

Organisatieonderdeel: Leefomgeving
Behandelaar: S. de Graaf
Telefoonnummer: 0342495907

Vorstelnr. 3406
Barneveld, 20 maart 2024
Portefeuillehouder: M.H.J. Pluimers-Foeken

☒ Ter kennisname naar de raad
Nummer beleidsproduct:

☐ Op overzicht Bestaand beleid (website)

Onderwerp: **GVVP Maatregelenpakket 2024 en Verkeersveiligheidsmonitor 2019-2023**

Gevraagde beslissing:

1. Kennis te nemen van het GVVP maatregelenpakket 2024 en de Verkeersveiligheidsrapportage 2019-2023 (BLIQ);
2. Instemmen met de op te starten maatregelen uit het GVVP maatregelenpakket 2024;
3. Het GVVP maatregelenpakket en de Verkeersveiligheidsrapportage ter kennisname aan te bieden aan de raad.

1. Inleiding

Op 13 december 2017 heeft de gemeenteraad het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) 2018-2021 vastgesteld. Een nieuw GVVP -al dan niet in een andere vorm- wordt opgesteld als uitwerking van de Omgevingsvisie.

De afgelopen jaren zijn binnen de daarvoor geldende kaders maatregelenpakketten vastgesteld. Ook voor 2024 is een maatregelenpakket opgesteld. Dit maatregelenpakket is gebaseerd op actuele wensen en beleid. In het maatregelenpakket wordt een overzicht gegeven van de maatregelen die in 2024 opgestart worden. Hierin wordt ook een stand van zaken gegeven van de maatregelen uit het jaarplan 2023.

Daarnaast wordt jaarlijks 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 2019-2023.

Met dit voorstel wordt het college gevraagd in te stemmen met de nieuw op te starten maatregelen en kennis te nemen van de monitor. In de LTA is opgenomen om het maatregelenpakket en de verkeersveiligheidsmonitor ter kennisname aan de raad aan te bieden.

2. Beoogd effect

a) Meetbaar effect

Uitvoering van de maatregelen dragen bij aan het behalen van de ambities en de doelen uit de Strategische Visie.

b) Maatschappelijk effect

Met de realisatie van de beoogde maatregelen moet de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid worden verbeterd.

3. Argumenten

1.1 Verkeersveiligheidsmonitor geeft globaal beeld

De bijgevoegde 'Verkeersveiligheidsrapportage 2019-2023 (BLIQ)' geeft een globaal beeld van de ontwikkeling van de verkeersveiligheid binnen de gemeente Barneveld. Op basis van het aantal opgevallen zien we een afname van 2023 t.o.v. 2022 op gemeentelijke wegen. Daarmee zien we een voorzichtige positieve ontwikkeling als het gaat om de verkeersveiligheid op de gemeentelijke wegen. Daar staat tegenover dat op de rijkswegen (A1 en A30) sprake van een forse toename is, waardoor het totaal aantal geregistreerde ongevallen binnen de gemeentegrenzen is gestegen. Deze ontwikkeling vraagt onze nadrukkelijke aandacht. Deze monitor is mede input voor de te afwegingen als het gaat om investeringen in wegen en verkeersveiligheid.

1.2 Integrale aanpak verkeersveiligheid

Wanneer het gaat om de aanpak van verkeersveiligheid wordt geacteerd op 3 pijlers: infrastructuur, educatie, en handhaving. Het voorliggende maatregelenpakket richt zich met name op de aanpak van de infrastructuur. Als het gaat om educatie werken we regionaal samen met omliggende gemeenten op basis van een jaarlijks werkplan verkeerseducatie. Vanuit dit werkplan worden projecten uitgevoerd op basis- en middelbare scholen, maar ook aan senioren wordt voorlichting gegeven. Ook het zogenaamde snelheidinformatiedisplay (waar er een aantal van rouleren binnen de gemeente) is een voorbeeld van educatie door middel van bewustwording. Handhaving is een bevoegdheid van de politie (en binnen bepaalde bevoegdheden boa's), maar ook bijvoorbeeld de inzet van een (flexibele) flitspaal.

2.1 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. Het college is hiervoor bevoegd. Voor 2024 is sprake van een divers maatregelenpakket waaronder (kleinschalige) maatregelen op het gebied van bewonerswensen, toegankelijkheid en doorstroming. Daarnaast worden diverse studies opgestart om te komen tot maatregelen, maar ook bijvoorbeeld het herijken van de laadvisie en het uitvoeren en up-to-date houden van verkeersdata. Het betreft studies naar toegankelijkheid, de toekomstvisie van het Transferium, de verkeerssituatie in het centrum van Barneveld, de wegenstructuur in/om Stroe en Voorthuizen en de kruising Scherpenzeelseweg-Plantagelaan.

2.2 Maatregelenpakket 2023 grotendeel uitgevoerd

De maatregelen uit het plan van 2023 zijn grotendeels uitgevoerd. Hiermee ontstaat weer ruimte om nieuwe maatregelen op te starten, op basis van actuele wensen en beleid. In bijgevoegd maatregelenpakket is een overzicht opgenomen van de maatregelen uit het pakket van 2023.

4. Kanttekeningen

Niet van toepassing.

5. Financiën

Het totaalpakket aan maatregelen kost € 265.000. Het betreft kleinschalige werkzaamheden of onderzoeken, waarop geen afschrijving plaats vindt. De dekking is opgenomen in de bestaande begroting.

6. Participatie en communicatie

a) Participatie

Bij de afzonderlijke maatregelen wordt bepaald in welke vorm en mate afstemming en participatie met bewoners, bedrijven, hulpdiensten interne collega's en andere overheden wordt vormgegeven.

b) Communicatie

Over het maatregelenpakket als totaal wordt niet actief gecommuniceerd. Wel wordt dit als onderdeel van de participatie bij de afzonderlijke maatregelen opgepakt.

7. Uitvoering

Planning:

- De uit te voeren maatregelen zijn vermeld in het maatregelenpakket 2023 en worden geborgd in het programma Capaciteitsmanagement Informatie Systeem (CIS). Een planning per maatregel wordt opgesteld na goedkeuring op dit voorstel. Indien mogelijk en gewenst worden adviesbureaus betrokken bij het uitvoeren van de maatregelen.
- Het huidige GVVP is opgesteld in 2017 en vraagt om een actualisatie. Als uitwerking van de Omgevingsvisie Barneveld wordt een Omgevingsprogramma Mobiliteit, mobiliteitsvisie of mobiliteitsplan opgesteld. Wij streven ernaar om te starten met het proces om te komen tot de nadere uitwerking nadat de ontwerp Omgevingsvisie gereed is. Naar verwachting is dat in de 2^e helft van 2024.

Evaluatie/controle

In het maatregelenpakket is ook een stand van zaken gegeven van de maatregelen uit het jaarplan 2023.

8. Bijlagen

1. GVVP maatregelenpakket 2024 en verkeersveiligheidsmonitor 2019-2023
2. Verkeersveiligheidsrapportage 2019-2023 (BLIQ)

GVVP maatregelenpakket 2024 en verkeersveiligheidsmonitor 2019-2023

“Veilig op weg naar de toekomst”



**Gemeentelijk Verkeer- en
Vervoerplan Barneveld**

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Verkeersveiligheidsmonitor	3
1.2	Mobiliteitsvisie Barneveld	5
2	Jaarplan 2024.....	6
2.1	Overzicht van maatregelen.....	6
2.2	Beschrijving per maatregel	6
2.3	Meerjaren Investeringsplan (MIP)	8
2.4	Programmabegroting 2024.....	9
2.5	Bereikbaarheidsagenda Regio Food Valley 2023-2026	10
3	Terugblik maatregelpakket 2023	11

Document informatie

Versie: 20 maart 2024

Status: definitief

1 Inleiding

Op 13 december 2017 heeft de gemeenteraad het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) 2018-2021 vastgesteld. De afgelopen jaren zijn binnen de daarvoor geldende kaders maatregelenpakketten vastgesteld. Hoewel de 'looptijd' van het vigerende GVVP is verstreken is er ook voor 2024 een maatregelenpakket opgesteld. Dit maatregelenpakket is gebaseerd op actuele wensen en beleid. In het maatregelenpakket wordt een overzicht gegeven van de maatregelen die in 2024 opgestart worden. Ook wordt er een stand van zaken gegeven van de maatregelen uit het jaarplan 2023.

Het maatregelenpakket is één van de onderdelen waar aan gewerkt wordt. Het kan niet los gezien worden van o.a. het Meerjaren Investeringsplan (MIP), de Programmabegroting 2024 en de Bereikbaarheidsagenda Regio Food Valley 2023-2026. Dit wordt verderop in dit document nader toegelicht. Tevens worden de belangrijkste aandachtspunten uit de jaarlijkse Verkeersveiligheidsmonitor genoemd.

