoorrading winkelgebied ontmoedigen	Vervolg GVVP 2023
144 Venstertijden handhaving winkelgebied	Vervolg GVVP 2023
708 Transferium betaald parkeren	Parkeerplan
709 P+R functie (Vetkamp-centrum-Noord)	Onderdeel parkeerplan
2b. Loopt - voorbereiding	Toelichting
107 Apeldoornsestraat (bubeko) inrichting	Combi onderhoud <3 jaar
156 Beperken doorgaand (zwaar)verkeer Kootwijk	Onderdeel dorpsplan
901 Verkeersmaatregelen Garderen	Zie 'uitgelicht' (3.7)
902 Verkeersmaatregelen Churchillstraat en Rooseveltstraat	Combi onderhoud, start uitvoering in '23
903 Verkeersmaatregelen Hoevelakenseweg	Uitvoering 2023
2c. Loopt - uitvoering	Toelichting
505 Voorzieningen OV-haltes	Aantal haltes aangepakt, vervolg 2023
604 Eendrachtstr/Platanenstraat verbeteren oversteekbaarheid	Combi onderhoud <3 jaar
705 Centrum betaalgemak	Parkeerplan
3. On hold	Toelichting
115 Van Zuijlen van Nieveltlaan inrichting	Combi onderhoud
131 Vliegersvelderlaan/Schweitzerlaan/Oostlaan30km	Combi onderhoud
4. Uitgevoerd	
108 Garderen 60 km zone	
109 Voorthuizen 60 km zone	
124 Van Domselaerstraat inrichting en oversteekbaarheid	Zebra en middengeleider
129 Wildzoom en Jachtlaan 30km zone	
135 Mercuriusweg (B. vn Nagellstraat-Transportweg)	Gereed nov '21
309 Gasthuisstraat-Spoorstraat fietsoversteek	Verkenning gereed. Vervolg in GVVP 2023
506 Locaties en inrichting OV-knooppunten	Station Noord en Zuid gereed. Centrum deels uitgevoerd.
703 Centrum uitwijkgedrag schil	
706 Ultrakort parkeren/blauwe zone	
712 Herijken Nota Parkeernormen	

5. Afgerond, niet uitgevoerd	Toelichting
112 Lunterseweg-Van Domselaerstraat optimaliseren rotonde	Onderdeel/afhankelijk Oostelijke rondweg

3.4 Maatregelen uit 2020

1. Nog te starten	Toelichting
114 Hooilanden en Lange Voren inrichting	Combi onderhoud, n.n.b.
2a. Loopt - initiatief	Toelichting
105 Snelwegaansluitingen van de A1 en van de A30	Overleg RWS
113 Dr.W.Dreeslaan inrichting	Combi onderhoud <3 jaar
300 Plantagelaan-Labreelaan optimaliseren rotonde	Principeoplossing gereed. Combi onderhoud
312 Van Wijnbergenlaan-Henri Dunantlaan fietsverbinding	Onderdeel visie fietsstructuur
507 Transferium uitbreiding	Parkeerplan
906 Centrumring Barneveld (uitvoering)	Zie 'uitgelicht' (3.7)
2b. Loopt - voorbereiding	Toelichting
308 Thorbeckelaan (gedeelte Schouten-/Gasthuisstraat) fietsoversteken	Combi onderhoud <5 jaar. Kleinschalige maatregelen in uitvoering. In 2023 ontwerpvarianten opstellen.
603 Doortrekken trottoir Essenerweg	Onderdeel Oostbroek
4. Uitgevoerd	Toelichting
130 Van Schothorststraat 30km en fietsoversteek	Verkenning gereed. Vervolg GVVP 2023.
317 Van Hogendorpstraat optimaliseren fietsroute	Schoolzone en parkeerverbod
318 Plantagelaan doortrekken 2R-fietspad tot Amersfoortsestraat	Overleg aannemer
906 Visie Centrumring Barneveld	Zie 'uitgelicht' (3.7)
5. Afgerond, niet uitgevoerd	Toelichting
322 Lunterseweg-Hertespoor fietsoversteek	Evaluatie afgerond, geen noodzaak maatregelen op korte termijn
713 Parkeren grote voertuigen rond de kernen	Geen noodzaak

3.5 Maatregelen uit 2021

1. Nog te starten	Toelichting
111 Plantagelaan inrichting	Combi onderhoud, n.n.b.
714 Pendel centrum bij grote evenementen	Geen noodzaak
2a. Loopt - initiatief	Toelichting
134 Energieweg fietsvoorziening	Onderdeel revitalisering
163 Gowthorpestraat inrichting	Combi onderhoud <3 jaar
701 Rozenstraat parkeerdruk/-overlast	Parkeerplan
908 Public Affairs GVVP	Doorlopend
800 Duurzaamheid in mobiliteit - studie	Doorlopend en diverse activiteiten
2b. Loopt - voorbereiding	Toelichting
164 Rietberglaan/Meerwaarde keerlus en K&R	Ontwerp gereed. Uitvoering 2023
2c. Loopt - uitvoering	Toelichting
161 Inrichting Schoutenstraat en Beekstraat	Studie in afronding
311 Kallenbroekerweg-Oldenbarnevelderweg (oversteekbaarheid)	Studie in afronding
508 Basismobiliteit/OV-vangnet	HaltetaxiRRReis ingevoerd. Busmaatje vervolg 2023.
800 Duurzaamheid in mobiliteit - uitvoering	Doorlopend en diverse activiteiten

907 Reservering voor wensen uit wijken en dorpen	Kleinschalige maatregelen op basis van wensen/meldingen.
4. Uitgevoerd	Toelichting
127 Valkseweg (bibeko) inrichting	Studie gereed
160 Visie categorisering/structuur Veller	30 zone en maatregelen
306 Drostendijk-Barnseweg fietsoversteek	Minorcalaan
331 2R-fietspaden rond rotondes	Onderzoek afgerond en maatregelen uitgevoerd
332 Speedpedelec: plaats op de weg	Beleidsanalyse uitgevoerd. Vervolg op basis landelijke regelgeving
333 Oversteek Burg. Labreelaan	
909 Evaluatie GVVP - workshop Beleidseffect	

3.6 Maatregelen uit 2022

2a. Loopt - initiatief	Toelichting
166 Espeterweg autoluw	Uitvraag voor studie opgestart
334 Bloemendaallaan schoollocatie/fietsroute	Eenrichtingsverkeer ingesteld. Studie naar structurele aanpak loopt.
167 N800 verkeersveiligheid	Ook al maatregelen uitgevoerd door provincie
2b. Loopt - voorbereiding	Toelichting
910 Actualisatie verkeersmodel	In afstemming met regio
162 Postweg 30 km/uur inrichting	Schetsontwerp gereed. Onderdeel afweging MIP.
903 Hoevelakenseweg-Eendrachtstraat oversteekbaarheid	Uitvoering 2023.
141 Wolweg 30 km/uur inrichting	Schetsontwerp gereed. Onderdeel afweging MIP.
4. Uitgevoerd	Toelichting
165 Troelstralaan/Rebellaan/Van Wijnbergenlaan visie categorisering	Studie afgerond. Krijgt vervolg GVVP 2023
335 Fietsverbinding Schoutenstraat-Thorbeckelaan(-Zuid)	Studie afgerond, input bij opstellen strategisch fietsnetwerk
510 HaltetaxiRRReis Kootwijk	

3.7 Maatregelen uitgelicht

Een aantal maatregelen verdient een nadere toelichting omdat meer duiding nodig is dan in de hiervoor getoonde tabellen gegeven kan worden. Dit geldt voor de onderstaande 4 (gecombineerde) maatregelen.

3.7.1 Doorgaande wegen en fietsroute Voorthuizen

In juli 2021 is de Centrumvisie Voorthuizen aangeboden aan de raad en zijn een aantal richtinggevende kaders vastgesteld. Hierbij is gelijktijdig de visie op de hoofdwegenstructuur van Voorthuizen aangeboden. Behalve dat op hoofdlijnen een beeld wordt geschetst van de functie en vormgeving van de doorgaande wegen wordt ook een advies gegeven voor de ligging van de fietsroute langs de B. van Nagellstraat en Rembrandtstraat.

Op basis van de Centrumvisie en de visie op de hoofdwegenstructuur heeft er voor de hoofdwegen een verkenning van de integrale inrichtingsopgaven voor Voorthuizen plaatsgevonden. Hierbij zijn onder andere ook de groenstructuur, klimaat adaptieve maatregelen en onderhoudsmaatregelen betrokken met als doel werk met werk te maken. De integrale verkenning van de opgaven beschrijft een aanpak per deelgebied en maakt onderdeel uit van het MIP. De GVVP-maatregelen 'doorgaande fietsroute' en 'verkeersmaatregelen op de hoofdwegen' maken onderdeel uit van de integrale aanpak.

3.7.2 maatregelen centrumring- en gebied Barneveld

In 2022 is de verkeersvisie centrumring en -gebied Barneveld opgesteld. Hoewel deze visie primair bedoeld is om de verkeerskundige uitgangspunten vast te stellen zijn in de bijbehorende oplegnotitie ook een aantal uitwerkingsrichtingen vermeld. Aangegeven is om deze maatregelen onderdeel uit te laten maken van het GVVP maatregelenpakket. Daarom worden de betreffende maatregelen hieronder genoemd voorzien van de beoogde aanpak.

Voor de studie/voorbereiding en uitvoering van de maatregelen is binnen de bestaande GVVP-budgetten financiële ruimte beschikbaar. Vandaar dat geen budget is opgenomen voor deze maatregelen.

