

Voorstellen van het wijkplatform Voorthuizen centrum voor verkeermaatregelen plan kern  
Voorthuizen

T.a.v. Steffan Wattimena (beleidsmedewerker team verkeer, V&I, gemeente Barneveld)

1. Een uitgangspunt voor de maatregelen na de aanleg van de beide rondwegen is dat het doorgaande verkeer door de centrum (Apeldoornsestraat /Hoofdstraat) mogelijk moet blijven echter met zodanig verkeersremmende maatregelen dat het onaantrekkelijk wordt voor het doorgaande verkeer, dat het centrum niet wil bezoeken.

Toelichting: Belangrijk voor het bestaan van de middenstand. Het dorp kent twee supermarktcentra. Parallelstraten die niet geschikt zijn om het doorgaande verkeer op te vangen.

2. Uitbreiding 30 km zone vanaf de Molenweg in oostelijke richting.

3. In de nabijheid van de kruising Molenweg / Apeldoornsestraat / Hoofdstraat tot / of voorbij de Sportparkstraat een duidelijkere verkeerssituatie realiseren en wel zodanig dat voetgangers en fietsers via VOP(s) kunnen oversteken. Gesitueerd in een 30 km zone gebied.

Toelichting: Een verzoek dat het wijkplatform met andere wensen reeds in een brief aan B&W d.d. 1 oktober 2008 kenbaar heeft gemaakt. Titel brief: Apeldoornsestraat vanaf de Hoofdstraat tot / met de verkeerslichten.

De aanleg van VOP(s) wordt ook aanbevolen door Veilig Verkeer Nederland na aanleg van de rondwegen in een brief aan PBV en de Wijkplatforms d.d. 19-04-2011 met kenmerk PP 1849. Een in het verleden gehouden enquête door het wijkplatform Voorthuizen Oost gaf aan dat de ondervraagden ter plekke spontaan kenbaar maakten dat er een “zebra” ontbreekt in het traject Molenweg / Sportparkstraat.

4. De huidige verkeerslichten op de kruising Effrinkstraat / Roelenengweg / Apeldoornsestraat vervangen door een vluchtheuvelconstructie, zoals nu in principe aanwezig op de kruising Rubensstraat / Heermoes. Waarbij het doorgaande verkeer voor de kruising moet afbuigen. Met de aanleg met een VOP voor voetgangers / fietsers.

Opmerking: de huidige verkeerslichten stimuleren het te hard rijden richting centrum en veroorzaken verkeersgolven. Frequent gehouden snelheidscontroles in het verleden zijn dan niet meer nodig.

Een onderzoek uit het verleden blijkt dat er voor een rotonde op deze kruising niet voldoende ruimte is. Dit zou ook een goede oplossing zijn. Mogelijk kan dit nog eens gecheckt worden.

5. Rijbaanversmalling vanaf de kruising Effrinkstraat / Roelenengweg tot aan de Molenweg.

Dit leidt tot een drukkend effect op de snelheden van het autoverkeer. Smallere rijstroken passen bij een maximale toegestane snelheid van 30 km. Bovendien

Voorstellen van het wijkplatform Voorthuizen centrum voor verkeermaatregelen plan kern  
Voorthuizen

T.a.v. Steffan Wattimena (beleidsmedewerker team verkeer, V&I, gemeente Barneveld)

maakt de versmaling de aanleg van een trottoir mogelijk vanaf de Roelenengweg richting Sportparkstraat. Zie ons schrijven van 1 oktober 2008. Een trottoir creëert meer zichtruimte ter plaatse van de in-/uitrit voor de woningen 17 t / m 23 aan de Apeldoornsestraat.

Advies: Een nieuw en ideaal verkeersontwerp te maken van de Apeldoornsestraat / Molenweg tot aan de kruising Roelenengweg / Effrinkstraat. Met als uitgangspunten 1 t / m 5, zoals hierboven beschreven. In feite een upgrade. Uiteraard zijn andere verkeersoplossingen die voldoen aan de beschreven uitgangspunten mogelijk.