1.1 Verkeersveiligheidsmonitor

In het GVVP is aangegeven dat jaarlijks inzicht wordt gegeven in de effecten van het verkeerveiligheidsbeleid. Deze verkeersveiligheidsmonitor geeft globaal inzicht hoe de verkeersveiligheid in de gemeente Barneveld zich in het afgelopen jaar heeft ontwikkeld. Deze stand van zaken is gebaseerd op bijgevoegde verkeersveiligheidsrapportage (BLIQ) periode 2019-2023.

Het betreft geen monitor die specifiek ingaat op de data van het afgelopen jaar, maar over (een gemiddelde van) de afgelopen 5 jaren. De monitor gaat niet alleen over de gemeentelijke wegen, maar ook over de wegen die in beheer en eigendom zijn van Provincie en Rijkswaterstaat. Daarmee kunnen bepaalde cijfers een gekleurd beeld geven van de verkeersveiligheid in de gemeente Barneveld. Tenslotte, de rijkswegen en provinciale wegen lopen door onze gemeente. Op de ongevallen die op deze wegen plaatsvinden hebben wij als gemeente geen directe invloed. Uiteraard houden we dit goed in de gaten en wenden wij onze invloed aan daar waar nodig richting deze medeoverheden.

Ook goed om te noemen is dat het effect van recent uitgevoerde (verkeers)maatregelen niet altijd goed zichtbaar is, omdat de monitor 5 jaar terugkijkt.

Wat valt op?

Uit de rapportage worden hieronder de meest opvallende zaken genoemd, met daarachter het betreffende paginanummer uit de rapportage.

- In 2023 is er ten opzichte van 2022 sprake van een toename aan geregistreerde ongevallen waarbij ook het aantal gewonden is toegenomen (pagina 4). Als wordt ingezoomd op de onderliggende data van deze getallen dan blijkt het aantal ongevallen op gemeentelijke wegen te zijn afgenomen (van 196 naar 181) maar op rijkswegen flink is toegenomen (van 134 naar 200). Op provinciale wegen is sprake van een beperkte daling (van 67 naar 61). Per saldo is het totaal aantal geregistreerde ongevallen binnen de gemeentegrenzen gestegen.
- Opvallend is het aantal gewonden in Q4 van 2023 ten opzichte van de kwartalen ervoor (pagina 4). Hier is geen duidelijke verklaring voor te geven, in voorgaande jaren was hier geen sprake van.
- De leeftijdscategorie van globaal 14-21 jaar valt op als uitschieter in het aantal; verkeersslachtoffers (pagina 6).
- Onder de verkeersslachtoffers zijn de vervoerswijzen 'personenauto', 'fiets' en 'bromfiets' meest vertegenwoordigd (pagina 6).
- Opvallend is het aandeel snelheidsoverschreiding t.o.v. de totale weglengte van wegen met een maximumsnelheid van 60 km/uur (pagina 9). Deze 60-wegen (vrijwel alle wegen buiten de

bebouwde kom, m.u.v. de snelwegen en 80-wegen) zijn over het algemeen relatief rustig en overzichtelijk. Dit kan een verklaring zijn voor het aandeel snelheidsoverschrijdingen.

Top 10

In de rapportage is ook 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 of meerdere incidenten kan een wegvak of kruising hoog scoren. Anderzijds kunnen (subjectief) onveilige locaties binnen de gemeente hierdoor niet op de lijst voorkomen.

Met de resultaten moet daarom kritisch omgegaan worden. Al met al geeft het een beeld met opvallendheden. Hieruit kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Van de 10 meest onveilige trajecten betreffen het 8 weggedeeltes van provinciale wegen (N800, N801 en N802) en 1 traject op grondgebied van gemeente Ede (Barneveldseweg).
- Als gemeentelijke trajecten staan de Van Domselaerstraat in Barneveld en de Hoofdstraat in het centrum van Voorthuizen in de top 10:
 - o Op de Van Domselaerstraat zijn in september 2021 maatregelen (zebrapad en middengeleider) getroffen. De Hoofdstraat is onderdeel van de uitwerking en keuzes van de Centrumvisie Voorthuizen.
- Van de 10 meest onveilige kruispunten betreft het 4 locaties op provinciale wegen (N800, N801 en N803).
- Van de gemeentelijke kruispunten betreffen het onderstaande locaties. Per locatie is een op basis van onderliggende data een korte toelichting/analyse gegeven:
 - o Ovatonde-Dr. W. Dreeslaan
 - *In top 10 vanwege 7 ongevallen in 2022 (10 in de periode 2019-2023). Betreft de fietsoversteek aan de zijde van Dr. W. Dreeslaan. Maatregelen om veiligheid te verbeteren zijn uitgevoerd (opvallende bebording, verbeteren zicht en markering).*
 - o Rotonde B. van Nagellstraat-Hoofdstraat ('De Punt')
 - *In top 10 vanwege 3 ongevallen in 2023 (7 in de periode 2019-2023). De 3 recente ongevallen hebben verdeeld over de takken van de rotonde plaatsgevonden en hierbij was sprake van een bus/auto die in aanraking is gekomen met een fiets/e-bike.*
 - o Rotonde Scherpenzeelseweg-Lunterseweg
 - *In top 10 vanwege 3 ongevallen in 2023 (4 in de periode 2019-2023). Betreft ongeval met 3 auto's (kopstaart) en 2 eenzijdige ongevallen met een fietser.*
 - o Rotonde Thorbeckelaan-Schoutenstraat
 - *In top 10 vanwege 2 ongevallen in 2023 (8 in de periode 2019-2023). In 2023 betreft het een ongeval tussen personenauto en speed pedelec/brommobiel.*
 - o Kruising Apeldoornsestraat-Tolnegenweg
 - *In top 10 vanwege 2 ongevallen in 2023 (4 in de periode 2019-2023). Betreft ongevallen waarbij de oorzaak een aanrijding vanaf de flank is. Zowel met bromfiets als (bestel)auto. In aanpak Apeldoornsestraat wordt dit als aandachtspunt meegenomen.*
 - o Kruising Dr. W. Dreeslaan-Lange Voren
 - *In top 10 vanwege 2 ongevallen in 2023 (5 in de periode 2019-2023). Betreft flank ongevallen waarbij een personenauto in aanraking is gekomen met een fietser. Verkeerskundig is reeds in beeld gebracht hoe deze aansluiting verkeersveiliger kan worden ingericht. Dit wordt meegenomen bij toekomstig groot onderhoud.*

In de verkeersveiligheidskaart met CROSS-score (pagina 14) is aan de drukste wegen binnen de gemeente een score gegeven op basis van de combinatie van ongevallen- en snelheid. De scores zijn gebaseerd op een landelijke schaal. Hiermee kan op hoofdlijnen beoordeeld worden of een hoge

ongevalscore (bijvoorbeeld vanuit de top 10) een relatie heeft met de snelheid/te hard rijden. Omdat de totstandkoming van de scores niet geheel te herleiden is, is het niet verstandig al te veel waarde te hechten aan deze kaart.

1.2 Mobiliteitsvisie Barneveld

Het huidige GVVP is opgesteld in 2017 en vraagt om een actualisatie. Als uitwerking van de Omgevingsvisie Barneveld wordt een Omgevingsprogramma Mobiliteit, mobiliteitsvisie of mobiliteitsplan opgesteld. De exacte vorm en benaming moet nog worden bepaald maar zal het huidige GVVP gaan vervangen. Binnen gemeenteland wordt op verschillende manieren uitwerking gegeven aan een omgevingsvisie.

In de programmabegroting 2024 is een bedrag van €100.000 opgenomen om deze nadere uitwerking op te stellen. De nadere uitwerking zal ook de aanleiding zijn om de huidige werkwijze qua jaarlijks GVVP maatregelenpakket te herzien.

Wij streven ernaar om te starten met het proces om te komen tot de nadere uitwerking nadat de ontwerp Omgevingsvisie gereed is. Naar verwachting is dat in de 2^e helft van 2024.

2 Jaarplan 2024

2.1 Overzicht van maatregelen

Onderstaand overzicht betreft nieuwe maatregelen die in 2024 opgestart gaan worden. In de beschrijving per maatregel (zie 2.2) wordt dit nader toegelicht.

Er is sprake van een onderscheid in studie/voorbereiding en uitvoering. Voor 'uitvoering' geldt dat dit kleinschalige maatregelen zijn die financieel-technisch niet als investering worden gezien.