Maatregel centrumring- en gebied Barneveld	Aanpak
STUDIE/VOORBEREIDING	
Herinrichten fietsoversteek Burg. Kuntzelaan (t.h.v. Schaepsmarkt)	Oppakken als opgave (waaronder vergroenen looproute). Opstellen ontwerp en kostenraming (fietsoversteek 50% subsidiabel) als input voor MIP 2024.
Herinrichting Amersfoortsestraat (Plantagelaan-Gowthorpestraat)	Ontwerp en kostenraming opstellen als input voor MIP 2024.
Opstellen bevoorradingsplan/voetgangersgebied	Op basis van uitgangspunten verkeersvisie.
Herinrichting fietsoversteek Bouwheerstraat (t.h.v. Koterweg)	Opstellen ontwerp en kostenraming (fietsoversteek 50% subsidiabel) als input voor MIP 2024.
UITVOERING	
Instellen 2-richtingen fietspad langs gedeelte Bouwheerstraat	Uitvoering vanuit bestaand budget GVVP.
Fietsoversteek Gasthuisstraat (t.h.v. Kapteijnstraat)	Sobere aanpak, in relatie met optimaliseren fietsroute Kapteijnstraat, uitvoering vanuit bestaand budget GVVP.
Burg. Kuntzelaan optimalisatie wegvakken	Uitgangspunt is voorbereiding en uitvoering vanuit bestaand budget GVVP.

3.7.3 A1-A30

In 2021 heeft de minister van IenW een voorkeursalternatief voor de A1-A30 vastgesteld. In dat alternatief worden – kort gezegd – de verbindingen tussen de twee snelwegen met ruimere bochten uitgevoerd en wordt de A1 tussen de A30 en aansluiting Voorthuizen verbreed naar 2x3 rijstroken. Voordat deze grootschalige reconstructie uitgevoerd kan worden, moet het voorkeursalternatief eerst nog verder worden uitgewerkt door Rijkswaterstaat in een planuitwerkingsfase. Recent melden de ministers Mark Harbers van Infrastructuur en Waterstaat en Hugo de Jonge van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening in een brief aan de Tweede Kamer dat het volgens de nieuwste globale planning nog tot 2026 duurt voordat er een zogenoemd ontwerp-projectbesluit te verwachten valt. Het projecten staat samen met project A1-A28 Knooppunt Hoevelaken bovenaan de prioriteitenlijst van Rijkswaterstaat om aan te pakken, maar concrete momenten waarop deze daadwerkelijk gerealiseerd worden, kunnen nog niet worden meegedeeld. Waar nodig zal het college zich (blijven) inspannen om verdere vertraging tot een minimum te beperken, om een koppeling met project A28-A1 Knooppunt Hoevelaken te bewerkstelligen en om – ter compensatie van de vertraging – andere mobiliteitsmaatregelen naar voren te halen.

3.7.4 Knooppunt Hoevelaken

In 2018 heeft de minister van IenW een Ontwerp-Tracébesluit voor de A28-A1 Knooppunt Hoevelaken vastgesteld en gepubliceerd. Daarin worden – kort gezegd – het knooppunt Hoevelaken anders vormgegeven en onder andere de A1 tussen Knooppunt Hoevelaken en de A30 verbreed naar 2x4 rijstroken. Als gevolg van de tussenuitspraken van de Raad van State over het project ViA15 heeft het project wederom forse vertraging opgelopen. Ook al staat het project samen met project A1-A30 bovenaan de prioriteitenlijst van Rijkswaterstaat om aan te pakken, onlangs werd bekend dat het nog wel 10 jaar kan duren voordat het project is gerealiseerd. De stappen om te komen tot een start van de realisatie (Tracébesluit, beroepsprocedure, voorbereiding aanbesteding, aanbesteding en gunning,

voorbereiden realisatie) nemen jaren in beslag. Waar nodig zal het college zich (blijven) inspannen om verdere vertraging tot een minimum te beperken, om een koppeling met project A1-A30 aansluiting Barneveld te bewerkstelligen en om – ter compensatie van de vertraging – andere mobiliteitsmaatregelen naar voren te halen.

3.7.5 Wesselseweg/N800 verkeersveiligheid

Inzet voor de N800 wordt door het college al jaren gepleegd. Deze inzet bestaat uit het op ambtelijk en bestuurlijk niveau bespreken van knelpunten en mogelijk oplossingsrichtingen met zowel de provincie als de belangenpartijen in Kootwijkerbroek. Primair lag de focus veelal op het doen oplossen van verkeersonveilige situaties. In de afgelopen jaren heeft de provincie een aantal bochten in de Wesselseweg voorzien van extra bebording en nog recent heeft de provincie de S-bocht nabij Kootwijkerbroek opgeruwd omdat de stroefheid van het asfalt onder de maat bleek te zijn. Hopelijk zien we de effecten daarvan terug in de media (doordat er minder ongevallen worden gemeld) en op langere termijn in de ongevallencijfers. Wij willen samen met de provincie en de belangenpartijen in Kootwijkerbroek en Stroe werken aan een visie op de N800 en op een maatregelenpakket dat realistisch is in tijd en geld. Binnen Kootwijkerbroek zijn er al diverse wensen geuit met betrekking tot deze weg. Wij streven er naar om die visie in 2023 gereed te hebben maar zijn daarbij afhankelijk van beschikbare capaciteit bij de provincie.

3.7.6 Verkeersmaatregelen Garderen

Diverse onderzoeken en maatregelen zijn de afgelopen jaren uitgevoerd: In 2021 zijn transporteurs aangeschreven met als doel Garderen te mijden. Tijdens 2 zomerperiodes zijn tekstkarren langs toeleidende wegen geplaatst. Er is een parkeerverwijssysteem gerealiseerd waarbij de verschillende parkeerterreinen in Garderen worden verwezen. Het parkeerterrein bij het voormalige dorps huis ‘De Koepel’ is definitief ingericht en een verkeersbesluit is genomen om in de zomerperiode (april-oktober) enkel kortparkeren toe te staan. Parkeren op het voetpad langs de Dorpsstraat is fysiek onmogelijk gemaakt. De ANWB-bewegwijzering tussen Apeldoorn en Putten is aangepast zodat deze niet meer via Garderen loopt. Er is een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden en consequenties van een verkeerscirculatie (eenrichtingverkeer) in/om het centrum. De nadelen op het gebied van leefbaarheid lijken niet op te wegen tegen de voordelen (beperken doorgaand verkeer). Samen met de Provincie zijn afspraken gemaakt over de visie op de functie van de toeleidende wegen naar Garderen. Deze visie is samen met de stakeholders opgesteld en is ingebracht in de trajectvisie van de Provincie.

Een aantal maatregelen en acties worden nog onderzocht/uitgewerkt: Een conceptplan voor permanente ‘dwingende’ adviesbebording is opgesteld. Met de Provincie is overleg over de verdere uitwerking en toestemming voor plaatsing. Ook wordt in beeld gebracht welke maatregelen er globaal nodig zijn om de toeleidende wegen binnen de bebouwde kom van Garderen af te waarderen naar 30 km/uur. Dit is o.a. de basis voor verder overleg en afspraken met de Provincie.

Aanvullend op de hiervoor genoemde maatregelen wordt een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om invloed uit te voeren op specifiek de navigatiesoftware voor de transportsector (met als doel de kern Garderen te mijden). Daarnaast wordt intern onderzocht welke aanvullende maatregelen er nog mogelijk/haalbaar zijn die kunnen bijdragen aan het beperken van het doorgaande vrachtverkeer.

Bijlage 1 Oorspronkelijke maatregelenpakketten (Indicatief)

(Bron: Maatregelenpakket GVVP; bijlage bij besluit GVVP 13 dec 2017; gewijzigde versie 2018)

GVVP Maatregelenpakket - Scenario €800K per jaar

2018

Maatregel	Raming kosten (x1.000 €)
1. Studie	30
Auto	30
100. Doortrekking Oostelijke rondweg	
101. Westelijke rondweg	30
104. A1/A30 (aansluiting)	
110. Bameveld-Noord ontsluiting	
Duurzaam	
800. Gemeenteraadsverkiezingen en duurzaamheid	
Fiets	
307. Stationsweg-Vliegersvelderlaan fietsoversteek	
316. Binnenveld fietspad	
330. Groen rondje Bameveld	
OV	
502. Transferium moderniseren en energieneutraal	
Parkeren	
717. Meer parkeerplaatsen t.b.v. voorzieningen centrum	
718. Meer parkeerplaatsen in dorp tijdens zomerseizoen	
2. Voorbereiding	390
Auto	160
109. Voorthuizen 60 km-zone (completering)	50
133. 30 km-zones van sober naar beter	50
139. Thorbeckelaan-Schoutenstraat optimaliseren rotonde	20
157. Verkeerscirculatie Jacob Catsstraat / De Lors	10
158. Schoonderbekerweg autoluw	10
159. Verkeersmaatregelen kern Voorthuizen ihkv SOK Rondweg N303	20
Fiets	30
305. Drostendijk-Dr. W. Dreeslaan optimaliseren VRI	
329. Doorgaande fietsroute (Holzenbosch-Rubensstraat)	30
OV	55
501. OV-visie uitwerken	10
503. Flexnet aansluiten op prov OV-concessie	20
504. OV-Flexnet-experimenten	25
Parkeren	145
704. Centrum kentekenparkeren	10
707. Bameveld PEX - vervanging hardware	50
710. Bedrijventerreinen parkeren	25
711. Woonwijken parkeren	50
719. Online aanvragen tijdelijke parkeeronthefing	10
3. Ontwerp	215
Auto	130
102. N303 rondweg (provincie)	
103. Noordelijke rondweg (gemeente)	
128. Vellerselaan en Bankivalaan 30 km-zone	20
132. De Vaarst 30 km-zone	60
140. Roelenengweg-Sportparkstraat verkeersplateau	50
Fiets	60
313. Vellerselaan verbeteren fietsoversteek	60
Parkeren	25
700. Wilhelminastraat parkeerdruk/-overlast	25
4. Uitvoering	150
Auto	140
116. Stationsweg-Van Wijnbergenlaan rotonde	
117. Stationsweg (Van Wijnbergenlaan-Esvelderbeek) inrichting	70
119. Stationsweg-Binnenveld VRI	
120. Harselaartunnel	
121. Baron van Nagellstraat-Energieweg VRI	
122. Baron van Nagellstraat-afrit A1 zuid VRI	
142. Van Zuijlen van Nieveltlaan (Lunterseweg-Dr. W. Dreeslaan) inrichting	70
Fiets	
323. Hoenderlaan doortrekken fietspad tussen Leghoomlaan en Zijdehoenderlaan	
324. Lage Boeschoterweg fietsverbinding	
Parkeren	10
702. Centrum gratis parkeren koopavond	10
Lobby	30
Auto	10
106. A1 tussen A30 en Apeldoorn (verbreding)	10
OV	20
500. Bameveld-Noord treinstation (tijdelijk/definitief) op hoofdspoor	10
509. Kwartiersdienst Valleilijn	10
Eindtotaal	815

