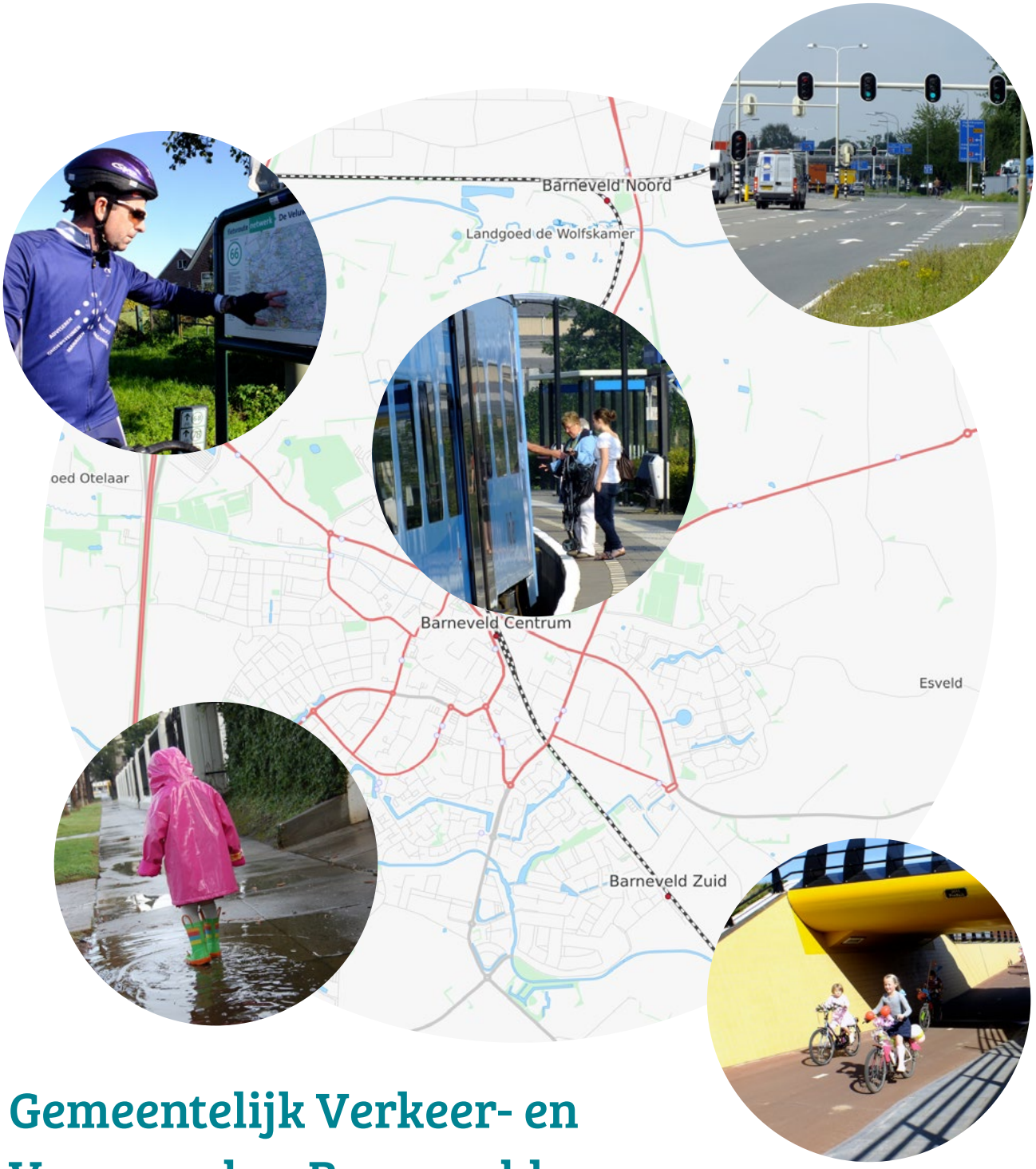
gemeente
Barneveld

Veilig op weg naar de toekomst



Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Barneveld

Inhoudsopgave

Leeswijzer 5

Samenvatting 6

Inleiding 9

1. Koers, uitgangspunten en ontwikkelingen 11
   - 1.1 Koers 11
   - 1.2 Uitgangspunten 11
   - 1.3 Ontwikkelingen 12
     - 1.3.1. Ontwikkelingen op het gebied van de auto, de fiets en het openbaar vervoer 12
     - 1.3.2. Ontwikkelingen op het gebied van beleving, verwachtingen en emoties 12
     - 1.3.3. Ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid, energietransitie, circulaire economie en klimaat 12
     - 1.3.4. Ontwikkelingen op het gebied van de veranderende positie van gemeenten 13
   - 1.4 Visie & Ambities 13

2. Kernopgave 1 – Externe bereikbaarheid 14
   - 2.1 Inleiding 14
   - 2.2 Uitgangspunten 14
   - 2.3 Speerpunten 15
   - 2.4 Partners 15
   - 2.5 Auto, fiets en openbaar vervoer 16
   - 2.6 Maatregelenprogramma Kernopgave 1 – Externe bereikbaarheid 16

3. Kernopgave 2 – Interne bereikbaarheid 17
   - 3.1 Inleiding 17
   - 3.2 Uitgangspunten 17
     - 3.2.1. Verbetering van de bereikbaarheid 17
     - 3.2.2. De centrale as Voorthuizen-Harselaar-Barneveld 17
     - 3.2.3. De verbindingen tussen de dorpen en wijken (comfort en veiligheid) 17
     - 3.2.4. Bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer 18
     - 3.2.5. Voetgangersbeleid 18
     - 3.2.6. Woonwijken 19
     - 3.2.7. Inzetten op alternatieven voor auto en ov 19
   - 3.3 Speerpunten 20
   - 3.4 Partners 20
   - 3.5 Auto, fiets en openbaar vervoer 21
   - 3.6 Maatregelenprogramma Kernopgave 2 – Interne bereikbaarheid 21

4. Kernopgave 3 – Wensen uit dorpen en wijken 22
4.1 Inleiding 22
4.2 Uitgangspunten 22
4.3 Wijk- en dorpsconsultaties 22
4.4 Speerpunten 24
4.5 Auto, fiets en openbaar vervoer 24
5. Auto 26
5.1 Inleiding 26
5.2 Uitgangspunten 26
5.3 Speerpunten 26
5.4 Relaties met Kernopgaven 1, 2 en 3 27
6. Fiets & Fietsvarianten 28
6.1 Inleiding 28
6.2 Uitgangspunten 28
6.3 Speerpunten 29
6.4 Partners 30
6.5 Relaties met Kernopgaven 1, 2 en 3 30
7. Openbaar Vervoer 31
7.1 Inleiding 31
7.2 Uitgangspunten 31
7.3 Kaders openbaar vervoer 31
7.3.1. Openbaar vervoervisie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (2040) 31
7.3.2. Openbaar vervoervisie van de provincies Gelderland en Overijssel (2020-2030) 32
7.3.3. Openbaar vervoersvisie van de gemeente Barneveld 32
7.4 Speerpunten 33
7.5 Eindbeeld 33
7.6 Partners 34
7.7 Relaties met Kernopgaven 1, 2 en 3 34
7.8 Maatregelenprogramma Openbaar vervoer 35
8. Verkeersveiligheid 37
8.1 Inleiding 37
8.2 Uitgangspunten 37
8.3 Speerpunten 39
8.4 Partners 39
8.5 Maatregelenprogramma Verkeersveiligheid 40
9. Parkeren & Stallen 41
9.1 Inleiding 41
9.2 Ontwikkelingen & Ambities 41
9.3 Uitgangspunten 43
9.4 Speerpunten 44
9.5 Partners 45
9.6 Maatregelenprogramma Parkeren & Stallen 45

10. Duurzaamheid, energietransitie, circulaire economie en klimaat 47
10.1 Inleiding 47
10.2 Uitgangspunten 47
10.3 Trends & Ontwikkelingen 49
10.4 Speerpunten 50
10.5 Maatregelenprogramma Duurzaam, Energie, Circulair en Klimaat (DECK) 50
Bijlage 1 52
Bijlage 2 54
Bijlage 3 56
Bijlage 4 58
Bijlage 5 - Kadernotitie GVVP Barneveld 59

Leeswijzer

Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (hierna: GVVP) bestaat uit drie delen:

1. Deel A beschrijft de drie kernopgaven: de externe bereikbaarheid, de interne bereikbaarheid en de wensen van dorpen en wijken;
2. Deel B gaat in op de drie voor de gemeente Barneveld belangrijkste vervoerswijzen: de auto, de fiets en het openbaar vervoer;Risico evenement
3. Deel C handelt over de invloed van duurzaamheid, energietransitie, circulaire economie en klimaat op het mobiliteitsbeleid.

Het ene deel (de kernopgaven, bijvoorbeeld) staat niet los van het andere deel (de vervoerswijzen) en daarom wordt bij de kernopgaven aangegeven wat dit betekent voor de vervoerswijzen en andersom.

Het GVVP beschrijft kort en bondig de belangrijkste maatregelen die per kernopgave en vervoerswijze worden uitgevoerd. Een gedetailleerd uitvoeringsprogramma, het zogenaamde maatregelenpakket, is als afzonderlijke bijlage toegevoegd.

De structuur van het GVVP kan – schematisch – als volgt worden weergegeven:

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Barneveld		
Koers & Kaders – Visie & Ambitie		
Kernopgave 1 Externe bereikbaarheid	Kernopgave 2 Interne bereikbaarheid	Kernopgave 3 Wensen uit dorpen en wijken
Ontwikkelingen op het gebied van auto, fiets en openbaar vervoer & ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid, energietransitie, circulaire economie en klimaat (DECK)		
Maatregelenprogramma		

Samenvatting

‘Veilig op weg naar de toekomst’

Het GVVP is een uitwerking van de in 2016 door de gemeenteraad vastgestelde Strategische Visie “Over Morgen en Meedoen”. Het GVVP beschrijft hoe de gemeente Barneveld met haar verkeers- en vervoersbeleid inspeelt op ontwikkelingen die zich (gaan) voltrekken. Dat is, zeker met het oog op de langere termijn, niet eenvoudig; de komende 20 à 30 jaar verandert er op het gebied van het verkeer en het vervoer veel – in het bijzonder op het gebied van het openbaar vervoer.

Het GVVP geeft enerzijds richting aan het verkeers- en vervoersbeleid, maar is tegelijkertijd zó flexibel dat we kunnen blijven inspelen op ontwikkelingen die in de komende jaren ontstaan, zoals technologische ontwikkelingen, nieuwe energievormen, het (nieuwe) behoeftepatroon van inwoners & reizigers en de manier waarop we in de toekomst samenleven. En, niet minder belangrijk: de veranderende rol van de overheid.

Van verbetering van de infrastructuur naar focus op mobiliteit

Het vorige GVVP (vastgesteld in 2010) besteedde veel aandacht aan de *verbetering van de infrastructuur*: wegen, straten, pleinen, paden en dergelijke. Het nieuwe GVVP (2017) accentueert de *mobiliteit* van bewoners en bezoekers. Digitalisering en de verduurzaming zijn kernbegrippen die in de samenleving een (steeds) grote(re) rol spelen; wij volgen de technologische ontwikkelingen op de voet.
Met deze ontwikkelingen in het vizier hebben we het GVVP samen met de samenleving opgesteld. De overheid heeft de maatschappij en ook de markt nodig. De uitwerking van het GVVP gaat uiteraard in overleg met bewoners en andere belanghebbenden. Het is belangrijk dat bewoners ook zelf met creatieve ideeën komen om het verkeer in goede banen te leiden!

Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) bestaat uit drie delen:

Deel A – Kernopgaven

1. Werken aan de externe bereikbaarheid (het benutten van de strategische ligging);
2. Werken aan de interne bereikbaarheid (het verbeteren van de bestaande infrastructuur);
3. Werken aan de wensen uit dorpen en wijken (de infrastructurele verbeteringen op wijk- of buurtniveau).

Deel B – Ontwikkelingen als het gaat om de vervoerswijzen

1. de auto;
2. de fiets en
3. het openbaar vervoer.

Deel C – Ontwikkelingen als het gaat om onze samenleving

1. op het gebied van duurzaamheid;
2. op het gebied van energietransitie;
3. op het gebied van circulaire economie en
4. op het gebied van klimaat.

Participatie

In de informatiefase hebben bijeenkomsten plaatsgevonden met de dorps- en wijkraden. Bewoners en andere belanghebbenden hebben aangeven welke verkeersproblemen zij ondervinden. Veiligheid en parkeren werden het meest genoemd. Al met al hebben de uitkomsten van deze sessies de uitgezette koers bevestigd.

Bijzonder aandacht voor 'basismobiliteit'

Om inwoners zonder eigen vervoer ook na 2020 de mogelijkheid te bieden te reizen, is het noodzakelijk het openbaar vervoer in de toekomst anders te organiseren. Ook in de gemeente Barneveld is naar aanleiding van landelijk en provinciaal beleid een transformatie gaande. Hierbij wordt het traditionele aanbodgerichte openbaar vervoer (zoals we dat nu kennen) vervangen door nieuwe, vraagafhankelijke vormen van vervoer; voorbeelden zijn de 'Valleihopper' en 'Automaatje'.

Landelijk doen nieuwe vormen van (duurzaam/schoon) vervoer/mobiliteit hun intrede waaronder deelfietsen, elektrische fietsen en schone 'deel-/buurt- en/of dorpsauto's'.

We vinden het belangrijk dat Barneveld – met de opzet van een nieuw ov-systeem – blijft aangesloten op alle belangrijke bestemmingen in de regio, de provincie en Nederland.