Maatregel	Raming kosten (x1.000 €)
STUDIE/VOORBEREIDING	115
01 Toegankelijkheid Barneveld Centrum (0-meting)	20
02 Herijking Laadvisie	-
03 Verkeersstudie wegenstructuur Voorthuizen Oost.	15
04 Oversteekbaarheid voetgangers centrum Garderen	5
05 Verkeersstudie wegenstructuur Stroe Zuid	15
06 Barneveld-Centrum: voetgangerszone, fietsen, laden en lossen	20
07 Verkeersdata en -tellingen	20
08 Kruispunt VRI Barneveld Zuid (Scherpenzeelseweg-Plantagelaan)	20
09 Toekomstvisie Transferium	-
UITVOERING	150
10 Wensen uit dorpen en wijken (flexibel)	100
11 Toegankelijkheid (bushaltes, geleidelijnen, oversteken)	25
12 Barneveld Noord doorstroming VRI op viaduct (tijdelijke maatregel)	25
Eindtotaal jaarplan 2024	265

2.2 Beschrijving per maatregel

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

Actie-nr:	01 Toegankelijkheid Barneveld Centrum (0-meting)
Actie:	In beeld brengen toegankelijkheid
Kostenraming:	€ 20.000
Opm.:	Stichting Accessibility onderzoekt voor ons het centrum van Barneveld op de vijf essentiële elementen van toegankelijkheid: bewustwording, bereikbaarheid, betreedbaarheid, bruikbaarheid en bejegening. Dit vindt plaats door een technische scan in combinatie met een onderzoek door ervaringsdeskundigen. Hierbij wordt nadrukkelijk ook de Gehandicaptenraad Barneveld betrokken. Aan de hand van de uitkomsten wordt een aanpak voorgesteld.

Actie-nr:	02 Herijken Laadvisie
Actie:	Beleid opstellen
Kostenraming:	€ -
Opm.:	In 2022 is de Laadvisie vastgesteld. De Laadvisie beschrijft de strategie om tijdig toegankelijke en betrouwbare laadinfrastructuur voor de gemeente Barneveld te realiseren. De visie is geschreven met een zichttermijn van 10 – 15 jaar en wordt iedere twee jaar herijkt. Op die manier kunnen nieuwe ontwikkelingen tijdig worden meegenomen.

Actie-nr:	03 Verkeersstudie wegenstructuur Voorthuizen Oost
Actie:	Uitvoeren van een verkenning
Kostenraming:	€ 15.000
Opm.:	Diverse ontwikkelingen in de omgeving van Voorthuizen Oost vragen om een verkenning naar het functioneren van de wegenstructuur. Denk hierbij aan het Centrumplan, de gewenste functie van de Molenweg, de verdere ontwikkeling van Voorthuizen-Zuid (waaronder doortrekking Holzenboschlaan) en de relatie met diverse vakantieparken in de omgeving van de Harremaatweg/ Brugveenseweg. Op basis van de uitkomst van deze verkenning worden mogelijke oplossingsrichtingen in beeld gebracht.

Actie-nr:	04 Oversteekbaarheid voetgangers centrum Garderen
Actie:	Studie naar verbetering oversteekbaarheid
Kostenraming:	€ 5.000
Opm.:	Dit betreft een uitwerking van een onderdeel uit het dorpsplan. Onderzocht wordt of en hoe de oversteekbaarheid verbeterd kan worden en welke maatregelen daar voor nodig zijn. Uitvoering is afhankelijk van de uitkomst van de studie.

Actie-nr:	05 Verkeersstudie wegenstructuur Stroe Zuid
Actie:	Uitvoeren van een verkenning
Kostenraming:	€ 15.000
Opm.:	In Stroe wordt het plan uitgewerkt om een 30 km/uur-zone in te stellen op de Wolweg (tussen de spoorwegovergang en zuidelijke komgrens). Dit plan moet bijdragen aan een verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het is daarnaast gewenst om gemotoriseerd verkeer een aantrekkelijk alternatief te bieden om de verkeersintensiteit in de kern te verlagen. Hierbij wordt ook gekeken naar een toekomstbestendige ontsluiting op de N310. Hierbij speelt ook de veiligheid op de spoorwegovergang in Stroe een rol.

Actie-nr:	06 Barneveld-Centrum: voetgangerszone, fietsen, laden en lossen
Actie:	Opstellen plan voor voetgangerszone, fiets parkeren en laden en lossen
Kostenraming:	€ 20.000
Opm.:	Het betreft het opstellen van een uitvoeringsplan waar de volgende onderdelen in betrokken worden: • Het herzien van de huidige grenzen van de voetgangerszone en hierbij de visie om één regime (verkeersregels) in het gehele winkelgebied toe te passen meenemen. • Afwegen of de fietsroute via de Nieuwstraat-Raadhuisplein-Haanschotenstraat mogelijk moet blijven, of alleen binnen venstertijden. • Het bepalen van strategische locaties waar fietsparkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden, in relatie tot de (nieuwe) grenzen van de voetgangerszone. • Het herzien van de huidige routing voor gemotoriseerd verkeer (waaronder laden en lossen) door het centrum en het verduidelijken van deze routing. Hier de mogelijkheid voor een laad-en-losvoorziening aan de rand van het centrum in meenemen. • Het verduidelijken van de bebording in het centrum.

Actie-nr:	07 Verkeersdata en -tellingen
Actie:	Dataverzameling.
Kostenraming:	€ 20.000
Opm.:	Budget bestemd voor reguliere verkeerstellingen en up-to-date houden verkeersdata. Doorlopende maatregel gehele jaar door.

Actie-nr:	08 Kruispunt VRI Barneveld Zuid (Scherpenzeelseweg-Plantagelaan)
Actie:	Onderzoek naar toekomstige vormgeving
Kostenraming:	€ 20.000
Opm.:	Dit betreft een gemeentelijke verkenning ter voorbereiding van de gezamenlijke aanpak met Provincie en Rijkswaterstaat. In beeld zal worden gebracht wat de gewenste vormgeving is (op basis van intensiteiten en kruispuntberekeningen) en een globaal beeld qua uitvoeringskosten.

Actie-nr:	09 Toekomstvisie Transferium
Actie:	Opstellen toekomstvisie Transferium
Kostenraming:	€ 50.000 (budget reeds beschikbaar in bestaande begroting)
Opm.:	In oktober 2023 heeft het college een besluit (dossiernummer 3040) genomen over het Transferium. Hierin is als beslispunt opgenomen om een onderzoek te starten naar de toekomstvisie voor het Transferium. Dit in relatie tot het perspectief op de uitbreiding van station Barneveld-Noord met een halte op het spoor Amersfoort-Apeldoorn. Deze maatregel geeft hier uitvoering aan.

Actie-nr:	10 Wensen uit dorpen en wijken (flexibel)
Actie:	Kleinschalige maatregelen uitvoeren.
Kostenraming:	€ 100.000
Opm.:	Uitvoering geven aan wensen uit dorpen en wijken, o.a. vanuit opgestelde dorpsplannen indien kleinschalig. Doorlopende maatregel gehele jaar door.

Actie-nr:	11 Toegankelijkheid (bushaltes, geleidelijnen, oversteken)
Actie:	Kleinschalige maatregelen uitvoeren.
Kostenraming:	€ 25.000
Opm.:	Verbeteren toegankelijkheid o.a. in overleg/op verzoek gehandicaptenraad. Toegankelijker maken van openbare ruimte waaronder bushaltes en oversteekplaatsen. Doorlopende maatregel gehele jaar door.

Actie-nr:	12 Barneveld Noord doorstroming VRI op viaduct (tijdelijke maatregel)
Actie:	Maatregelen instellen t.b.v. verbeteren doorstroming
Kostenraming:	€ 25.000
Opm.:	Vooruitlopend op een structurele aanpak van de infrastructuur Barneveld Noord (viaduct A30, kruising Thorbeckelaan-Nijkerkerweg) wordt een tijdelijke verkeersmaatregel uitgevoerd. Het betreft het instellen van een verbod om links af te slaan op het viaduct richting A1 (zoals tijdens de aanleg Harselaartunnel).

2.3 Meerjaren Investeringsplan (MIP)

Eind 2023 is het Uitvoeringsprogramma 2024 vastgesteld. Hieronder wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste onderdelen (met een aanzienlijke relatie verkeer) uit het Uitvoeringsplan 2024 (en investeringen doorlopend uit het Uitvoeringsplan 2023).