2019

Maatregel	Raming kosten (x1.000 €)
1. Studie	90
Auto	30
151. Beperken doorgaand (zwaar)verkeer door Garderen	10
152. Bakkerstraat-Dorpsstraat verbeteren doorstroming	10
153. Mazenhofstraat sluiproute	10
Duurzaam	50
800. Gemeenteraadsverkiezingen en duurzaamheid	50
Parkeren	10
708. Transferium betaald parkeren	10
2. Voorbereiding	615
Auto	330
107. Apeldoornsestraat (bubeko) inrichting	50
108. Garderen 60 km-zone (completering)	50
112. Lunterseweg-Van Domselaerstraat optimalisatie rotonde	20
115. Van Zijlen van Nieveltlaan (Stationsweg-Dreeslaan) inrichting	20
124. Van Domselaerstraat inrichting en oversteekbaarheid	20
129. Wildzoom en Jachtlaan 30 km-zone	30
131. Vliegersvelderlaan/Schweitzerlaan/Oostlaan 30 km-zone	20
133. 30 km-zones van sober naar beter	50
134. Voorrangskruispunten industrieterrein Harselaar Oost	
135. Mercuriusweg (Baron van Nagellstraat-Transportweg) inrichting	20
143. Bevoorradig winkelgebied ontmoedigen	10
144. Venstertijden handhaving in winkelgebied	10
154. 30 km/uur op (gedeelten) Putterweg, Speulderweg en Oud Milligenseweg	10
155. Hoevelakenseweg ontmoedigen sluipverkeer	10
156. Beperken doorgaand (zwaar)verkeer door Kootwijk	10
Fiets	30
303. Lunterseweg-Rooseveltstraat optimaliseren rotonde	10
309. Gasthuisstraat-Spoorstraat fietsoversteek	10
325. Hoevelakenseweg-Eendrachtstraat oversteekbaarheid	10
OV	50
505. Voorzieningen OV-haltes	25
506. Locaties en inrichting OV-knooppunten (centrum-noord-Voorthuizen-Wittenberg)	25
Parkeren	185
703. Centrum uitwijkgedrag schil	10
705. Centrum betaalgemak	10
706. Ultrakort parkeren/blauwe zone	10
709. P+R functie (Vetkamp-centrum-Noord)	50
710. Bedrijventerreinen parkeren	25
711. Woonwijken parkeren	50
712. Herijken Nota Parkeernormen	20
715. Parkeerverbod Rooseveltstraat	10
Voetganger	20
600. Toegankelijkheid centrum voor minder validen	10
601. Toegankelijkheid van de wijk voor minder validen (denk ook aan gladheid bruggen)	10
3. Ontwerp	130
Auto	50
118. B. van Nagellstraat (Verbindingsweg-Holzenboschlaan) inrichting	50
Fiets	80
314. Rooseveltstraat twee fietsoversteeken	80
Lobby	10
Auto	10
106. A1 tussen A30 en Apeldoorn (verbreding)	10
Eindtotaal	845

2020

Maatregel	Raming kosten (x1.000 €)
1. Studie	350
Auto	80
105. A1 en A30 (snelwegaansluitingen)	50
123. Thorbeckelaan-Gasthuisstraat optimalisatie kruispunt	10
125. Gasthuisstraat-Schoutenstraat-Amersfoortsestraat reconstructie	20
Duurzaam	100
800. Gemeenteraadsverkiezingen en duurzaamheid	100
Fiets	100
312. Van Wijnbergenlaan-Henri Dunantlaan fietsverbinding	30
320. Bouwheerstraat tweerichtingenfietspad tussen Reigerstraat en Churchillstraat	
322. Lunterseweg-Hertespoor fietsoversteek	20
331. Tweerichtingenfietspaden rond rotondes	50
OV	50
507. Uitbreiding P-Transferium	50
Parkeren	20
713. Parkeren grote voertuigen rondom de kernen	20
2. Voorbereiding	390
Auto	190
111. Plantagelaan inrichting	10
113. Dr. W. Dreeslaan inrichting	20
114. Hooilanden en Lange Voren inrichting	20
130. Van Schothorststraat 30 km-zone en fietsoversteek	20
133. 30 km-zones van sober naar beter	50
136. Amersfoortsestraat (Plantagelaan-Schoutenstraat) 30 km	10
137. Gasthuisstraat (Schoutenstraat-Burg. Kuntzelaan) 30 km	30
138. Bouwheerstraat (Burg. Kuntzelaan-Amersfoortsestraat) 30 km	30
Fiets	140
300. Plantagelaan-Burg. Labreelaan optimaliseren rotonde	10
301. Plantagelaan-Amersfoortsestraat optimaliseren rotonde	10
302. Bouwheerstraat-Churchillstraat optimaliseren rotonde	10
304. Van Dompelaerstraat-Bouwheerstraat optimaliseren rotonde	10
308. Thorbeckelaan (Schoutenstraat-Gasthuisstraat) verbeteren fietsoversteken	20
315. Churchillstraat Duurzaam Veilig en twee fietsoversteken	20
317. Van Hogendorpstraat optimaliseren fietsroute	20
318. Plantagelaan doortrekken tweerichtingenfietspad tot Amersfoortsestraat	20
319. Koterweg-Churchillstraat-Rooseveltstraat fietsroute optimaliseren	20
321. Amersfoortsestraat fietsveiligheid tussen Plantagelaan en Gasthuisstraat	
Parkeren	50
711. Woonwijken parkeren	50
Voetganger	10
604. Eendrachtstraat en Platanenstraat zebrapaden veiliger maken	10
3. Ontwerp	145
Parkeren	75
710. Bedrijventerreinen parkeren	75
Voetganger	70
603. Doortrekken trottoir Essenerweg	70
Lobby	10
Auto	10
106. A1 tussen A30 en Apeldoorn (verbreding)	10
Eindtotaal	895

2021

Maatregel	Raming kosten (x1.000 €)
1. Studie	295
Duurzaam	250
800. Gemeenteraadsverkiezingen en duurzaamheid	250
OV	20
508. Reizigerspanel Basismobiliteit	20
Parkeren	25
714. Pendel centrum bij grote evenementen	25
2. Voorbereiding	235
Auto	120
126. Beekstraat (erf t.h.v. Schoutenstraat) inrichting	20
127. Valkseweg (bibeko) inrichting	20
133. 30 km-zones van sober naar beter	50
141. Wolweg en Tolnegeweg 30 km-zone	30
Fiets	40
306. Drostendijk-Barnseweg fietsoversteek	15
310. Schoutenstraat-Lorsweg-Beekstraat (oversteekbaarheid)	15
311. Kallenbroekerweg-Oldenbarneveldseweg (oversteekbaarheid)	10
Parkeren	75
701. Rozenstraat parkeerdruk/-overlast	25
711. Woonwijken parkeren	50
3. Ontwerp	75
Parkeren	75
710. Bedrijventerreinen parkeren	75
Eindtotaal	605

Bijlage 2 Kaders van de raad (oorspronkelijk 2017)

(Bron: Maatregelenpakket GVVP; bijlage bij besluit GVVP 13 dec 2017; gewijzigde versie 2018)