Aandacht voor 'de voetganger'

Er is geen specifiek voetgangersbeleid, omdat er al veel wordt gedaan voor voetgangers in andere programma's, beleidsstukken en projecten. In het 'Maatregelenpakket' zijn allerlei maatregelen opgenomen ten behoeve van het langzaam verkeer (fiets en voetganger).

De ruimte van de voetganger wordt grotendeels beïnvloed door ander beleid, zoals terrassenbeleid, wijze van afvalinzameling, reclamebeleid, obstakels, etc. Daarbij wordt steeds een afweging gemaakt welke vervoerswijze op welke plek de prioriteit krijgt.

Van Koers, Kernopgaven en Thema's naar Maatregelen

Bij het opstellen van het GVVP houden we rekening met reeds vastgelegde kaders op het gebied van 'Groei', 'Economische profilering' en 'Netwerksamenleving'. Een belangrijk document is de Strategische Visie "Over Morgen en Meedoen".

Met de blik gericht op de nabije en middellange toekomst is een groot aantal maatregelen en (bekende en minder bekende) plannen in kaart gebracht die van belang zijn voor het GVVP. Een voorbeeld hiervan is het besluit tot de aanleg van een rondweg, of veranderingen in het provinciale openbaar vervoer. Het overzicht van alle maatregelen mondt uit in een meerjaren maatregelenpakket met een investeringsvoorstel. Jaarlijks wordt het maatregelenpakket, bestaande uit maatregelen uit de diverse programma's geëvalueerd en wordt een maatregelenpakket voor het daarop volgend jaar opgesteld.

Bestuur aan zet

Niet alle maatregelen zijn uitvoerig onderzocht om de exacte effecten te kunnen voorspellen. Gezien de dynamiek en de snelheid van de ontwikkelingen leggen we toch alle maatregelen (uit dit GVVP) aan bewoners, betrokkenen, belanghebbenden en bestuur voor. Bepaalde maatregelen kunnen al ingevoerd worden zonder uitgebreid vooronderzoek. Andere kunnen/moeten nader worden onderzocht.

Het bestuur zal keuzes (moeten) gaan maken over wat er nodig is om de ambities waar te maken. Daarbij moet vooraf een schatting van de kosten worden gemaakt en wat één en ander betekent voor de gemeentelijke organisatie. Hiertoe wordt jaarlijks een maatregelenpakket opgesteld waarin de maatregelen nader zijn uitgewerkt en waarin op hoofdlijnen rekening is gehouden met investeringskosten, de benodigde capaciteit en de planning. Er is jaarlijks een kaderstellend investeringsbudget beschikbaar voor de uitvoering van de maatregelen. Hiermee worden de maatregelen opgepakt en uitgevoerd. Voor grote investeringsbudgetten en afzonderlijke initiatieven in de looptijd van het GVVP wordt separaat een aanvullend (incidenteel) budget beschikbaar gesteld.

Concreet moet het plan in 2021 een flinke bijdrage leveren aan een integraal infrastructureel netwerk voor 'auto', 'de fiets' en het 'ov' (de basismobiliteit) en de basis vormen voor andere doelstellingen die – op de middellange termijn – aan de horizon gloren:

- 2020 doelstelling Verkeersveiligheid (580 verkeersdoden) Min IenM
- 2025 doelstelling 'Schoon OV' Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- 2030 Energieakkoord Barneveld
- 2040 OV-visie Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- 2050 Energieneutraal (incl. gasloos) / Circulaire economie / Klimaatrobuust Wet NL

Inleiding

Het GVVP is een uitwerking van de door de gemeenteraad in 2016 vastgestelde Strategische Visie "Over Morgen en Meedoen" en beschrijft hoe Barneveld met haar verkeers- en vervoersbeleid inspeelt op ontwikkelingen die zich (gaan) voltrekken. Dat is zeker met het oog op de langere termijn niet eenvoudig; de komende 20 à 30 jaar verandert er op het gebied van het verkeer en het vervoer veel. Het GVVP moet daarom enerzijds *richting geven aan het verkeers- en vervoersbeleid*, maar anderzijds zó flexibel zijn dat we *kunnen blijven inspelen op ontwikkelingen die in de komende jaren ontstaan*, zoals technologische ontwikkelingen, nieuwe energievormen, het (nieuwe) behoeftepatroon van inwoners & reizigers en de manier waarop we in de toekomst samenleven.

Het gaat – wélke ontwikkelingen de komende jaren ook op ons afkomen – uiteindelijk om de *bereikbaarheid van Barneveld.* Dat is van vitaal belang; zowel in sociaal als economisch opzicht.

Koers, Uitgangspunten en Ontwikkelingen – Visie & Ambitie

Het GVVP houdt – vanuit de samenwerking met inwoners, ondernemers en gemeenteraad bepaalde koers – rekening met ontwikkelingen, onze visie en het ambitieniveau dat wij nastreven.

De maatregelen die uit dit mobiliteitsplan voortvloeien dragen bij aan het verbeteren van een bereikbaar Barneveld; voor nu en voor de jaren die komen.

Kenschets

De gemeente Barneveld is de op twee na grootste gemeente van de Veluwe. Barneveld telde halverwege 2017 ruim 56.500 inwoners. De ambitie van de gemeente is om tot 2040 door te groeien naar zo'n 70.000 inwoners. Daarnaast is Barneveld een gemeente waar dagelijks veel mensen naar toe komen om er te werken – het bedrijventerrein Harselaar wordt de komende jaren nóg meer uitgebreid. Barneveld telt veel bedrijven in de agro- en transportsector waarbinnen sprake is van steeds groter en zwaarder wordend materieel.

Het is een grote opgave om het (toenemende) verkeer in goede banen te leiden. Het vorige GVVP, dat in 2010 werd vastgesteld, stond in het teken van de *verbetering van de infrastructuur*. Nu – zeven jaar later – houden we meer rekening met de *mobiliteit;* met nieuwe verkeers- en vervoersontwikkelingen en hoe deze van invloed zijn op het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid.

We vinden het belangrijk dat dit GVVP samen met inwoners, inwonersgroepen, maatschappelijke organisaties, ondernemers en andere overheden tot stand is gekomen. Want we hebben elkaar, zowel bij het opstellen van het beleid én de uitvoering daarvan, nodig.

DEEL A

Kernopgaven

1. Koers, uitgangspunten en ontwikkelingen

1.1 Koers

De gemeente Barneveld wil – ook als het gaat om de mobiliteit – klaar zijn voor de toekomst. De Strategische Visie Barneveld 2030 "Over Morgen en Meedoen" beschrijft het zo:

"Een robuust en veilig wegen- en spoornet met toekomstwaarde en met voldoende restcapaciteit (zodat bij incidenten de netwerken niet vastlopen) dient de bereikbaarheid van de gemeente Barneveld (en de regio) te waarborgen."

1.2 Uitgangspunten

We bepaalden de afgelopen periode, samen met inwoners, inwonersgroepen, maatschappelijke organisaties, ondernemers en de gemeenteraad, de koers. Vanuit de koers zijn *uitgangspunten* benoemd waarmee we bij het opstellen van het mobiliteitsbeleid rekening hielden. En met dit als vertrekpunt zijn *kernopgaven* bepaald. We houden bij het opstellen en uitvoeren van het mobiliteitsbeleid rekening met deze kaders, maar ook met ontwikkelingen op het gebied van de auto, fiets en openbaar vervoer én wat de invloed is van duurzaamheid, energietransitie, circulaire economie en klimaat op het gemeentelijke mobiliteitsbeleid.

Groei
We faciliteren in 2040 zo'n 70.000 inwoners in leefbare, vitale wijken, dorpen en het buitengebied door middel van:

- Energieneutrale, klimaatbestendige en schone mobiliteit;
- Optimale externe bereikbaarheid;
- Eigen identiteit voor de dorpen.

Economische profilering
Een veranderende economie en een leefbaar platteland door middel van:

- Circulaire economie en bio-based kringloop bij ontwikkelingen;
- Profilering met agro-food, logistiek en ICT;
- Ruimte voor duurzame groei van de agrarische sector en versterking van het toeristisch potentieel.

Netwerksamenleving
We nemen (samen) verantwoordelijkheid voor:

- Het principe 'zelf-samen-gemeente' met ruimte voor burgerinitiatieven;
- Het zijn van partner in Regio FoodValley en Regio Amersfoort;

- Het bieden van een (digitaal) platform voor het delen van informatie en diensten.

1.3 Ontwikkelingen

1.3.1. Ontwikkelingen op het gebied van de auto, de fiets en het openbaar vervoer

We houden, bij het opstellen en uitvoeren van het mobiliteitsbeleid, rekening met de ontwikkelingen op het gebied van de vervoerswijzen die voor Barneveld van belang zijn: auto, fiets en openbaar vervoer.

Het gaat, op hoofdlijnen, om veranderingen in het gebruik van auto, fiets en openbaar vervoer, maar ook om veranderingen in het *verplaatsingsgedrag* tussen jong & oud en tussen stads- & plattelandsbewoners. Ook moeten we rekening houden met de verandering van het klimaat, de energietransitie, de vergrijzing, de deel- en circulaire economie en de duurzame leefomgeving. Al deze veranderingen zijn van invloed op hoe wij moeten omgaan met de infrastructuur (zie bijlage 1)

Met infrastructuur is veel geld gemoeid. Regeren is vooruitzien en vooruit kijken is investeren. Scherpe keuzes moeten gemaakt worden, investeringen moeten worden beoordeeld en afgewogen tegen elkaar. Werk-met-werk maken is het motto om efficiënt om te gaan met de financiële middelen. De inhaalslag van het onderhoud is de sleutel tot succes.

1.3.2. Ontwikkelingen op het gebied van beleving, verwachtingen en emoties

Het zijn niet alleen technische ontwikkelingen die de toekomst van het verkeer en het vervoer bepalen; we zullen ook rekening moeten houden met subjectieve zaken, zoals maatschappelijke ontwikkelingen, beleving, verwachtingen en emoties:

- Autobezit geeft nog steeds (een bepaalde vorm van) status en flexibiliteit, maar het lijkt wel steeds minder belangrijk te worden;
- Veel mensen vinden de auto en fiets de meest aantrekkelijke vervoerswijze; het openbaar vervoer komt op de derde plaats;
- Aandacht voor duurzaamheid en gezondheid – en de rol die lopen en fietsen hierin spelen – groeit.

1.3.3. Ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid, energietransitie, circulaire economie en klimaat

- Vermindering van woon-werk- en van dienstkilometers;
- Rijden op alternatieve brandstoffen;
- Faciliteren van de schone (elektrische) fiets (-varianten) en gebruik van e-bikes;
- Zuinigere auto's, meer deelvervoer en goede aansluitingen op OV;
- Integrale benadering van 'energie en klimaat' bij het ontwerp of aanpassing van infrastructuur.

1.3.4. Ontwikkelingen op het gebied van de veranderende positie van gemeenten

De positie van de (lokale) overheid verandert, onder andere door het verschuiven van Rijkstaken naar de gemeenten (of de regio). De taken van de provincies schuiven juist op in de richting van het Rijk, zoekend naar efficiënte vormen van mobiliteitszaken zoals wegbeheer, openbaar vervoer en handhaving. De veranderende positie heeft ook gevolgen voor de taken van de gemeenten. Welke accenten leggen we in de gemeentelijke dienstverlening en waar liggen de behoeften van de reizigers? De gemeente betrekt, in toenemende mate, inwoners, inwonersgroepen, maatschappelijke organisaties en ondernemers. In bijlage 2 wordt dit nader toegelicht.

1.4 Visie & Ambities

Het GVVP gaat over het integrale mobiliteitsbeleid; om maatregelen die onze mobiliteit

- veiliger,
- sneller,
- comfortabeler,
- goedkoper en
- toegankelijker maken

én om beleid dat

- maatschappelijk ongewenste uitkomsten (zoals verkeersongevallen, milieu- en gezondheidsschade) tegengaat.

De gemeente Barneveld zet in op duurzame vervoerswijzen, zoals het spoor- en niet-spoorgebonden openbaar vervoer. Dit zorgt voor een relatief hoog fietsgebruik en het gebruik van bussen met een lage emissie. Bij alle afwegingen speelt duurzaamheid een belangrijke rol.

Voertuigtechnologie wordt – zeker na 2020 – steeds belangrijker als het gaat om de verkeersveiligheid en wat dit betekent voor verkeersdeelnemers (in het bijzonder ook ouderen). Het doel is beleidsmakers, bestuurders en maatschappelijke organisaties te informeren over de gevolgen van de keuzes die voor het toekomstig mobiliteitsbeleid moeten worden gemaakt.

Het succes van mobiliteitsbeleid wordt bepaald door de mate waarin het erin slaagt de bereikbaarheid te verbeteren en de overlast van mobiliteit in te dammen. Daarnaast heeft het mobiliteitsbeleid ook als doel om mobiliteit betaalbaar en beschikbaar te houden voor kwetsbare groepen.