Uitvoeringsplan 2023

- Vervanging bruggen Lunterseweg en Stoutenburgerweg (adviserend)
- Churchillstraat herinrichting (als opdrachtgever integrale aanpak en adviserend)
- Ringlaan onderhoud en bermbeton/passeerhavens (adviserend)
- Hoevelakenseweg herinrichting (als opdrachtgever en adviserend)
- Roelenengweg afkoppelen (adviserend)

Uitvoeringsplan 2024

- Centrumvisie Voorthuizen [Voorthuizen]
 - Van visie naar plan (adviserend)
- Weth. Rebellaan - Mr. Troelstralaan [Barneveld]
 - 30 km/uur inrichting (als opdrachtgever en adviserend)
- Wolweg (N800) binnen de kom [Stroe]
 - Herinrichting (als opdrachtgever integrale aanpak en adviserend)
- Rooseveltstraat [Barneveld]
 - Herinrichting (als opdrachtgever integrale aanpak en adviserend)
- Apeldoornsestraat buiten de bebouwde kom [Voorthuizen]
 - Groot onderhoud/update inrichting (adviserend)
- Roelenengweg [Voorthuizen]
 - Groot onderhoud/kleinschalige verkeerskundige maatregelen (adviserend)
- ABRI's vervangen (adviserend)
- Rubenstraat (ten noorden Heuvelrandweg) [Voorthuizen]
 - Vervangen en verbreden fietspad (adviserend)
- Puurveenseweg-De Spil [Kootwijkerbroek]
 - Herinrichting kruispunt (adviserend, onderdeel project woningbouw)
- Eendrachtstraat [Terschuur]
 - Aanleg 2 bushaltes (adviserend, onderdeel project woningbouw)
- Scherpenzeelseweg-Plantagelaan [Barneveld]
 - Vervanging VRI (adviserend)
- Brugveenseweg [Voorthuizen]
 - Onderhoud rijbaan en aanleg bermbeton (adviserend)
- Dronkelaarseweg [Barneveld/Terschuur]
 - Onderhoud rijbaan en aanleg bermbeton (adviserend)

2.4 Programmabegroting 2024

In de Programmabegroting 2024 zijn met betrekking tot Verkeer een aantal doelen en activiteiten geformuleerd. Deze zijn onderverdeeld in de speerpunten interne- en externe bereikbaarheid. Hier wordt naast en in afstemming met het maatregelenpakket in 2024 aan gewerkt.

Interne bereikbaarheid

Voor het speerpunt 'interne bereikbaarheid' wordt als doel aangegeven: "Een goede bereikbaarheid binnen en tussen de afzonderlijke kernen in een toegankelijke openbare ruimte met aandacht voor gezond en schoon vervoer en de mogelijkheid om vervoer te delen". De activiteiten die hierbij genoemd worden betreffen in hoofdlijnen:

- Aanpakken van fietsveiligheid op schoolroutes.
- Voorbereiden uitvoering fietsverbinding Barneveld-Noord (woningbouw) – Station Barneveld-Noord.
- Onderzoek naar verbeteringen in het fietsnetwerk, mede in het licht van de woningbouwopgave, en naar oplossingen daarvoor.
- Aandacht vragen voor goede overstapmogelijkheden in de regio en betaalbaarheid en toekomstbestendigheid van het ov.
- Samen met andere gemeenten een visie op deelmobiliteit ontwikkelen.
- Verdere planvorming oostelijke rondweg Barneveld (tracékeuzenotitie na vaststelling omgevingsvisie).
- Op gebied van duurzame mobiliteit het voortzetten en opschalen van de huidige aanpak voor werkgevers en (proactief) zorgen voor laadpunten bij nieuwe woningen en in bestaande wijken.
- Onderzoek hoe we de Verkeersdesk voor de lange termijn kunnen behouden en het bijwerken en up-to-date houden van de Data Top 15 (afpraak gezamenlijke overheden over

verkeersdata). De Data Top 15 heeft als doel om het datagedreven werken door wegbeheerders verder te stimuleren en ondersteunen.

- Verder ontwikkelen van een regionaal verkeersmodel (als instrument voor het in beeld brengen van effecten en beleidskeuzen of maatregelen in de huidige en toekomstige situatie).

Externe bereikbaarheid

Voor het speerpunt 'externe bereikbaarheid' wordt als doel aangegeven: "Een goede en veilige bereikbaarheid tussen de gemeente Barneveld en de omliggende regio's en landsdelen". De activiteiten die hierbij genoemd worden betreffen in hoofdlijnen:

- Inzet voor een integrale corridorstudie A1, en plek voor station Barneveld-Noord op het hoofdrailnet en een regiosprinterverbinding tussen Amersfoort en Apeldoorn.
- Inzet voor het oplossen van fileknelpunt A1/A30. Al dan niet gefaseerd waarbij de bekende 'botsbocht' als eerste wordt aangepakt.
- Het opstellen van een visie opstellen voor het Transferium Barneveld-Noord.
- Onderzoek naar de waarde van Barneveld als Regiopoort voor de Metropoolregio Utrecht binnen het U Ned onderzoeksprogramma (*U Ned is een samenwerking tussen het Rijk, provincie en gemeenten gericht op verbeteringen in de regio Utrecht op vlakken zoals wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid*).
- Inzet voor frequentieverhoging op de Valleilijn en kwaliteitsimpuls stations.
- Verdere inzet op een verdere uitwerking van de aanpak van de snelwegaansluitingen A30 Barneveld-Zuid en Barneveld-Noord.

2.5 Bereikbaarheidsagenda Regio Food Valley 2023-2026

In de Regio Food Valley wordt samengewerkt vanuit de bereikbaarheidsagenda Regio Food Valley. De gemeente Barneveld stort jaarlijks een bijdrage in het Mobiliteitsfonds, bedoeld voor financiering van gezamenlijke dossiers uit deze bereikbaarheidsagenda. Ook de regio werkt met jaarplannen waarin afspraken worden gemaakt over activiteiten, mensen en middelen per gemeente. In het jaarplan wordt onderscheid gemaakt in 3 programmalijnen:

1. Bovenregionale bereikbaarheid
2. Regionale bereikbaarheid
3. Slim, veilig, duurzaam

Programmalijn 1 (Bovenregionale bereikbaarheid), daarbij ligt de focus op:

De corridors A1 en A12 en op de knooppunten A1/A30 en A1/A28. Ook zijn de spoorverbindingen (waaronder Valleilijn), stations (waaronder Barneveld-Noord) en Rijnbrug onderdeel van dit programma.

Programmalijn 2 (Regionale bereikbaarheid) gaat over:

Het (regionale) fietsnetwerk, het Openbaar Vervoer (waaronder de OV-concessies en OV knooppunten/hubs) en de netwerkvisie autobereikbaarheid (waaronder Oostelijke rondweg Barneveld).

Programmalijn 3 (Slim, veilig, duurzaam) betreft activiteiten op het gebied van:

De Verkeersdesk, het Regionaal Verkeersmodel, de provinciale uitvoeringsagenda verkeersveiligheid, Mobiliteitsmanagement (werkgeversbenadering), fietscampagne, goederenvervoer (stimuleren water/spoor en duurzame stadsdistributie) en laadinfrastructuur.

3 Terugblik maatregelpakket 2023

In dit hoofdstuk wordt op hoofdlijnen een overzicht gegeven van de stand van zaken van het maatregelpakket 2023.

Maatregel	Toelichting
STUDIE/VOORBEREIDING	
01 Weth. Rebellaan oversteekbaarheid kruispunten	Voorstel heeft geleid tot uitvoeringskrediet in MIP uitvoeringsplan 2024. Nu In voorbereiding, uitvoering in 2024. De haag bij de speelplek is vooruitlopend daarop geplaatst.
02 Fietsoversteek Gasthuisstraat (t.h.v. Spoorstraat)	Ontwerp en kostenraming gereed. Uitvoering afhankelijk van prioritering in MIP 2025.
03 Fietsoversteek Van Schothorststraat	Variantenstudie (intern) gereed. Uitvoering afhankelijk van onderhoud en prioritering in MIP 2025.
04 Fietspad Plantagelaan-Oldenbarnevelderweg	Schetsontwerp gereed. Kostenraming wordt opgesteld. Uitvoering afhankelijk van prioritering in MIP 2025, mogelijk gecombineerd met onderhoud Plantagelaan.
05 Bushalte Scherpenzeelseweg	Nog niet gerealiseerd. We blijven hiervoor aandacht vragen bij de wegbeheerder (Provincie Gelderland).
06 Flexflitser	Een aantal mogelijke locaties ingediend bij het OM. Nog geen uitkomst bekend.
07 Actualisatie GVVP	Doorschuiven naar '24/25 vanwege Omgevingsvisie.
08 Strategisch fietsnetwerk opstellen	Doorschuiven naar '24/25 vanwege Omgevingsvisie.
09 Verkeersdata/tellingen	Uitgevoerd. Diverse tellingen.
UITVOERING	
10 Dorpsplannen	Diverse maatregelen, onder andere: - Oversteken Thorbeckelaan zijn veiliger en toegankelijker gemaakt. - Glindhorst in De Glind: voetpad in een bocht aangepast om de verkeersveiligheid te verbeteren. - Achterdorpstraat in Barneveld: parkeersituatie aangepast op verzoek nieuwe bewoners. - Het zebrapad bij de Eben-Haëzerschool is verhoogd om de snelheid te verlagen. - Op de Schoutenstraat is een uitrit/parkeerhaven aangepast om de parkeersituatie en veiligheid te verbeteren. - In Garderen is een verbod voor (doorgaand) vrachtverkeer ingesteld.
11 30-zones aanduiding	Diverse maatregelen, onder andere: - Op de Houtbeekweg in Stroe is een 30 km/uur zone ingesteld op verzoek van DSM. Aangepast in overleg met omgeving Q1 2024. - Op de Hondsdraf in Voorthuizen is een drempel gerealiseerd bij de 30 km/zone poort. - Op de Ternate in Barneveld is een verkeersdrempel gerealiseerd. - Op de Groen van Prinstererlaan in Barneveld is de 30-zone aanduiding verbeterd.
12 Schoolzones	Zowel uitvoering als voorbereiding: - Op de Koningsweg in Garderen is t.h.v. de H.C. Bosstraat een schoolzone gerealiseerd. - Op de Gerard Doustraat en Van den Berglaan (Voorthuizen) en Kosterijweg (Kootwijkerbroek) zijn plannen in voorbereiding.