Opgave (ga voor het plan uit van)	1. Het opwaarderen van het knooppunt A1/A30. 2. Het ontwikkelen van een logisch netwerk van rondwegen en radialen binnen de (met name grotere) kernen. Dat betreft in ieder geval een rondweg ten oosten van Barneveld. 3. Het primair benutten van de huidige of geplande infrastructuur. Secundair nieuwe infrastructuur aanleggen. 4. Een invulling geven aan de koers om binnen de kernen prioriteit te geven aan het bestemmingsverkeer boven het doorgaand verkeer. 5. Het centrum van Barneveld (inclusief huidige centrumring) is een verblijfsgebied waar autoverkeer ondergeschikt is aan het langzaam verkeer. 6. Het inspelen op de nieuwe ontwikkelingen in het openbaar vervoer. 7. Een halte op de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn bij station Barneveld-Noord. Hierbij hoort een optimale inzet van openbaar vervoer (bijvoorbeeld busverbindingen) en een goede fietsbereikbaarheid. 8. Een kwartierdienst op de volledige Valleilijn. 9. Het blijven inzetten op fietsgebruik door een veilig, direct en kwalitatief fietsnetwerk (zowel utilitair als recreatief) te ontwikkelen. 10. Subjectieve verkeersonveiligheid bij fietsers bij fietsoversteken wordt aangepakt. 11. Het stimuleren van "Nieuwe mobiliteit" (het nieuwe werken, minder verkeer, schonere vervoerwijzen, deelmobiliteit). 12. Pilots op het gebied van energieopwekking in infrastructuur en het combineren van werklocaties en laadpalen. 13. Het faciliteren van een weg-railterminal in Harselaar als daarvoor vanuit de markt behoefte aan is.
Keuze (maak in het plan de keuze)	14. Welke toegevoegde waarde heeft een Westelijke Rondweg Barneveld? Kan de A30 deze taak ook oppakken? 15. Hoe om te gaan met de druk belaste snelwegaansluitingen? Is capaciteitsvergroting nodig en zo ja hoe? 16. De opvang van doorgaand verkeer (waaronder landbouw- en vrachtverkeer) door de kernen naar routes rond de kernen. 17. Hoe de wegen ten zuiden van Kootwijkerbroek vormgeven en categoriseren? Dit mede in relatie tot de Oostelijke Rondweg Barneveld. 18. Hoe om te gaan met hogere wachttijden bij kruisingen binnen de kern? Accepteren of investeren? 19. Selectief inzetten op fietspaden langs wegen buiten de kom. 20. Standaard voorrang voor fietsers bij fietsoversteken of maatwerk? 21. Inzetten op een Intercity-/stoptreinstation op de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn? 22. Hoe om te gaan met de matige bezettingsgraad van de (betaalde) parkeervoorziening in Barneveld? 23. Hoe wordt de parkeerdruk in de oudere woonwijken gefaciliteerd? 24. Hoe wordt de parkeerdruk op de bestaande bedrijventerreinen gefaciliteerd?
Aandachts-punt*	25. Het GVVP houdt rekening met het rijks-, provinciaal en regionaal verkeersbeleid. 26. De milieukundige effecten (o.a. fijn stof) van wijzigingen in de verkeerscirculatie.

* houd in de uitwerking van het plan rekening met 25 en 26.

Milieu en omgeving:

Algemene ontwikkelingen o.h.g.v. Milieu en omgeving hebben invloed op o.a. ruimte, economie en verkeer en vervoer. Bij het bepalen van de maatregelen dient met deze ontwikkelingen rekening te worden gehouden.

Aandachtspunten (houdt in de uitwerking van het plan rekening met)	27. De introductie van de circulaire economie. 28. De ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid. 29. Het streven om een klimaatbestendige gemeente te worden. 30. Het streven om in 2050 een energie-neutrale gemeente te zijn. 31. Het toepassen van burgerparticipatie bij het opstellen van het GVVP en de uitwerking van de maatregelen.
--	--

Verkeersveiligheidsmonitor 2022

Gemeente Barneveld, december 2022

Bijlage: Verkeersveiligheidsrapportage periode 2017 - Q2 2022

Inleiding

Voor u ligt de verkeersveiligheidsmonitor 2022. Dit document geeft inzicht in de ontwikkeling en stand van zaken op het gebied van verkeersveiligheid binnen de gemeente Barneveld. Deze stand van zaken is gebaseerd op bijgevoegde verkeersveiligheidsrapportage periode 2017-Q2 2022. Het betreft dus geen monitor die specifiek ingaat op de data van het afgelopen jaar, maar over (een gemiddelde van) de afgelopen 5,5 jaar.

Aanleiding

In het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) hebben wij aangegeven dat jaarlijks inzicht wordt gegeven in de effecten van het verkeerveiligheidsbeleid. Deze verkeersveiligheidsmonitor geeft inzicht hoe de verkeersveiligheid in de gemeente Barneveld zich in het afgelopen jaar heeft ontwikkeld en hoe daar mee om wordt gegaan. De voorgaande verkeersveiligheidsmonitor is in november 2021 opgesteld.

Doel

Het doel van dit document is om alle belanghebbenden (van burger tot bestuur) kort en krachtig te informeren over de stand van zaken op het gebied van verkeersveiligheid. Daarnaast wordt op basis van de zichtbare trends een aantal aandachtspunten benoemd. De verkeersveiligheidsmonitor heeft een relatie met het GVVP maatregelenpakket: aandachtspunten vanuit de monitor kunnen aanleiding zijn om hier in het maatregelenpakket aandacht aan te besteden.

Cijfermatige conclusie

Het aantal dodelijke ongevallen binnen de gemeentegrenzen van Barneveld ligt de afgelopen jaren op de 2 per jaar, met in 2018 en 2019 uitschieters tot 4 en 5. Het aantal gewonden in 2021 (51) is gedaald ten opzichte van 2020 (66) terwijl het aantal ongevallen juist toenam (van 339 naar 398). Hier zou uit afgeleid kunnen worden dat het aantal ongevallen is toegenomen, maar de afloop minder vaak tot (ernstig) letsel leidt.

Jaar	Verkeersongevallen	Gewonden	Doden
2017	636	81	2
2018	443	57	5
2019	490	58	4
2020	339	66	2
2021	398	51	2
2022 tot en met Q2	186	32	0
Totaal	2.492	345	15

Tabel 1: overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers in gemeente Barneveld per jaar

Wat valt op?

Zoals in voorgaande jaren zullen wij de meest opvallende zaken aan u voorleggen. In de verkeersveiligheidsrapportage vallen de volgende zaken op. Deze worden hieronder genoemd met daarbij de relatie met het gemeentelijke verkeersveiligheidsbeleid:

1. Fiets

Fietzers scoren hoog waarbij de jonge fietsers (11+ers), oudere E-bikers (55+ers) opvallen. Ten opzichte van de monitor uit 2021 is een stijging van verkeersslachtoffers op de fiets waarneembaar. Deze constatering sluit aan bij het beeld dat (voornamelijk) fietsoversteekplaatsen als onveilig worden ervaren. Dit bevestigt het ingezette beleid om fietsoversteken aan te pakken. Denk hierbij aan oversteken op de Vellerselaan, Burg. Labreelaan, Drostendijk en Lobeliastraat die reeds zijn aangepast. Plannen zijn in voorbereiding om de oversteken op de Churchillstraat en Rooseveltstraat te verbeteren en in het GVVP-maatregelenpakket 2023 is opgenomen om de oversteekbaarheid van de Weth. Rebellaan te verbeteren en de oversteken op de Van Schothorststraat en Gasthuisstraat (t.h.v. spoor) te verbeteren.

2. Centrumomgevingen

De wegen en kruispunten om het centrum van Barneveld komen een aantal keer terug in de top 10. Ook is te zien dat op de verkeersongevallenkaart (pagina 8 van de monitor) de Hoofdstraat door het centrum van Voorthuizen hoog scoort. Meer in algemene zin kan gesteld worden dat de verkeersveiligheid en leefbaarheid van centrumgebieden van alle kernen binnen de gemeente de aandacht verdienen. De Verkeersvisie centrumring en -gebied Barneveld geeft hier een aanzet voor en moet de komende jaren i.c.m. groot onderhoud/integrale aanpak een vervolg krijgen. Dit geldt ook voor Voorthuizen waar een integrale aanpak van het centrum en hoofdwegen wordt voorbereid. Maar ook voor Stroe (Wolweg), Terschuur (Hoevelakenseweg) en De Glind (Postweg) worden plannen voorbereid voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. In Zwartebroek zijn de plannen in uitvoering (Eendrachtstraat en Platanenstraat).

3. N-wegen

De provinciale wegen (N800, N801 en N802) scoren hoog in de top 10. Voor de N800 (Wesselseweg) wordt samen met de provincie opgetrokken om de verkeersveiligheid te verbeteren. Een nadere toelichting op de stand van zaken en aanpak is beschreven in het GVVP-maatregelenpakket 2023. Voor de overige provinciale wegen wordt meer in het algemeen aandacht gevraagd voor onveilige situaties, als onderdeel van de provinciale trajectaanpak.

Aanpak onveilige trajecten en kruispunten

In de rapportage is op pagina's 12 en 13 een lijst opgenomen met de top 10 meest onveilige trajecten en kruispunten. Dit is gebaseerd op een combinatie van de ongeval- en snelheidsdata tijdens de onderzoeksperiode. Met de uitkomsten hiervan dient kritisch omgegaan te worden: op basis van een incident kan een wegvak op kruising hoog scoren. Anderzijds kunnen (subjectief) onveilige locaties binnen de gemeente hierdoor niet op de lijst voorkomen. Al met al geeft het een beeld met opvallendheden. Hieruit kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

Trajecten (weggedeeltes)

Van de 10 meest onveilige trajecten betreffen het 4 delen van provinciale wegen (N800/Wesselseweg, N801/Valkseweg en N802/Scherpenzeelseweg) en 1 traject op grondgebied van gemeente Ede (Barneveldseweg). Over de N800 (Wesselseweg) zijn we met de Provincie in overleg over maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Zie daarvoor het GVVP-maatregelenpakket voor de laatste stand van zaken.

