

Aandachtsgebied: Leefomgeving
Team Beleid Leefomgeving
Behandelaar: E. Elgersma
Telefoonnummer: 0342-495996

Voorstelnr. 4530
Barneveld, 27 januari 2026
Portefeuillehouder: M.H.J. Pluimers-Foeken

Onderwerp: GVVP maatregelenpakket 2026

Gevraagde beslissing:

1. In te stemmen met de maatregelen overeenkomstig het maatregelenpakket 2026 (bijlage 1);
2. Het GVVP maatregelenpakket en de Verkeersveiligheidsrapportage ter kennisname aan te bieden aan de gemeenteraad.

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 2026 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 2026 opgestart worden. Hierin wordt ook een stand van zaken gegeven van de maatregelen uit het jaarplan 2025.

In het maatregelenpakket voor 2026 zijn daarnaast de meest opvallende zaken uit de verkeersveiligheidsrapportage BLIQ beschreven onder de noemer verkeersveiligheidsmonitor. Er is sprake van een toename van het aantal gewonden bij verkeersongevallen. Hierbij is niet altijd duidelijk wat de oorzaak is van de ongevallen. Zo is niet altijd de weginrichting de oorzaak van het ongeval, maar kunnen ongevallen ook een gevolg zijn van afleiding of gedrag. Daarnaast kan er sprake zijn van meerdere gewonden bij één ongeval of kan meespelen dat veel wegen ook drukker worden.

We werken op verschillende manieren aan verkeersveiligheid. We adviseren in integrale projecten zoals herinrichtingen en reconstructies bij groot onderhoud aan wegen. Daarnaast hebben diverse GVVP-projecten als doel de verkeersveiligheid op een bepaalde locatie te vergroten. Dat geldt ook voor veel provinciale en Rijksprojecten waar we in participeren. Daarnaast gebruiken we een deel van ons beleidsbudget voor het financieren van voorlichting, educatie en gedragsbeïnvloeding.

In het kader van het op te stellen omgevingsprogramma Bereikbaarheid willen wij een analyse maken naar trends van toedracht, locaties en betrokkenen van de ongevallen zodat op basis daarvan keuzes kunnen worden gemaakt met het oog op de te behalen doelen (realistisch of utopisch) ten aanzien van reductie van verkeersslachtoffers en de inzet van budget voor enerzijds de infrastructurele maatregelen en anderzijds voorlichting, educatie en gedragsbeïnvloeding.

Met dit voorstel wordt het college gevraagd in te stemmen met de nieuw op te starten maatregelen in 2026.

2. Beoogd effect

Met de realisatie van de beoogde maatregelen moet de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid 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. Het college is hiervoor bevoegd. Voor 2026 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 voorbereidende onderzoeken in het kader van MIP projecten. Het betreft studies naar onder andere, de toekomstvisie van het Transferium, de verkeerssituatie in het centrum van

Barneveld, de wegenstructuur in/om Stroe en de kruising Plantagelaan - Achterveldseweg. We richten ons ook op openbaar vervoer door het realiseren van een bushalte bij Harselaar – West.

1.2. Inzicht in de ontwikkeling van ongevallencijfers draagt bij aan het inzicht in het effect van reeds getroffen maatregelen en aan het bepalen welke toekomstige maatregelen mogelijk doeltreffend zijn
De bijgevoegde 'Verkeersveiligheidsrapportage 2020-2025 Q2 (BLIQ)' geeft een globaal beeld van de ontwikkeling van de verkeersveiligheid binnen de gemeente Barneveld.

In 2024 is er ten opzichte van de voorgaande jaren sprake van een lichte stijging van het aantal geregistreerde ongevallen binnen de gemeente Barneveld ten opzichte van het jaar ervoor (2023). Er is daarnaast sprake van een toename van het aantal gewonden. Dit verschil valt met name op bij de Rijkswegen en in iets mindere mate op de gemeentelijke en provinciale wegen. Het is niet duidelijk of er meerdere gewonden betrokken zijn bij één en hetzelfde ongeval of dat de gewonden beter zijn geregistreerd. Het aantal dodelijke slachtoffers was eveneens hoger. De hoeveelheid dodelijke slachtoffers is in aantal te gering om in trends te kunnen spreken. Deze ontwikkeling vraagt onze nadrukkelijke aandacht. Deze monitor is mede input voor de afwegingen als het gaat om investeringen in wegen en verkeersveiligheid en daarmee voor dit GVVP maatregelenpakket. In het maatregelenpakket 2025 is al aangegeven dat er gemengde gevoelens zijn bij de term 'top 10 onveiligste wegvakken of kruispunten'. Vanaf volgend jaar werken we met een Omgevingsprogramma Bereikbaarheid als uitwerking van de Omgevingsvisie. Vanaf dat moment wordt opnieuw de afweging gemaakt of de BLIQ rapportage het meest aansluit bij de behoefte om college- en raad te informeren over de ontwikkeling van het verkeersveiligheidsbeeld in de gemeente Barneveld.

2.1. De raad informeren is conform afspraak

In de LTA is opgenomen om het maatregelenpakket en de verkeersveiligheidsmonitor ter kennisname aan de raad aan te bieden.

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 (fcl 6278).

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. Vervolgstap

Na besluitvorming wordt het GVVP maatregelenpakket en de Verkeersveiligheidsrapportage met de gemeenteraad gedeeld en uitvoering gegeven aan de maatregelen uit het maatregelenpakket 2026.

8. Bijlagen

1. GVVP maatregelenpakket 2026;
2. Verkeersveiligheidsrapportage BLIQ 2020 – 2025 Q2

GVVP maatregelenpakket 2026

Veilig op weg naar de toekomst

Versie: 28 januari 2026
Status: Definitief

Inhoud

1. Inleiding.....	3
2. Verkeersveiligheidsmonitor.....	4
2.1 Toelichting op de verkeersveiligheidsrapportage 'BLIQ'	4
2.2 Ontwikkeling verkeersveiligheid in de gemeente Barneveld	6
3. Jaarplan 2026	16
3.1 Overzicht van maatregelen.....	16
3.2 Beschrijving per maatregel	16
3.3 Overige werkzaamheden.....	19
3.4 Omgevingsprogramma.....	21
4. Terugblik maatregelenpakket 2025	23

1. Inleiding

Op 13 december 2017 heeft de gemeenteraad het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) 2018-2021 vastgesteld. Na vaststelling van het GVVP wordt jaarlijks een maatregelenpakket vastgesteld binnen de daarvoor geldende kaders, passend bij de kernopgaven en speerpunten uit het GVVP en gebaseerd op actuele wensen en beleid. Het maatregelenpakket heeft als doel om inzicht te geven in de nieuwe maatregelen die het komende jaar worden opgestart en in de beoogde besteding van het krediet zoals opgenomen in de begroting van dat jaar.

Maatregelenpakket 2026

In 2025 is de Omgevingsvisie van Barneveld vastgesteld door de gemeenteraad. Wij zullen in aansluiting hierop een omgevingsprogramma Bereikbaarheid opstellen dat een doorwerking is van de opgave 'Bereikbaar nu en in de toekomst' maar dat tegelijk een koppeling is met de andere opgaven.

Deels bestaat het maatregelenpakket 2026 uit projecten die doorlopen uit het maatregelenpakket 2025, of die in 2025 nog niet zijn uitgevoerd. Er is een aantal redenen waarom het maatregelenpakket 2025 nog niet volledig is opgestart of uitgevoerd, waaronder:

- Prioriteit is ingezet op andere projecten. Door bijvoorbeeld de integrale aanpak van de Burgemeester Kuntzelaan (combinatie met bovengronds halen van de Barneveldse Beek) is er meer tijd gaan zitten in het project. Ook vroegen de projecten Knooppunt Hoevelaken en A1-A30 meer regionale afstemming dan vooraf geraamd. Voor onder andere het project Gasthuisstraat is vervolgens een nieuwe projectleider ingehuurd, waardoor het project Gasthuisstraat pas eind 2025 kon worden opgestart;
- Het verkeersmodel Regio Foodvalley is later opgeleverd dan aanvankelijk gepland. Daardoor konden enkele studies ook pas later worden gestart. Er is daarbij prioriteit gegeven aan de verkeersstudie Voorthuizen Oost vanwege verschillende ontwikkelingen die daar spelen. De verkeersstudie rondom Stroe wordt daarmee later opgestart;
- Er was meer inzet van verkeer nodig bij ruimtelijke projecten. Dit is mede een gevolg van vertrek van collega's waarbij als gevolg van de arbeidsmarkt niet op korte termijn kon worden voorzien in vervanging van collega's;

Naast doorlopende projecten uit 2025 bestaat het maatregelenpakket 2026 uit opgehaalde input vanuit gebiedsregie. Tot slot zal naast de inzet op GVVP maatregelen ook capaciteit worden gereserveerd voor het opstellen van het Omgevingsprogramma Bereikbaarheid. Dit omgevingsprogramma zal ook antwoord geven op de vraag hoe er de komende jaren invulling wordt gegeven aan de verkeersveiligheidsmonitor en bijbehorende jaarplannen. In hoofdstuk 3.4 wordt hier uitgebreider bij stilgestaan.

Voor de volledigheid benadrukken wij dat het maatregelenpakket slechts een beperkt deel vormt van de totale inzet op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit. Ook buiten het maatregelenpakket om wordt er op allerlei manieren gewerkt aan de kernopgaven zoals geformuleerd in het GVVP. Voorbeelden hiervan zijn de inbreng in ruimtelijke projecten, de betrokkenheid bij integrale onderhoudsopgaven, de samenwerking in regionale verbanden en de betrokkenheid bij het opstellen van de Omgevingsvisie. Het GVVP-maatregelenpakket kan dus niet los gezien worden van o.a. het Meerjareninvesteringsplan (MIP), de Programmabegroting 2026 en de Bereikbaarheidsagenda Regio Food Valley 2023-2026.

Gedragbeïnvloeding

Omdat veel ongevallen een gevolg zijn van gedrag zetten we ons – naast bovengenoemde werkzaamheden – de komende tijd nog meer in op het beïnvloeden van gedrag. Waar mogelijk nemen we deel aan campagnes en educatie. Dit doen we samen met partners zoals provincie Gelderland en Veilig Verkeer Nederland – afdeling Barneveld.

2. Verkeersveiligheidsmonitor

In het GVVP is aangegeven dat jaarlijks inzicht wordt gegeven in de effecten van het verkeerveiligheidsbeleid.

In het maatregelenpakket 2025 is toegelicht dat wij de afgelopen jaren de meest recente verkeersveiligheidsrapportage 'BLIQ' ter kennisname bij het GVVP-maatregelenpakket hebben gevoegd. In het maatregelenpakket voor 2026 zijn de meest opvallende zaken uit die verkeersveiligheidsrapportage wederom beschreven onder de noemer verkeersveiligheidsmonitor.

2.1 Toelichting op de verkeersveiligheidsrapportage 'BLIQ'

Ontstaan van de rapportage BLIQ

Drie betrokken partners (de Nationale Politie, het Verbond van Verzekeraars en verkeerskundig ICT-bureau VIA) namen in 2012 het initiatief om een oplossing te zoeken voor een goede registratie van ongevalgegevens in Nederland. Dit werd gevonden in een Privaat Publieke Samenwerking genaamd STAR. Dit is een afkorting van Smart Traffic Accident Reporting. De initiatiefgroep STAR verzorgt tweemaal per jaar een verkeersveiligheidsmonitor die primair is bedoeld voor beleidsmakers en management van wegbeheerders en politie-eenheden. Deze rapportage heet BLIQ: Blik op de weg met slimme (IQ) data. De rapportage BLIQ geeft op basis van verkeersongevalgegevens en 'Floating Car Data' inzicht in locaties waar daadwerkelijk ongevallen hebben plaatsgevonden en in de omstandigheden ter plaatse wat een mogelijke verklaring kan zijn van een ongevallenscore. Dit doet STAR door ongevallenlocaties te voorzien van een zogenaamde CROSS-score.

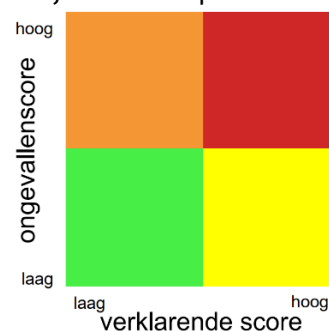
CROSS-methode

Voorheen was het vaak gebruikelijk dat de onveiligheid van trajecten of kruispunten bepaald werd op basis van alleen het aantal ongevallen en/of verkeersslachtoffers. Het nadeel daarvan is dat vooral de drukste wegen hoog scoren want de verkeersintensiteit is vaak van invloed op het aantal ongevallen. Om een betere vergelijking te maken werd vervolgens ook gewerkt met een risicocijfer van ongevallen. Hierbij wordt het aantal ernstige ongevallen gedeeld door de verkeersprestatie.

Dit is een rekensom op basis van de verkeersintensiteit en de weglengte. Maar daarvan is het nadeel dat vooral de drukste wegen laag scoren want in termen van risico zijn snelwegen de veiligste wegen, juist door de hoge intensiteiten. De oplossing is gezocht door zowel gegevens over ongevallen en verkeersslachtoffers als het risicocijfer met behulp van een berekening te combineren tot een zogeheten ongevallenscore.

De CROSS-methode combineert tenslotte de ongevallenscore van een bepaald traject of kruispunt in een matrix met de verklarende score van een bepaald traject (zoals de score voor snelheid). Snelheid is immers een belangrijke verklarende variabele voor onveiligheid. Wegvakken en kruispunten kunnen zo worden ingedeeld in 4 mogelijke uitkomsten:

- Rood: hoge ongevallenscore én hoge verklarende score.
- Oranje: hoge ongevallenscore en lage verklarende score.
- Geel: lage ongevallenscore en hoge verklarende score.
- Groen: lage ongevallenscore en lage verklarende score.