13 Toegankelijkheid (zowel bushaltes als geleidelijnen)	- 4 bushaltes langs de Plantagelaan zijn toegankelijk gemaakt (Begraafplaats en Narcissenstraat). - Bij Barneveld Noord is i.c.m. woonrijpmaken Harselaar-Centraal een rolstoeltoegankelijke treinvervangend vervoer (TVV) halte gerealiseerd. - Het Raadhuisplein en omgeving is een start gemaakt met het aanpassen van de geleidelijnen conform de richtlijnen, het straatwerk is uitgevoerd en de lijnen over de natuurstenen delen kunnen pas bij droger weer in het voorjaar worden aangebracht. - Op de Burgemeester Kuntzelaan zijn de bushaltes met het station verbonden door de aanleg van routegeleiding. - Voor de rotonde Amersfoortsestraat-Plantagelaan is een adviesrapport opgesteld door stichting Accesibility wat geresulteerd heeft in een uitvoeringstekening welke begin 2024 wordt gerealiseerd.
14 Bushalte Lunterseweg-Vellerselaan	In uitvoering begin 2024. Gelijktijdig wordt een stukje voetpad aangelegd tussen perceel Lunterseweg 95 en de rotonde.
15 Buurtbushalte Licht en Ruimte (Postweg De Glind)	Gerealiseerd in 2023.

Voorlopige
jaarcijfers 2023



BLIQ

Focus op veilig en vlot verkeer
in Gemeente Barneveld

Verkeersveiligheidsrapportage

Periode 2019 t/m 2023

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 speerpunten 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 snelhedendata

De BLIQ-rapportage is hierdoor compleet.

Disclaimer

BLIQ is gebaseerd op de VIA Software. De rapportage is volledig geautomatiseerd samengesteld op 26 januari 2024. 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 (mogelijke) gewonden en doden dat daarbij is gevallen. Op basis van de standaard evaluaties heeft er een correctie plaats gevonden hierdoor zijn de 'mogelijke gewonden' opgenomen in deze rapportage.

Tijdsperiode	Status	Verkeersongevallen	Gewonden	Mogelijke gewonden	Doden
2019	Afgesloten	490	58	4	4
2020	Afgesloten	339	66	2	2
2021	Afgesloten	398	51	1	2
2022	Afgesloten	398	69	2	3
2023	Voorlopig	447	82	1	2
Totaal		2.072	326	10	13

© 2024 VIA, Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdsperiode

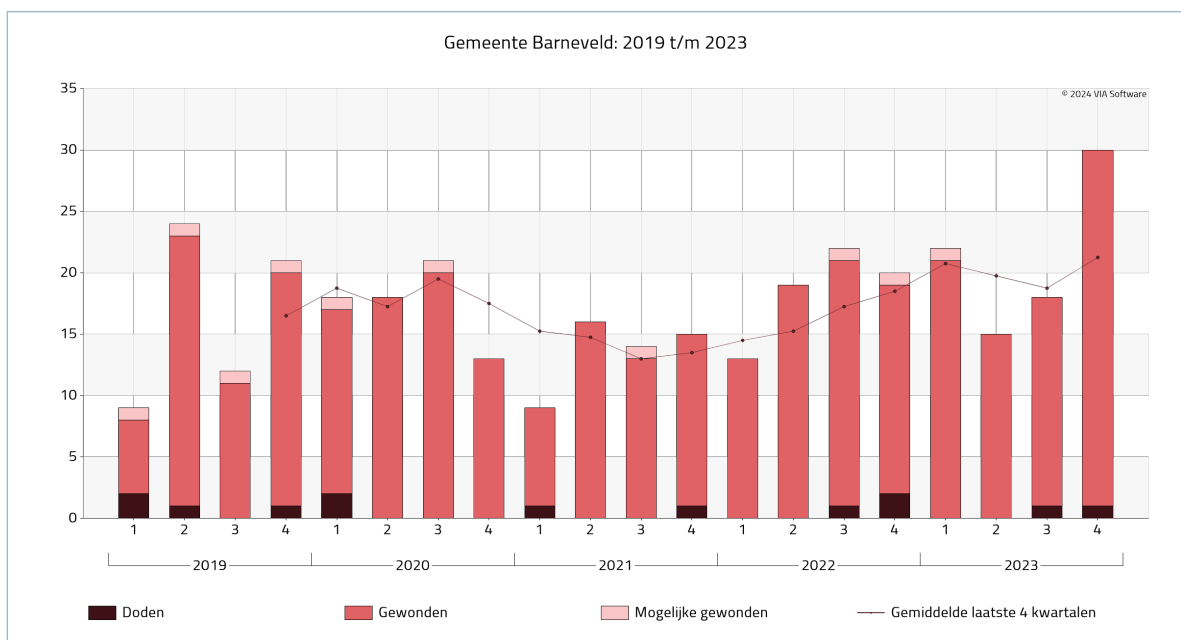
Opmerking: in de Corona-jaren 2020 & 2021 liggen de landelijke aantallen lager dan verwacht als gevolg van de maatregelen om de verspreiding te beperken.

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 2 statussen te onderscheiden:

1. **Voorlopig:** mutaties vanuit de politie worden dagelijks verwerkt (laatste mutatedatum: 25 januari 2024, 23:48)
2. **Afgesloten:** mutaties vanuit de politie worden niet meer verwerkt

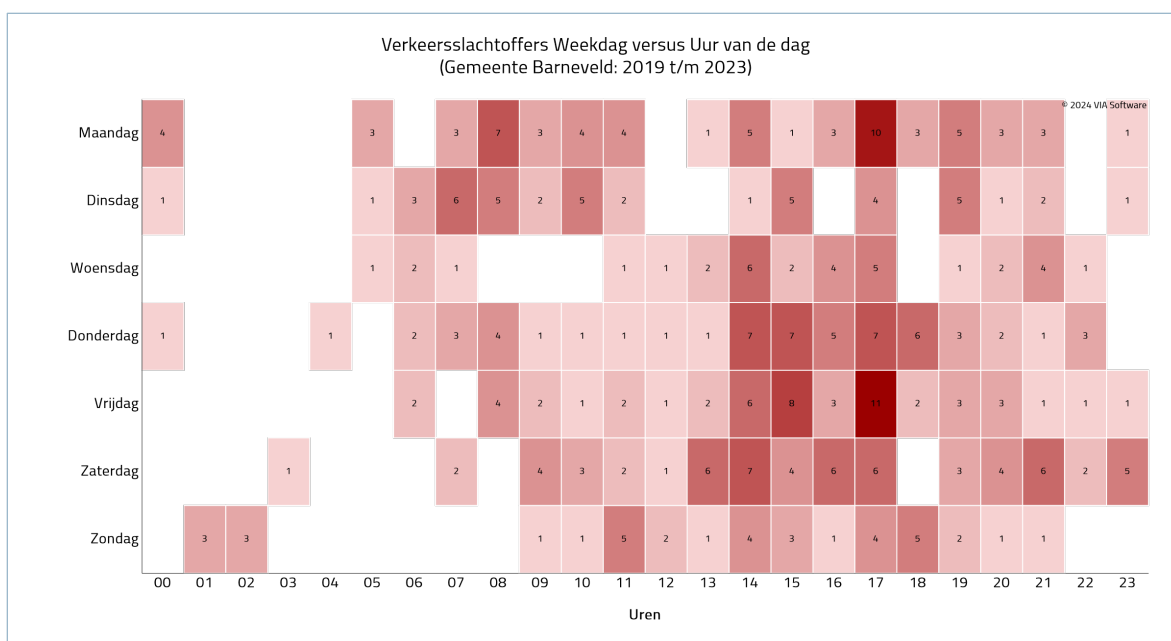
De eerste grafiek brengt het aantal verkeersslachtoffers per kwartaal in beeld, uitgesplitst naar doden en (mogelijke) gewonden. De lijn in de grafiek geeft het voortschrijdend gemiddelde aan van het aantal verkeersslachtoffers van de meest recente 52 weken ('het zwevende gemiddelde').