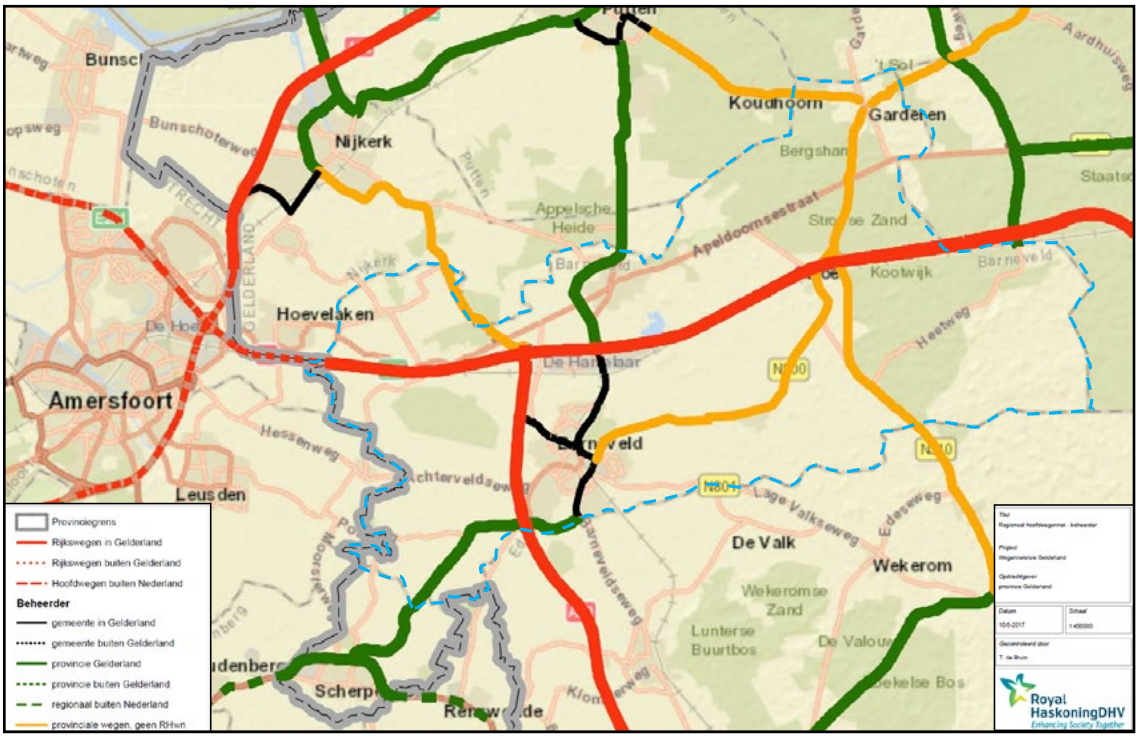
Ten slotte is het belangrijk om te weten hoe de voordelen van een beleidskeuze zich verhouden tot de nadelen voor alle Barnevelders. We maken om dat te bepalen gebruik van het concept “Maatschappelijke welvaart/algemeen belang”. Dit concept houdt rekening met alle zaken die mensen belangrijk vinden, zoals natuur, landschap, leefomgeving en veiligheid.

2. Kernopgave 1 – Externe bereikbaarheid

Over het benutten van onze strategische ligging

2.1 Inleiding

De eerste kernopgave gaat over *de externe bereikbaarheid van Barneveld* en het benutten van onze *strategische ligging*.



Regionaal HWN en Functiekaart wegennetvisie

2.2 Uitgangspunten

- De gemeente Barneveld is, vanwege de centrale ligging, voor inwoners en ondernemers een aantrekkelijke vestigingsplaats;
- De gemeente Barneveld groeit van ruim 56.500 inwoners nu naar zo'n 70.000 in 2040. De groei van het aantal inwoners en bedrijven heeft grote gevolgen voor de bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid;
- We hebben en houden oog voor het goed bereikbaar zijn (en blijven) van inwoners en ondernemers; tussen stad, dorp en platteland enerzijds en als uitvalsbasis voor forensen anderzijds. We bereiden de infrastructuur voor op de toekomst;
- We zien erop toe dat deze ontwikkelingen geen 'sta in de weg' zijn voor de recreatieve netwerken.
- We zetten – met betrekking tot Kernopgave 1 – in op
  'Een robuust en veilig wegen- en spoornet met toekomstwaarde en voldoende restcapaciteit, zodat bij incidenten deze netwerken niet vastlopen, en dat de bereikbaarheid van Barneveld (en de regio) dient te waarborgen'.

2.3 Speerpunten

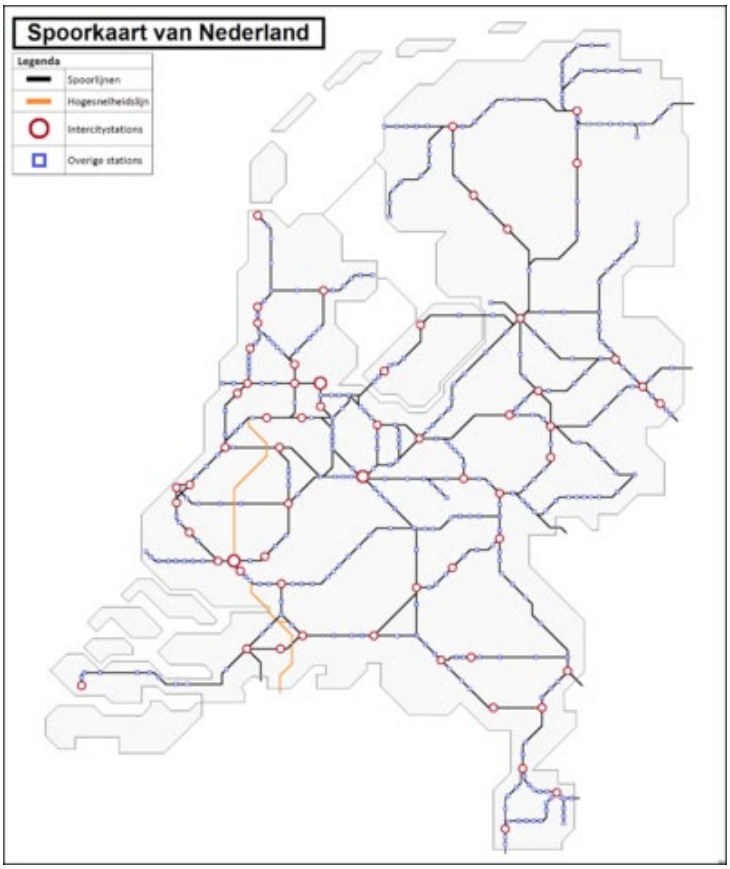
De belangrijkste speerpunten voor de eerste kernopgave voor de komende jaren zijn:

- We zetten in op flankerende maatregelen. De gemeente Barneveld gaat hierbij uit van het principe van *Beïnvloeden, Benutten, Beprijzen en Bouwen*. Voorbeelden zijn de realisering van een hoogwaardig fietsnetwerk, adequate openbaar vervoervoorzieningen en mobiliteitsmanagement bij bedrijven.
- We pakken de aansluiting A1/A30 aan. De aansluiting is om verschillende redenen een knelpunt. De Tweede Kamer heeft aangedrongen op een MIRT Onderzoek en heeft € 10 miljoen vrijgemaakt voor de aanpak, indien het onderzoek het nut aantoont van een noodzakelijke investering.
- We treffen voorbereidingen voor de doortrekking van de Oostelijke Rondweg Barneveld. Het is vanwege de groei van Barneveld noodzakelijk om aan de oostzijde van het dorp Barneveld de Scherpenzeelseweg en de Hanzeweg te verbinden.
- We blijven ons inzetten voor de realisering van een station op de treinroute Amersfoort-Apeldoorn. Voor een optimale bereikbaarheid van de gemeente Barneveld in het algemeen en het bedrijventerrein Harselaar in het bijzonder, is het belangrijk dat op de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn een station wordt gerealiseerd.
- We stimuleren de realisering van een goederenoverslag. Uit onderzoek is gebleken dat er voldoende aanbod is voor de realisering van een goederenoverslag in Barneveld. Minder vrachtwagenbewegingen, meer railvervoer.

2.4 Partners

De belangrijkste partners op het gebied van de externe bereikbaarheid zijn:

- Ministerie van Infrastructuur en Milieu;
- Rijkswaterstaat Oost Nederland;
- Regio FoodValley;
- Regio Amersfoort;
- Transport & Logistiek Nederland;
- Verladerorganisatie EVO;
- VNO-NCW;
- BIK;
- Provincie Gelderland;
- ProRail;
- Nederlandse Spoorwegen;
- Connexxion;
- Arriva.



2.5 Auto, fiets en openbaar vervoer

Wat betekent dit voor auto, fiets en openbaar vervoer? U leest het in de hoofdstukken 5, 6 en 7. Hieronder staan de belangrijkste zaken – per vervoerswijze – op een rij.

Auto	Fiets	Openbaar vervoer
Opwaarderen aansluiting A1/ A30	Optimaliseren fietsnetwerk	Optimaal benutten spoor
Realiseren Rondweg Voorthuizen	Realiseren snelfietsroutenetwerk	Verbinding met IC-netwerk
Realiseren rondwegenstructuur Barneveld	Realiseren strategische stallingsvoorzieningen	
Inzetten op mobiliteitsmanagement		

2.6 Maatregelenprogramma Kernopgave 1 – Externe bereikbaarheid

2018

- A1-A30 i.r.t. de verbetering knooppunt Hoevelaken;
- Vooronderzoek Oostelijke Rondweg Barneveld;
- MIRT-Onderzoek totaaloplossing verkeersknelpunt A1/A30 (reeds in voorbereiding);
- Onderzoek 'doorgaand landbouw- en vrachtverkeer' rond de kernen i.pv. door de kernen;
- In samenwerking met de partners in de regio streven we naar optimale gebiedsregie in het kader van de ' netwerkvisie FV'.

2018 – 2021

- Lobbyactiviteiten samen met partners op basis van de resultaten van het MIRT-Onderzoek en de effecten van de no-regret maatregelen intensiveren;
- Lobbyactiviteiten voor een verbetering van de verkeersveiligheid op de A1 tussen Barneveld en Apeldoorn;
- Voor nieuwe infrastructuur treden we op als 'gebiedsregisseur';
- Het gebruik van emissiearme alternatieve energie voor vervoer bevorderen.

2019

- Hoe om te gaan met de druk belaste snelwegaansluitingen?

2020

- Onderzoeken hoe de wegen ten zuiden van Kootwijkerbroek vorm te geven en te categoriseren in relatie tot de Oostelijke Rondweg Barneveld.

3. Kernopgave 2 – Interne bereikbaarheid

Over het verbeteren van bestaande infrastructuur

3.1 Inleiding

De Strategische Visie Barneveld 2030 "Over Morgen en Meedoen" geeft richting aan de koers voor de bereikbaarheid, de veiligheid en de bruikbaarheid van onze wegen. We zetten ons in voor een robuust en veilig wegennet met toekomstwaarde en voldoende restcapaciteit. Bij calamiteiten loopt het wegennet niet vast en wordt de bereikbaarheid gewaarborgd. We houden daarbij rekening met (de gevolgen) van de groei van het aantal inwoners en bedrijven én van technische ontwikkelingen.

3.2 Uitgangspunten

3.2.1. Verbetering van de bereikbaarheid

We werken (verder) aan een logisch netwerk van rondwegen en radialen in en om Barneveld en Voorthuizen. Rondwegen faciliteren het verkeer van en naar het landelijke hoofdwegennet; radialen zijn verbindingswegen waarop verkeer zo lang mogelijk rijdt voordat de bestemming wordt bereikt. In kleinere dorpen wordt ingezet op verkeersveiligheid; doorstroming van gemotoriseerd verkeer is van ondergeschikt belang. De huidige wegenstructuur in kleinere dorpen is voldoende toereikend om het verkeersaanbod de komende jaren te verwerken.

3.2.2. De centrale as Voorthuizen-Harselaar-Barneveld

We onderzoeken maatregelen om doorgaand verkeer door Voorthuizen te ontmoedigen; hierdoor verbeteren de leefbaarheid en veiligheid.

We trekken de oostelijke rondweg in Barneveld door (tussen Hoenderlaan en Hanzeweg-Zuid).

We onderzoeken of een westelijke rondweg tussen Midden Nederland Hallen en Plantagelaan een toegevoegde waarde heeft voor een verbetering van de verkeersafwikkeling. Dit onderzoek is nodig om een ruimtereservering te heroverwegen.