Duiding uitkomsten

In de rapportage is onder andere een top 10 van onveiligste trajecten en een top 10 van onveiligste kruispunten binnen de gemeente Barneveld opgenomen. Onze ervaring de afgelopen jaren is dat beide top 10-lijsten al snel een ‘verkeerd’, ongenueanceerd beeld en discussie kunnen oproepen.

Wij benadrukken graag het volgende:

- *Niet de locaties met de meeste ongevallen*
De beide top 10-lijsten zijn gebaseerd op de hierboven beschreven CROSS-score. Het betreft dus niet een ranglijst met locaties waar de meeste ongevallen in 5 jaar tijd hebben plaatsgevonden. Want dan zouden locaties als de A1 en de A1-A30 veel hoger scoren. Het gaat om die locaties waar de combinatie van ongevallen én verklarende score (veelal de gemiddelde rijsnelheid ten opzichte van de maximumsnelheid) het hoogst is.
- *Niet een causaal verband tussen de ongevallen en de gemiddelde snelheid*
Vanwege de CROSS-score die wordt meegewogen, kan de indruk worden gewekt dat de snelheid per definitie de verklarende factor is voor ongevallen en de plek in de top 10. En dat de veiligheid ter plaatse het meest kan worden vergroot door maatregelen te treffen om de snelheid te beïnvloeden. De rapportage zegt echter niets over de toedracht van de ongevallen. Bijvoorbeeld of er sprake was van middelengebruik of verkeersgedrag dat los staat van de snelheid of de weginrichting ter plaatse. Vanzelfsprekend wordt er bij de aanpak van een weg of kruispunt wel onderzocht of er maatregelen getroffen moeten en kunnen worden om het gewenste gedrag te stimuleren of af te dwingen.
- *Niet alleen gemeentelijke wegen*
Bij het bepalen van de beide top 10-lijsten wordt geen onderscheid gemaakt naar wegbeheerder. De lijsten bevatten locaties op zowel provinciale wegen als gemeentelijke wegen. Door de relatief lage CROSS-score op de Rijkswegen, bevatten de lijsten namelijk geen locaties op die wegen. Als gemeente zijn wij dus niet verantwoordelijk voor de aanpak van alle locaties uit de top 10-lijsten. Desondanks voelen wij wel een verantwoordelijkheid richting onze inwoners om ook locaties uit de top 10 aan te pakken waarvan wij geen wegbeheerder zijn. Waar nodig wenden wij onze invloed aan richting andere wegbeheerders om al dan niet in gezamenlijkheid structurele ongevallenlocaties aan te (laten) pakken. Want elke verkeersslachtoffer is er één te veel.

In het maatregelenpakket 2025 is aangegeven dat er gemengde gevoelens zijn bij de term ‘top 10 onveiligste wegvakken of kruispunten’. Vanaf volgend jaar werken we met een Omgevingsprogramma Bereikbaarheid als uitwerking van de Omgevingsvisie. Vanaf dat moment wordt opnieuw de afweging gemaakt of de BLIQ rapportage het meest aansluit bij de behoefte om college- en raad te informeren over de ontwikkeling van het verkeersveiligheidsbeeld in de gemeente Barneveld. Omdat er op dit moment nog geen Omgevingsprogramma Bereikbaarheid is, delen we volledigheidshalve de BLIQ rapportage voor de periode 2020 – Q2 2025. Aangezien het maatregelenpakket in 2025 is vastgesteld in maart (2025), zijn de resultaten voor dit maatregelenpakket nagenoeg ongewijzigd ten opzichte van 2025.

Aanpak op maat

De rapportage BLIQ moet niet worden gezien als een adviesrapport waarin staat welke trajecten en kruispunten in welke volgorde aangepakt moeten worden. Wegbeheerders zullen bij het aanpakken van verkeersonveiligheid zelf een eigen afweging moeten maken op basis van onder andere zelf vastgestelde doelen en prioriteiten, beschikbare middelen en capaciteit en de planning van onderhoud van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur. Daarbij vraagt een traject of kruispunt met een hoge ongevallen- én verklarende score mogelijk een andere aanpak dan een traject waarbij slechts één van de scores hoog is. Zelfs locaties met een vergelijkbare score kunnen om een andere aanpak vragen. Niet altijd is een drastische en kostbare maatregel nodig. Soms kan een gedragscampagne, educatie, handhaving of een eenvoudige maatregel al een positieve invloed hebben.

Rapportage o.b.v. 5 jaarlijks gemiddelde

Begin februari verschijnt doorgaans de rapportage met de voorlopige jaarcijfers van het jaar ervoor.

Begin april volgen doorgaans de definitieve jaarcijfers. De rapportage werkt met een

5 jaarlijkse gemiddelde. Het doel daarvan is om die kruispunten en wegvakken in beeld te krijgen waar daadwerkelijk sprake lijkt van een trend. Op die manier wordt voorkomen dat mogelijke incidentele omstandigheden jaarlijkse lijsten gaan domineren. Het effect van het meer jaarlijkse gemiddeld is wel dat als een ongevallocatie is aangepakt, dat er nog een aantal jaren een na-ijleffect kan optreden waarbij een score negatiever kan uitvallen dan het in werkelijkheid is geworden.

Tenslotte benadrukken wij dat de rapportage alleen geregistreerde ongevallen in beeld kan brengen die op een correcte manier aan een locatie zijn toegewezen. Het is dus denkbaar dat de rapportage locaties 'mist' waarop wel degelijk een ongeval heeft plaatsgevonden. Veelal zal het dan niet gaan om ongevallen met (ernstig) letsel maar om ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS).

2.2 Ontwikkeling verkeersveiligheid in de gemeente Barneveld

Ook in dit maatregelenpakket geven wij globaal inzicht in de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in de gemeente Barneveld in de afgelopen jaren. Dit is gebaseerd op bijgevoegde verkeersveiligheidsrapportage BLIQ over de periode 2020 - Q2 2025 waarbij de jaarcijfers voor 2025 zich beperken tot het eerste half jaar van 2025. Omdat het GVVP maatregelenpakket 2025 dit jaar in Q2 is vastgesteld, komt deze terugblik in het kader van dit maatregelenpakket (2026) overeen met onze bevindingen eerder dit jaar. De cijfers uit 2024 zijn aangevuld met de definitieve jaarcijfers van 2024. Vanwege nog beperkt beschikbare informatie uit 2025 is dit jaar vooralsnog buiten beschouwing gelaten. Hiermee wordt voorkomen dat een verkeersbeeld ontstaat van 2025 voor wat betreft het aantal ongevallen, wat later mogelijk weer gecorrigeerd moet worden. Daarnaast zijn we voor een nadere duiding in de meer gedetailleerde ongevallengegevens gedoken die met een account beschikbaar zijn.

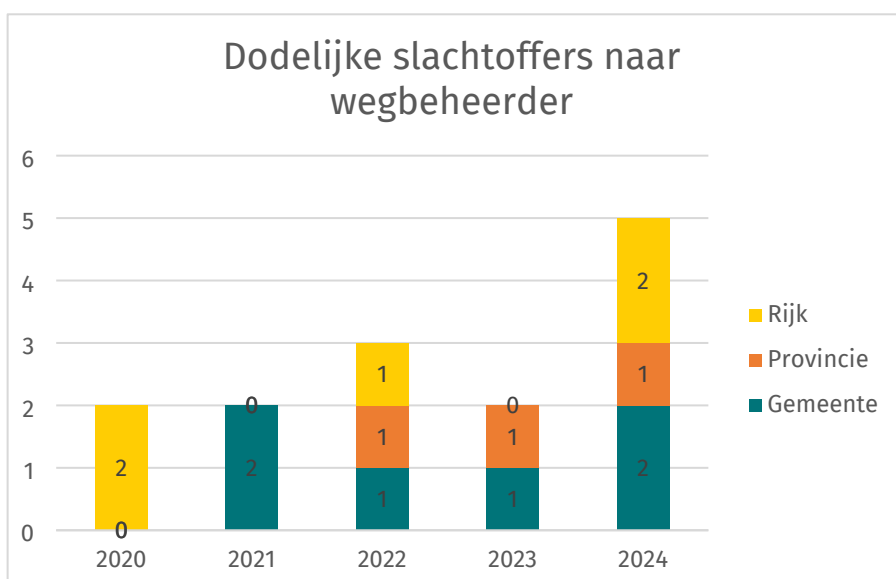
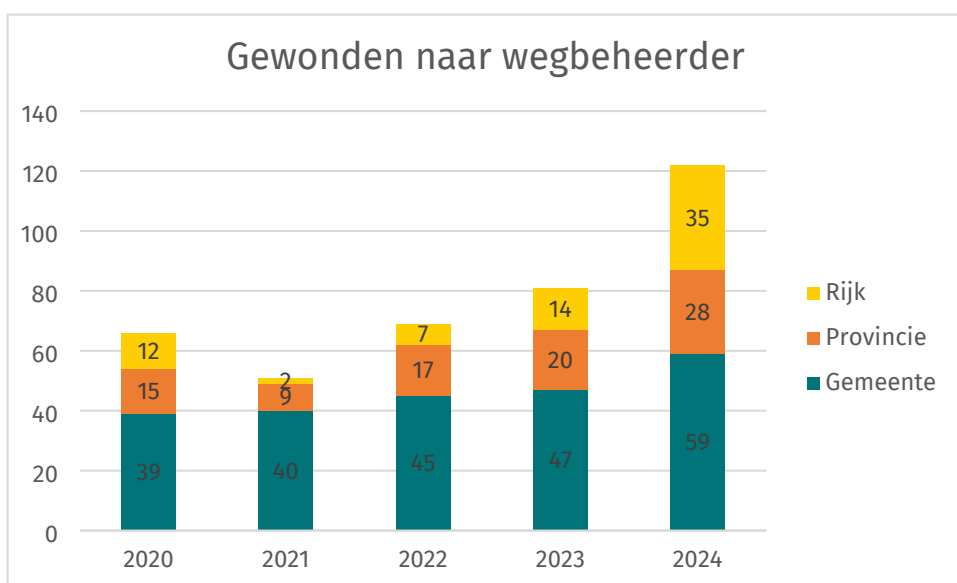
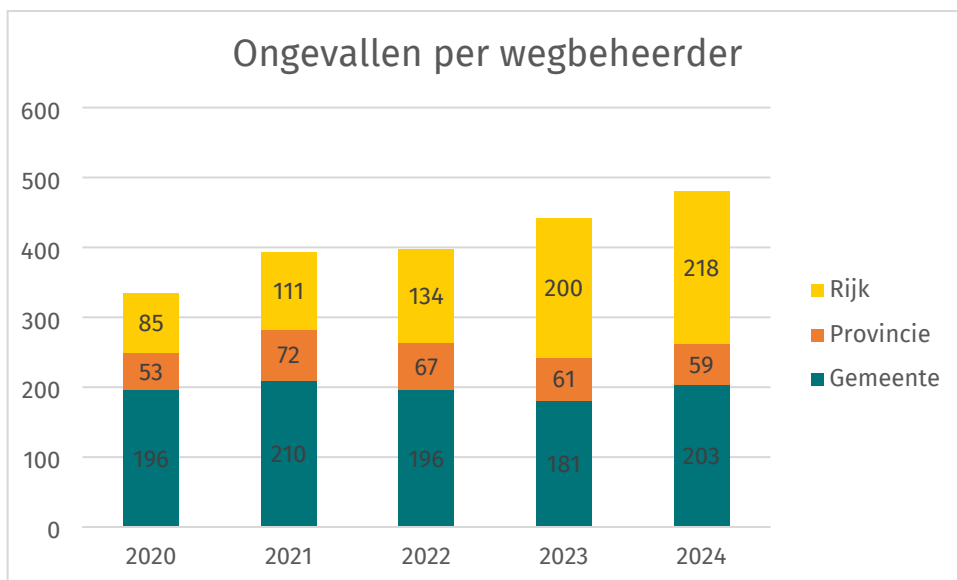
Wegen van alle wegbeheerders

De monitor gaat niet alleen over de gemeentelijke wegen, maar ook over de wegen die in beheer en eigendom zijn van Provincie en Rijkswaterstaat. Dat betekent dat situaties op provinciale- dan wel Rijkswegen neerslaan op onze gemeente. Dat geeft daardoor mogelijk een vertekend beeld als het gaat om de verkeersveiligheid van onze eigen gemeentelijke wegen waarvoor wij verantwoordelijk zijn. Vanzelfsprekend wenden wij waar nodig onze invloed aan richting deze medeoverheden om al dan niet in gezamenlijkheid structurele ongevallocaties aan te (laten) pakken. Want elk verkeersslachtoffer is er één te veel.