Van de gemeentelijke trajecten volgt een korte toelichting per weggedeelte, in volgorde van de top 10 uit de monitor. De # verwijst naar het nummer van het weggedeelte op de lijst in de monitor:

1. Van Domselaerstraat (#1): In september 2021 is halverwege deze weg een middengeleider met zebrapad gerealiseerd. Dit betreft een sobere maatregel, vooruitlopend op een mogelijke totale herinrichting in combinatie met groot onderhoud op de middellange/lange termijn. Het effect van de reeds uitgevoerde maatregelen is mogelijk niet niet duidelijk in de monitor, wel blijkt uit recente snelheidsdata dat de snelheid door de nieuwe middengeleider is afgenomen.
2. Burg. Kuntzelaan (#2): Deze is heringericht in 2018. Daarnaast zijn enkele aanvullende maatregelen uitgevoerd (oversteek bij Schaepsmarkt). Bij de Visie centrumring en -gebied Barneveld die is opgesteld wordt ook de Burg. Kuntzelaan betrokken, waaronder een voorstel voor mogelijke verbeteringen. In het GVVP-maatregelenpakket 2023 wordt hier meer inzicht in gegeven.
3. Gasthuisstraat (#3): Betreft het weggedeelte tussen de Schoutenstraat en Thorbeckelaan. Bij de Visie centrumring en -gebied Barneveld die is opgesteld wordt ook dit weggedeelte betrokken, waaronder een voorstel voor mogelijke verbeteringen. Aanpak wordt gecombineerd met grootschalig onderhoud. Voor de kortere termijn is beoogd de fietsoversteek t.h.v. Kapteijnstraat te optimaliseren. In het GVVP-maatregelenpakket 2023 wordt hier meer inzicht in gegeven.
4. Harskamperweg (#8): Betreft een 80 km/uur weg met vrijliggend fietspad aan één zijde van de weg. Op basis van meldingen/ervaring is deze weg niet in beeld vanuit verkeersonveiligheid. Een nadere analyse is nodig om te bepalen of en welke maatregelen nodig zijn en op welke termijn (vooruitlopend of gecombineerd met groot onderhoud).
5. Heetweg (#10): Betreft een weg binnen een 60 km/uur-zone waarbij deze weg de N310 verbindt met Kootwijk. Een nadere analyse is nodig om te bepalen of en welke maatregelen nodig zijn en op welke termijn (vooruitlopend of gecombineerd met groot onderhoud).

Kruispunten

Van de 10 meest onveilige kruispunten betreft het 1 locatie op provinciale wegen (N800, kruising met Hoornweg en Krumselaarseweg). Deze locatie zullen we meenemen in het overleg met de Provincie. Van de gemeentelijke kruispunten betreft het onderstaande locaties. De # verwijst naar het nummer van de kruising op de lijst in de monitor:

1. Burg. Kuntzelaan-Van Domselaerstraat (#1): Onderdeel van de uitwerking Visie centrumring Barneveld/GVVP-maatregelenpakket.
2. Churchillstraat-Plantagelaan (#3): Onderdeel GVVP-maatregelenpakket waaronder aanleg 2-richtingenfietspad aan westzijde rotonde/Lobeliastraat (reeds uitgevoerd) en herinrichting Churchillstraat (uitvoering start 2023).
3. Lange Voren-De Driest (#4): De locatie komt niet bekend voor op basis van meldingen/ervaring. Er lijkt sprake van een hoge score op basis van ongevallen, waarschijnlijk veroorzaakt door een ernstige afloop van 1 van de 2 ongevallen op deze locatie. Vooralsnog geen noodzaak tot maatregelen vooruitlopend op groot onderhoud.
4. Hooilanden-Vogelwikke (#5): De locatie komt niet bekend voor op basis van meldingen/ervaring. Er lijkt sprake van een hoge score op basis één ongeval met letsel. Vooralsnog geen noodzaak tot maatregelen vooruitlopend op groot onderhoud.
5. Lunterseweg-Vellerselaan (#6): Op basis van meldingen/ervaring is deze rotonde niet in beeld vanuit verkeersonveiligheid. Wel is bekend dat de druk op de rotonde tijdens met name spitsmomenten groot is, o.a. doordat de Burg. Van Diepeningenlaan nog niet is doorgetrokken tot de Burg. Labreelaan.
6. Eendrachtstraat-Bellemanweg (#7): De locatie komt niet bekend voor op basis van meldingen/ervaring. Er lijkt sprake van een hoge score op basis één ongeval met letsel. Vooralsnog geen noodzaak tot maatregelen vooruitlopend op groot onderhoud.
7. Gasthuisstraat-Nieuwe Markt (#8): onderdeel van de uitwerking Visie centrumring Barneveld. In het GVVP-maatregelenpakket 2023 wordt hier meer inzicht in gegeven.
8. Burg. Kuntzelaan-Wilhelminastraat (#9): onderdeel van de uitwerking Visie centrumring Barneveld. In het GVVP-maatregelenpakket 2023 wordt hier meer inzicht in gegeven.

9. Bouwheerstraat-Ds.J.Mensingapad (#10): De locatie komt niet bekend voor op basis van meldingen/ervaring. Er lijkt sprake van een hoge score op basis één ongeval met letsel. Vooralsnog geen noodzaak tot maatregelen vooruitlopend op groot onderhoud.

Voorlopige
halfjaarcijfers 2022



BLIQ

Focus op veilig en vlot verkeer
in Gemeente Barneveld

Verkeersveiligheidsrapportage

Periode 2017 t/m Q2 2022

BLIQ wordt aangeboden door STAR



BLIQ

Focus op veilig en vlot verkeer in Gemeente Barneveld

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

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

Waar komen de data vandaan?

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

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

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

Zie voor meer informatie over HERE: here.com.

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

- ☑ Historische ongevallendata vanaf 2014
- ☑ Elke dag actuele ongevallendata
- ☑ Elke maand actuele snelheidendata

De BLIQ-rapportage is hierdoor compleet.

Disclaimer

BLIQ is gebaseerd op de VIA Software. De rapportage is volledig geautomatiseerd samengesteld op 3 september 2022. Hierdoor is het mogelijk dat onjuistheden in de rapportage voorkomen.

Verkeersongevallen

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

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

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

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

Rijsnelheden

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

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

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



Verkeersveiligheidsbeleid

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

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

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

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

Risicogestuurd werken in BLIQ

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

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

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



BLIQ op verkeersslachtoffers

In de tabel is het aantal door de politie geregistreerde verkeersongevallen in Gemeente Barneveld opgenomen, inclusief het aantal gewonden en doden dat daarbij is gevallen.

Tijdsperiode	Status	Verkeersongevallen	Gewonden	Doden
2017	Definitief	636	81	2
2018	Afgesloten	443	57	5
2019	Afgesloten	490	58	4
2020	Afgesloten	339	66	2
2021	Afgesloten	398	51	2
2022 tot en met Q2	Voorlopig	186	32	0
Totaal		2.492	345	15

© 2022 VIA, Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdsperiode

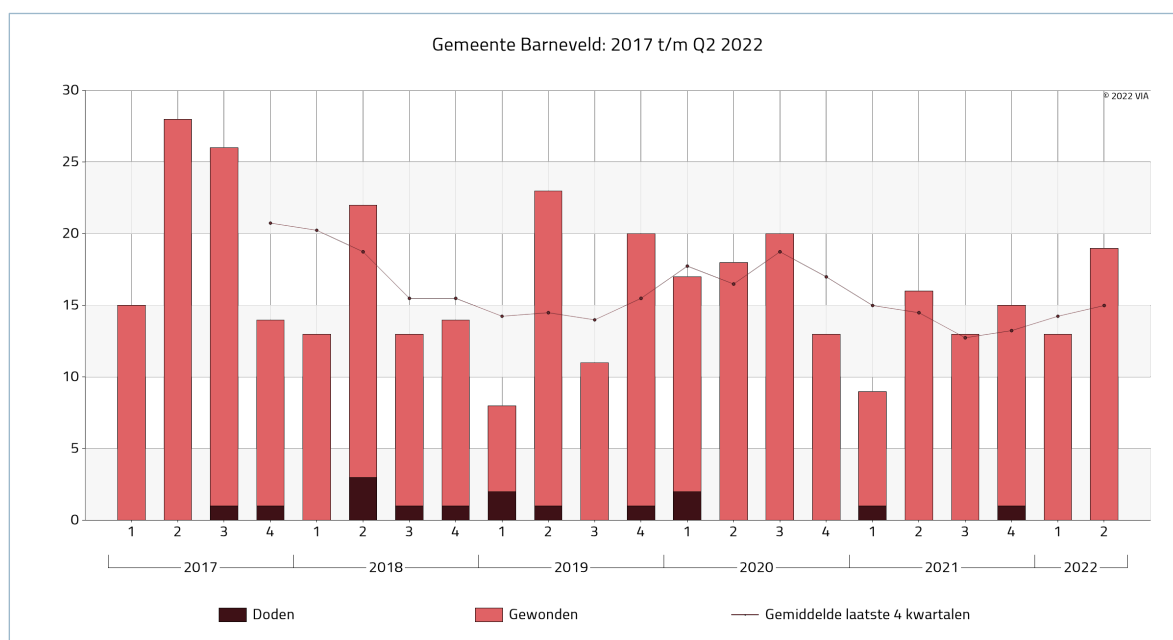
Opmerking: in de Corona-jaren 2020 & 2021 liggen de landelijke aantallen lager dan verwacht als gevolg van de maatregelen om de verspreiding te beperken.