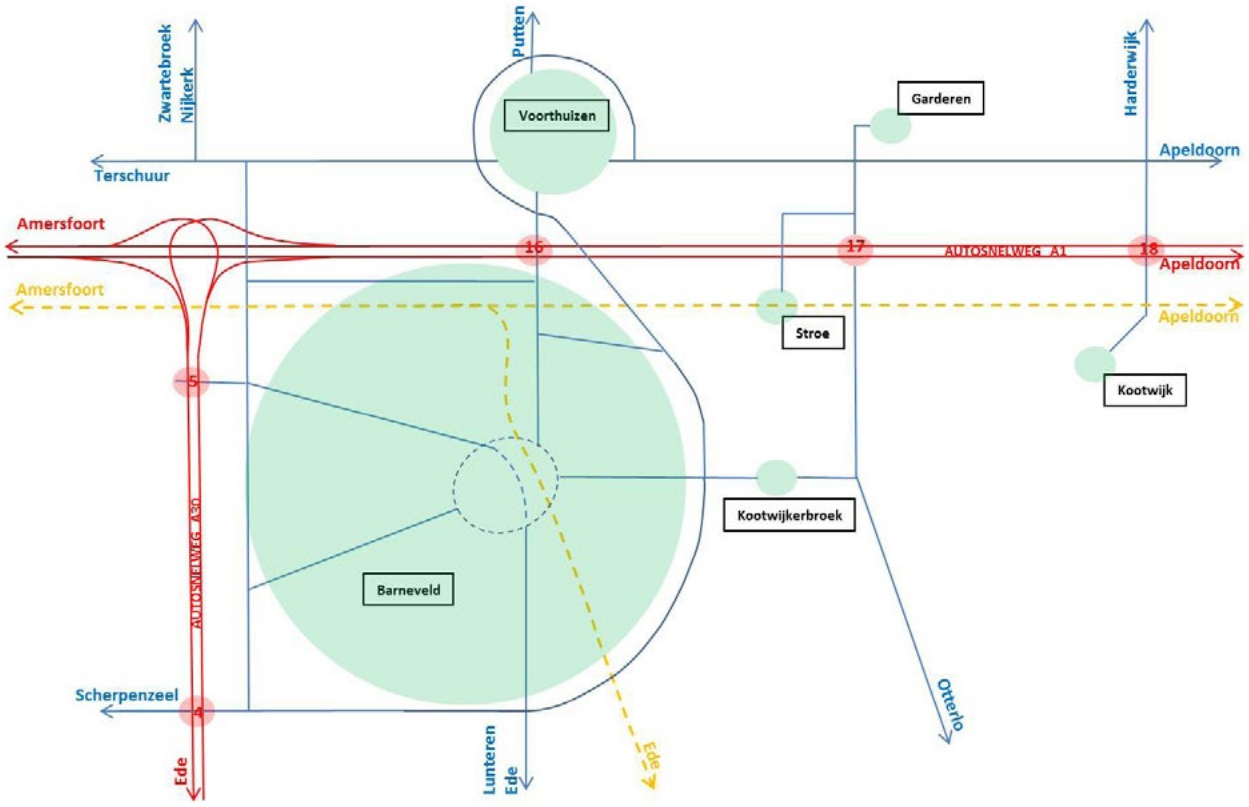
3.2.3. De verbindingen tussen de dorpen en wijken (comfort en veiligheid)

De verbindingen tussen dorpen en wijken worden geschikt gemaakt voor de toekomst. De aanleg van nieuwe of de uitbreiding van bestaande wegen is binnen de dorpen maar beperkt mogelijk zonder (zeer) grootschalige ingrepen uit te voeren. Het is belangrijk om de (geplande) infrastructuur zo optimaal mogelijk te gebruiken; (nieuwe) rondwegen en (nieuwe) radialen dragen daaraan bij.

3.2.4. Bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer

We geven in de kernen en om de centra prioriteit aan bestemmingsverkeer boven doorgaand verkeer:

- We treffen daarvoor, zo nodig, fysieke maatregelen;
- Doorgaand (landbouw)verkeer wordt óm de dorpen geleid of (als dat niet mogelijk is) we zetten in op het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- Centra van Barneveld en Voorthuizen worden verkeersveiliger door doorgaand verkeer te ontmoedigen maar met behoud van een goede bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer. Voetgangers en fietsers krijgen waar mogelijk voorrang op autoverkeer.



Schematische weergave gewenste hoofdwegenstructuur gemeente Barneveld 2030

3.2.5. Voetgangersbeleid

Zoals eerder aangegeven hebben wij geen specifiek voetgangersbeleid, omdat wij al veel doen voor voetgangers in andere programma's, beleidsstukken en projecten. We gaan gebruik maken van een 'leidraad voetgangersruimte' die ontwerpers en beheerders van openbare ruimten helpt om te bepalen wat de wenselijke ruimte voor voetgangers zou zijn.

3.2.6. Woonwijken

Binnen de bebouwde kom

- Overal geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur (met uitzondering van de gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur); waar dit nog niet het geval is, wordt dit toegepast (met bijbehorende inrichting);
- De inrichting van de wegen in oudere wijken wordt (bij grootschalig onderhoud) aangepakt;
- De inrichting van de wegen in nieuwe woonwijken wordt helder vormgegeven, bijvoorbeeld door de toepassing van een wijkontsluitingsweg (50 km/uur) en korte verbindingen naar de bestemmingen.

Buiten de bebouwde kom

- Gebiedsontsluitingswegen kennen een maximumsnelheid van 80 km/uur en – daarnaast – een vrijliggend fietspad;
- Overige wegen in het buitengebied kennen een maximumsnelheid van 60 km/uur of worden daarvoor ingericht (soms in combinatie met grootschalig onderhoud);
- Voor 60 km/uur-zones wordt gekeken of aanvullende maatregelen nodig zijn; deze wegen kennen in het algemeen géén vrijliggende fietspaden, maar als sprake is van een hoog aandeel en aantal (school) fietsers, wordt overwogen om dat alsnog te doen;
- De afgelopen jaren is – vanwege de schaalvergroting – het landbouwverkeer meer, groter en zwaarder geworden. Dit heeft gevolgen voor het kunnen passeren. Het is belangrijk voldoende uitwijkmogelijkheden te realiseren.

Onderhoud op peil brengen

- Alle wegen (binnen en buiten de bebouwde kom) worden geïnspecteerd (wegmarkeringen en verkeersbebording);
- We saneren eenmalig (in 2019) de verkeersborden en bewegwijzering (in 2020) met het oog op de komst van slimme voertuigen in ons verbeterde verkeerssysteem;
- Het bermonderhoud van wegen in het buitengebied wordt steeds belangrijker. Alle bermen van erftoegangswegen worden voorzien van bermbeton;
- We verbeteren de kwaliteit van aansluitingen bij overgangen van verschillende soorten verhardingsmaterialen.

3.2.7. Inzetten op alternatieven voor auto en ov

We stimuleren het gebruik van de fiets als een volwaardig (en soms aantrekkelijker) alternatief voor de auto (of soms het openbaar vervoer):

- We zetten in op nieuwe of betere fietsverbindingen met veilige en kwalitatieve oversteken;
- Centra van grotere kernen zijn per fiets snel, veilig en comfortabel bereikbaar;
- Vanuit nieuwe wijken worden logische fietsverbindingen gerealiseerd waarbij we de ontwikkelingen van duurzame energiesystemen nauwgezet volgen (zoals bijvoorbeeld het gebruik van restwarmte om fietspaden te verwarmen als sprake is van sneeuw of ijzel).

Nieuwe 'mobiliteit'

- We zetten, samen met het bedrijfsleven, in op 'Het Nieuwe Werken' dat bijdraagt aan het beperken van het aantal verplaatsingen en het gebruik van andere vervoerswijzen stimuleert.

Autodelen

- We faciliteren en stimuleren het autodelen.

3.3 Speerpunten

De belangrijkste speerpunten van deze kernopgave zijn:

- Het verbeteren van de bereikbaarheid (door te stimuleren en te faciliteren);
- Het bieden van comfort en veiligheid in de verbindingen tussen dorpen en wijken;
- Het geven van prioriteit aan bestemmingsverkeer boven doorgaand verkeer in de dorpen;
- Het bieden van betere en comfortabeler fietsroutes (om de centra en de voorzieningen goed bereikbaar te houden);
- Het stimuleren en faciliteren van vervoerskeuzen voor een gezond, schoon en veilig leefmilieu; en voor de (zelfstandige) mobiliteit van inwoners die zelf geen vervoer bezitten.

3.4 Partners

- VVN
- ROV-oost NL
- Provincie Gelderland
- Transport & Logistiek Nederland (TLN)
- Verladerorganisatie EVO
- BMV/COB
- BIK
- VNO-NCW en
- CUMELA Nederland.

3.5 Auto, fiets en openbaar vervoer

Wat betekent dit voor de auto, de fiets en het openbaar vervoer? U leest het in de hoofdstukken 5, 6 en 7. Hieronder staan de belangrijkste zaken – per vervoerswijze – op een rij.

Auto	Fiets	Openbaar vervoer
Wegen in prima conditie	Fietsroutes zorgen voor 'verbinding'	Zelfstandige mobiliteit
Wegen klimaatrobuust	Recreatieve fietsroutes zorgen voor beleving	(deel-)Fiets in voor-/ natransport
Landbouwverkeer en ander zwaar transport uit de kernen	Aansluitingen op wegen	Van aanbod naar vraag
Voertuig en infra digitaal met elkaar verbonden	Fiets dichtbij winkels als de drukte het toelaat	Toegankelijke ov-infrastructuur
Voorzieningen goed bereikbaar	Voldoende stallingen bij voorzieningen	Van streekbus naar oproep-/ buurtbus

3.6 Maatregelenprogramma Kernopgave 2 – Interne bereikbaarheid

2018

- Maatregel opstellen: standaard vormgeving fietsoversteek;
- Maatregel opstellen: 30 km/uur-zone Wolweg binnen de bebouwde kom Stroe;
- Met betrekking rondwegenstructuur intensiveren we de lobbyactiviteiten richting provincie Gelderland;
- Wegcategorisering afronden voor 50 en 80-wegen. Overige gebieden 30 of 60 km/uur;
- Uitvoering en realisatie Rondweg Voorthuizen;
- Saneringsplan verkeersborden en wegmarkeringen opstellen.

2019

- Maatregel opstellen: Barneveld-Noord, Voorthuizen Zuid nieuwe fietsverbindingen;
- Maatregel opstellen: centrumring Barneveld afwaarderen;
- Projectplan, Tracébesluit, Voorontwerp-BP, Ontwerp-BP, Technische uitwerking doortrekking Oostelijke Rondweg Barneveld;
- Saneringsplan verkeersborden en wegmarkeringen uitvoeren;
- Saneringsplan bewegwijzering opstellen.

2020

- Saneringsplan bewegwijzering uitvoeren
- Voetgangersbeleid opstellen (voor centra en woonwijken).

4. Kernopgave 3 – Wensen uit dorpen en wijken

Verbeteringen op microniveau

4.1 Inleiding

Het GVVP 2010 stond in het teken van het verbeteren van de infrastructuur. We hebben de afgelopen jaren veel verbeterd. In dit GVVP ligt het accent ook op de wensen vanuit onze dorpen en wijken.

4.2 Uitgangspunten

- Het GVVP 2010 is voor een groot gedeelte uitgevoerd of nog in uitvoering; we zetten dit door, ook na vaststelling van het nieuwe GVVP;
- We zetten ons in om (innovatieve) maatregelen. We hebben en houden oog voor het uitvoeren van maatregelen die betrekking hebben op een specifiek gebied (de zogenoemde gebiedsgerichte uitwerking);
- We hebben de afgelopen periode, in de aanloop naar het nieuwe GVVP, dorpen en wijken geconsulteerd over hun wensen ten aanzien van het verkeer en het vervoer. Daarnaast hebben verschillende dorpen een dorpsplan gemaakt waarin – in meer of mindere mate – aandacht wordt besteed aan verkeer en vervoer.

4.3 Wijk- en dorpsconsultaties

De gemeente Barneveld heeft tussen november 2016 en maart 2017 met wijkplatforms en Verenigingen voor Plaatselijk Belang overlegd over gewenste verkeersmaatregelen in de dorpen en in de wijken. Dit heeft geleid tot het opstellen van een maatregelenlijst:

Barneveld
De aandachtspunten voor het dorp Barneveld zijn op te splitsen in 'centrumzaken' en 'woonwijk-gerelateerde zaken':

- Verkeersveiligheid en het ontmoedigen van doorgaand verkeer op de centrumring;
- Parkeersituatie in en om het centrum en meer aandacht voor parkeren in de oudere wijken;
- Tegengaan van groot en zwaar bevoorradingsverkeer in de winkelstraten;
- Optimaliseren en realiseren van korte en directe fietsroutes vanuit de wijken naar het centrum;
- Een herkenbare 30 km/uur-inrichting;
- Veilige fietsoversteken;
- Verkeersveiligheid van de Van Dompselaerstraat;

Voorthuizen
- Verkeersveiligheid op de Rubensstraat en Rembrandtstraat;
- Verkeersluwer centrum (onder andere het weren van landbouwverkeer);
- Meer aandacht voor de parkeersituatie in het centrum.

Zwartebroek en Terschuur

- Verkeer remmende maatregelen op de Hoevelakenseweg (om sluipverkeer te weren);
- Oversteekmogelijkheid Hoevelakenseweg/Eendrachtstraat;
- Verlichting van het fietspad langs de Eendrachtstraat;
- Veilige zebrapaden.

Garderen

- Verminderen van doorgaand (vracht)verkeer door het dorp;
- Uitbreiden van de bestaande 30 km/uur-zone;
- Aandacht voor meer openbare parkeervoorzieningen.

Kootwijk

- Voorkomen van onnodig vracht- en doorgaand verkeer;
- Parkeervoorzieningen in het zomerseizoen;
- Onderzoek naar de vormgeving van fietspaden ten behoeve van Groot Onderhoud.

Kootwijkerbroek

- Goede aansluiting op de toekomstige oostelijke rondweg om Barneveld;
- Ontmoedigen van doorgaand en zwaar verkeer op het 30-gedeelte van de Essenerweg binnen de bebouwde kom;
- Meewerken aan het opstellen van een verkeersplan (van Plaatselijk Belang waarin punten uit de Dorpsvisie 2025 worden vertaald naar concrete maatregelen).

De Glind

- Snelheidsreductie van het autoverkeer;
- Voetpaden (waar mogelijk);
- Duidelijke voorrangssituaties.

Stroe

- Verwijzen van het vrachtverkeer óm de kern;
- Ontsluiting van het (toekomstige) bedrijventerrein Stroe (Tolnegenweg e.o.).

4.4 Speerpunten

- We voeren de maatregelen uit die zijn voortgekomen uit het vorige GVVP en die nog actueel en belangrijk zijn;
- We voeren maatregelen uit nieuw landelijk en regionaal beleid (op dit moment nog onbekend) en die innovatief zijn uit;
- We voeren maatregelen uit die op het specifieke gebied afgestemd zijn/worden (gebiedsgerichte uitwerking);
- We houden zoveel als mogelijk bij de uitvoering rekening met de door de dorpen en wijken ingebrachte aandachtspunten.