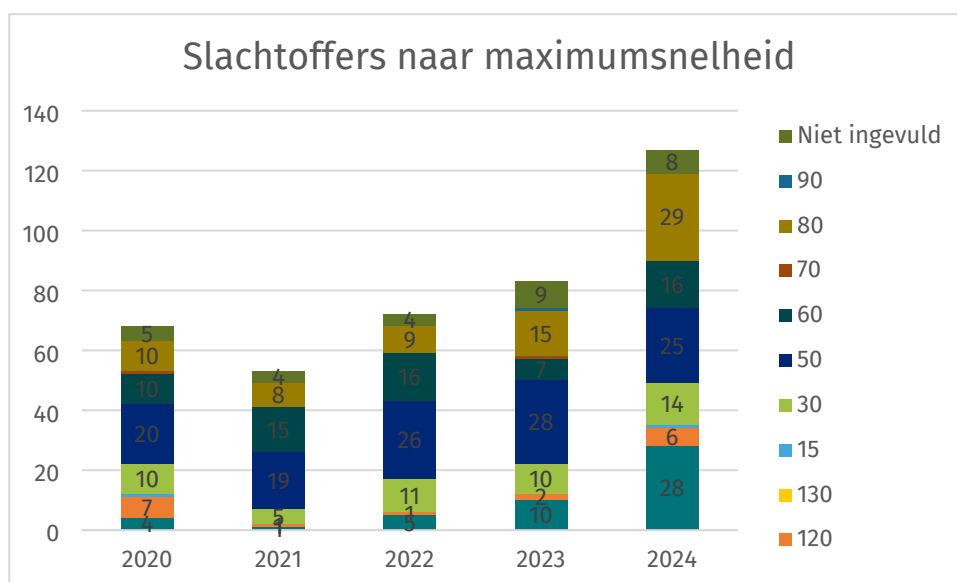
Wat valt ons op?

Uit de rapportage worden hieronder de meest opvallende zaken genoemd en nader toegelicht aan de hand van onderliggende gegevens die we met onze account via bureau VIA kunnen opvragen:

- In 2024 is er ten opzichte van de voorgaande jaren sprake van een lichte stijging van het aantal geregistreerde ongevallen binnen de gemeente Barneveld ten opzichte van het jaar ervoor (2023). Er is sprake van een toename van het aantal gewonden. Dit verschil valt met name op bij de Rijkswegen en in iets mindere mate op de gemeentelijke en provinciale wegen. Het is niet duidelijk of er meerdere gewonden betrokken zijn bij één en hetzelfde ongeval of dat de gewonden beter zijn geregistreerd. Het aantal dodelijke slachtoffers was eveneens hoger. De hoeveelheid dodelijke slachtoffers is in aantal te gering om in trends te kunnen spreken.



- Ook in de onderstaande grafiek is te zien dat de afgelopen jaren een stijging plaatsvond van verkeersslachtoffers op de snelwegen binnen de gemeente Barneveld. Dat geldt ook voor de verkeersslachtoffers op 80 km/u-wegen. Het aantal slachtoffers op wegen met andere maximumsnelheden schommelt licht gedurende de afgelopen jaren. Dit wil niet zeggen dat een hoge snelheid altijd de oorzaak is van de ongevallen. Diverse voorbeelden hiervan hebben wij hieronder beschreven in de toelichting bij de Top 10 meest onveilige kruispunten.



- De leeftijdscategorie van globaal 14-23 jaar valt op als uitschieter in het aantal verkeersslachtoffers.
- Onder de verkeersslachtoffers zijn de vervoerwijzen 'personenauto', 'fiets' en 'bromfiets' het meeste vertegenwoordigd.
- Op wegen met een maximumsnelheid van 60 km/uur vinden verhoudingsgewijs de grootste snelheidsoverschrijdingen plaats. Een verklaring hiervan kan zijn dat de 60-wegen over het algemeen relatief rustig zijn waardoor men weinig wordt opgehouden door voorgangers.

Top 10 meest onveilige trajecten

Hieronder is de top 10 van meest onveilige kruispunten uit de rapportage BLIQ weergegeven met daarbij een toelichting per traject. Het betreffende traject is in de rapportage weergegeven op de kaart op pagina 14. Het betreft dus een top 10 gebaseerd op de hierboven beschreven CROSS-score. Wij wijzen hierbij nogmaals op 'duiding uitkomsten' (blz. 5).

In onderstaande toelichting wordt ingegaan op het aantal ongevallen dat betrekking heeft op het benoemde weggedeelte. Het kan voorkomen dat buiten dit weggedeelte nog meer ongevallen hebben plaatsgevonden. Deze zijn in dit geval niet opgenomen omdat deze ongevallen plaatsvonden op een weggedeelte van een andere wegbeheerder, waardoor de informatie hierover niet bij ons bekend is. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de N801 en N802.

Nr.	Traject	Toelichting
1	N802 (De Glind, Scherpenzeel)	- Het betreft het deel van de N802 tussen de Postweg en de Dreef in Scherpenzeel. - Provincie Gelderland is hiervan wegbeheerder. - Op het wegvak binnen gemeente Barneveld (tussen de Postweg en de gemeentegrens Scherpenzeel) hebben in 5 jaar tijd 7 ongevallen plaatsgevonden, waarvan één dodelijk ongeval in 2023 in de gemeente Barneveld. Het dodelijke ongeval lijkt echter geen verband te houden met de weginrichting. Er is sprake van een hoge snelheidsscore. De beide dodelijke ongevallen vonden beiden plaats in 2023. - De hoeveelheid ongevallen is niet uitzonderlijk hoog voor een dergelijke weg maar door een dodelijk ongeval staat dit traject hoog in de lijst. De N802 staat bij de provincie niet op de lijst met meest onveilige locaties¹.
2	HOOFDSTRAAT (Voorthuizen)	- Het betreft het deel van de Hoofdstraat tussen rotonde De Punt en de Molenweg in Voorthuizen. - Gemeente Barneveld is hiervan wegbeheerder. - In totaal hebben op dit weggedeelte in 5 jaar tijd 12 ongevallen plaatsgevonden waarvan 6 slachtofferongevallen. Er is sprake van een hoge snelheidsscore. - De Hoofdstraat is onderdeel van de uitwerking en keuzes van de Centrumvisie Voorthuizen. Ook zijn maatregelen gepland bij rotonde De Punt.
3	KLAVERWEIDE – LANGE VOREN (BARNEVELD)	- Het betreft het deel van de Klaverweide en Lange Voren tussen de Dr. Willem Dreeslaan en Haverakker in Barneveld. - Gemeente Barneveld is hiervan wegbeheerder. - In totaal hebben op dit weggedeelte in 5 jaar tijd 2 ongevallen met letsel plaatsgevonden. Er is sprake van een lage snelheidsscore. - Een nadere analyse van deze ongevallen wijst uit dat de ongevallen in 2024 niet hebben plaatsgevonden op de Lange Voren, maar op de Dr. Willem Dreeslaan ter hoogte van het kruispunt Lange Voren. - Op basis van deze cijfers zien wij geen aanleiding om maatregelen te treffen op de Klaverweide of Lange Voren.

¹ <https://www.gelderland.nl/themas/bereikbaar/verkeersveiligheid/veilige-infrastructuur/meest-verkeersonveilige-locaties>

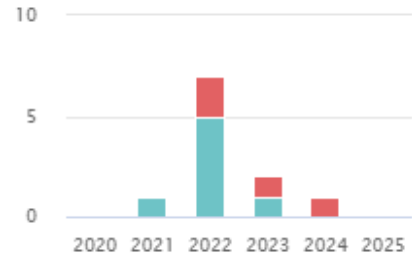
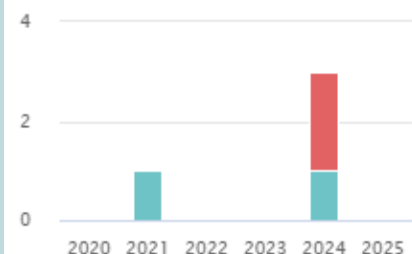
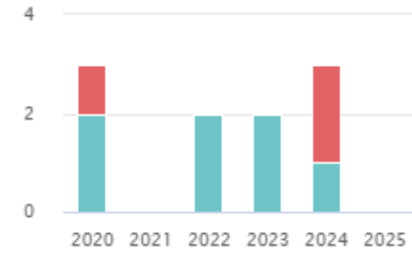
Nr.	Traject	Toelichting
4	N801 (Lunteren, Barneveld)	- Het betreft het deel van de N801 tussen de Hoge Valkseweg en de Koperensteeg. Daarvan ligt een klein deel binnen gemeente Barneveld. - Provincie Gelderland is hiervan wegbeheerder. - In totaal hebben op het bovengenoemd weggedeelte (binnen gemeente Barneveld) in 5 jaar tijd 2 ongevallen plaatsgevonden waarvan 2 slachtofferongevallen. Echter, door het hoge aantal ongevallen binnen het weggedeelte in de gemeente Ede komt deze weg voor in de top 10 met onveilige wegen. Er is sprake van een hoge snelheidsscore. - De N801 staat bij de provincie Gelderland op de lijst met meest onveilige locaties.
5	N801 (Barneveld)	- Het betreft het deel van de N801 tussen de komgrens van Barneveld en de Hoge Valkseweg. - Provincie Gelderland is hiervan wegbeheerder. - In totaal hebben hier in 5 jaar tijd 24 ongevallen plaatsgevonden waarvan 12 slachtofferongevallen. Er is sprake van een hoge snelheidsscore. - De N801 staat bij de provincie Gelderland op de lijst met meest onveilige locaties.
6	KOOTWIJKERDIJK, N800 (KOOTWIJKERBROEK)	- Het betreft het deel van de N800 binnen de bebouwde kom van Kootwijkerbroek dus tussen komgrens nabij De Spil en de komgrens nabij de Garderbroekerweg. - Provincie Gelderland is hiervan wegbeheerder. - In totaal hebben op dit weggedeelte in 5 jaar tijd 21 ongevallen plaatsgevonden waarvan 10 slachtofferongevallen. Er is sprake van een hoge snelheidsscore. Hierover zoeken we afstemming met de provincie.
7	EENDRACHTSTRAAT, TERSCHUUR	- Het betreft het gedeelte tussen de Bellemanweg en de Albert van Meerveldstraat in Terschuur; - Gemeente Barneveld is hiervan wegbeheerder; - Op dit weggedeelte hebben in 5 jaar tijd 3 ongevallen plaatsgevonden. 2 ongevallen hebben eind 2024 plaatsgevonden, waarbij bij 1 ongeval sprake is van letsel. Vermoedelijk is door deze twee ongevallen de Eendrachtstraat nieuw in de top 10 met meest onveilige wegen terecht gekomen. Een nadere analyse van de ongevallen wijst uit dat deze ongevallen een gevolg zijn van gedrag en niet direct zijn te koppelen aan de weginrichting.

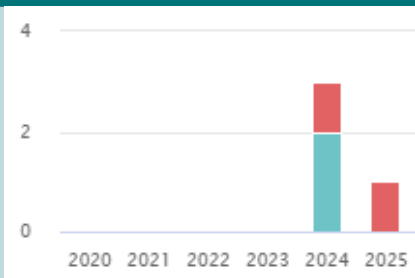
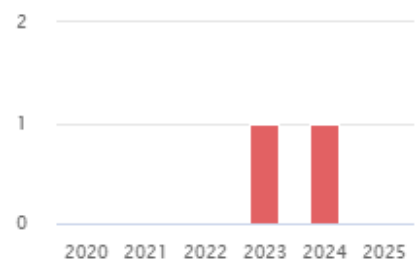
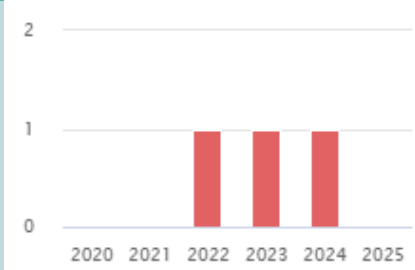
Nr.	Traject	Toelichting
8	N800, WESSELSEWEG (Barneveld)	- Het betreft het deel van de N800 Wesselseweg tussen de komgrens van Barneveld nabij de Barnseweg en de rotonde met de Hanzeweg-Zuid. - Provincie Gelderland is hiervan wegbeheerder. - In totaal hebben hier in 5 jaar tijd 33 ongevallen plaatsgevonden waarvan 8 slachtofferongevallen. Er is sprake van een hoge snelheidsscore. - De N800 staat bij de provincie Gelderland op de lijst met meest onveilige locaties. De provincie verwacht de N800 buiten de kom in combinatie met groot onderhoud te kunnen aanpakken in 2026 of 2027.
9	BURGEMEESTER KUNTZELAAN, KAMPSTRAAT SPOORSTRAAT	- Het betreft de Burgemeester Kuntzelaan tussen de Van Dompelaerstraat en de Gasthuisstraat in Barneveld. - Gemeente Barneveld is hiervan wegbeheerder. - In totaal hebben hier in 5 jaar tijd 21 ongevallen plaatsgevonden waarvan 5 slachtofferongevallen. Er is sprake van een hoge snelheidsscore. - Enkele ongevallen vonden plaats nabij de oversteek over de Burgemeester Kuntzelaan bij de Schaepsmarkt. Op dit specifieke punt is momenteel niet zozeer sprake van een hoge snelheid maar wel van onvoorspelbaar verkeersgedrag en een onoverzichtelijke situatie voor de weggebruikers. Deze oversteek staat in de planning om te worden aangepakt.
10	BARNEVELDSEWEG (BARNEVELD)	- Het betreft het deel tussen de Scherpenzeelseweg en de Meulunterseweg (gemeente Ede); - Op dit weggedeelte vonden de afgelopen 5 jaar geen ongevallen plaats op het Barneveldse weggedeelte. Wel vonden er twee slachtoffer ongevallen plaats op de rotonde Scherpenzeelseweg. Dit betrof in beide gevallen echter een eenzijdig fietsongeval.