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

Er zijn 3 statussen te onderscheiden:

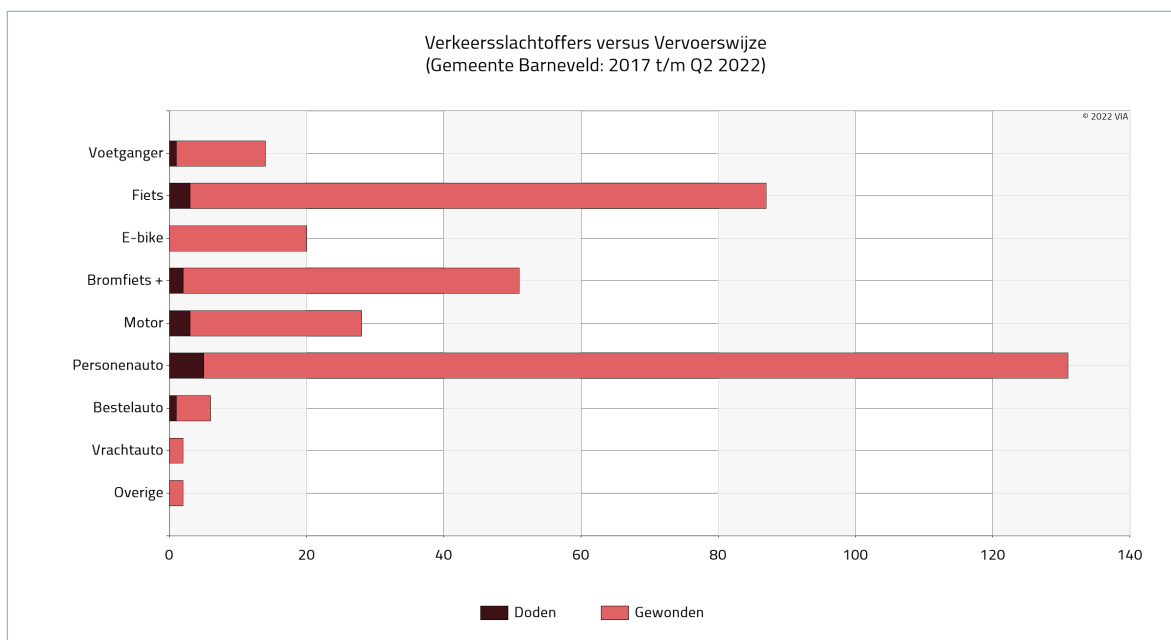
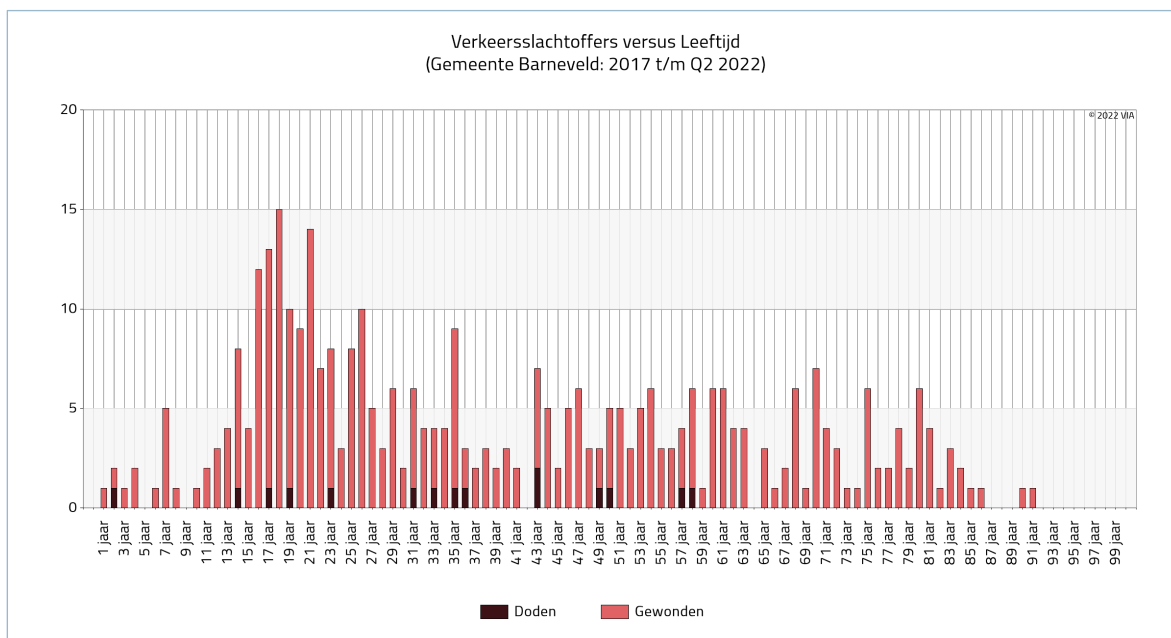
1. **Voorlopig:** mutaties vanuit de politie worden dagelijks verwerkt (laatste mutatiedatum: 2 september 2022, 23:24)
2. **Afgesloten:** mutaties vanuit de politie worden niet meer verwerkt
3. **Definitief:** de synthese met BRON is doorgevoerd, de cijfers veranderen niet meer. In verband met de privacywetgeving vindt sinds 2018 deze synthese niet meer plaats.

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



Wie zijn er betrokken?

De volgende grafieken geven de verdeling weer van het aantal verkeersslachtoffers voor de verschillende leeftijden en vervoerswijzen. Onder de jongeren, in de leeftijd van 12 tot en met 24 jaar, valt 31% van de slachtoffers. In de groep kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, e-bike en bromfietzers+ (= bromfiets, snorfiets, scootmobiel en brommobiel)) valt ongeveer 50% van de verkeersslachtoffers.



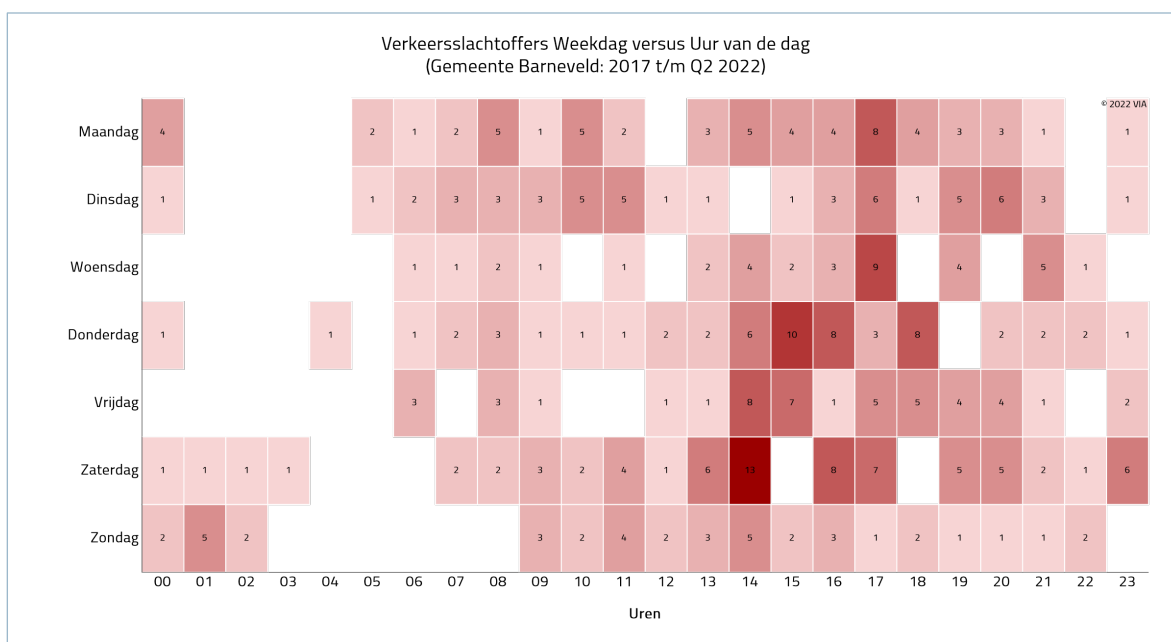
Opmerking: de vervoerswijze van 4% van de verkeersslachtoffers is onbekend en niet in deze grafiek opgenomen. Verder moeten we ook rekening houden met de onderregistratie van ongevallen met fietsers en voetgangers (niet al die ongevallen worden dus geregistreerd).



Wanneer gebeurt het?

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

In onderstaande grafiek is door middel van kleur aangegeven op welke uren van de dag de meeste verkeersslachtoffers vallen. Hoe donkerder de kleur, hoe meer slachtoffers. Het getal in het blokje geeft het aantal aan.