4.5 Auto, fiets en openbaar vervoer

Auto	Fiets	Openbaar vervoer
Voorzieningen goed bereikbaar	Fiets dichtbij winkels als de drukte het toelaat	Mobiliteitsplein - bereikbaarheid
Zwaar transport uit de kernen	Start recreatieve fietsroutes zorgen voor recreatiemarkt/ werkgelegenheid	(deel-)Fiets in voor-/ natransport

DEEL B

Ontwikkelingen op het gebied van de vervoerswijzen

5. Auto

5.1 Inleiding

Het GVVP beschrijft, na de Kernopgaven 1, 2 en 3, welke ontwikkelingen met betrekking tot de auto, de fiets en het openbaar vervoer van invloed zijn op deze kernopgaven. De eerste toelichting gaat over de auto.

5.2 Uitgangspunten

- De snelwegen A1 en A30 zijn de aders van onze bereikbaarheid, die van de regio en de provincie;
- De snelwegen zijn van groot belang voor onze economie en het woongenot in en van Barneveld;
- De centrale as Barneveld-Harselaar-Voorthuizen is de drager van het onderliggende wegennet (in gemeentelijk beheer);
- De rondwegen om Barneveld en Voorthuizen dragen bij aan de leefbaarheid en bereikbaarheid van de woonkernen;
- De economie trekt aan en dat vraagt om een optimale bereikbaarheid.

5.3 Speerpunten

De gemeente Barneveld

- Ondersteunt het doorgaande verkeer naar economische centra door verkeersmaatregelen en mobiliteitsgedrag (met innovatieve maatregelen en oplossingen);
- Zet (samen met andere partners) in op het aanpassen van de aansluiting A1/A30 en het realiseren (samen met andere partners) van rondwegen om Barneveld en Voorthuizen;
- Bundelt het autoverkeer zoveel mogelijk op de ringen en de centrale as om woongebieden zoveel mogelijk te ontzien/zo min mogelijk te belasten;
- Ontmoedigt doorgaand verkeer om gebruik te maken van routes door centra;
- Laat het autoverkeer rekening houden met de omgeving en andere verkeersdeelnemers;
- Verbetert de veiligheid op alle (hoofd)wegen en voor alle verkeersdeelnemers (in het bijzonder als het gaat om oversteekvoorzieningen, kinderen, ouderen en mensen met een (fysieke) beperking);
- Maakt weloverwogen keuzes om de investeringen zo goed mogelijk te benutten (waarbij ook werk met werk wordt gemaakt);
- Houdt routes in stand die geschikt zijn voor lange en zware voertuigen (LZV's).

5.4 Relaties met Kernopgaven 1, 2 en 3

Kernopgave 1 – Externe bereikbaarheid	• Aansluiting met onderliggend wegennet • Openbaar vervoer (trein – aansluiting Randstad)
Kernopgave 2 – Interne bereikbaarheid	• Verkeersveiligheid (binnen de dorpen) • Van auto naar ov
Kernopgave 3 – Wensen Dorpen en Wijken	• Leefbaarheid dorpen • Oversteeklocaties (bij wandel-/fietsroutes) • Bereikbaarheid /parkeren recreatieve fietsroutes

6. Fiets & Fietsvarianten

6.1 Inleiding

De gemeente Barneveld heeft de afgelopen jaren verschillende fietsprojecten uit het GVVP 2010 uitgevoerd. We verwachten een verdere groei van het fietsgebruik en dat heeft gevolgen voor het mobiliteitsbeleid voor de komende jaren. Het hoofdstuk *Fiets & Fietsvarianten* beschrijft de belangrijkste ontwikkelingen op het gebied van de fiets; in het hoofdstuk *Parkeren & Stallen* wordt – in dát kader – ook op het fietsgebruik ingegaan.

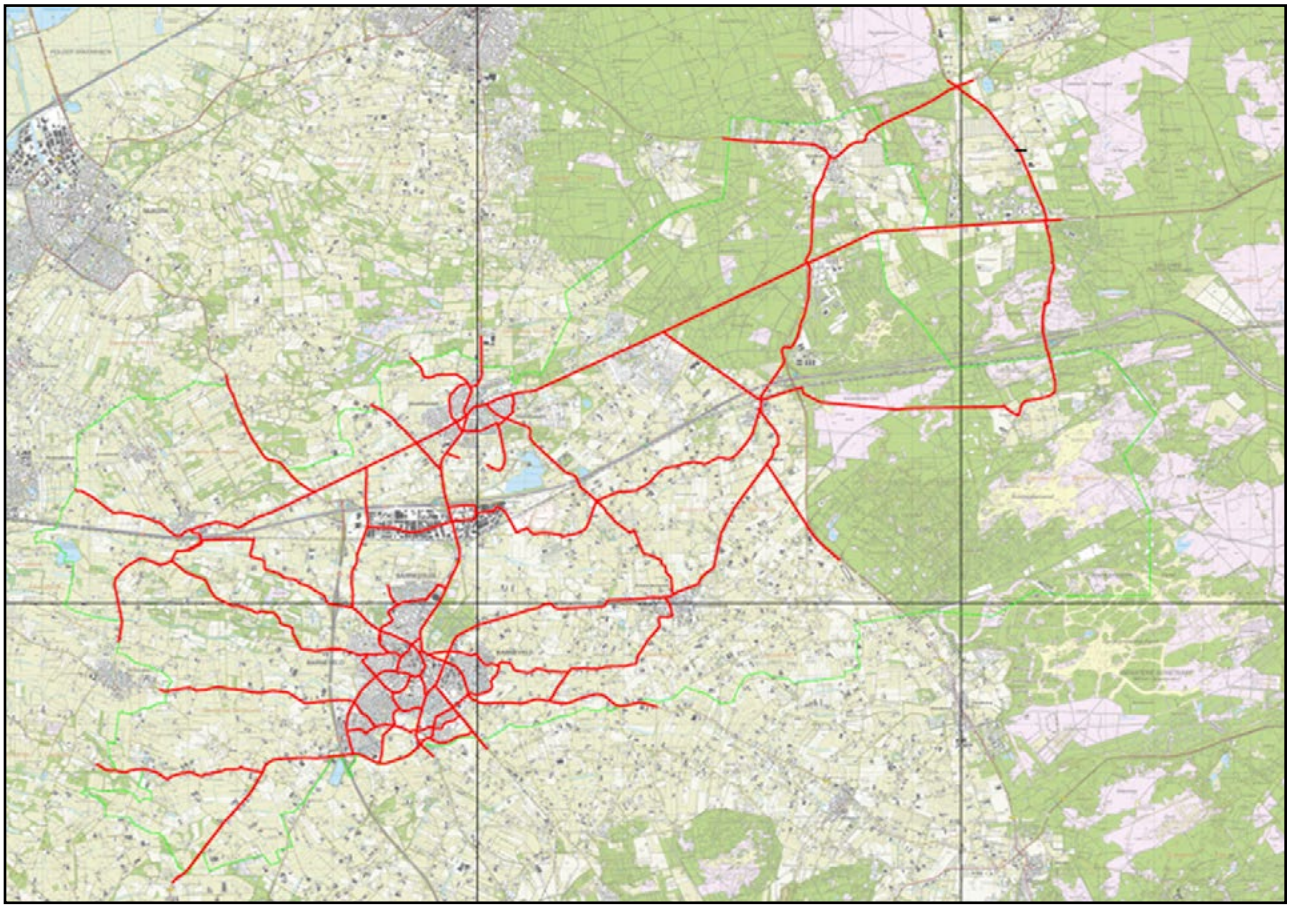
6.2 Uitgangspunten

- We zetten in op betere en comfortabelere routes voor fietsers zodat centra en voorzieningen goed bereikbaar blijven;
- We zetten in op fietsgebruik door een veilig, direct en kwalitatief fietsnetwerk te ontwikkelen (zowel utilitair als recreatief);
- We pakken subjectieve verkeersonveiligheid bij fietsers bij fietsoversteken aan;
- We stimuleren 'nieuwe mobiliteit' (Het Nieuwe Werken, minder verkeer, schonere vervoerwijzen en deelmobiliteit) waardoor fietsgebruik een volwaardig alternatief voor auto of ov kan zijn;
- We realiseren betere stallingsvoorzieningen bij stations voor hen die met de fiets naar treinstation of bushalte fietsen om de reis met het openbaar vervoer te vervolgen;
- We zetten selectief in op fietspaden langs wegen buiten de kom;
- We geven fietsers standaard voorrang bij fietsoversteken óf kiezen (als het niet anders kan) voor maatwerk.

Netwerkbenadering fietsroutes
Fietsen wordt steeds populairder; het gebruik ervan steeg sinds 2005 met 11%; met name vanwege de introductie en toenemende populariteit van de e-bike. De maximaal acceptabele fietsafstanden zijn voor de e-bike bijna twee keer zo groot (15 km.) als voor een gewone fiets (7,5 km.). Naast de e-bike is er sinds kort ook de speedpedelec (waarvoor vanaf met ingang van 2017 een helm verplicht is).

De gemeente Barneveld startte in 2010 met het verbeteren van bestaande en ontwikkelen van nieuwe fietsroutes. In regionaal verband wordt gewerkt aan een snelle fietsverbinding tussen Barneveld, Harselaar en Voorthuizen als onderdeel van de route tussen Putten en Ede. Deze fietsroute wordt de ruggengraat van het fietsnetwerk in Barneveld waarop nagenoeg alle hoofdfietsroutes aansluiten.

Fiets in de keten
We maken steeds meer gebruik van de fiets als voor-/natransport voor het ov. Nieuwe partijen komen op het terrein van de ov-fiets met nieuwe deelfietsystemen (zoals Keobike van Keolis).



Hoofd fiets netwerk Gemeente Barneveld

6.3 Speerpunten

Het fietsbeleid in Barneveld is op veel plekken succesvol, maar voor het stimuleren van het fietsgebruik is meer nodig dan het aanleggen van fietsinfrastructuur alleen. Ook het fietsbeleid en de toewijding aan fietsdoelstellingen moeten op orde zijn, evenals benodigde educatieprogramma's en campagnes.

- Wegnemen van belemmeringen voor fietsgebruik. De fiets levert een belangrijke bijdrage aan een veiliger en gezonder leefomgeving en een bijdrage aan het energieakkoord door middel van een reductie van de uitstoot van CO_2;
- Kansrijke fietsverbindingen in de regio. Voor Barneveld gaat het om kansrijke routes naar Amersfoort en Veenendaal;
- Hoogwaardige fietspaden. Hoofdfietsroutes zorgen voor snelle, directe en aantrekkelijke fietsroutes van de wijk- en werkgebieden naar het centrum en ze sluiten aan op (snelle) fietsroutes naar andere gemeenten en op andere vervoerswijzen (zoals openbaar vervoer en het autonetwerk);
- Het (steeds meer) geven van voorrang aan fietsers bijvoorbeeld op de centrumring van Barneveld;
- Recreatieve fietspaden. Vanwege de ligging in de Gelderse Vallei en op het Veluwemassief is het recreatieve fietsen een belangrijke factor van betekenis. Recreatieve fietsen hoeven juist níet snel te zijn; ze zijn belangrijk voor de beleving van vakantieganger of dagjesgast. Het 'Rondje Barneveld' – een wandel- en fietsroute buiten Barneveld om- is daar een voorbeeld van.

6.4 Partners

- VVN;
- ROV-oost NL;
- BNV/COB;
- Fietsbranche;
- Regio FoodValley;
- Regio Amersfoort;
- Provincie Gelderland (Provincie Utrecht) en het Ministerie van I&M;
- NS (station);
- Fietsersbond.

Op dit vlak is de gemeente is ondersteunend en faciliterend.

6.5 Relaties met Kernopgaven 1, 2 en 3

Kernopgave 1 – Externe bereikbaarheid	• Aansluiting met landelijk fietsnetwerk • Fietsknooppuntennetwerk
Kernopgave 2 – Interne bereikbaarheid	• Aansluiting met regionaal fietsnetwerk • School-/thuisroutes
Kernopgave 3 – Wensen Dorpen en Wijken	• Recreatief fietsnetwerk • Stallingvoorzieningen

7. Openbaar Vervoer

7.1 Inleiding

Verschillende ontwikkelingen (met betrekking tot het openbaar vervoer) zijn van invloed op het mobiliteitsbeleid van de gemeente Barneveld: de veranderende vervoersvraag, het belang van duurzaamheid, de opkomst van de lange afstand bus, de deeleconomie en de terugloop van subsidiemogelijkheden.

7.2 Uitgangspunten

- Het openbaar vervoer vormt 15% van de totale mobiliteit;
- Het personenvervoer in het openbaar vervoer neemt de komende jaren toe, maar stijgt minder dan voorheen;
- Het treingebruik en treinverkeer blijft wel harder stijgen;
- Treinstations en bushaltes (bestaand en nieuw) worden ruimer, comfortabeler en toegankelijk voor meer reizigers;
- Nieuwe ict-toepassingen kunnen ertoe leiden dat in 2050 de trein op elk moment kan arriveren; de reizigers hoeven maar enkele minuten te wachten en komen minuten eerder op hun bestemming dan nu het geval is.

7.3 Kaders openbaar vervoer

De door het ministerie van Infrastructuur en Milieu gepresenteerde OV-Visie 2040 beschrijft dat de komende jaren snel, comfortabel, betrouwbaar en betaalbaar reizen voor alle reizigers centraal staat. De landelijke visie is door de provincies Gelderland en Overijssel, gemeenten en vervoersbedrijven vertaald in een concrete uitwerking voor iedere regio.