Top 10 meest onveilige kruispunten

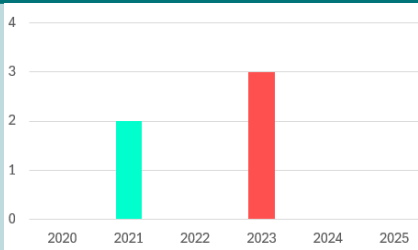
Hieronder is de top 10 van meest onveilige kruispunten uit de rapportage BLIQ weergegeven met daarbij in een grafiek de ontwikkeling van de ongevallen en in de laatste kolom een toelichting per locatie. In de grafieken wordt met blauwgroen de ongevallen met alleen materiële schade weergegeven, met rood ongevallen met minimaal één gewonde en met zwart ongevallen met minimaal één dode. Per kruispunt lichten wij kort toe wat wij weten over de ongevallen, of de cijfers volgens ons nu aanleiding geven voor maatregelen of welke maatregelen al worden voorzien.

Wij benadrukken nogmaals dat de Top 10 is gebaseerd op de hierboven beschreven CROSS-score. De ranglijst zegt dus niet per definitie iets over de fysieke inrichting van de locaties of dat er de meeste ongevallen of meeste slachtoffers zijn gevallen. Dat komt omdat de ranglijst niet rekening houdt met de specifieke toedracht van het ongeval. Bijvoorbeeld of er sprake was van middelengebruik of bepaald verkeersgedrag. Hierbij verwijzen wij naar 'duiding uitkomsten' (blz. 5).

Nr.	Kruispunt	Ontwikkeling ongevallen	Toelichting																												
1	DOKTER WILLEM DREESLAAN, HESSENWEG, N801, RIETBERGLAAN (Barneveld)	 <table border="1"><thead><tr><th>Jaar</th><th>2020</th><th>2021</th><th>2022</th><th>2023</th><th>2024</th><th>2025</th></tr></thead><tbody><tr><td>Teal</td><td>0</td><td>1</td><td>5</td><td>1</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>Red</td><td>0</td><td>0</td><td>2</td><td>1</td><td>1</td><td>0</td></tr><tr><td>Totaal</td><td>0</td><td>1</td><td>7</td><td>2</td><td>1</td><td>0</td></tr></tbody></table>	Jaar	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Teal	0	1	5	1	0	0	Red	0	0	2	1	1	0	Totaal	0	1	7	2	1	0	Dit betreft de ovatonde bij de Valkseweg. Aangezien de cijfers een dalende trend laten zien, achten wij grootschalige maatregelen niet noodzakelijk. Wel is een relatief kleine aanpassing gepland in 2026 mede vanwege vragen uit de samenleving.
Jaar	2020	2021	2022	2023	2024	2025																									
Teal	0	1	5	1	0	0																									
Red	0	0	2	1	1	0																									
Totaal	0	1	7	2	1	0																									
2	DE DRIEST, KLAVERWEIDE, LANGE VOREN (Barneveld)	 <table border="1"><thead><tr><th>Jaar</th><th>2020</th><th>2021</th><th>2022</th><th>2023</th><th>2024</th><th>2025</th></tr></thead><tbody><tr><td>Teal</td><td>0</td><td>1</td><td>0</td><td>0</td><td>1</td><td>0</td></tr><tr><td>Red</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>2</td><td>0</td></tr><tr><td>Totaal</td><td>0</td><td>1</td><td>0</td><td>0</td><td>3</td><td>0</td></tr></tbody></table>	Jaar	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Teal	0	1	0	0	1	0	Red	0	0	0	0	2	0	Totaal	0	1	0	0	3	0	Een nadere analyse van deze ongevallen wijst uit dat de ongevallen in 2024 niet hebben plaatsgevonden op de Lange Voren, maar op de Dr. Willem Dreeslaan ter hoogte van het kruispunt Lange Voren. De ongevallen lijken geen verband te hebben de weginrichting en zijn niet snelheid gerelateerd. Op basis van deze cijfers zien wij geen aanleiding om maatregelen te treffen op het kruispunt met de Klaverweide.
Jaar	2020	2021	2022	2023	2024	2025																									
Teal	0	1	0	0	1	0																									
Red	0	0	0	0	2	0																									
Totaal	0	1	0	0	3	0																									
3	BOUWHEERSTRAAT, BURGEMEESTER KUNTZELAAN, LANGSTRAAT, VAN DOMPSELAERSTRAAT (Barneveld)	 <table border="1"><thead><tr><th>Jaar</th><th>2020</th><th>2021</th><th>2022</th><th>2023</th><th>2024</th><th>2025</th></tr></thead><tbody><tr><td>Teal</td><td>2</td><td>0</td><td>2</td><td>2</td><td>1</td><td>0</td></tr><tr><td>Red</td><td>1</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>2</td><td>0</td></tr><tr><td>Totaal</td><td>3</td><td>0</td><td>2</td><td>2</td><td>3</td><td>0</td></tr></tbody></table>	Jaar	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Teal	2	0	2	2	1	0	Red	1	0	0	0	2	0	Totaal	3	0	2	2	3	0	Uit nadere analyse blijkt dat de meeste ongevallen aanrijdingen van een (brom)fietser met een auto betrof. Soms was er sprake van een aanrijding tussen twee fietsers of een éézijdig ongeval. Onduidelijk is of de fietsers allemaal in de juiste rijrichting reden. De cijfers op dit kruispunt geven aanleiding tot een nadere analyse.
Jaar	2020	2021	2022	2023	2024	2025																									
Teal	2	0	2	2	1	0																									
Red	1	0	0	0	2	0																									
Totaal	3	0	2	2	3	0																									

Nr.	Kruispunt	Ontwikkeling ongevallen	Toelichting														
4	HARSKAMPERWEG, KOOTWIJKERDIJK (Kootwijkerbroek)	 <table><thead><tr><th>Jaar</th><th>Aantal ongevallen</th></tr></thead><tbody><tr><td>2020</td><td>0</td></tr><tr><td>2021</td><td>0</td></tr><tr><td>2022</td><td>0</td></tr><tr><td>2023</td><td>0</td></tr><tr><td>2024</td><td>2</td></tr><tr><td>2025</td><td>1</td></tr></tbody></table>	Jaar	Aantal ongevallen	2020	0	2021	0	2022	0	2023	0	2024	2	2025	1	In de top 10 vanwege 4 ongevallen (waarvan 2 met letsel) in 2024 en 2025. Dit zijn tevens de enige ongevallen in de periode 2020 – 2025. Het is volgens ons nog te vroeg om op basis van deze cijfers maatregelen te treffen. Een nadere analyse van de ongevallen wijst uit dat er in de meeste gevallen sprake is van een voorrangsfout of een gevolg is van gedrag, die niet direct te koppelen is aan de weginrichting.
Jaar	Aantal ongevallen																
2020	0																
2021	0																
2022	0																
2023	0																
2024	2																
2025	1																
5	GARDERBROEKERWEG, N800 (Kootwijkerbroek)	 <table><thead><tr><th>Jaar</th><th>Aantal ongevallen</th></tr></thead><tbody><tr><td>2020</td><td>0</td></tr><tr><td>2021</td><td>0</td></tr><tr><td>2022</td><td>0</td></tr><tr><td>2023</td><td>1</td></tr><tr><td>2024</td><td>1</td></tr><tr><td>2025</td><td>0</td></tr></tbody></table>	Jaar	Aantal ongevallen	2020	0	2021	0	2022	0	2023	1	2024	1	2025	0	De N800 staat bij de provincie Gelderland op de lijst met meest onveilige locaties. De provincie verwacht de N800 in combinatie met groot onderhoud te kunnen aanpakken in de periode tussen 2025 en 2027.
Jaar	Aantal ongevallen																
2020	0																
2021	0																
2022	0																
2023	1																
2024	1																
2025	0																
6	DONKERVUORTERWEG, N801 (Barneveld)	 <table><thead><tr><th>Jaar</th><th>Aantal ongevallen</th></tr></thead><tbody><tr><td>2020</td><td>0</td></tr><tr><td>2021</td><td>0</td></tr><tr><td>2022</td><td>1</td></tr><tr><td>2023</td><td>1</td></tr><tr><td>2024</td><td>1</td></tr><tr><td>2025</td><td>0</td></tr></tbody></table>	Jaar	Aantal ongevallen	2020	0	2021	0	2022	1	2023	1	2024	1	2025	0	Het betrof hier tweemaal een fietser die gewond raakte doordat bestuurders van afslaan de auto's vanaf de Valkseweg naar de Donkervoorteweg hen over het hoofd zagen. Verder is hier een scooterrijder tegen een voetganger op het fietspad gebotst. Er lijkt eerder sprake te zijn van onoplettendheid bij alle situaties dan door van ongevallen als gevolg van eventuele hoge snelheden op de N801. Er staan al twee lichtmasten bij het kruispunt. Ons inziens vraagt deze locatie niet om maatregelen.
Jaar	Aantal ongevallen																
2020	0																
2021	0																
2022	1																
2023	1																
2024	1																
2025	0																

Nr.	Kruispunt	Ontwikkeling ongevallen	Toelichting														
7	DOKTER WILLEM DREESLAAN, HOOILANDEN (Barneveld)	<table><tr><th>Jaar</th><th>2021</th><th>2022</th><th>2023</th><th>2024</th><th>2025</th><th>2026</th></tr><tr><td>2021</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>1</td><td>1</td><td>0</td></tr></table>	Jaar	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2021	0	0	0	1	1	0	Dit betreft een kruispunt waarop eind 2024 en begin 2025 een aanrijding heeft plaatsgevonden waarbij in beide gevallen een fietser gewond is geraakt.
Jaar	2021	2022	2023	2024	2025	2026											
2021	0	0	0	1	1	0											
8	HOEVELAKENSEWEG – LEEMWEG (Terschuur)	<table><tr><th>Jaar</th><th>2020</th><th>2021</th><th>2022</th><th>2023</th><th>2024</th><th>2025</th></tr><tr><td>2020</td><td>1</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>2</td><td>0</td></tr></table>	Jaar	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020	1	0	0	0	2	0	Bij alle 3 ongevallen was sprake van een automobilist die komend vanuit de Leemweg geen voorrang verleende aan fietsers op het fietspad langs de Hoevelakenseweg. Omdat hogere rijsnelheden op de Hoevelakenseweg geen rol lijkt te hebben gespeeld, is de plek in de top 10 discutabel.
Jaar	2020	2021	2022	2023	2024	2025											
2020	1	0	0	0	2	0											
9	BURGEMEESTER VAN DIEPENINGENLAAN - LUNTERSEWEG (Barneveld)*	<table><tr><th>Jaar</th><th>2021</th><th>2022</th><th>2023</th><th>2024</th><th>2025</th><th>2026</th></tr><tr><td>2021</td><td>1</td><td>0</td><td>0</td><td>2</td><td>2</td><td>0</td></tr></table> *In tegenstelling tot andere kruispunten worden hier de ongevallen weergegeven van 2021 – 2026. Dit heeft te maken met de bron (STAR) waaruit deze gegevens zijn gehaald en het feit dat dit kruispunt nieuw is ten opzichte van andere kruispunten in de top 10 met meest onveilige kruispunten.	Jaar	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2021	1	0	0	2	2	0	Van de vijf ongevallen is er bij twee ongevallen sprake van letsel waarbij een voetganger gewond is geraakt. In beide gevallen is er geen voorrang verleend.
Jaar	2021	2022	2023	2024	2025	2026											
2021	1	0	0	2	2	0											

Nr.	Kruispunt	Ontwikkeling ongevallen	Toelichting														
10	BARON VAN NAGELLSTRAAT – HOOFDSTRAAT - REMBRANDTSTRAAT	 <table><thead><tr><th>Jaar</th><th>Aantal ongevallen</th></tr></thead><tbody><tr><td>2020</td><td>0</td></tr><tr><td>2021</td><td>2</td></tr><tr><td>2022</td><td>0</td></tr><tr><td>2023</td><td>3</td></tr><tr><td>2024</td><td>0</td></tr><tr><td>2025</td><td>0</td></tr></tbody></table>	Jaar	Aantal ongevallen	2020	0	2021	2	2022	0	2023	3	2024	0	2025	0	Dit betreft de opgetelde score van ongevallen op meerdere locaties op rotonde De Punt. In de afgelopen 5 jaar hebben hier 3 letselongevallen plaatsgevonden. In één geval was hier een bus bij betrokken. In 2026 is een aanpassing aan de bushalte gepland die conflicten op de rotonde moet beperken. Daarnaast is de bebording op de rotonde aangepast op aanbeveling van eerder onderzoek.
Jaar	Aantal ongevallen																
2020	0																
2021	2																
2022	0																
2023	3																
2024	0																
2025	0																

3. Jaarplan 2026

3.1 Overzicht van maatregelen

Onderstaand overzicht betreft nieuwe maatregelen die in 2026 opgestart gaan worden én de maatregelen die doorlopen/-schuiven vanuit het maatregelenpakket uit 2025. Voor het maatregelenpakket 2026 geldt dat het aantal nieuwe maatregelen beperkt is. Dat heeft als reden dat door (deels onvoorziene) ontwikkelingen in relatie tot de beschikbare capaciteit binnen de organisatie prioriteiten in 2025 anders kwamen te liggen waardoor een aantal maatregelen uit het maatregelenpakket van 2025 nog niet of later zijn opgestart dan beoogd. Deze maatregelen lopen door in 2026 of worden in 2026 opgestart. Daarnaast willen wij in 2026 een Omgevingsprogramma Bereikbaarheid opstellen wat ook de nodige interne capaciteit vraagt. Daardoor is dus sprake van relatief veel onderhanden werk.