Verkeersongevallenkaart

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

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

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

Een unieke ontwikkeling

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

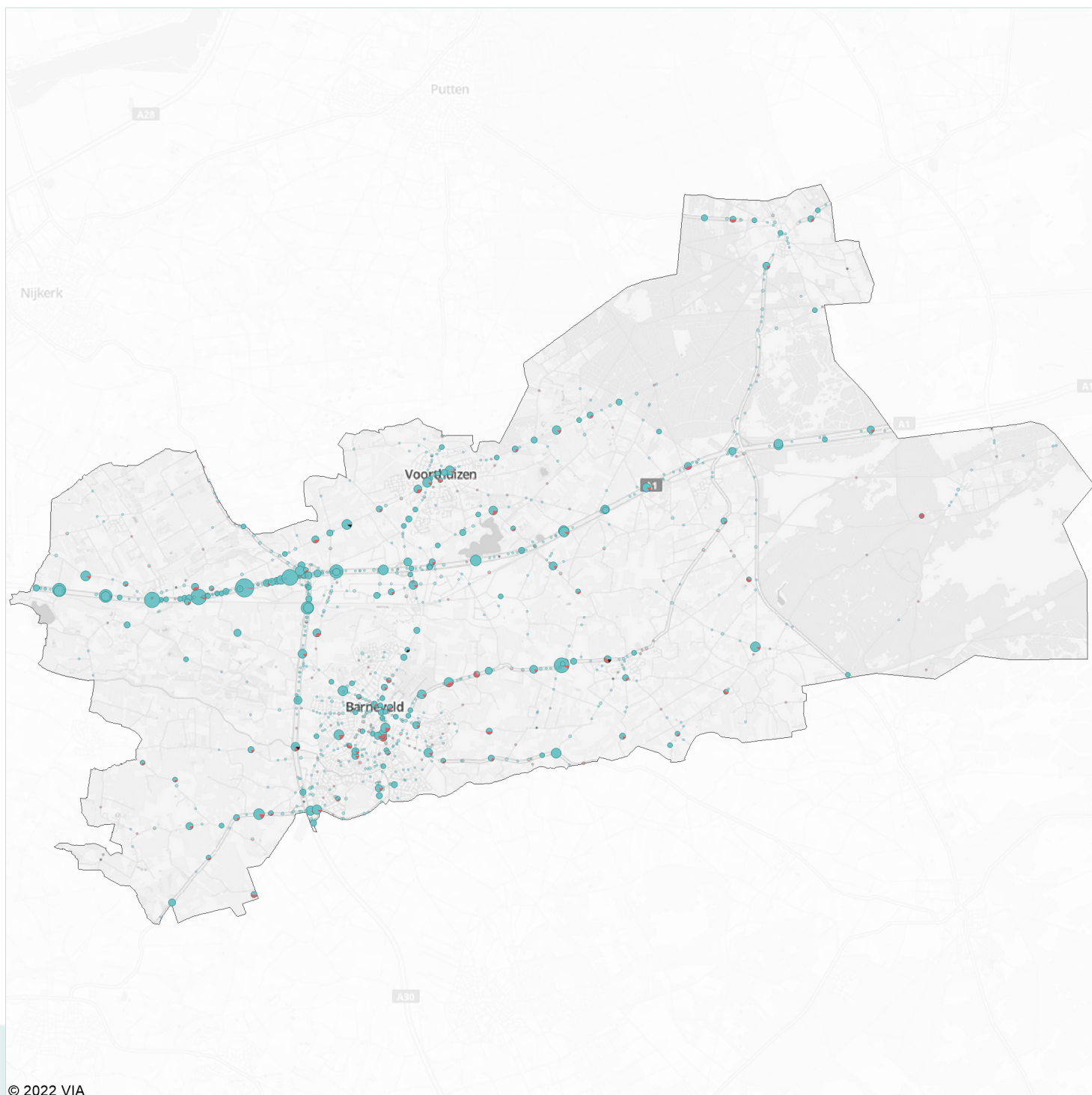
Verkeerskundige wegennetwerk-indeling

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

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

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





© 2022 VIA

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

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

Opmerking: de locatie van 15% van de verkeersongevallen is niet exact bekend en niet in deze kaart opgenomen.

Legenda

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

Ongevallen in de periode 2017 t/m Q2 2022



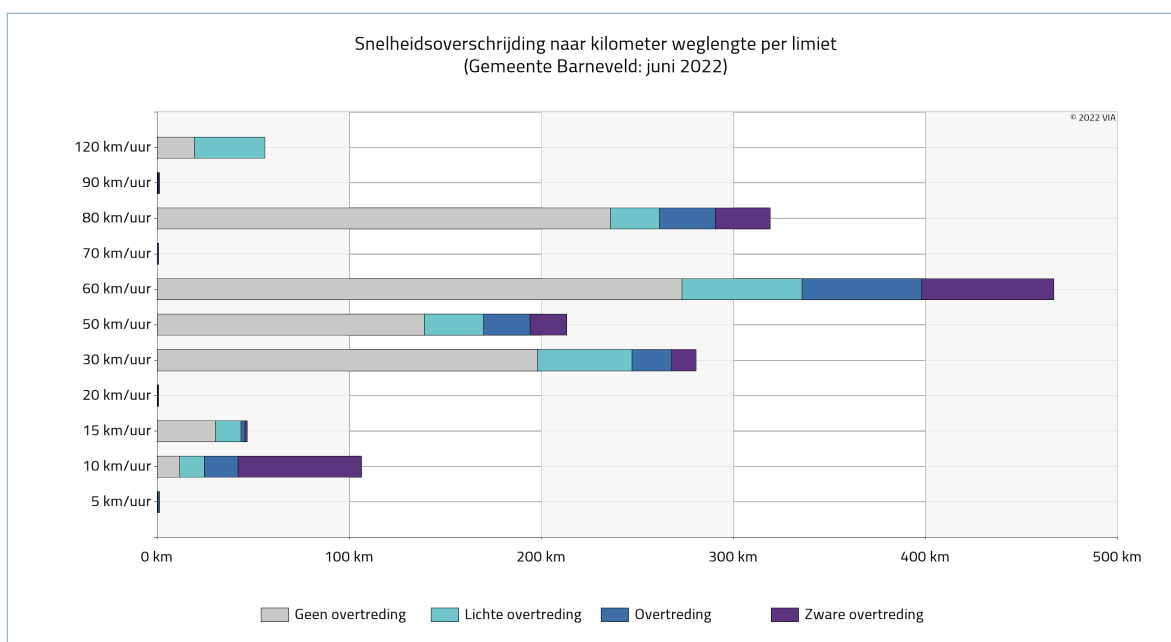
BLIQ op snelheid

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

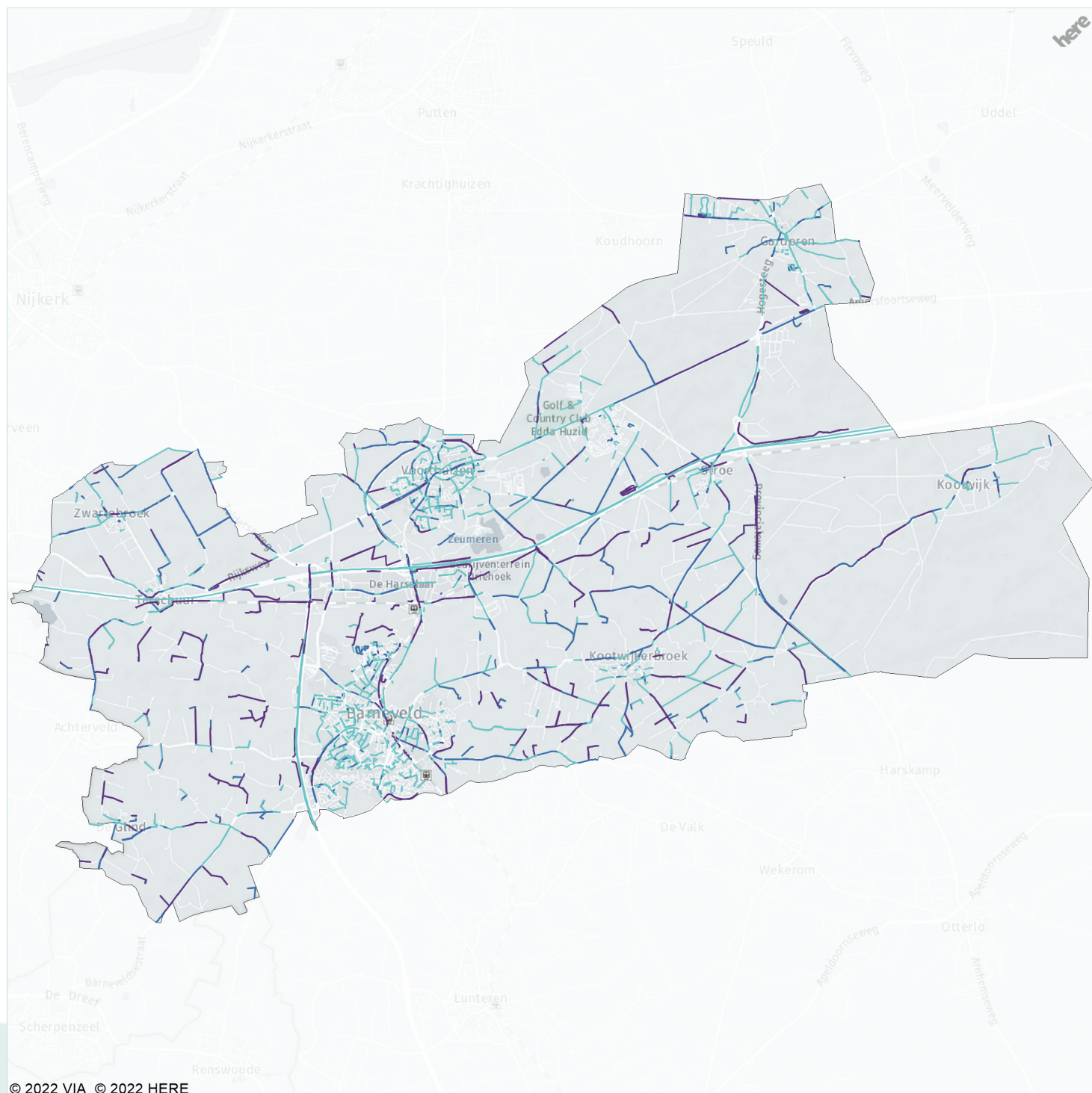
Waar wordt te hard gereden?