Opmerking: Essentieel daarbij is ook wat gaat er gebeuren met het huidige benzinestation aan de Apeldoornsestraat na de aanleg van de rondwegen. Logisch zou zijn als dit benzinestation buiten de bebouwde kom wordt gesitueerd. Bij het goed functioneren van de rondwegen zal de klandizie bij de huidige situering afnemen.

6. Uitvoering plateaus: De uitvoering van nieuw aan te leggen de plateau's moet overeenkomst de huidige uitvoering zijn met geasfalteerde hellingen, zoals nu in de Hoofdstraat. Deze geaccepteerde uitvoering is in het verleden afgestemd met het wijkplatform en een aantal klagende burgers n.a.v. geluidsklachten en het ontstaan van scheuren in woningen.
7. Het wijkplatform is van mening dat aanpassingen in de Hoofdstraat vanaf de Molenweg tot aan de rotonde Punt niet nodig zijn. Ondanks dat de voor 1 – richting uitgelegde fietspaden door fietsers als 2 – richtingen fietspaden worden gebruikt.
8. Verkeerssituatie ter plekke van de Jumbo. Al in 2007 attendeerden bezoekers het wijkplatform dat zij de in- / uitrit naar de Jumbo en de winkels gesitueerd in de omgeving van de Jumbo als gevaarlijk. Dus een tien jaar oud aandachtspunt van het wijkplatform. Bij de reconstructie van het dorpscentrum vond de klankbordgroep het parkeergenot belangrijker dan de verkeersveiligheid .En moest het verkeersongemak maar geaccepteerd worden. In het jaar 2007 heeft het wijkplatform hierover frequent gecorrespondeerd. Nu de rondwegen gerealiseerd worden wil het wijkplatform dit oude aandachtspunt weer actualiseren voor een oplossing van de "frequente verkeerschaos" ter plekke.

*Huidig situatie gezien met de rug naar de Hoofdstraat gekeerd en kijkend naar de Jumbo:*

Het linker trottoir is over de volle breedte en over een grotere lengte volledig bezet. En wel door geparkeerde fietsen, trollies met goederen van Het Kruidvat, reclameborden en een speeltoestel voor kinderen. Het gevolg is dat voetgangers gebruik moeten maken van de rijweg. Aan de rechter kant staan auto's geparkeerd waardoor tevens de breedte van het rechtse trottoir in haar functie nagenoeg is gehalveerd. Voetgangers ervaren dit rechter trottoir daarom als zeer smal en wordt

Voorstellen van het wijkplatform Voorthuizen centrum voor verkeermaatregelen plan kern  
Voorthuizen

T.a.v. Steffan Wattimena (beleidsmedewerker team verkeer, V&I, gemeente Barneveld)

daarom vaak gemeden. Bovendien moeilijk bereikbaar door de strak geparkeerde auto's. Alle verkeersbewegingen vinden dan ook plaats op een vrij smalle rijweg. Vaak gelijktijdig en in 2 richtingen. Namelijk van voetgangers, fietsers en automobilisten. Tijdens parkeerbewegingen van auto's is de rijweg vaak tijdelijk volledig geblokkeerd. Voorts wordt de inrit belast met vrachtauto's voor de aanlevering van goederen voor Het Kruidvat. Samenvattend een situatie die om verbetering schreeuwt.

In 2007 stelde het wijkplatform de volgende oplossing voor:

Het opheffen van de 13 parkeerplaatsen aan de rechter zijde en gelijktijdig de in- / uitrit enkele meters naar rechts verplaatsen. Het opheffen van de parkeerruimte leidt tot een verbreding van ca. 5 meter. Deze extra ruimte scheidt de mogelijkheid om het linker trottoir en de rijweg te verbreden. De verbrede rijweg bestaat dan uit 2 weghelften. Met een derde positief gevolg dat het rechtse trottoir dan over de volle breedte beschikbaar is voor voetgangers. Deze oplossing is gebaseerd op het uitgangspunt: "Veiligheid t.b.v. allen gaat voor het parkeergenot van enkelen".