De maatregelen worden nader opschreven in paragraaf 3.2. Een toelichting op de afgeronde maatregelen uit 2025 geven wij in hoofdstuk 4 (Terugblik maatregelenpakket 2025). 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. Daarnaast is een opsomming opgenomen van studies/onderzoeken die in het kader van een eerder GVVP maatregelenpakket zijn uitgevoerd, maar in 2025 capaciteit hebben gevraagd vanwege de uitvoering van deze maatregelen.

Maatregel	Raming (x1.000 €)
1. Bushalte Harselaar-West	10
2. Studie wegenstructuur en verkeerscirculatie Stroe	15
3. Onderzoek aansluiting Plantagelaan Achterveldseweg i.c.m. Oldenbarnevelderweg – Plantagelaan	25
4. Onderzoek verkeersafwikkeling VRI's	30
5. Onderzoek vormgeving A30 aansluiting 4 in samenhang met voorzieningencluster (Argos, etc.)	20
6. Toekomstvisie Transferium	40
7. Ovatonde aanpassing fietspad zijde Norschoten (incl. uitvoering)	30
8. Verkeersdata en -tellingen	10
9. Wensen uit dorpen en wijken (o.a. dorpsplannen, flexibel)	85
Eindtotaal jaarplan 2025	265

3.2 Beschrijving per maatregel

Hieronder wordt een toelichting gegeven op de in de vorige paragraaf genoemde maatregelen.

Maatregel	1. Bushalte Harselaar-West
Actie:	Opstellen van een ontwerp en uitvoering
Kostenraming:	€ 10.000
Doorlooptijd:	Q2 t/m Q4
Status:	Nog niet gestart
Toelichting:	In het nieuwe vervoerplan wordt lijn 105 doorgetrokken naar Harselaar. Hiervoor moeten langs de Nijkerkerweg meerdere nieuwe haltes komen. De haltes bij Bloemendal worden aangelegd in combinatie met de aanleg van de tweede ontsluiting van Bloemendal op de Nijkerkerweg. Tot die tijd zijn bewoners van Bloemendal nog aangewezen op de halte aan de Thorbeckelaan.

Langs de Nijkerkerweg bij Harselaar moet uiterlijk in juni een nieuwe bushalte komen. Voor een permanente halte kunnen we 100% subsidie krijgen. Het realiseren van een permanente halte gaat zeer waarschijnlijk niet lukken voor juni vanwege de krappe voorbereidingstijd én omdat het vanwege omleidingsverkeer van de werkzaamheden op de A30 ongewenst is om de rijbaan voor deze werkzaamheden tijdelijk af te sluiten. Daarom wordt rekening gehouden met het huren en plaatsen van een tijdelijk bushalteperron gedurende een half jaar. Bedrag excl. BTW.

Maatregel	2. Studie wegenstructuur en verkeerscirculatie Stroe
Actie:	Uitvoeren van een verkenning
Kostenraming:	€ 15.000
Doorlooptijd:	Q2 – Q3
Status:	Uitvraag naar een bureau in voorbereiding
Toelichting:	De voorbereiding voor het herinrichten van de Wolweg door Stroe i.c.m. het instellen van een 30 km/uur-zone is in volle gang. Dit plan moet bijdragen aan een verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het is daarnaast gewenst om gemotoriseerd verkeer en landbouwverkeer een alternatief te bieden, mede om ruimte te bieden aan toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en om de veiligheid op de spoorwegovergang in Stroe te waarborgen. Hierbij wordt gekeken naar een toekomstbestendige ontsluiting op de N310. Hierover zullen ook gesprekken worden gevoerd met de provincie die wegbeheerder is van zowel de N800 als de N310. Verwachting is dat de verkeersstudie in 2026 wordt opgestart.

Maatregel	3. Onderzoek aansluiting Plantagelaan Achterveldseweg i.c.m. Oldenbarnevelderweg – Plantagelaan.
Actie:	Uitvoeren van een verkenning
Kostenraming:	€ 25.000
Doorlooptijd:	Q3-Q4
Status:	Nog niet gestart
Toelichting:	Studie naar toekomstbestendige kruispuntvorm, in het kader van verkeersafwikkeling, rekening houdend met een toekomstige westelijke rondweg.

Maatregel	4. Onderzoek verkeersafwikkeling VRI's
Actie:	Uitvoeren van een verkenning
Kostenraming:	€ 30.000
Doorlooptijd:	Q3-Q4
Status:	Nog niet gestart
Toelichting:	Binnen de gemeente Barneveld zijn meerdere kruispunten die met verkeerslichten (ook wel verkeersregelinstallaties of VRI's genoemd) worden geregeld. De vormgeving van de kruispunten en de instellingen van de VRI's zijn vaak al vele jaren geleden vastgesteld op basis van de kennis van toen. Bij diverse kruispunten zien we dat wachtrijen langer worden dan de beschikbare lengte van de opstelstroken. Dit is niet per definitie meteen een knelpunt. In de Omgevingsvisie is immers opgenomen dat de gemeente enige toename in

verkeersdruk en in reistijd accepteert, omdat het onwenselijk is op alle wegen te streven naar een minimaal reistijdverlies. Omdat Barneveld nog flink gaat groeien, is er nog een toename van verkeer op meerdere wegen te verwachten. Wij willen daarom met de kennis van nu onderzoeken in hoeverre de vormgeving van een aantal kruispunten de komende 10 à 15 jaar volstaat en of het nodig is om verkeerslichten anders in te regelen waarbij eventueel een afweging wordt gemaakt tussen het afwikkelen van autoverkeer en fietsverkeer. Wij denken hierbij in het bijzonder aan de verkeerslichtenkruispunten aan de Gasthuisstraat, de Drostendijk en de Baron van Nagellstraat.

Maatregel	5. Onderzoek vormgeving A30 aansluiting 4 in samenhang met voorzieningencluster (Argos, etc.)
Actie:	Studie
Kostenraming:	€ 20.000
Doorlooptijd:	Q1-Q2
Status:	Nog niet gestart
Toelichting:	In 2025 is onderzocht wat op basis van de verwachte verkeersintensiteiten in 2040 de benodigde vormgeving moet zijn van het verkeerslichtenkruispunt Scherpenzeelseweg-Plantagelaan. De uitkomst was dat op een aantal takken een extra opstelstrook (voorsorteerstrook) nodig is om het verkeer beter te kunnen afwikkelen. Daarmee wordt de kans op lange wachtrijen en daarmee de kans op kopstaartbotsingen verkleind. In 2026 willen wij onderzoeken welke vormgeving nodig is om het verkeer op het kruispunt Scherpenzeelseweg-Renswoudsestraatweg (nu een rotonde) in combinatie met verkeer van en naar het voorzieningencluster (nu een eenvoudige uitrit) af te wikkelen. Op basis van de huidige verkeersdruk verwachten wij namelijk dat de huidige vormgeving niet in staat is om het verkeer in de toekomst goed en veilig te kunnen afwikkelen.

Maatregel	6. Toekomstvisie Transferium
Actie:	Opstellen toekomstvisie Transferium
Kostenraming:	€ 40.000
Doorlooptijd:	Q2-Q4
Status:	Nog niet gestart
Toelichting:	In oktober 2023 heeft het college een besluit (dossiernummer 3040) genomen over het Transferium. Hierin is als beslispoint 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. Streven is om de visie in 2026 vast te stellen.

Maatregel	7. Ovatonde aanpassing fietspad zijde Norschoten (incl. uitvoering)
Actie:	Verbeteren verkeersveiligheid door aanpassing aansluiting fietspad
Kostenraming:	€ 30.000
Doorlooptijd:	Q2
Status:	Vorbereiding uitvoering
Opm.:	Om de ovatonde (kruising Dr. W. Dreeslaan-Valkseweg) ligt een 2-richtingen fietspad waarbij de fietser voorrang heeft. Dit vraagt van de automobilist om fietsverkeer vanuit 2 richtingen goed waar te nemen. In combinatie met overstekende voetgangers. Aan de noordzijde van de ovatonde (zijde Norschoten) komt een aantal fietspaden dicht bij de rotonde bij elkaar waarbij de automobilist oprijdende fietsers pas laat kan zien. Daarom wordt een vormgeving uitgewerkt waarbij de fietspaden uit de richting Norschoten veiliger aansluiten op de ovatonde. Verwachting is dat de maatregelen in 2026 worden uitgevoerd.

Maatregel	8. Verkeersdata en -tellingen
Actie:	Dataverzameling.
Kostenraming:	€ 10.000
Doorlooptijd:	Q1 – Q4
Status:	In uitvoering
Toelichting:	Budget bestemd voor reguliere verkeerstellingen en up-to-date houden verkeersdata. Doorlopende maatregel gehele jaar door.

Maatregel	9. Wensen uit dorpen en wijken (flexibel)
Actie:	Kleinschalige maatregelen uitvoeren.
Kostenraming:	€ 85.000
Doorlooptijd:	Q1 – Q4
Status:	In uitvoering
Toelichting:	Uitvoering geven aan wensen uit dorpen en wijken, o.a. vanuit opgestelde dorpsplannen indien kleinschalig. Doorlopende maatregel gehele jaar door.

3.3 Overige werkzaamheden

Het maatregelenpakket vormt slechts een beperkt deel van de totale inzet op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit. Ook buiten het maatregelenpakket om wordt er op allerlei manieren gewerkt aan de kernopgaven en speerpunten zoals geformuleerd in het GVVP. Voorbeelden hiervan zijn de inbreng in ruimtelijke projecten, de betrokkenheid bij integrale onderhoudsopgaven, de samenwerking in regionale verbanden en de betrokkenheid bij het opstellen van de Omgevingsvisie. Het GVVP-maatregelenpakket kan dus niet los gezien worden van o.a. het Meerjareninvesteringsplan (MIP), de Programmabegroting 2026 en de Bereikbaarheidsagenda Regio Food Valley 2023-2026. Hieronder lichten wij dat nader toe.

Meerjareninvesteringsplan (MIP)

Sinds een aantal jaar wordt er binnen de gemeente Barneveld gewerkt met een MIP Uitvoeringsplan. Hiermee wordt bepaald welke investeringsprojecten er jaarlijks worden opgestart met bijbehorende financiering. Bij veel investeringsprojecten in de fysieke leefomgeving is de inbreng vanuit Verkeer noodzakelijk. Denk hierbij aan de herinrichting van wegen, verkeerskundige verbeteringen bij groot

onderhoud, vervanging van fysieke kunstwerken maar ook de (her)ontwikkeling van sport- of onderwijslocaties. Het proces van het MIP doorloopt een route los van dit GVVP maatregelenpakket.

Programmabegroting 2026

In de Programmabegroting 2025 is met betrekking tot bereikbaarheid de onderstaande speerpunten en activiteiten geformuleerd.

Activiteiten speerpunt Externe bereikbaarheid

- Bijdrage leveren aan de uitwerking en voorbereiding van de kortetermijnaanpak van de A1-A30.
- Participeren in de overlegstructuren met betrekking tot de (gefaseerde) aanpak van projecten A1-A30 en Knooppunt Hoevelaken.
- Planvorming van de aanpak van de aansluiting A30 Barneveld-Zuid.
- Ontwerpfase van de aanpak van de snelwegaansluiting A30 Barneveld-Noord en de nabijgelegen turbotonde.
- Project oostelijke rondweg Barneveld: actualiseren van de informatie en definitieve tracékeuze (definitiefase) en een aanvang maken met de uitwerking voorkeursvariant en ruimtelijke procedure (ontwerpfase).
- Inzet binnen de regio's Amersfoort en Foodvalley voor de belangen van de inwoners en werknemers binnen de gemeente Barneveld.
 - Onderzoek naar noodzakelijke verbeteringen op het hoofdfietsnetwerk en autonetwerk gezien de verstedelijkingsopgave (netwerkanalyse).
- Inzet voor het behoud van kwalitatief en kwantitatief voldoende aanbod van openbaar vervoer.

Activiteiten speerpunt Interne bereikbaarheid

- Opstellen van een Omgevingsprogramma Bereikbaarheid.
- Nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen en de omgevingen van (nieuwe) scholen en maatschappelijk vastgoed toegankelijk, veilig en duurzaam inrichten.
- Bij wegenonderhoud van zowel gemeente als provincie waar mogelijk inzetten op het vergroten van de verkeersveiligheid (werk met werk), zoals de aanpak van de N800, de Molenweg eo, de Gerard Doustraat eo, de Vliegersvelderlaan – Dr. Albert Schweizerlaan – Oostlaan, Valkseweg en Plantagelaan.
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid van de fiets- en voetgangersoversteken over de Burgemeester Kuntzelaan ter hoogte van de Schaepsmarkt en over de Gasthuisstraat ter hoogte van de Spoorstraat.
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid door het aanbrengen van bermbeton langs diverse wegen zoals de Kerkendelweg, Harremaatweg en Garderbroekerweg.
- Voortzetten van de werkgeversaanpak duurzame mobiliteit (inzet gecoördineerd vanuit de regio Foodvalley).
- Faciliteren van nieuwe laadpunten in de openbare ruimte.
- Binnen programma Duurzaamheid werken aan het behalen van de klimaatdoelstellingen.

Bereikbaarheidsagenda Regio Food Valley 2023-2026

Om de bereikbaarheid binnen de regio Foodvalley op peil te houden en waar mogelijk te verbeteren, werken de acht gemeenten in de regio nauw samen. Dat samen optrekken is ook nodig omdat de regio voor grote uitdagingen staat. Zo is er de verstedelijkingsopgave: tussen 2021 en 2040 komen er in de regio naar verwachting 40.000 nieuwe woningen bij. Dat zal de druk op de netwerken van auto, ov en fiets flink vergroten. Dan is er nog de noodzaak om de uitstoot door het verkeer in te perken.