Wanneer gebeurt het?

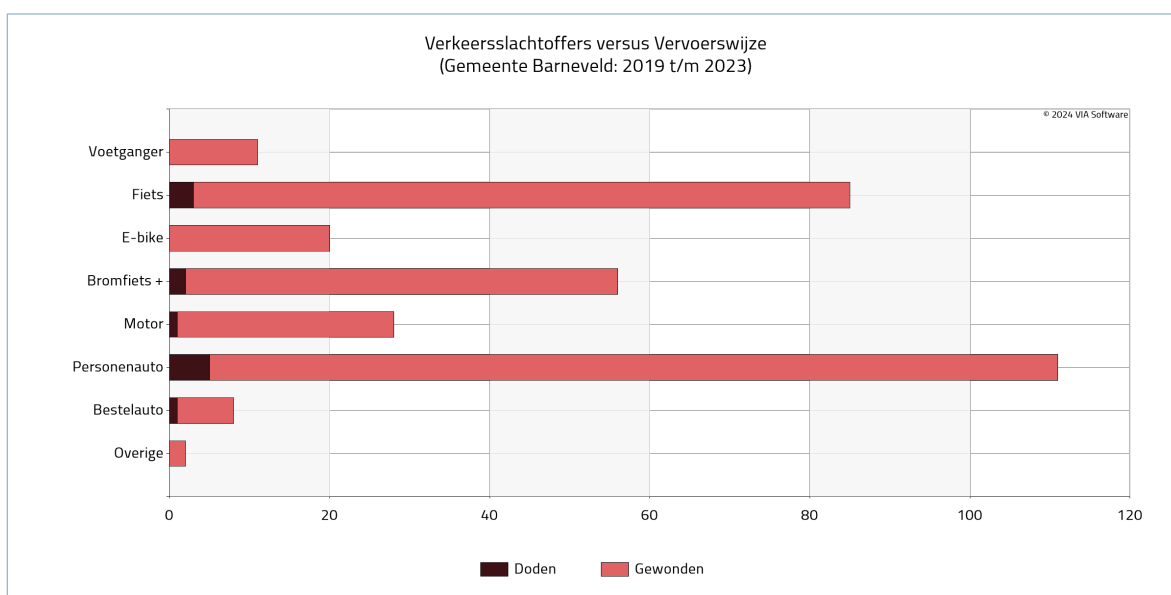
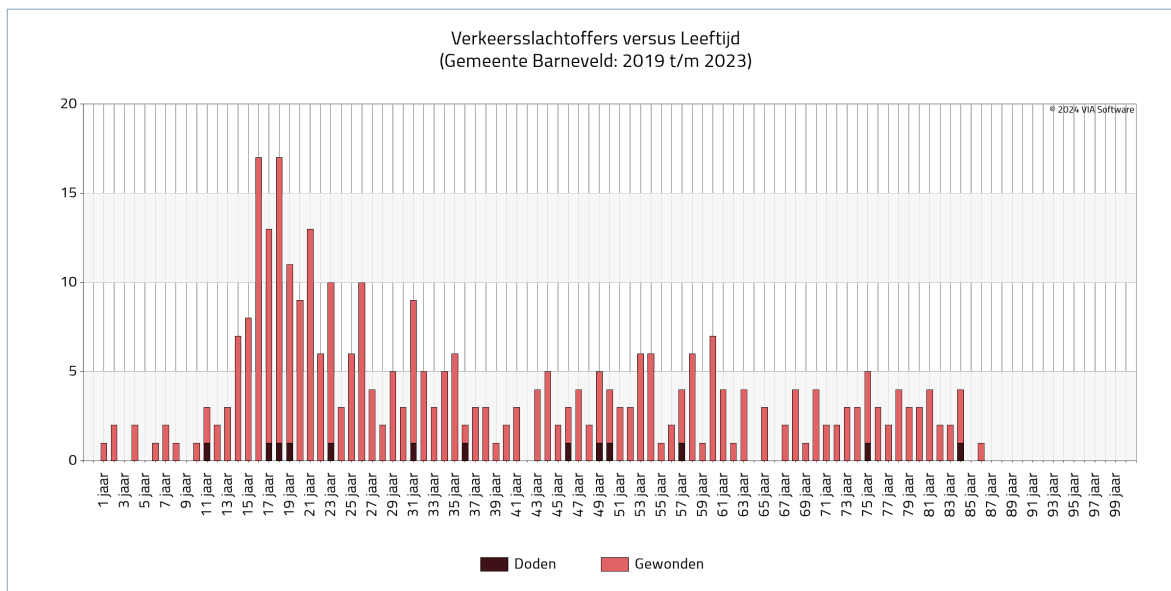
Ongevallen - en daarmee ook verkeersslachtoffers - vinden verspreid over de dag plaats. Vaak heeft dit te maken met de reguliere verkeersdrukke in de spits of met activiteiten in bijvoorbeeld de weekendnachten of doordeweekse dagen.

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 (mogelijke) gewonden en doden op dat moment zijn gevallen. Het getal in het blokje geeft het totaal aantal aan.



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 35% van de slachtoffers. In de groep kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, e-bike en bromfietsers+ (= bromfiets, snorfiets, scootmobiel en brommobiel)) valt ongeveer 54% van de verkeersslachtoffers.



Opmerkingen: Van de mogelijke gewonden is de leeftijd en vervoerswijze niet bekend, het betreft 3% van de gewonden in de periode: 2019 t/m 2023. Bovendien is van 4% van de verkeersslachtoffers is de vervoerswijze onbekend. Beiden cijfers ontbreken in de grafiek(en). Verder dient rekening te worden gehouden met de onderregistratie van ongevallen met fietsers en voetgangers.



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 (mogelijke) 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 Verkeers-OngevallenConcentratie (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

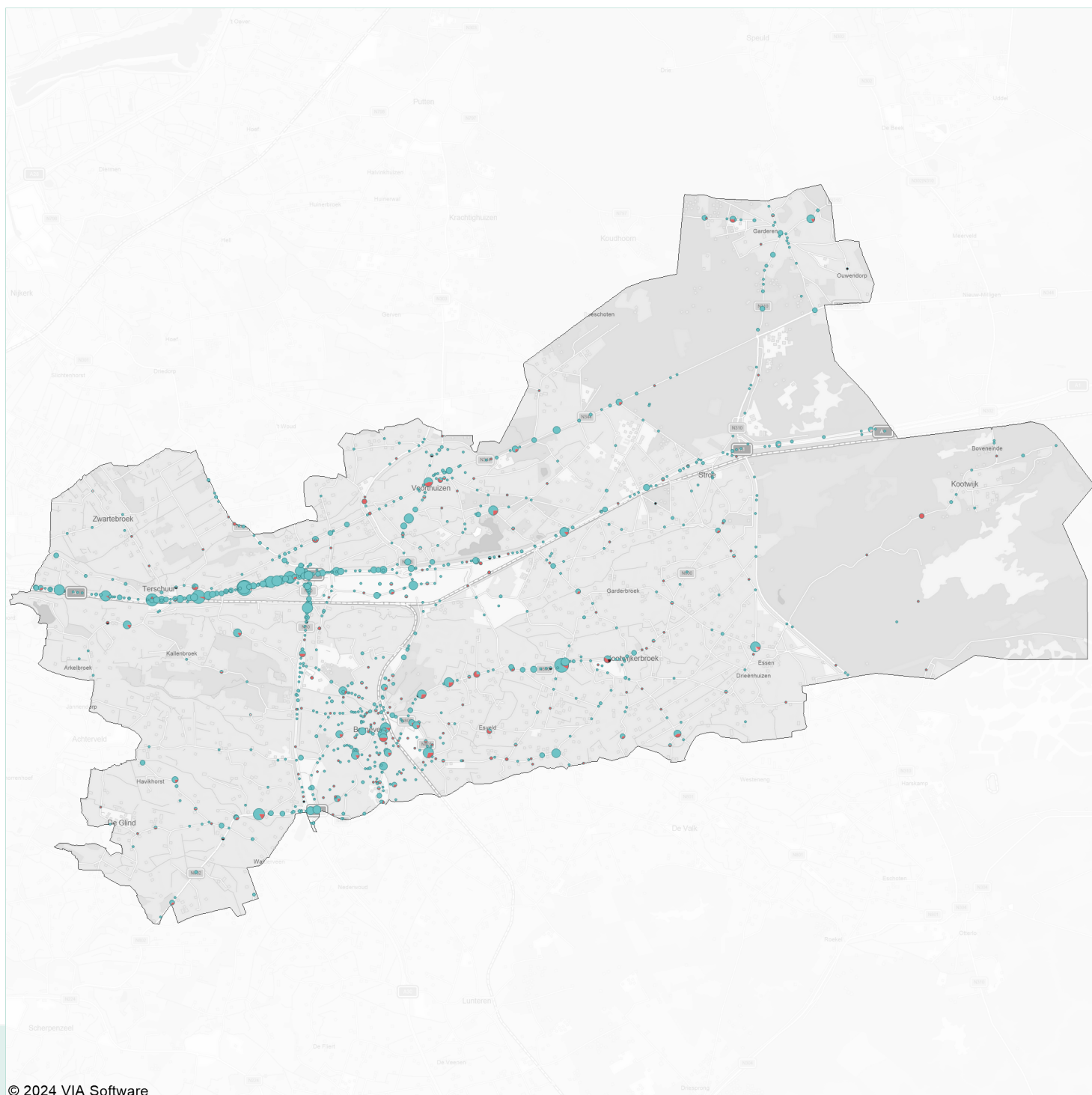
Het wegennet in Nederland is opgebouwd uit wegen met verschillende functies. Speciale wegen voor snel lange afstanden af te leggen, wegen om gebieden en plaatsen te ontsluiten en de wegen in die gebieden. Iedere wegfunctie heeft uiteraard haar eigen gebruik en weginrichting.