7.3.1. Openbaar vervoervisie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (2040)

- Het spoor wordt de ruggengraat van het OV-systeem in Nederland;
- Een intercitynetwerk verbindt de Randstad (zonder tussenstops) met Groningen, Enschede en met Maastricht. Luchthaven Schiphol wordt verbonden met Amsterdam en Lelystad-Airport (de toekomstige tweede luchthaven van Nederland);
- Regiosprinters worden als aanvulling op het intercitynetwerk meer en meer een taak van provincies;
- Treinstations (bestaand en nieuw) worden ruimer, comfortabeler en toegankelijk voor meer treinen en meer reizigers.

7.3.2. Openbaar vervoervisie van de provincies Gelderland en Overijssel (2020-2030)

- De vraag naar openbaar vervoer in steden neemt – vanwege de groei – toe;
- De vraag naar openbaar vervoer in landelijke (dunbevolkte) gebieden neemt juist af;
- Vanwege de afname van reizigers in landelijke gebieden neemt het aanbod van het openbaar vervoer in deze gebieden af (krimp); dat uit zich in het opheffen van zwakke lijnen;
- De Valleilijn (Amersfoort, Barneveld, Ede-Wageningen) kampt, in de spitsuren, met capaciteitsproblemen. De regiogemeenten hebben geconcludeerd dat de Valleilijn de ruggengraat is van het ov- en vervoerssysteem van de regio. De betrouwbaarheid is een vereiste voor een goed functionerend systeem. Daarom zal moeten worden geïnvesteerd;
- De conclusie is dat moet worden gestreefd naar innovatieve invullingen die voor de reizigers een gelijkwaardig (of beter) alternatief vormen en die vanuit operationeel oogpunt goedkoper en rendabeler zijn.

7.3.3. Openbaar vervoersvisie van de gemeente Barneveld

Wij geven als volgt invulling aan de uitwerking van de landelijke en provinciale ov-visie:

- We zetten ons in voor één integraal ov-systeem. Daarvoor worden mobiliteitspleinen (knooppunten) ontwikkeld waar alle (of veel) vervoerswijzen/modaliteiten samenkomen.
- Mobiliteitspleinen kunnen uitgroeien tot overstappunten als ook andere voorzieningen worden toegevoegd om 'prettig wachten' te faciliteren.
- Stations en bushaltes worden zó ingericht dat iedereen zich er makkelijk kan bewegen, de weg vindt en er aangenaam kan verblijven. Daarvoor zijn investeringen nodig, ook op het gebied van informatievoorziening, bewegwijzering, hellingbanen en prettig verwarmde wachtruimtes met internetverbinding.

7.4 Speerpunten

- 'Stop' op Barneveld Noord. We zetten in op een (intercity-)stop op het hoofdspoor Amersfoort-Apeldoorn. De wens is nadrukkelijk om -vooruitlopend op een definitieve treinstop- een tijdelijke stop te realiseren in verband met de werkzaamheden aan het knooppunt Hoevelaken om forenzen een alternatief voor de auto te bieden;
- Valleilijn & Streekbussen. De gemeente Barneveld zet in op het doortrekken van de Valleilijn naar Arnhem en een kwartiersdienst met een spoorboekloze dienstregeling. Om het busvervoer aantrekkelijk te houden en concurrerend te maken ten opzichte van de auto, worden buslijnen sneller, onder andere door bepaalde routes door kernen te mijden en bushaltes aan de rand van dorpskernen te realiseren. Flexstops – tijdelijke bushaltes- worden geïntroduceerd. De voorzieningen –per soort busstop verschillen;
- Vanaf 2021 wordt getracht voor het ov-systeem het voor-/natransport te minimaliseren door de reiziger dicht bij bestemmingen op te halen en/of af te zetten (deur-tot-deur of halte-tot-deur). Bij elk treinstation/busstation zijn ov-/deelfietsen aanwezig (NS-fiets, Keobike e.d.) Door de vraag (en verwachte trends in gebruik) wordt het aantal deelfietsen per locatie bepaald. (ook voor nieuwe strategische locaties);
- Basismobiliteit (flexibel en innovatief). Er komt één mobiliteitssysteem waarin het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer worden gecombineerd. Voor gebieden waar geen voldoende vervoersvraag is, moeten aanvullende mobiliteitsoplossingen worden geboden (denk hierbij aan het verbeteren van het voor- en natransport bij treinstations, fietsvoorzieningen en selectieve, kleinschalige investeringen voor de streekbus, maar ook andere initiatieven zoals de lange afstandsbus, buspendels tussen vakantieparken en centra en pilots met deelfietsen en deelauto's);
- Regie-/mobiliteitscentrale. De Regie-/mobiliteitscentrale behandelt alle verzoeken om doelgroepenvervoer (Valleihopper, voorheen Regiotaxi) en biedt kansen om bestaande en nieuwe vormen van openbaar vervoer hieraan te koppelen (zoals Automaatje, deelauto- en deelfietsconcepten);
- Schoon & Duurzaam. We streven naar duurzame mobiliteitsoplossingen, zoals de fiets, de Valleihopper en voertuigen met zero/emissie aandrijvingen, groen/gas, waterstof en-of andere toepassingen. Hiervoor is regionale en provinciale samenwerking met het bedrijfsleven nodig.

7.5 Eindbeeld

De gemeente Barneveld blijft – op de langere termijn – het beste met het openbaar vervoer bereikbaar door een geoptimaliseerd lijnennet, aangevuld met flexibele kleinschalige vormen van vervoer. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan kleinschalig busvervoer (met of zonder een vaste route en/of dienstregeling) tegen dezelfde ov-tarieven maar waarvan de exploitatiekosten minder zijn. Het schrappen van een aantal buslijnen betekent dat reizigers alternatieve buslijnen gaan gebruiken en zodoende zorgen voor een betere bezetting van het 'vastnet'.

Transitiefase
De provincie Gelderland start in 2021 een nieuwe ov-concessie voor met name het vastnet. Tot die tijd is sprake van een transitiefase. Deze transitiefase biedt de mogelijkheid reizigers vertrouwd te maken met het zogenoemde vraaggerichte ov-systeem. Een goed moment om daarmee te starten is als een nieuwe dienstregeling van kracht wordt en het lijnennet vanuit de vervoersvraag kan worden ingevuld. De kosten die hiermee worden bespaard, kunnen worden ingezet voor proeven met kleinschalige vormen van busvervoer en aanvullende mobiliteitsoplossingen (Buurtbus, Kolibrie, deelfietsen en dorpsauto's).

7.6 Partners

Barneveld heeft een verantwoordelijkheid in het op peil houden van de bereikbaarheid van de eigen gemeente binnen de regio in de provincie en is daarom trekker van de inzet voor verbetering van de regionale bereikbaarheid over de weg (bus) en het spoor (trein). Tegelijk hebben het bedrijfsleven en de buurgemeenten hierin ook een groot belang en daarmee een verantwoordelijkheid om zich hiervoor in te zetten. De opgave voor de toekomst is om aangesloten te blijven bij netwerken van ov-organisaties zoals de VOC (vanuit de VNG), Rover (reizigersorganisatie) en de gemeentelijke organisatie aansluiten op de overlegstructuur voor de regio (Provincies Gelderland en Utrecht) en het Ministerie van I&M.

Andere partners zijn de OV-bedrijven, deelauto-providers en nieuwe allianties met o.a. Bedrijfsleven, Regio FoodValley, Regio Amersfoort).

7.7 Relaties met Kernopgaven 1, 2 en 3

Kernopgave 1 – Externe bereikbaarheid	• Aansluiting op Randstad • Alternatief voor autoverkeer
Kernopgave 2 – Interne bereikbaarheid	• Keuzevrijheid vervoer • Schoon vervoer
Kernopgave 3 – Wensen Dorpen en Wijken	• Verbinding met voorzieningen

7.8 Maatregelenprogramma Openbaar vervoer

De maatregelen concreet: De basismobiliteit verder uit ontwikkelen.

Allereerst de gemeente goed bereikbaar te houden per spoor (onderdeel van Kernopgave 1: strategische ligging benutten) door:

1. Aangesloten worden op het landelijke Intercitynetwerk bij station Barneveld Noord door het realiseren van een nieuw station;
2. de Valleilijn doortrekken naar Arnhem en;
3. een kwartiersdienst invoeren op de Valleilijn om een spoorboekloze dienstregeling te creëren.
4. Tevens een goed alternatief voor de automobiliteit creëren (onderdeel van Kernopgave 2: de infrastructuur verbeteren) door;
5. 102 van Apeldoorn naar Barneveld (i.p.v. Amersfoort);
6. 205 van Harderwijk naar Barneveld – verlengen naar Lelystad Airport;
7. 105 van Arnhem naar Barneveld 'versnellen';
8. 107 van Ede naar Putten via Wittenberg;
9. 112 van Nunspeet naar Wittenberg - vervalt;
10. 509 van Nijkerk via Leusden naar Barneveld – flex-buurtbus;
11. 511 van Scherpenzeel naar Barneveld – flex-buurtbus;
12. 'flex-buurtbus' van Barneveld via Terschuur en Zwartebroek naar Hoevelaken en Nijkerk.

2018

- Onderzoek Flexnet (vanaf 2021) aansluitend bij de nieuwe provinciale OV-concessie;
- Onderzoek hoe de introductie van het Flexnet kan aansluiten bij de aanbesteding van de nieuwe OV-concessie Oost NL;
- Lobbyactiviteiten opzetten samen met het bedrijfsleven, de regio's FoodValley en Amersfoort en de provincie Gelderland;
- OV-visie uitwerken voor Barneveld in de regio in co-creatie met de bewoners/reizigers;
- Onderzoek naar de verdere integratie van (gemeentelijke- en van 'derden') vervoersvormen;
- Bijdrage leveren aan de Evaluatie Valleihopper 2017;
- Onderzoek naar de 'vergroening van het Transferium' en het moderniseren van het Transferium o.b.v. het onderzoek uit 2017-2018;

2019

- Bijdrage leveren aan de Evaluatie Valleihopper 2018 en de 'verlenging' van de Bestuursovereenkomst (inclusief mandatering);
- Initiëren van onderzoek naar de mogelijkheden van verregaande samenwerking van regionale regiecentrales in de provincie;
- Onderzoek naar de voorzieningen voor OV-reizigers in Barneveld;
- Onderzoek 'OV-knooppunten' in de regio (voor Barneveld);
- Bijdragen aan de aanbesteding Flexnet-deel van de regio/gemeente i.s.m. de provincie.

2020

- Meewerken aan de aanbesteding van de nieuwe OV-concessie Oost NL 2021-2031;
- Realiseren van de voorzieningen voor OV-reizigers in Barneveld;
- Onderzoek naar de exploitatie van het Transferium in relatie tot de uitbreiding.

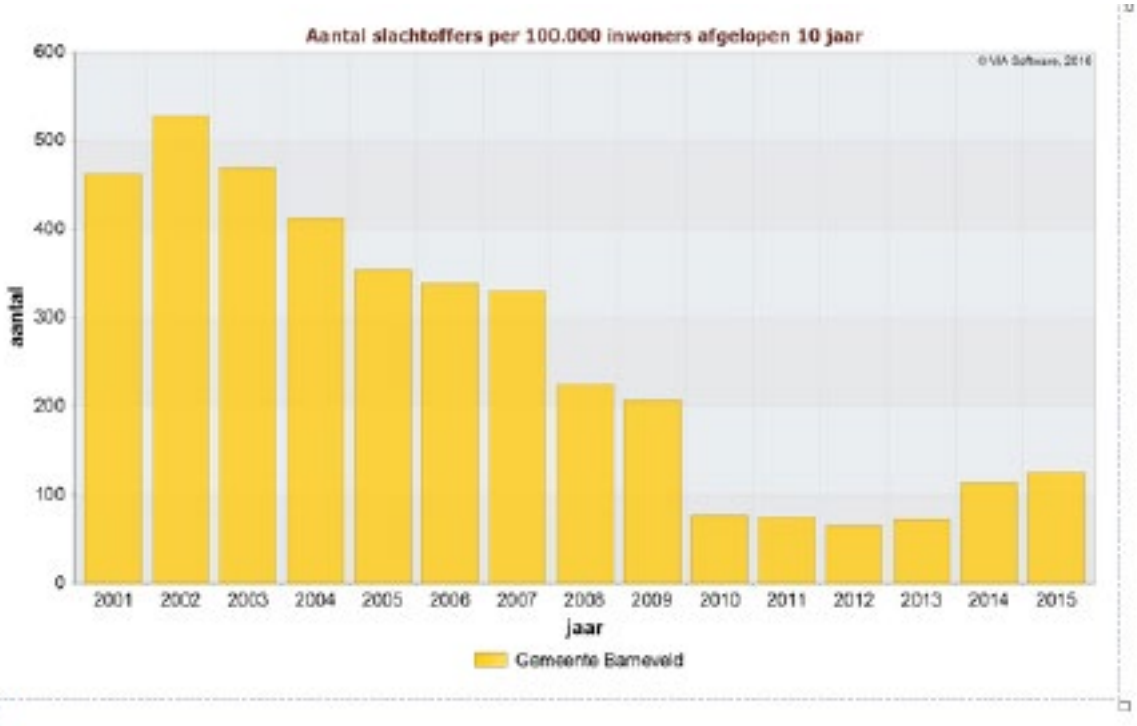
2021 en verder

- Volgen van de OV-concessie mbt 'schoon OV (volledig emissievrij)'.