De regio wil de komende jaren dan ook flink investeren in de bereikbaarheid. De ambitie is kort gezegd dat Foodvalley in 2030 slim, duurzaam en gezond bereikbaar moet zijn. Daarvoor zijn in de Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley 2023-2026 doelen gesteld, uitgewerkt in programmalijnen Bovenregionale bereikbaarheid, Regionale bereikbaarheid en Slim, veilig, duurzaam. De Bereikbaarheidsagenda is de vertaling van de ambities uit de Strategische Agenda.

Per jaar wordt een jaarplan vastgesteld met concrete doelen, resultaten en activiteiten. Hieronder volgt een beknopte weergave van de activiteiten en projecten, die in meer of mindere mate (kunnen) raken aan Barneveldse belangen, waarop in ook in 2026 de focus ligt.

Programmalijn 1 - Bovenregionale bereikbaarheid

- Netwerkanalyse 2030-2040 NOVEX ANF
- A1/A30 knooppunt
- A1/A28 knooppunt Hoevelaken

Programmalijn 2 - Regionale bereikbaarheid

- Regionale prioritering mobiliteitsmaatregelen
- Regionaal Verkeersmodel (in 2025 opgeleverd, komende jaren actueel houden);
- Regionaal mobiliteitsfonds
- Uitvoeringsplan Fietsnetwerk Regio Foodvalley 2025-2027

Programmalijn 3 - Slim, veilig, duurzaam

- Regionale visie mobiliteitshubs
- Fietsstimulering
- Werkgeversbenadering
- Onderzoek naar gedragsaanpakken andere doelgroepen
- Logistieke aanpak

3.4 Omgevingsprogramma

Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) is opgesteld in 2017 als uitwerking van de in 2016 vastgestelde Strategische Visie “Over Morgen en Meedoen”. Het GVVP beschrijft hoe de gemeente Barneveld met haar verkeer- en vervoerbeleid inspeelt op ontwikkelingen waarvan in 2017 bekend was of werd aangenomen dat die zich de jaren erna zouden gaan voltrekken. Waar het GVVP uit 2010 in het teken stond van de verbetering van de infrastructuur, draaide het GVVP uit 2017 om bereikbaarheid en ontwikkelingen op het gebied van auto, fiets en openbaar vervoer en duurzaamheid, energietransitie, circulaire economie en klimaat centraal.

In 2025 is de Omgevingsvisie Barneveld 2040 vastgesteld. De Omgevingsvisie Barneveld 2040 omvat een integraal beeld op hoofdlijnen voor de toekomst van de gemeente Barneveld op het gebied van wonen, werken, recreëren, natuur, duurzaamheid, mobiliteit, cultuurhistorie, ruimtelijke kwaliteit en gezondheid. Dit is nodig gezien de grote uitdagingen waar de gemeente voor staat zoals de groei met 8.000 woningen en 20.000 inwoners tot 2040. De gemeenteraad heeft met het vaststellen van de omgevingsvisie de kaders en ambities voor de fysieke leefomgeving bepaald. Het college van burgemeester en wethouders is verantwoordelijk voor de uitvoering en realisatie van deze ambities. Daartoe vraagt de omgevingsvisie om een doorwerking in beleids- en gebiedsprogramma's. In termen van de Omgevingswet zijn dit omgevingsprogramma's. Beleidsprogramma's worden zoveel mogelijk gekoppeld aan de vijf hoofdpogaven uit de omgevingsvisie.

Wij zullen in aansluiting op het vaststellen van de Omgevingsvisie Barneveld 2040 een omgevingsprogramma opstellen dat een doorwerking is van de opgave 'Bereikbaar nu en in de toekomst' maar dat tegelijk een koppeling is met de andere opgaven. Een titel als 'GVVP' zal de lading niet meer geheel dekken omdat bereikbaarheid meer inhoudt dan verkeer en vervoer. Het is juist één van de opgaven om voorzieningen binnen de gemeente zo te situeren en bepaalde randvoorwaarden zo op orde te brengen, dat verkeersbewegingen juist worden voorkomen. Wat de titel van het omgevingsprogramma wel wordt, zal worden bepaald gedurende het proces van de totstandkoming van het omgevingsprogramma. Het opstellen van het omgevingsprogramma is ook aanleiding om de huidige werkwijze qua jaarlijks GVVP maatregelenpakket te evalueren.

4. Terugblik maatregelenpakket 2025

In dit hoofdstuk wordt in het kort een overzicht gegeven van de stand van zaken van het maatregelenpakket 2025.

Maatregel	Toelichting
STUDIE/VOORBEREIDING	
01 Toegankelijkheid Barneveld Centrum (0-meting)	In 2025 is het eindrapport opgeleverd met daarin aanbevolen aanpassingen ter verbetering van de toegankelijkheid. In de meeste gevallen is er geen aanleiding om de maatregelen direct uit te voeren. De aanbevolen aanpassingen zullen daarom bij toekomstige onderhoud/herinrichtingen/ruimtelijke ontwikkelingen worden meegenomen binnen Barneveld centrum.
02 Verkeersstudie wegenstructuur Voorthuizen Oost.	In 2025 is hiermee gestart. Vanwege vertraging bij ingebruikname van het nieuwe verkeersmodel is de studie later gestart en wordt daarmee naar verwachting in 2026 afgerond.
03 Oversteekbaarheid voetgangers centrum Garderen	Onderzoek is uitgevoerd en opgeleverd. Er vindt nog afstemming plaats met provincie over uit te voeren maatregelen. Budget voor uitvoering is gereserveerd in MIP.
04 Verkeersstudie wegenstructuur Stroe Zuid	Deze studie was opgenomen in het maatregelenpakket van 2025, maar o.a. door verlate oplevering van het verkeersmodel nog niet opgestart. De studie volgt op de verkeersstudie wegenstructuur Voorthuizen Oost en loopt daarmee door in het maatregelenpakket 2026
05 Barneveld-Centrum: voetgangerszone, fietsen, laden en lossen	In 2025 is de rapportage afgerond. In MIP 2026 is budget opgenomen om maatregelen uit te voeren uit het centrumplan. Kleinschalige maatregelen zoals aanpassen bebording (ivm doorgaande fietsroute), fietsenstalling realiseren, bestrating (voetgangerszone). Uitvoering maatregelen opnemen in maatregelenpakket 2026.
06 Verkeersdata en -tellingen	Uitgevoerd.
07 Kruispunt VRI Barneveld Zuid (Scherpenzeelseweg-Plantagelaan)	In 2025 is onderzocht wat op basis van de verwachte verkeersintensiteiten in 2040 de benodigde vormgeving moet zijn van het verkeerslichtenkruispunt Scherpenzeelseweg-Plantagelaan. De uitkomst was dat op een aantal takken een extra opstelstrook (voorsorteerstrook) nodig is om het verkeer beter te kunnen afwikkelen. Daarmee wordt de kans op lange wachtrijen en daarmee de kans op kopstaartbotsingen verkleind. In 2026 wordt de westelijke aansluiting onderzocht.

Maatregel	Toelichting
UITVOERING	
09 Wensen uit dorpen en wijken (flexibel)	Onder andere de volgende maatregelen zijn uitgevoerd: • Verbeteren verkeersveiligheid rotonde De Punt. In 2025 is een ontwerp gemaakt voor de wijze waarop busverkeer invoegt op de Hoofdstraat ter hoogte van rotonde De Punt. De werkzaamheden worden eind 2025 uitgevoerd; • Maatregelen in het kader van onderhoud in de wijk Rootselaar-West. • Kleinschalige maatregelen zoals de aanleg van een drempel n.a.v. bewonersvragen/wensen.
10 Ovatonde (Valkseweg) fietsenstructuur	Vanwege diverse andere werkzaamheden met hogere prioriteit in 2025 is deze voorgenomen aanpassing nog niet uitgevoerd. Wel is gestart met een verkenning naar een mogelijke aanpassing. De maatregel blijft daarmee onderdeel van het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan. De uitvoering is voorzien in 2026.
11 Nieuwe wensen Naast de inzet op maatregelen uit het GVVP maatregelenpakket 2025 is er inzet gepleegd op GVVP maatregelen uit eerdere maatregelenpakketten. Ondanks dat de voorbereiding van deze projecten in een eerder planjaar al heeft plaatsgevonden, vragen deze projecten richting de uitvoering ook de nodige capaciteit. Het gaat dan bijvoorbeeld over nieuwe wensen, zoals een plaatselijke snelheidsbeperking op de Apeldoornsestraat, het beoordelen van uitvoeringsontwerpen en onvoorziene vragen die tijdens de uitvoering aan het licht komen. Het gaat dan onder andere om de volgende projecten:	1. In combinatie met groot onderhoud is GVVP maatregel 107 (Apeldoornsestraat bubeko inrichting) uitgevoerd in combinatie met groot onderhoud, waarbij bushaltes toegankelijk zijn gemaakt en de weg is voorzien van een toekomstbestendige inrichting; 2. Er is gestart met de integrale aanpak van de Hoevelakenseweg tussen de westelijke komgrens en de Tolboomweg. De weg wordt volledig ingericht tot verblijfsgebied (30 km zone). De werkzaamheden lopen door in 2026; 3. In 2025 is besloten om de aanpak van de fietsoversteek Burgemeester Kuntzelaan te combineren met het bovengronds halen van de Barneveldse Beek. In 2025 is ter voorbereiding op de uitvoering gestart met het uitwerken van een integraal schetsontwerp; 4. De uitvoering van de fietsoversteek Gasthuisstraat is in het kader van het GVVP maatregelenpakket 2023 onderzocht en in 2025 in het MIP opgenomen voor uitvoering. Door beperkte capaciteit en prioriteit bij het project Burg. Kuntzelaan is later gestart met de voorbereidingen voor uitvoering. Dit project loopt door in 2026. 5. Als onderdeel van de doorgaande fietsroute door Voorthuizen (Putten – Barneveld) is gestart met de

	voorbereidingen voor het verbreden van het tweerichtingenfietspad tussen de Heuvelrandweg en de bussluis (Voortse Ring). De werkzaamheden worden samen met gemeente Nijkerk vanaf begin 2026 uitgevoerd.
--	---

Voorlopige
halfjaarcijfers 2025



BLIQ

Focus op veilig en vlot verkeer
in Gemeente Barneveld

Verkeersveiligheidsrapportage

Periode 2020 t/m Q2 2025

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 22 augustus 2025. 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
2020	Afgesloten	339	66	2	2
2021	Afgesloten	398	51	1	2
2022	Afgesloten	398	69	2	3
2023	Afgesloten	447	82	1	2
2024	Afgesloten	482	122	0	5
2025 t/m Q2	Voorlopig	257	60	2	0
Totaal		2.321	450	8	14

© 2025 VIA, Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdsperiode

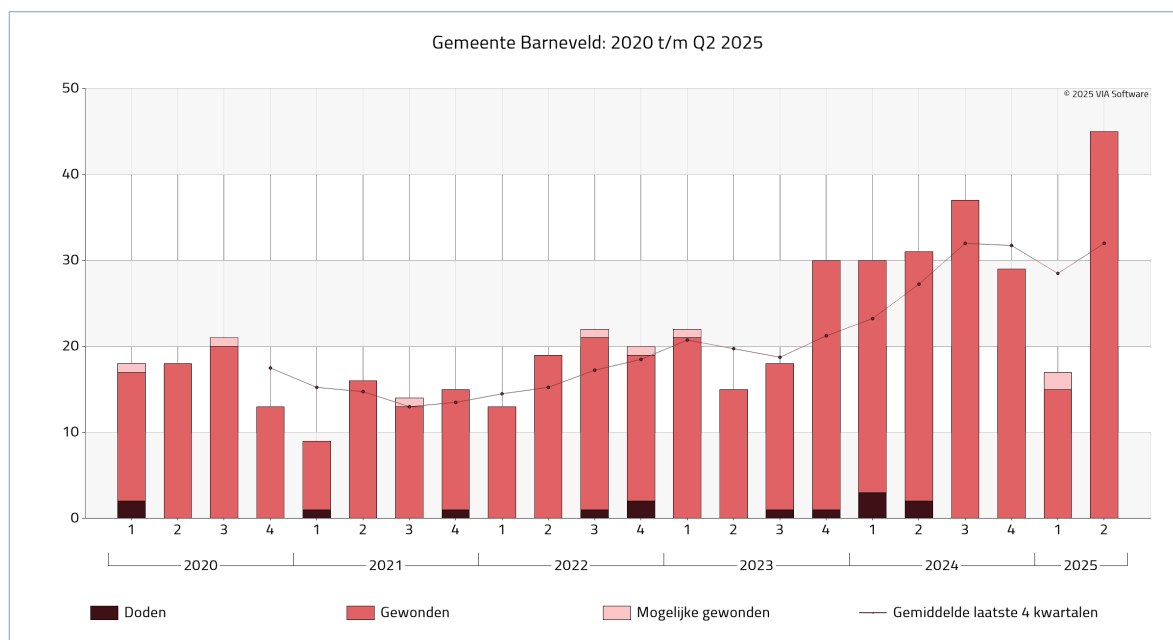
Opmerking: in de Corona-jaren 2020 & 2021 liggen de landelijke aantallen lager dan verwacht als gevolg van de maatregelen om de verspreiding te beperken.