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.



Verkeersongevallenkaart met VOC's



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 14% van de verkeersongevallen is niet exact bekend en niet in deze kaart opgenomen.

Legenda

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

Ongevallen in de periode 2019 t/m 2023



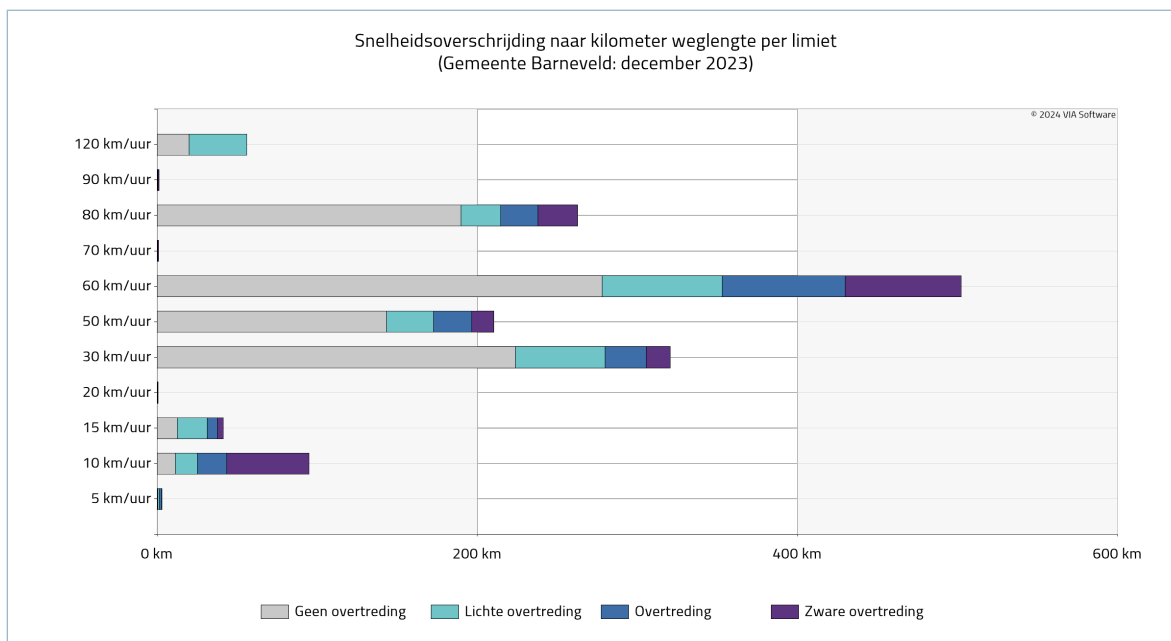
BLIQ op snelheid

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.

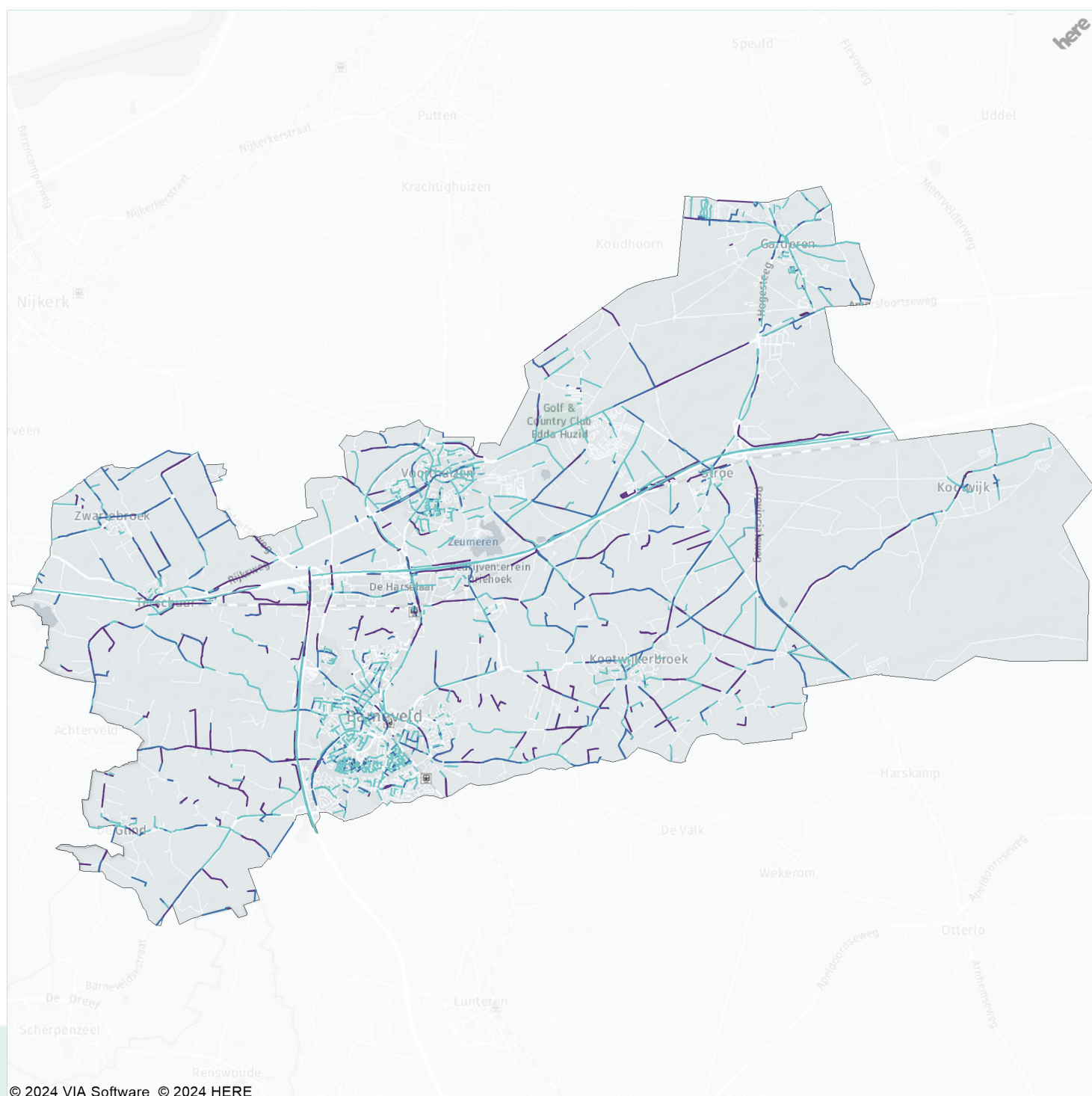
Waar wordt te hard gereden?

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 december 2023



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 ongevallen-score 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.