8. Verkeersveiligheid

8.1 Inleiding

De gemeente Barneveld zet zich in om weggebruikers veilig aan het verkeer te kunnen laten deelnemen. De afgelopen jaren is dat verbeterd, al stijgt het aantal ernstige verkeersgewonden helaas nog steeds. Technische ontwikkelingen (zoals zelfrijdende auto's) minimaliseren de kans op menselijke fouten. Verkeersveiligheid staat niet op zichzelf, maar heeft veel raakvlakken met leefbaarheid, duurzaamheid, infrastructuur en technologie.



figuur 11: ontwikkeling aantal slachtoffers per 100.000 inwoners in het beheersgebied in de afgelopen 15 jaar (bron inwoneraantal: CBS, Voorburg/Heerlen)

8.2 Uitgangspunten

1. De objectieve veiligheid op basis van ongevalcijfers (samengevat in de verkeersveiligheidsmonitor die jaarlijks verschijnt en mede als bron voor dit GVVP dient);
2. De subjectieve verkeersveiligheid op basis van klachten van bewoners en verkeersdeelnemers als het gaat om het gevoel van onveiligheid (we maken hiervoor gebruik van de klachten- en wensenregistraties);
3. Communicatie met bewoners en weggebruikers door voorlichting en handhaving (ook wel gedragsbeïnvloeding genoemd).

Ad 1
We zetten in op risicovolle situaties waar (meerdere ernstige) ongevallen plaatsvinden om maatschappelijk ongewenste gevolgen te voorkomen.

- In de jaarlijkse Verkeersveiligheidsmonitor worden de trends en opvallendste locaties en doelgroepen als speerpunt benoemd;
- Per locatie/maatregel wordt –in de voorbereiding- een actueel klachtenbeeld/ongevallenbeeld opgesteld. (er moet een verband zijn tussen ongevallen en noodzaak tot aanpassing);
- Kinderen en jongeren moeten zo veilig als mogelijk naar en van school kunnen fietsen. We voeren projecten op basis- en middelbare scholen uit om het verkeersgedrag te beïnvloeden. Daarnaast is het gebruik van de smartphone in het verkeer gestegen;
- Wij besteden specifieke aandacht aan schoolroutes en -omgevingen. Zo worden waar nodig en mogelijk – vrijliggende fietspaden aangelegd en voetgangersoversteken;
- We verwijderen (in combinatie met groot onderhoud) met name voor ouderen de obstakels (paaltjes) in fietspaden of zetten in op een veilige vormgeving waardoor letsel zoveel als mogelijk wordt voorkomen. We monitoren de ongevallen waar de oudere fietsers bij is betrokken;
- We onderzoeken waarom het aantal slachtoffers op 50 km/u wegen is gestegen.

Ad 2
- Meldingen geven (onder andere) informatie over verkeersveiligheid. Afhankelijk van de aard ervan kunnen we besluiten of we (eventueel samen met andere veiligheidspartners) het gevoel van onveiligheid kunnen wegnemen. We onderzoeken of we de mogelijkheden om melding te maken kunnen vergroten, bijvoorbeeld door een app of een wekelijks spreekuur.

Ad 3
Voorbeelden zijn:

- De campagne *Veilig naar school*, met name gericht op het basisonderwijs;
- Verkeersprogramma's voor de groepen 1 tot en met 8 (zoals, het fietsexamen van VVN en Streetwise van de ANWB);
- De actieweek en de fietsverlichtingscampagne voor 13- en 14-jarigen;
- Het programma *Speurtocht* voor 15-jarigen (waarbij de fietsroute van huis naar school in kaart wordt gebracht);
- Het *Verkeers-debat* voor 16-jarigen;
- De projecten voor 17- t/m 24-jarigen om jonge beginnende bestuurders zoveel mogelijk veilig gedrag aan te leren;
- Voor 25- t/m 65-ers wordt ingezet op het geven van informatie als het rijbewijs wordt vernieuwd;
- Opfriscursus voor ouderen.

Veel voorlichtingscampagnes zijn gericht op het verbeteren van het gedrag in het verkeer (gedragsbeïnvloeding). We proberen doormiddel van een integrale aanpak (in samenwerking met kennisinstituten en marktpartijen) inzicht te krijgen in werkende methoden. Naast voorlichting wordt, in overleg met de politie, de handhaving ingezet. Voor bijzondere locaties worden afspraken gemaakt. Bewoners kunnen ook desgewenst, bij het ervaren van verkeersonveilig gedrag, direct met de politie hierover afspraken maken.

8.3 Speerpunten

Voorlichting

- We beïnvloeden het gedrag van jonge beginnende bestuurders (onder andere door verkeerseducatie op basis van doelgroepenaanpak* met invloed op 'beleid');
- We starten een Digitaal Meldpunt Onveilige Situaties (bijvoorbeeld door middel van een app en/of website)
- We onderzoeken de mogelijkheid of er tijdens het spreekuur van het wijkplatform een meldpunt onveilige situaties kan worden ingericht.

* 0 tot 24 elk jaar voorl. – 24 tot 60 incidenteel/10 jaar – 60+ers incidenteel 5 jaar

Handhaving

- De controle op de naleving van de verkeersregels wordt verder geïntensiveerd en handhavingstaken moeten efficiënter kunnen worden uitgevoerd.

8.4 Partners

- Verkeersveiligheidsregio De Vallei;
- Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost- Nederland (ROV-Oost NL);
- Veilig Verkeer Nederland (VVN) afdeling Barneveld;
- Politie (Gelderland Midden);
- Basisscholen en Verkeersouders in de gemeente;
- Scholen voor Voortgezet Onderwijs in Barneveld;,
- Aanbieders/uitvoerders van educatieprojecten en programma's zoals Rijscholen en NIV-Barneveld;
- ANWB;
- Fietsersbond;
- CROW;
- SWOV;
- KiM.

Op dit vlak is de gemeente is ondersteunend en faciliterend.

8.5 Maatregelenprogramma Verkeersveiligheid

2018

- 1 VO-school continueren 'Speurtocht';
- 2 VO-scholen voorstellen 'meedoen aan educatieprogramma Speurtocht';
- Werkplan verkeersveiligheid 2018 uitvoeren;
- Werkplan verkeersveiligheid 2019-2020 opstellen (met oa 3x speurtocht en 2x kruispuntdebat op VO-scholen);
- Verkeerveiligheidsmonitor 2017 vaststellen;
- Initiëren en implementeren Verkeersspreekuur (Werf).

2019

- Werkplan verkeersveiligheid 2019 uitvoeren;
- Werkplan verkeersveiligheid 2020-2021 opstellen (met oa 3x speurtocht en 3x kruispuntdebat op VO-scholen);
- Verkeerveiligheidsmonitor 2018 vaststellen;
- Klachtenbeeld 2018 vaststellen;
- Evaluatie Verkeersspreekuur 2018.

2019

- Werkplan verkeersveiligheid 2020 uitvoeren;
- Werkplan verkeersveiligheid 2021-2022 opstellen (met oa 3x speurtocht en 3x kruispuntdebat op VO-scholen en 1x 'Groot Junior Barneveld Verkeersdebat' in Raadzaal);
- Verkeerveiligheidsmonitor 2019 vaststellen;
- Klachtenbeeld 2019 vaststellen.

9. Parkeren & Stallen

9.1 Inleiding

Elke ruimtelijke functie trekt een bepaalde hoeveelheid verkeer aan en genereert daarmee een parkeerbehoefte voor zowel auto's als fietsen. Parkeren gebeurt – over het algemeen – in de openbare ruimte waarvoor de overheid verantwoordelijk is. Het hoofdstuk Parkeren & Stallen beschrijft de ambities, de uitgangspunten en speerpunten voor het gemeentelijk parkeerbeleid.

9.2 Ontwikkelingen & Ambities

Bereikbaarheid
Inkomend woon-werkverkeer rijdt in de tegenspitsrichting; de bereikbaarheid van Barneveld is voor hen goed. Uitgaand woon-werkverkeer heeft te maken met congestie richting Amersfoort. Reizen per trein ligt voor de hand. Een P+R-voorziening kan hierin een rol vervullen. Het centrum kampt op en aantal plekken met langparkeerders dat de bereikbaarheid van het centrum in het algemeen verslechtert.

Centrumgebieden Barneveld en Voorthuizen
We vinden het belangrijk dat de centra van onze dorpen aantrekkelijke verblijfsgebieden zijn. Het gaat bezoekers van het centrum niet alleen om het winkelaanbod en (horeca)voorzieningen – ook beleving speelt steeds vaker een rol. Centra zijn tegelijkertijd ook werk- en woongebieden. De beschikbare ruimte in centra is niet altijd even groot; we zullen – ook als het gaat om het parkeren – keuzes moeten maken. We houden daarbij rekening met de verschillende type gebruikers van het centrum: bezoekers, winkeliers (en hun personeel) en bewoners. Tegelijkertijd stimuleren we, in het bijzonder voor inwoners van het eigen dorp, het gebruik van de fiets om in het centrum te komen. Daarvoor – maar ook voor het parkeren van auto's – worden voldoende voorzieningen gerealiseerd.

Parkeertekort of overlast
De parkeercapaciteit in vooral oudere woonwijken staat onder druk. Dit komt door het toegenomen autobezit en -gebruik. Een parkeertekort uit zich meestal door het parkeren op plaatsen die hier niet voor zijn bedoeld zoals op trottoirs, in groenstroken of voor uitritten of door een zogenaamd waterbedeffect waarbij men in een straat verderop parkeert zodat ook daar een parkeertekort ontstaat. De mate van hinder(beleving) of gevaar bepaalt in hoeverre een parkeertekort leidt tot parkeeroverlast.

Een parkeertekort kan worden opgelost door maatregelen om de parkeervraag te verkleinen, het parkeeraanbod te vergroten of door beide.

Buitengebied
De kleine dorpskernen hebben hun eigen mobilteitsvraag. De auto is hier vaak het primaire vervoermiddel. Uitdagingen liggen met name op het gebied van bereikbaarheid, het openbaar vervoer en de fiets. Dit heeft gevolgen voor de parkeervoorzieningen in de dorpskernen in het buitengebied- zowel voor bewoners als voor bezoekers waaronder ook veel toeristen.

Werkgebieden

De groei van de economie heeft gevolgen voor de expansie van bedrijven, in het bijzonder in de sector wegtransport. Deze sector is in Barneveld goed vertegenwoordigd. De groei heeft ook gevolgen voor het parkeren, waarbij het kan voorkomen dat de parkeercapaciteit op eigen terrein ontoereikend wordt. Dit leidt tot een toename van de parkeerdruk op de openbare ruimte, waarbij er parkeeroverlast kan ontstaan. Het is onze wens om, aan de hand van opgestelde criteria, het aantal parkeerplaatsen op bedrijventerreinen uit te breiden.

P+R-terreinen en Transferium Barneveld-Noord

De gemeente Barneveld kent twee P+R-terreinen: langs de Burg. Kuntzelaan en De Vetkamp. Deze P+R-terreinen – die eigenlijk zijn bedoeld voor reizigers – worden ook gebruikt door bewoners uit de omgeving die in het centrum van Barneveld gaan winkelen én door medewerkers van winkels en bedrijven in het centrum .

Het Transferium Barneveld-Noord was oorspronkelijk bedoeld voor forenzen op de A1, maar biedt ook mogelijkheden om de verkeers- en parkeerdruk rondom piekdagen of -momenten bij evenementen op te vangen. Op die manier wordt de drukte in het centrum van Barneveld beperkt.

Grote voertuigen

We vinden het ongewenst dat grote voertuigen, zoals vrachtwagens, binnen de bebouwde kom in woonwijken en op parkeerterreinen worden geparkeerd. De gemeente Barneveld heeft daarom voor de hele gemeente een parkeerverbod ingesteld voor grote voertuigen (langer dan 6 meter en/of hoger dan 2,4 meter). Dit parkeerverbod geldt niet op werkdagen van 07.00-19.00 uur. Op een aantal locaties is het parkeren van grote voertuigen in de openbare ruimte gedurende de avond/nacht en weekend wél toegestaan. Dit wordt via de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) geregeld.

9.3 Uitgangspunten

We kijken op een integrale manier naar parkeren en stallen in Barneveld. We houden hierbij rekening met ruimte, economie en bereikbaarheid. We sluiten aan bij de toekomstagenda's van Barneveld en Voorthuizen en wat hierover in de dorpsplannen wordt gezegd. We betrekken hierbij actief onze wijkplatforms en de Verenigingen voor Plaatselijk Belang.