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: 21 augustus 2025, 23:37)
2. **Afgesloten:** mutaties vanuit de politie worden niet meer verwerkt

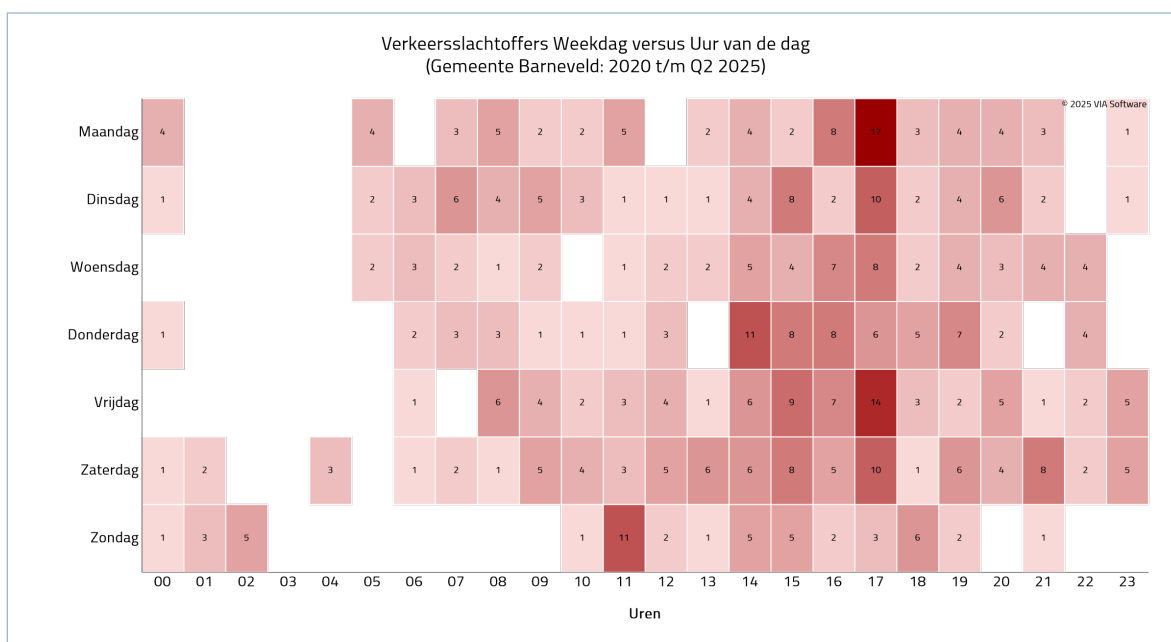
De eerste grafiek brengt het aantal verkeersslachtoffers per kwartaal in beeld, uitgesplitst naar doden en (mogelijke) gewonden. De lijn in de grafiek geeft het voortschrijdend gemiddelde aan van het aantal verkeersslachtoffers van de meest recente 52 weken ('het zwevende gemiddelde').



Wanneer gebeurt het?

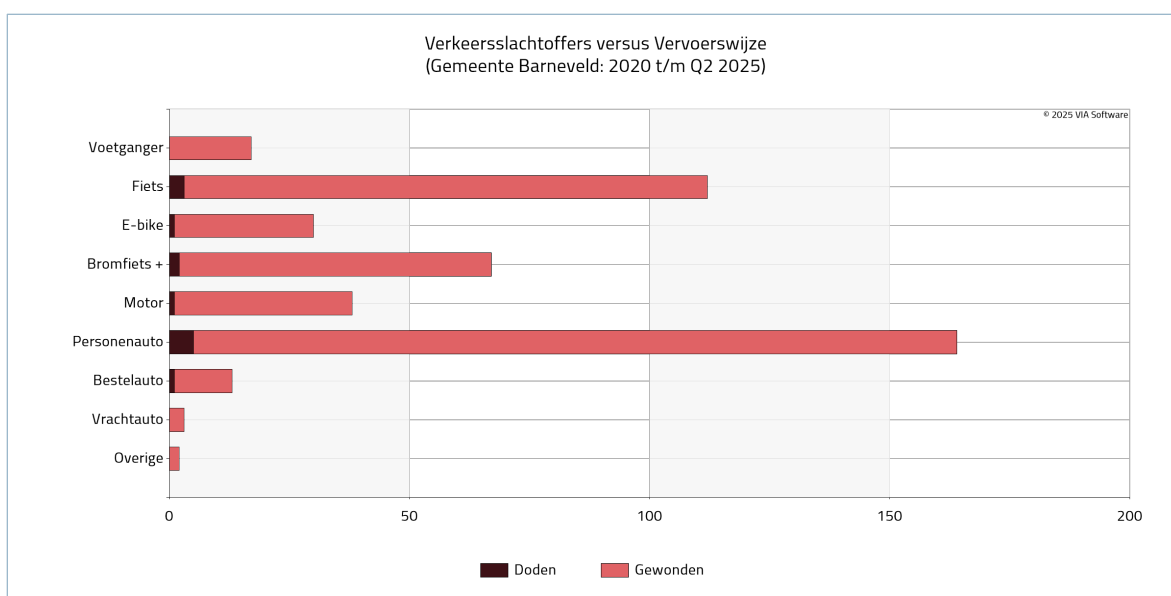
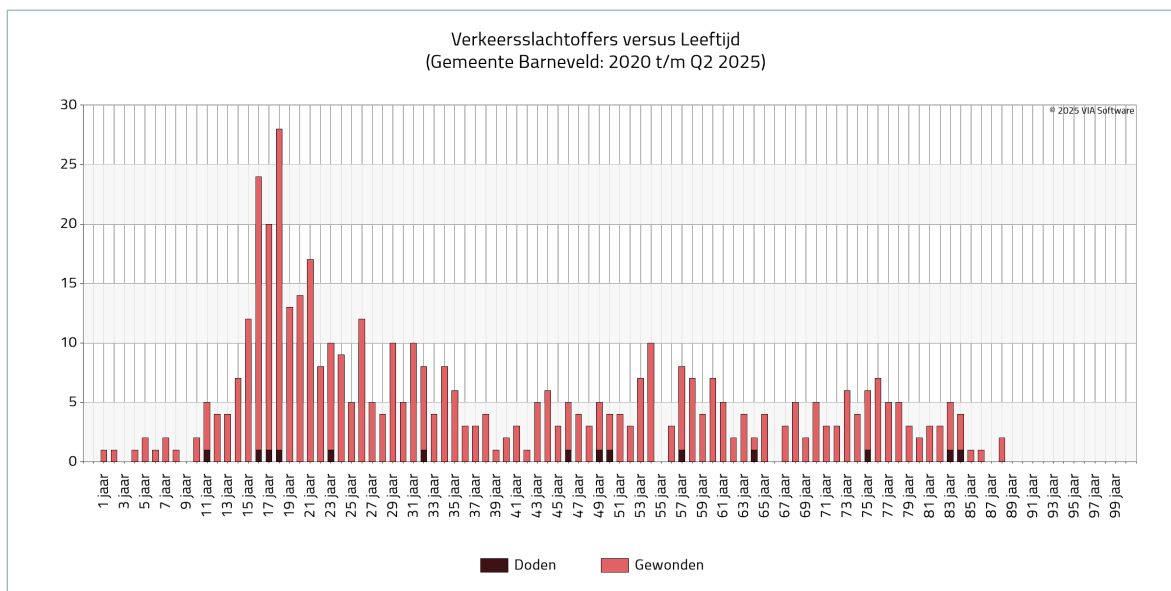
Ongevallen - en daarmee ook verkeersslachtoffers - vinden verspreid over de dag plaats. Vaak heeft dit te maken met de reguliere verkeersdrukte in de spits of met activiteiten in bijvoorbeeld de weekendnachten of doordeweekse dagen.

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 37% van de slachtoffers. In de groep kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, e-bike (incl. fatbike) en bromfietsers+ (= bromfiets, snorfiets, speed pedelec, scootmobiel en brommobiel)) valt ongeveer 51% van de verkeersslachtoffers.



Opmerkingen: Van de mogelijke gewonden is de leeftijd en vervoerswijze niet bekend, het betreft 2% van de gewonden in de periode: 2020 t/m Q2 2025. Bovendien is van 2% 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

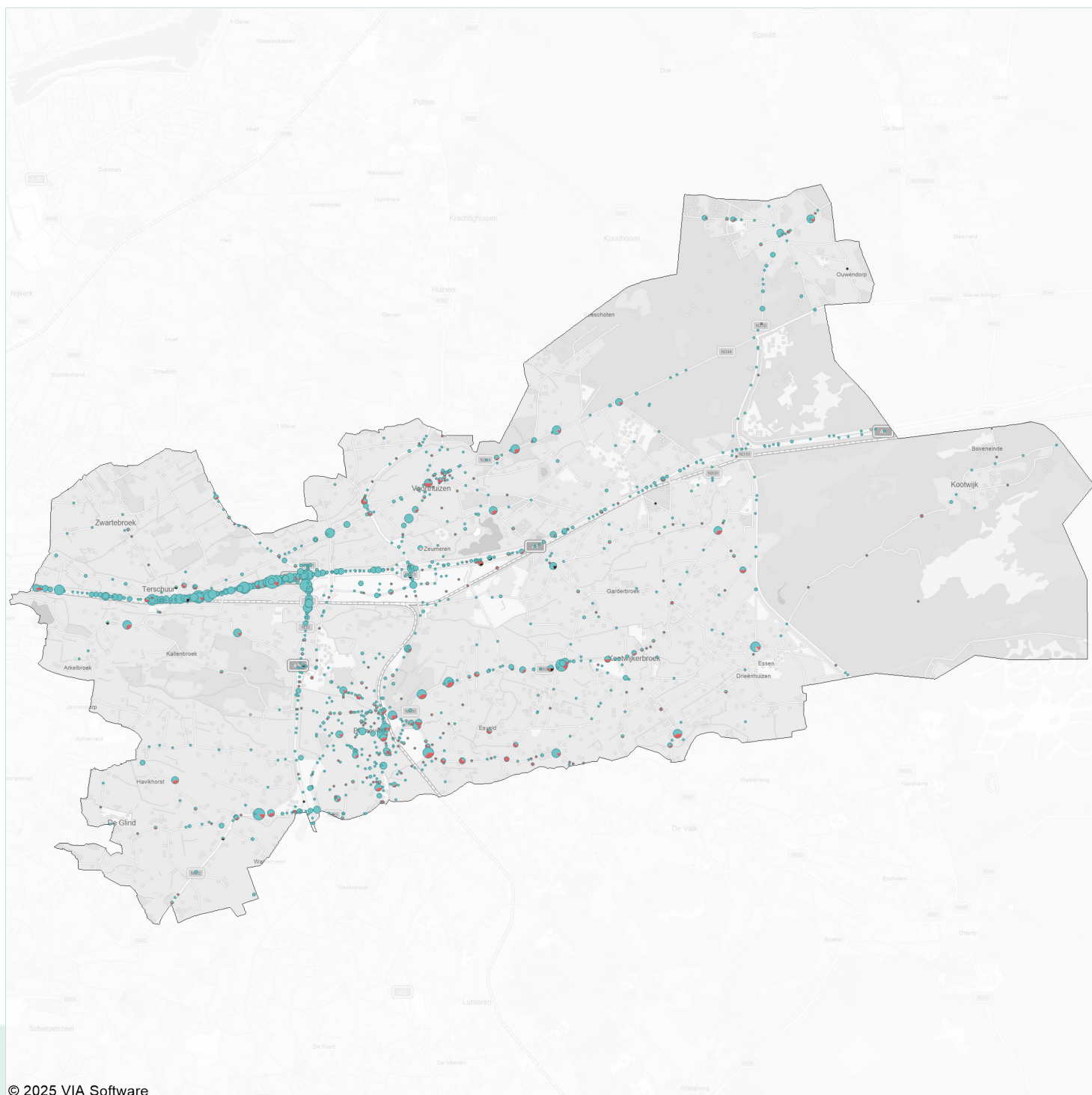
Het wegennet in Nederland is opgebouwd uit wegen met verschillende functies. Speciale wegen voor snel lange afstanden af te leggen, wegen om gebieden en plaatsen te ontsluiten en de wegen in die gebieden. Iedere wegfunctie heeft uiteraard haar eigen gebruik en weginrichting.

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



© 2025 VIA Software

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 11% 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 2020 t/m Q2 2025



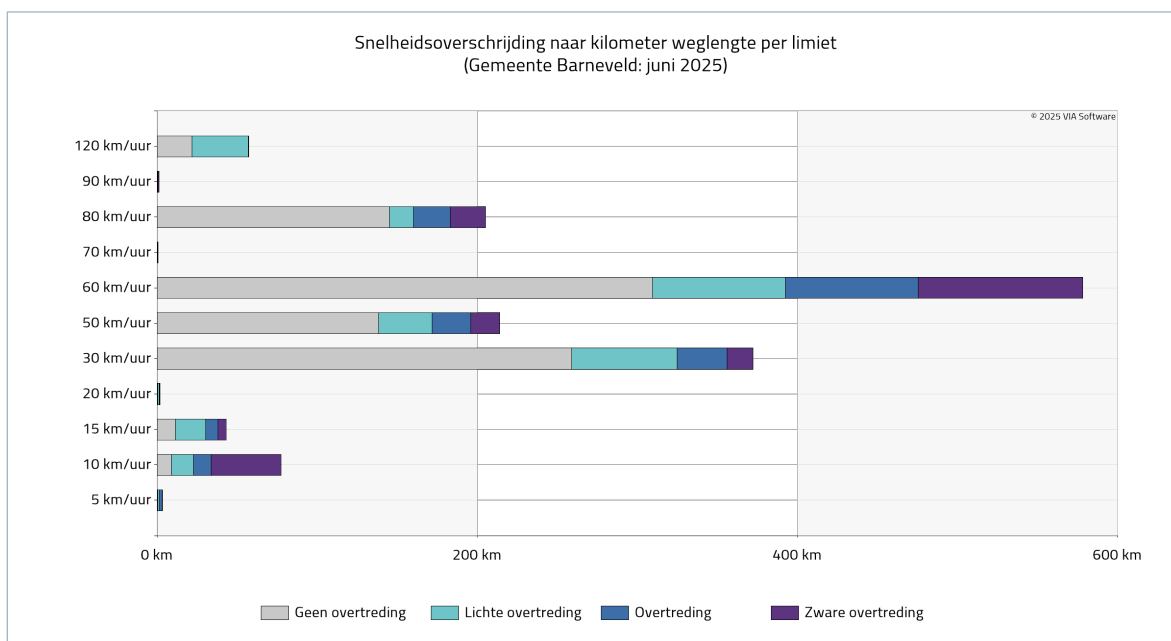
BLIQ op snelheid

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.