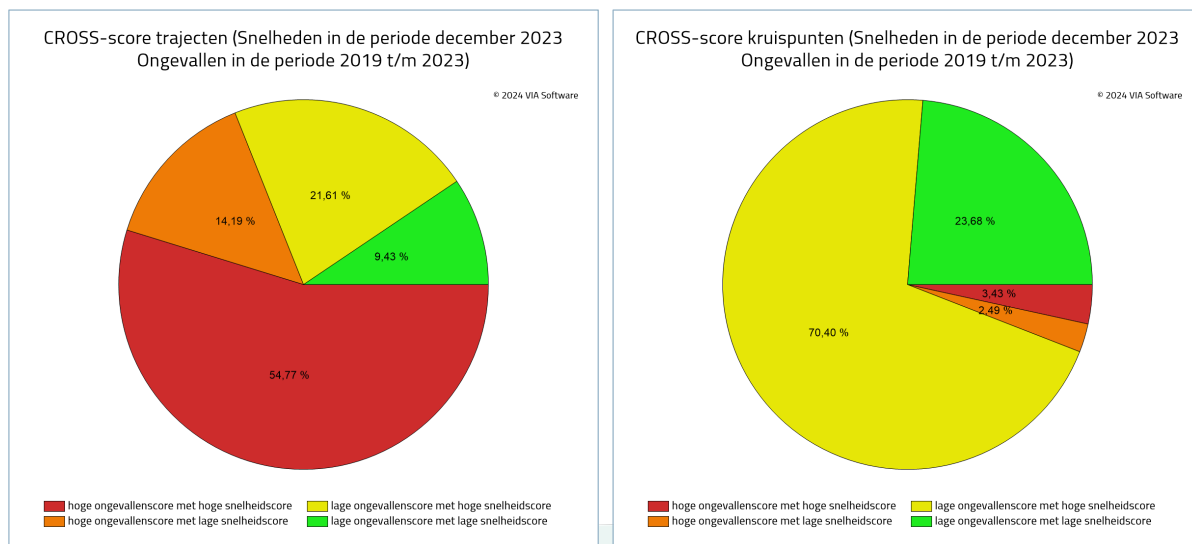
De **Ongevallenscore** is een combinatie van vier *indicatoren* omdat:

- **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 55% 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 3% van de kruispunten.



Opmerking: in Corona-jaren 2020 en 2021 zijn ook de snelheden door de maatregelen beïnvloed.



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	+27		N802 BARNEVELD, SCHERPENZEEL	Ongevallen		Snelheid	
2	-1		VAN DOMPELAERSTRAAT BARNEVELD	Ongevallen		Snelheid	
3	-1		N801 BARNEVELD, EDE	Ongevallen		Snelheid	
4	+1		N800 BARNEVELD	Ongevallen		Snelheid	
5	-1		N800, WESSELEWEG BARNEVELD	Ongevallen		Snelheid	
6	+3		N801 BARNEVELD	Ongevallen		Snelheid	
7	0		N800 BARNEVELD	Ongevallen		Snelheid	
8	+3		N802 BARNEVELD	Ongevallen		Snelheid	
9	+27		HOOFDSTRAAT BARNEVELD	Ongevallen		Snelheid	
10	-4		BARNEVELDSEWEG BARNEVELD, EDE	Ongevallen		Snelheid	

© 2024 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2023) en ongevallen (2019 t/m 2023)

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet 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.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.



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		DOKTER WILLEM DREESLAAN, HESSENWEG, N801, RIETBERGLAAN BARNEVELD	Ongevallen		
				Snelheid		
2	+21		BARON VAN NAGELLSTRAAT, HOOFDSTRAAT, REMBRANDTSTRAAT BARNEVELD	Ongevallen		
				Snelheid		
3	+6		DONKERVUORTERWEG, N801 BARNEVELD	Ongevallen		
				Snelheid		
4	-2		HOORNWEG, KRUMSELAARSEWEG, N800 BARNEVELD	Ongevallen		
				Snelheid		
5	+30		BARNEVELDSEWEG, HOENDERLAAN, LUNTERSEWEG, N802 BARNEVELD, EDE	Ongevallen		
				Snelheid		
6	+30		N303, RIJKSWEG BARNEVELD	Ongevallen		
				Snelheid		
7	+21		MEESTER TROELSTRALAAN, SCHOUTENSTRAAT, THORBECKELAAN BARNEVELD	Ongevallen		
				Snelheid		
8	+25		N344, TOLNEGENWEG BARNEVELD	Ongevallen		
				Snelheid		
9	+19		DOKTER WILLEM DREESLAAN, LANGE VOREN BARNEVELD	Ongevallen		
				Snelheid		
10	+26		GARDERBROEKERWEG, N800 BARNEVELD	Ongevallen		
				Snelheid		

© 2024 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2023) en ongevallen (2019 t/m 2023)

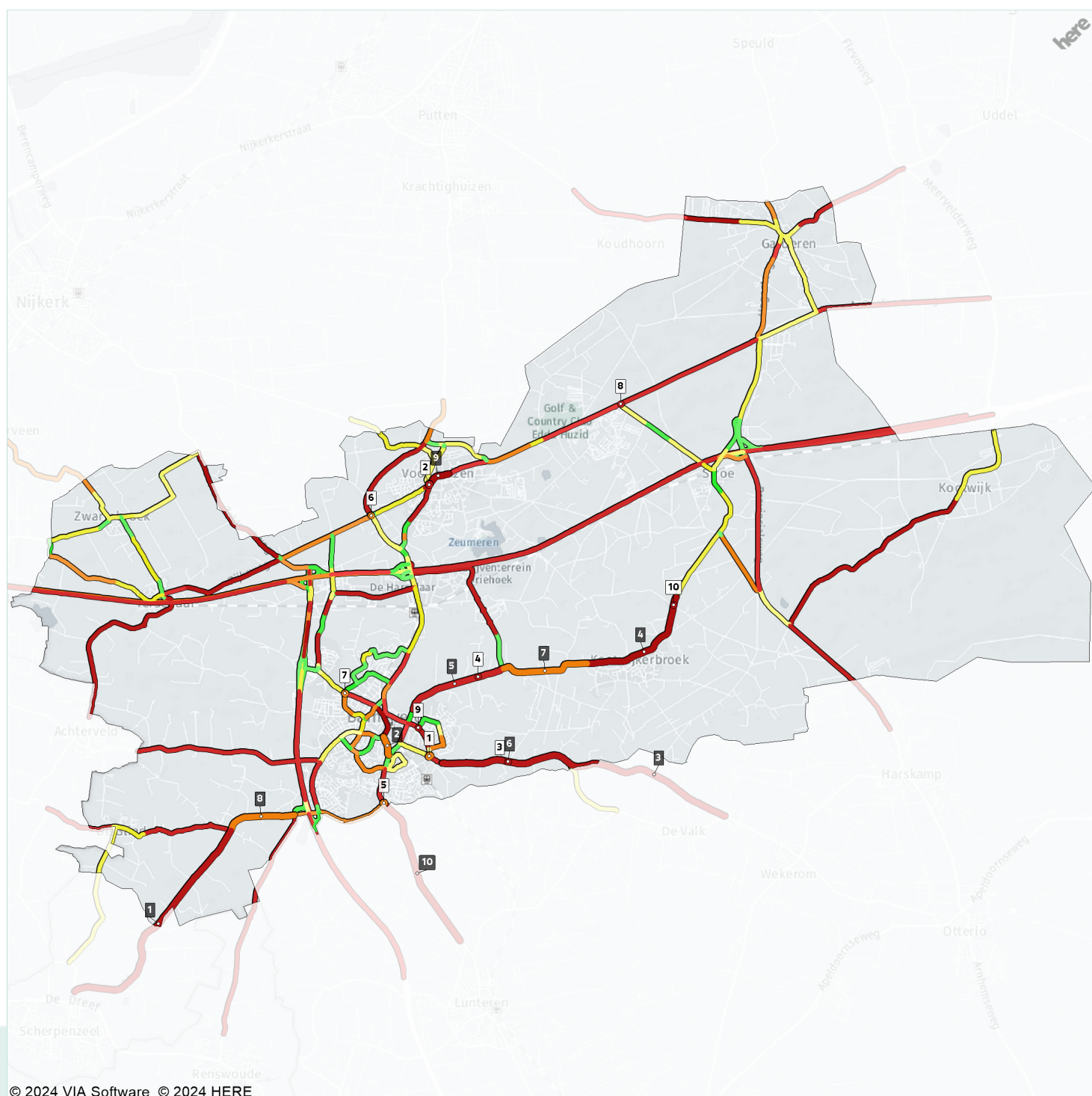
Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

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.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.





Verkeersveiligheidskaart met CROSS-score voor het drukste wegnnet 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 exacte locatie niet 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 december 2023

Ongevallen in de periode 2019 t/m 2023



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