Door bebouwing in de afgelopen jaren zijn enkele oplossingen niet meer mogelijk. Een acceptabele oplossing kan nu gerealiseerd worden door het transformator huisje te verwijderen en het instellen van 1 – richtingsverkeer. Zodat het verkeer richting Rembrandtstraat het verkeerspleintje bij de Jumbo moet verlaten. Dit is ons inziens dan verantwoord omdat de verkeersfrequentie op de Rembrandtstraat, na de aanleg van de rondweg, sterk is gedaald. Bij de voorgestelde oplossing kan het linker trottoir verbreed worden en door de auto's schuin te parkeren kunnen zij gemakkelijker de parkeerplaats richting Rembrandtstraat verlaten. Aan de Rembrandtstraat zijde zouden extra parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden.

9. Rotonde De Punt: Beide wijkplatforms zijn teleurgesteld dat de verantwoordelijke wethouder en zijn ondersteunende verkeersdeskundige de uitslag van de enquête over de uitvoering van de rotonde in feite negeren. Namelijk 90,6 % van de bewoners uit Voorthuizen geven de voorkeur aan een 1- richting fietspad op de rotonde. Het hoofdargument ter afwijzing luidt: "er zijn geen dodelijke ongelukken gebeurd." Dus geen aanpassing. Maar er zijn wel een aantal ernstige ongelukken gebeurd. Echter het argument voor de aanleg van het 2- richtingen fietspad tussen Barneveld en Voorthuizen wordt het argument "risico" gehanteerd. Iedere zijweg kan een potentieel gevaar zijn. Echter op de huidige 1 – richtingsfietspaden tussen Barneveld en Voorthuizen zijn zover ons bekend ook geen dodelijke ongelukken gebeurd! Met een 2 – richtingenfietspad op een rotonde is het risico op ongelukken dubbel zo groot. Namelijk de benadering nu van 2 kanten. Beide wijkplatforms zouden het zeer op prijs stellen als het besluit na de aanleg van beide rondwegen wordt heroverwogen.

Voorstellen van het wijkplatform Voorthuizen centrum voor verkeermaatregelen plan kern  
Voorthuizen

T.a.v. Steffan Wattimena (beleidsmedewerker team verkeer, V&I, gemeente Barneveld)

10. Het wijkplatform Voorthuizen centrum is benaderd door ouders van Van den Bergschool. Zij kampen nu al met een tekort aan brigadiers voor het begeleiden van hun scholieren bij het oversteken van de kruising Gerard Doustraat / Rembrandtstraat. Volgend jaar stoppen nog enkele brigadiers. Oproepen voor brigadiers leverden geen reacties op. Het wijkplatform adviseert daarom de installatie van handbediende verkeerslichten bij deze kruising. Deze kunnen dan ook bedient worden door leerlingen uit groep 8. Zodat uit een groter arsenaal geput kan worden. Deze technische oplossing biedt tevens de mogelijkheid dat o.a. bejaarden ook veiliger kunnen oversteken.  
Door verlengde en verbrede vluchtheuvels op de midden as van de weg moet het verkeer afgeremd worden. Dit voorstel heeft tevens het voordeel dat het een belemmeringseffect geeft voor het verkeer op de Rembrandtstraat.
11. Ook op de bestaande verkeersas (N303) Baron van Nagellstraat – Rembrandtstraat – Rubensstraat zullen verkeerremmende constructies moeten worden aangebracht ter ontmoediging van het doorgaande verkeer. Binnen het wijkplatform is tot nu hierover over niet nagedacht omdat deze verkeersas niet tot haar wijkgebied behoort. Echter m. u. z. dus van de kruising Gerard Doustraat / Rembrandtstraat. Punt 10.
12. Na aanleg van de bede rondwegen acht het wijkplatform het vervoer van gevaarlijke chemische stoffen door de bebouwde kom van Voorthuizen als ongewenst.
13. De gemeente dient zelf het voorbeeld te geven wat betreft het autoluw maken van de dorpskern. Gebaseerd op deze logica is het niet juist een groen afvaldepot aan de Roelenengweg te projecteren en de gemeente zo met haar (vracht-) wagenarsenaal en gecharterde vrachtauto's door de dorpskern blijft rijden.