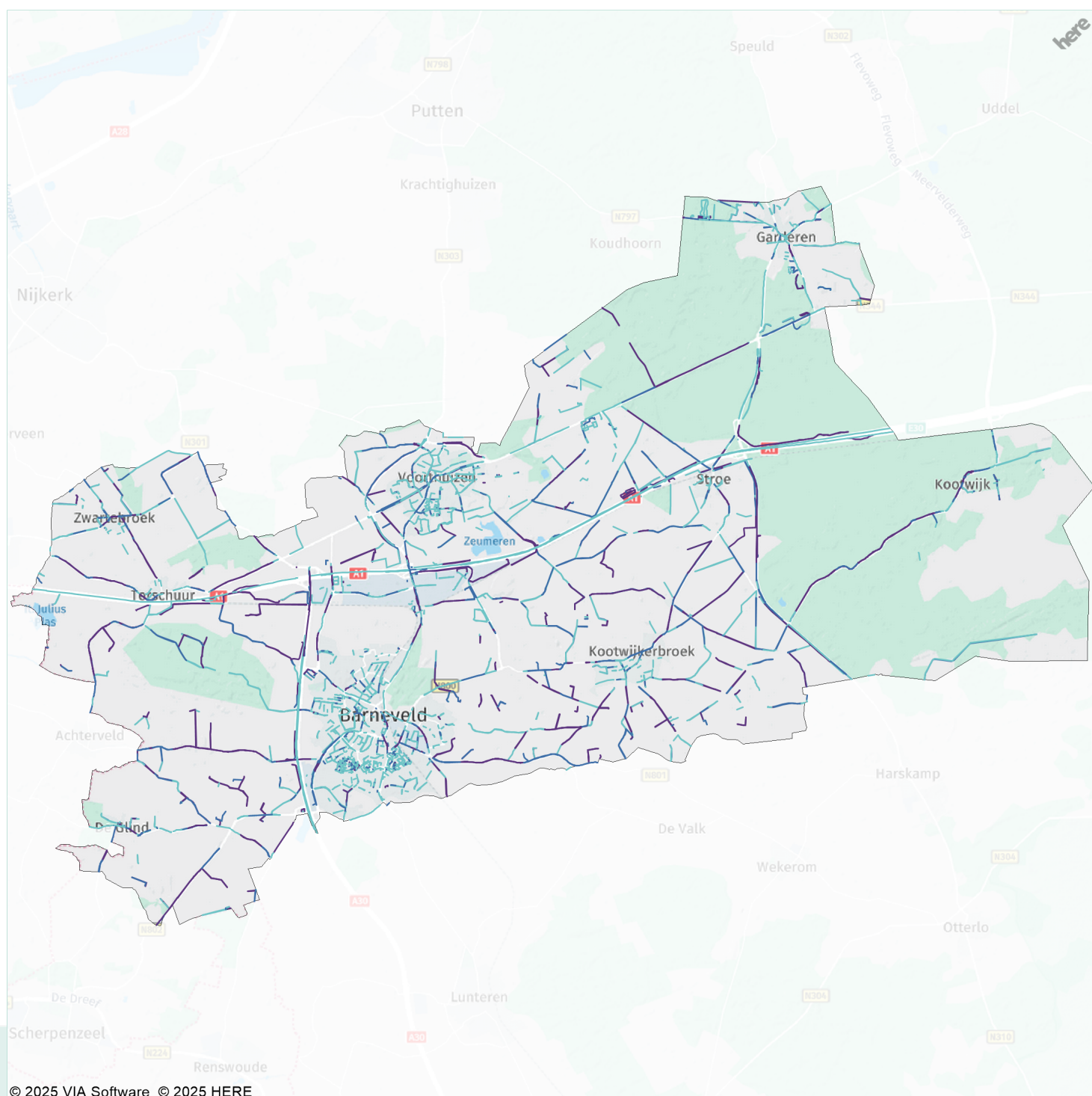
Waar wordt te hard gereden?

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



© 2025 VIA Software © 2025 HERE

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 2025



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.

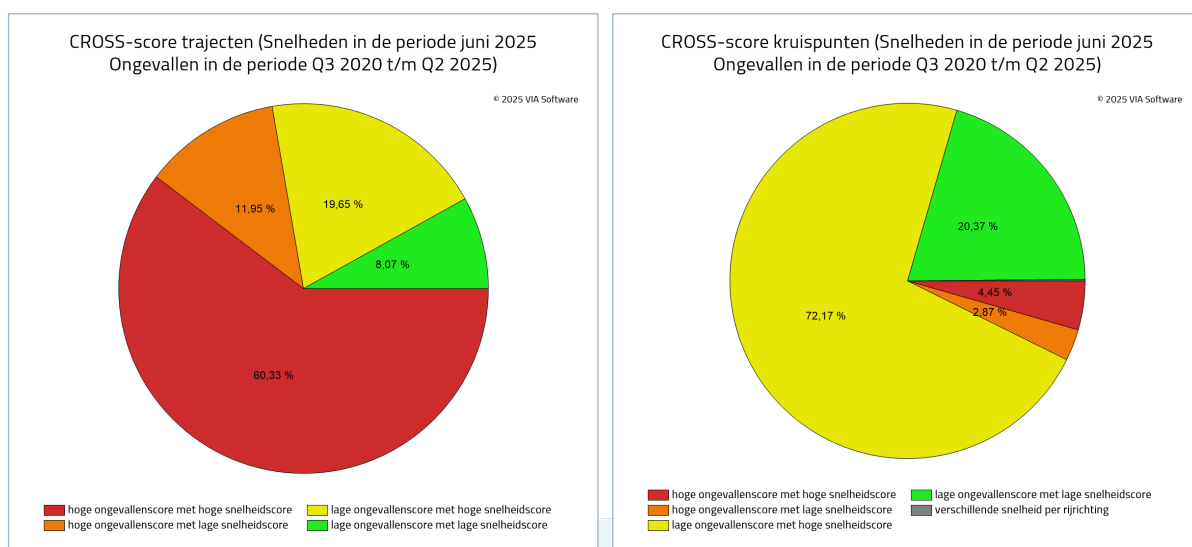
De **Ongevallenscore** is een combinatie van vier *indicatoren* omdat:

- **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 60% 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.



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	0		N802 BARNEVELD, SCHERPENZEEL	Ongevallen		
2	+1		HOOFDSTRAAT BARNEVELD	Ongevallen		
3	-1		KLAVERWEIDE, LANGE VOREN BARNEVELD	Ongevallen		
4	0		N801 BARNEVELD, EDE	Ongevallen		
5	+1		N801 BARNEVELD	Ongevallen		
6	-1		KOOTWIJKERDIJK, N800 BARNEVELD	Ongevallen		
7	+16		EENDRACHTSTRAAT BARNEVELD	Ongevallen		
8	+1		N800, WESSELEWEG BARNEVELD	Ongevallen		
9	-2		BURGEMEESTER KUNTZELAAN, KAMPSTRAAT, SPOORSTRAAT BARNEVELD	Ongevallen		
10	+1		BARNEVELDSEWEG BARNEVELD, EDE	Ongevallen		

© 2025 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (juni 2025) en ongevallen (Q3 2020 t/m Q2 2025)

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 geweging 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	+1		DOKTER WILLEM DREESLAAN, HESSENWEG, N801, RIETBERGLAAN BARNEVELD	Ongevallen		
				Snelheid		
2	-1		DE DRIEST, KLAVERWEIDE, LANGE VOREN BARNEVELD	Ongevallen		
				Snelheid		
3	0		BOUWHEERSTRAAT, BURGEMEESTER KUNTZELAAN, LANGSTRAAT, VAN DOMPSELAERSTR... BARNEVELD	Ongevallen		
				Snelheid		
4	+6		HARSKAMPERWEG, KOOTWIJKERDIJK BARNEVELD	Ongevallen		
				Snelheid		
5	0		GARDERBROEKERWEG, N800 BARNEVELD	Ongevallen		
				Snelheid		
6	-2		DONKERVUORTERWEG, N801 BARNEVELD	Ongevallen		
				Snelheid		
7	+22		DOKTER WILLEM DREESLAAN, HOOILANDEN BARNEVELD	Ongevallen		
				Snelheid		
8	-1		HOEVELAKENSEWEG, LEEMWEG BARNEVELD	Ongevallen		
				Snelheid		
9	+27		BURGEMEESTER VAN DIEPENINGENLAAN, LUNTERSEWEG, VELLERSELAAN BARNEVELD	Ongevallen		
				Snelheid		
10	-2		BARON VAN NAGELLSTRAAT, HOOFDSTRAAT, REMBRANDTSTRAAT BARNEVELD	Ongevallen		
				Snelheid		

© 2025 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (juni 2025) en ongevallen (Q3 2020 t/m Q2 2025)

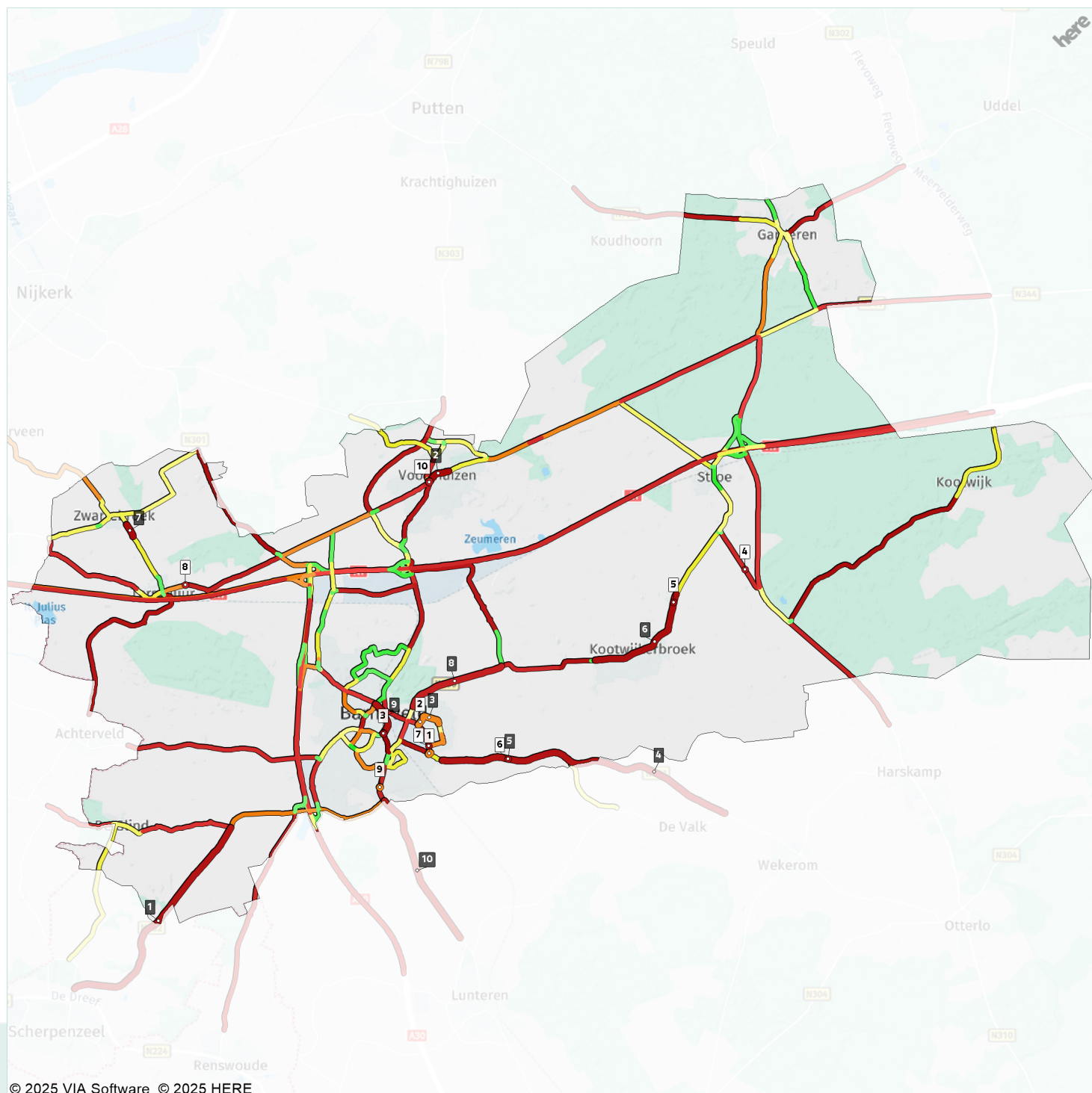
Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

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 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 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
- Onvoldoende gegevens over snelheden
- Kleine weglengte

Snelheden in de periode juni 2025

Ongevallen in de periode Q3 2020 t/m Q2 2025



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