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

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



Snelheidsovertredingskaart naar klassenindeling politie



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

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

Legenda

- Lichte overtreding
- Overtreding
- Zware overtreding

Snelheden in de periode juni 2022



Risicogestuurd werken met CROSS

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

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

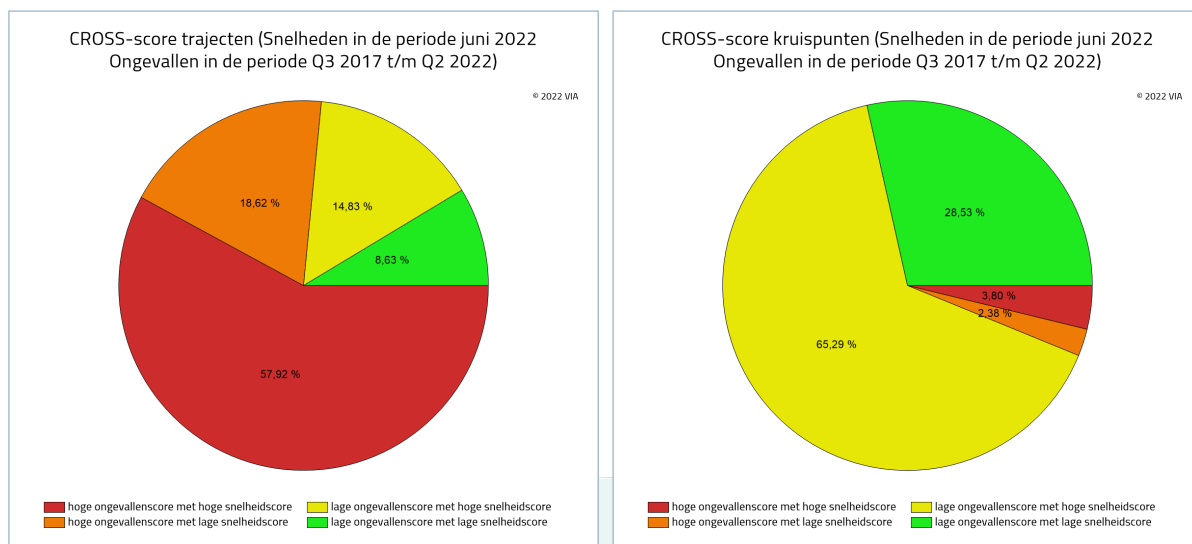
De **Ongevallenscore** is een combinatie van vier *indicatoren* omdat:

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

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

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

In onderstaande grafieken is het resultaat van de CROSS-score weergegeven voor het drukste wegennet van Gemeente Barneveld. Uit de linker grafiek blijkt dat ongeveer 58% van de weglengte een rode CROSS-score krijgt: een hoge ongevallenscore met een hoge snelheidsscore. De rechter grafiek laat zien dat dit ook geldt voor 4% van de kruispunten.



Top 10 meest onveilige trajecten

Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie)					Score		
1	+3		VAN DOMPSELAERSTRAAT BARNEVELD	Ongevallen		Snelheid	
2	-1		BURGEMEESTER KUNTZELAAN, KAMPSTRAAT, SPOORSTRAAT BARNEVELD	Ongevallen		Snelheid	
3	+22		GASTHUISSTRAAT, SCHOUTENSTRAAT BARNEVELD	Ongevallen		Snelheid	
4	-2		N801 BARNEVELD, EDE	Ongevallen		Snelheid	
5	0		BARNEVELDSEWEG BARNEVELD, EDE	Ongevallen		Snelheid	
6	-3		N800, WESSESEWEG BARNEVELD	Ongevallen		Snelheid	
7	+1		N800 BARNEVELD	Ongevallen		Snelheid	
8	+15		HARSKAMPERWEG BARNEVELD	Ongevallen		Snelheid	
9	-2		N802 BARNEVELD	Ongevallen		Snelheid	
10	+2		HEETWEG BARNEVELD	Ongevallen		Snelheid	

© 2022 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (juni 2022) en ongevallen (Q3 2017 t/m Q2 2022)

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

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

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



Top 10 meest onveilige kruispunten

Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie)					Score
1	0		BOUWHEERSTRAAT, BURGEMEESTER KUNTZELAAN, LANGSTRAAT, VAN DOMPSELAERSTR... <i>BARNEVELD</i>	Ongevallen	Snelheid
2	0		HOORNWEG, KRUMSELAARSEWEG, N800 <i>BARNEVELD</i>	Ongevallen	Snelheid
3	0		CHURCHILLSTRAAT, LOBELIASTRAAT, PLANTAGELAAN <i>BARNEVELD</i>	Ongevallen	Snelheid
4	+3		DE DRIEST, KLAVERWEIDE, LANGE VOREN <i>BARNEVELD</i>	Ongevallen	Snelheid
5	+30		BONGERD, HOOILANDEN, VOGELWIKKE <i>BARNEVELD</i>	Ongevallen	Snelheid
6	0		BURG VAN DIEPENINGLAAN, LUNTERSEWEG, VELLERSELAAN <i>BARNEVELD</i>	Ongevallen	Snelheid
7	+28		BELLEMANWEG, EENDRACHTSTRAAT <i>BARNEVELD</i>	Ongevallen	Snelheid
8	+27		GASTHUISSTRAAT, NIEUWE MARKT <i>BARNEVELD</i>	Ongevallen	Snelheid
9	0		BURGEMEESTER KUNTZELAAN, WILHEMINASTRAAT <i>BARNEVELD</i>	Ongevallen	Snelheid
10	+25		BOUWHEERSTRAAT, DOMINEE J. MENSINGAPAD <i>BARNEVELD</i>	Ongevallen	Snelheid

© 2022 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (juni 2022) en ongevallen (Q3 2017 t/m Q2 2022)

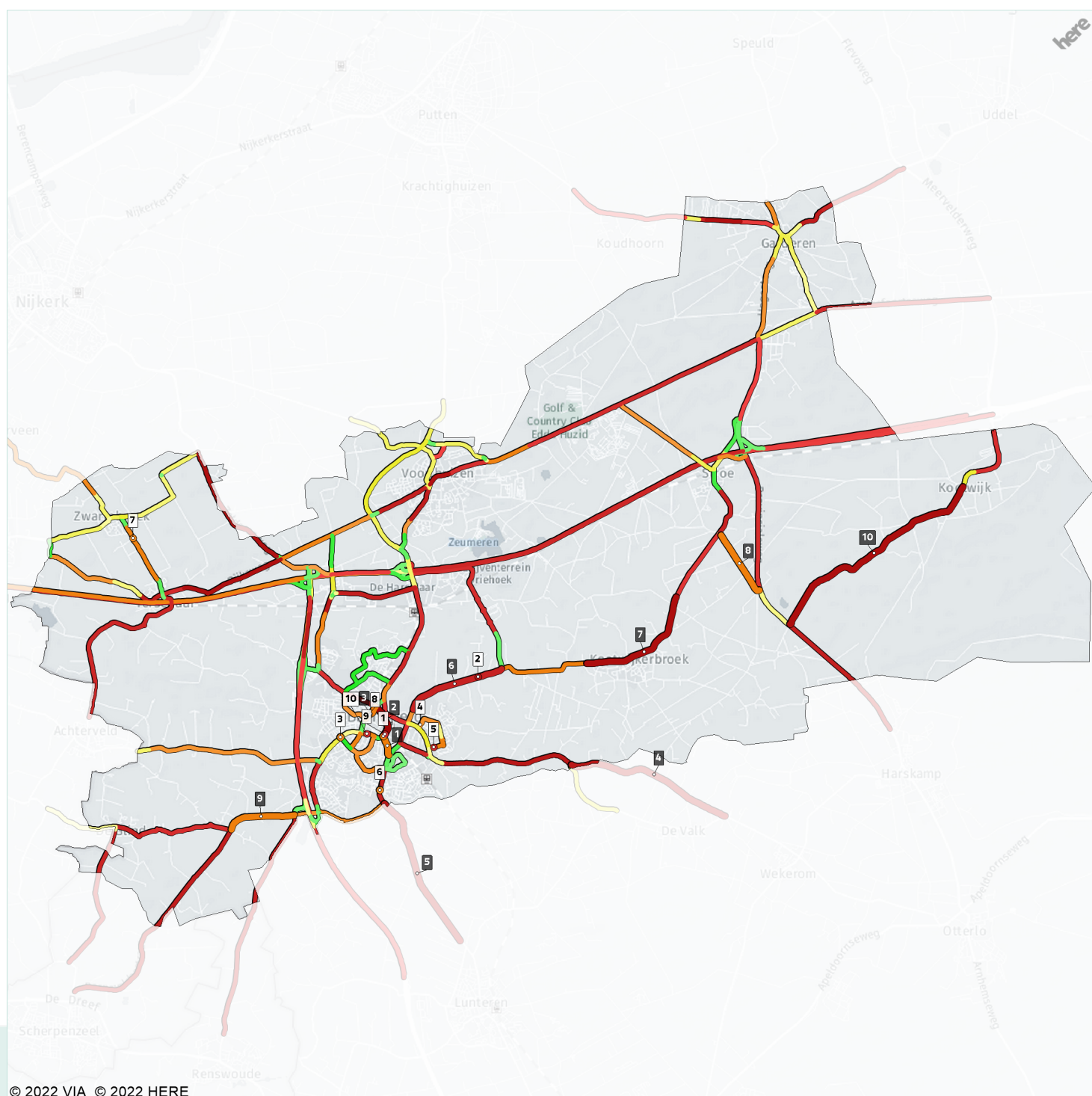
Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de locatie niet exact bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

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

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



Verkeersveiligheidskaart met CROSS-score voor trajecten en kruispunten



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

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

Legenda

- Hoge ongevallenscore met hoge snelheidsscore
 - Hoge ongevallenscore met lage snelheidsscore
 - Lage ongevallenscore met hoge snelheidsscore
 - Lage ongevallenscore met lage snelheidsscore
 - Verschillende snelheden per rijrichting
 - Kleine weglengte
- Snelheden in de periode juni 2022
Ongevallen in de periode Q3 2017 t/m Q2 2022



Gemeente Barneveld

Eenheid Oost-Nederland



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

Deze rapportage wordt aangeboden door STAR

www.star-verkeersongevallen.nl