Nieuwe ontwikkelingen

- Voor nieuwbouwplannen of verbouwplannen waarvoor een vergunning wordt aangevraagd bij de Omgevingsdienst De Vallei (OddV), wordt getoetst of het plan voldoet aan de parkeereis. Toetsing vindt plaats op basis van de Nota Parkeernormen gemeente Barneveld die in 2015 in werking is getreden.
- Nieuwbouw mag niet leiden tot een (toename van) parkeertekort in de omgeving.
- Wij zoeken bij nieuwbouw naar mogelijkheden om bestaand parkeertekort op te lossen.
- Bij nieuwe ontwikkelingen stimuleren wij dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

Reguleren bestaande situatie parkeren

- Meten is weten. We blijven de parkeerdruk monitoren om tijdig maatregelen te kunnen nemen. Vanaf 2017 wordt jaarlijks een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd. We verzamelen en duiden gegevens van ParkeerService en de betaalautomaten. Ook voeren we, als dat nodig is, het toezichtsniveau op in overleg met ParkeerService en de BOA's.
- Als er in bestaande situaties voldoende ruimte is, hoeft parkeren niet te worden gereguleerd.
- We onderscheiden drie principes van parkeerreguleren; instellen van parkeerverboden, vergunningparkeren of een parkeerschijfzone. De driehoofdprincipes zijn solitair toepasbaar maar worden ook naast elkaar toegepast. Welk systeem wordt toegepast, is afhankelijk van de doelgroep en het doel van het systeem.
- Bij keuzes houden we rekening met de verschillende type gebruikers van het centrum: bezoekers, winkeliers (en hun personeel) en bewoners en monitoren de beschikbare parkeercapaciteit.
- We stimuleren, in het bijzonder voor inwoners van het eigen dorp, het gebruik van de fiets om in het centrum te komen. Daarvoor – maar ook voor het parkeren van auto's – worden voldoende voorzieningen gerealiseerd.
- Alleen bij voldoende draagvlak treffen wij maatregelen treffen.

De kosten en opbrengsten parkeren

- In het centrum geldt dat parkeren op grotere loopafstand van het centrum (buiten de ring) goedkoper is dan op korte loopafstand van het centrum (binnen de ring).
- Bij het vaststellen van parkeertarieven wordt rekening gehouden met parkeer- en vergunningtarieven in vergelijkbare gemeenten en met de tarieven die door marktpartijen worden gehanteerd. We handhaven een verschil in prijs van een parkeervergunning voor bewoners in en buiten het centrum.
- De parkeeropbrengsten komen ten goede aan de Begroting van de gemeente Barneveld. Voor de kosten die voor het onderhoud van parkeerterreinen en parkeerautomaten worden gemaakt wordt separaat een Investeringsbudget beschikbaar gesteld. We verwachten dat de parkeeropbrengsten de komende jaren afnemen als deze opbrengsten worden gebruikt om nieuwe investeringen mee te bekostigen (vervangen van apparatuur en aanpassing van parkeerterreinen).
- De gemeente Barneveld beschikt over 31 parkeerautomaten waar zowel met muntgeld als met de pinpas kan worden betaald. Uiterlijk 1 januari 2020 moeten de automaten geschikt zijn voor het zogeheten contactloos betalen. De verwachte investering bedraagt € 100.000,-, waarvan € 50.000,- in 2017/2018 worden geïnvesteerd en het overige in de jaren daarna. Naar verwachting moeten de slagbomen uiterlijk in 2025 worden vervangen (zie bijlage 4).
- We zijn dit jaar gestart met het gratis parkeren op vrijdagavond (koopavond).

9.4 Speerpunten

We zetten voor Barneveld Centrum in op:

- Het nemen van maatregelen om uitwijk gedrag aan te pakken en parkeerdruk in omliggende wijken tegen te gaan.
- Het gebruikersvriendelijker maken van parkeren doormiddel van het jaarlijks promoten van belparkeren, het invoeren van het e-loket waar inwoners en ondernemers parkeervergunningen digitaal kunnen aanvragen, wijzigen, verlengen en beëindigen en onderzoek van kentekenherkening parkeerterreinen.
- Een gesprek met NS om het P&R terrein voor het station te verplaatsen en te combineren met P&R-terrein Vetkamp en het P&R Transferium.

Fietsparkeren

- We breiden het aantal fietsparkeerplaatsen uit en houden rekening met nieuwe fietsvarianten, zoals de bakfiets.
- We doen nader onderzoek naar weesfietsen.
- We starten met -gratis- bewaakt fietsparkeren met behulp van camera's bij station Barneveld-Centrum. De pilot is bedoeld om fietsendiefstal tegen te gaan.
- Bij grote evenementen en recreatiepunten wordt fietsparkeren en fietsgebruik gefaciliteerd en gepromoot. Dit als onderdeel van de evenementenvergunning.

Woongebieden en bedrijventerreinen

- We voeren een stappenplan parkeermaatregelen in (zie bijlage 3). Voordat we overgaan tot het treffen van maatregelen, moet sprake zijn van – een bepaalde mate van – parkeertekort en parkeeroverlast én breed draagvlak bij de aanwonenden en belanghebbenden voor de oplossingsrichting.
- In Voorthuizen, Harselaar en in de kleinere kernen waar een parkeerplaats voor grote voertuigen ontbreekt gaan we op zoek gaan naar geschikte locaties. We overwegen centrale parkeerplaatsen te realiseren.
- We onderzoeken i.s.m. bedrijven of het delen van parkeervoorzieningen op bedrijventerreinen/BIZ een bijdrage kan leveren aan de parkeerproblemen.

Handhaving

- De controle op de naleving van de parkeerregels wordt verder gedigitaliseerd, waardoor handhavingstaken efficiënter kunnen worden uitgevoerd.

9.5 Partners

Gemeenten, NS, ParkeerService, Woonstichting Barneveld, BMV/COB en BIK. De rol van de overheid is hier stimulerend en faciliterend als het gaat om deze collectieve en individuele keuzes.

9.6 Maatregelenprogramma Parkeren & Stallen

2018

- Uitwijkgedrag aanpakken (zie beleid uit eerdere besluiten);
- Het verstrekken van (dynamische) informatie over parkeergelegenheden (Barneveld Bereikbaar, gem. website);
- Parkeren grote voertuigen in de kleine kernen;
- De scheiding van verantwoordelijkheden doorvoeren in de gemeentelijke organisatie (beleid-beheer-financiën) inclusief de overlegstructuur;
- Onderzoek naar het gemak en klantvriendelijkheid van (gemeentelijke- en van 'derden') parkeervoorzieningen;
- Onderzoeken hoe het bezetting, betalingsbereidheid en parkeermotief is van de parkeervoorziening in en om het centrum van Barneveld – jaarlijks;
- Onderzoek naar de technische- economische levensduur van de betaalautomaten en apparatuur;
- Promotie voor cashless betaald parkeren (belparkeren naar 30%, kentekenherkenning etc), social media;
- P-visie uitwerken voor Barneveld, Voorthuizen en Transferium in co-creatie met de bewoners/bedrijven/gebruikers (evaluatie 2017);
- Het verbeteren van de route (voor treinreizigers/voetgangers) van het station naar het centrum.
- Het plaatsen van plattegronden bij parkeerterreinen en/of verwijzingen naar het centrum;

2019

- Onderzoek naar de 'vergroening van het Transferium' Realiseren van het moderniseren van het Transferium obv het onderzoek uit 2017-2018;
- Parkeergarages en mobielparkeren (obv kentekenherkenning);
- Onderzoek: Zelfinparkerende en inductieladende auto's ecologisch verantwoorde inrichting;
- Onderzoek naar vervangen van blauwe zone door 'nieuwe App';
- Onderzoek naar de introductie van de Internet of Things (IoT), verzamelen en ontsluiten van parkeerdata;

2020

- Onderzoek naar de verdere vermenging van (gemeentelijke- en van 'derden') parkeervoorzieningen;
- Onderzoek naar de verlenging van de overeenkomst met ParkeerService en andere partners;
- Herijken van de parkeernormen.

DEEL C

Ontwikkelingen met betrekking tot onze samenleving

10. Duurzaamheid, energietransitie, circulaire economie en klimaat

10.1 Inleiding

De klimaatdoelen en de trends ontwikkelingen binnen (duurzame) mobiliteit hebben een grote invloed op de ontwikkelingen van mobiliteit en infrastructuur voor de lange(re) termijn. Aangezien mobiliteit ruim 20% van het energieverbruik vertegenwoordigt, ligt er een grote opgave om op dit vlak maatregelen te treffen.

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de stand van zaken van duurzame mobiliteit in het algemeen en schoon (auto)vervoer in het bijzonder. Hierbij wordt een doorkijk gegeven naar de toekomst van duurzame mobiliteit en wat de gemeente doet om duurzaamheid, energietransitie, circulaire economie en de klimaatadaptie te faciliteren.

10.2 Uitgangspunten

Mixed Strategy
Wij sluiten met onze energieambities (Energievisie Barneveld 2015) aan bij de landelijke doelstelling om in 2050 energieneutraal te zijn. De markt en overheden zetten in op ontwikkeling van rijden op alternatieve brandstoffen, op het verminderen van autokilometers, het gebruik van verschillende vervoerswijzen en het aanpassen van infrastructuur volgens de Mixed Strategy. Uitwerkingsrichtingen in het kader van mobiliteitsbeleid zijn:

- Stimuleren van het verminderen woon-werk- / dienstkilometers en stimuleren rijden met e-voertuigen;
- Faciliteren van de (elektrische) fiets (-varianten) en gebruik van e-bikes;
- Stimuleren van zuinigere auto's, meer deelvervoer en goede aansluitingen op OV;
- Integrale benadering van 'energie en klimaat' bij het ontwerp of aanpassing van infrastructuur.

Optioneel:
- Bij parkeergelegenheden overkappingen met zonnepanelen (gekoppeld aan laadinfra);
- Meer laadpunten met 'Smart charging' (o.a. het gebruiken van auto-accu's als energieopslag);
- Alleen schoon verkeer in kernen toelaten;
- CO_2-neutraal zwaar transport over lange afstand is wenselijk maar vooralsnog niet haalbaar.

Klimaatadaptatie

De weersomstandigheden worden, als gevolg van een veranderend klimaat, extremer: langere perioden van warmte en een toenemende kans op wateroverlast of overstromingen. We maken de infrastructuur klimaatbestendig door het toepassen van een open verharding met meer groen, bijvoorbeeld bij het aanleggen van parkeerplaatsen. Het regenwater wordt door het open karakter snel in de bodem opgenomen en brengt verkoeling. Dit moet aansluiten bij het beleid omtrent de afvoer van hemelwater. Over het algemeen zouden erftoegangswegen kunnen worden uitgevoerd in straatstenen en alleen de gebiedontsluitingswegen in asfalt. Dit komt de herkenbaarheid van wegen met bijbehorend snelheidsregime en daarmee de verkeersveiligheid ten goede.

Alternatieve brandstoffen

- De gemeente Barneveld zette de afgelopen jaren met name in op het vergroten van het aantal laadpalen en duurzamer voertuigen, omdat
- elektrisch rijden een vlucht neemt en de gemeente deze groei wil bijhouden;
- de gemeente, door te faciliteren, een (laatste) duwtje kan geven in de overgang naar meer elektrische mobiliteit en een dekkend netwerk van publieke laadpunten;
- overstappen op groengas een kans zou kunnen zijn voor de transportsector voor korte afstanden en licht vervoer;
- elektrisch rijden kansen biedt om een stabiel energienet te behouden (buffering) wanneer veel duurzame energie in pieken wordt opgewekt (opslag van duurzame energie);
- omdat rijden op waterstof nog in de pilotfase verkeert en zich nog moet bewijzen.

Om bezoekers te faciliteren en om inwoners te enthousiasmeren om te schakelen op elektrisch rijden zetten we in op een dekkend netwerk van laadpunten. Inwoners met een eigen terrein zullen private laadpunten (moeten gaan) realiseren, maar de verwachting is dat slechts 30% van de totale bevolking dit ook kan. Van de huidige elektrische rijders, heeft 50% de mogelijkheid om 'op eigen erf' de auto op te laden. De anderen zijn aangewezen op laadpalen in de openbare ruimte.

Barneveld leent zich uitstekend voor elektrisch rijden door relatief korte afstanden binnen en tussen de dorpen, korte woon-werk afstanden en een solide elektriciteitsnet. Door de technologische ontwikkelingen zal de actieradius van de voertuigen de komende jaren toenemen.

Groengas is geschikt voor personenvoertuigen en bestelbusjes die vergelijkbare prestaties moeten leveren als conventionele voertuigen. LNG (vloeibaar groengas) kan geschikt zijn voor zwaar transport, maar is maatwerk. De duurzaamheiddoelstellingen, de aanwezigheid van logistieke knooppunten en het agrarische karakter van de regio, zouden lokale en regionale kansen kunnen bieden voor groengas in de toekomst.

10.3 Trends & Ontwikkelingen

We zien de volgende landelijke trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit:

- Van bezit naar gebruik; Functionaliteit en mobiliteit (op maat) zijn belangrijker dan het bezit. Vervoerdeelconcepten spelen langzaam een steeds toenemender rol;
- Meer laadinfrastructuur; Het aantal publieke laadpunten (en snellaadvoorzieningen) neemt toe. Het kabinetsvoornemen is om vanaf 2025 alleen emissieloze auto's te laten verkopen. Dit heeft impact op het verdichten van de laadinfrastructuur. Dit neemt een drempel weg om over te stappen op elektrische auto's. Op termijn heeft dit effect op de ontwikkeling dat elektrische auto's als opslagcapaciteit voor hernieuwbare energie gaan dienen. In dat verband kan het Transferium Barneveld-Noord worden voorzien van zonnepanelen waarmee auto's die hier staan geparkeerd, kunnen worden opgeladen;
- Meer zuinige en duurzame auto's;
- Slimme technieken; Technologie is de grote aanjager van veel veranderingen. Van de 'connected car' tot zelfrijdende auto's. Automobilisten rijden efficiënter, en met slimmere navigatie ontstaan minder files en ongelukken en wordt ons wegennet beter benut;
- Opkomst Mobiliteitsbudgetten voor 'mobiliteit met veel meer keuzevrijheid'. Op termijn verwachten we een systeem van 'betalen naar gebruik';
- Het Nieuwe werken leidt naar verwachting tot specifieke mobiliteitsbehoeften op specifieke plaatsen en dat biedt kansen voor bijvoorbeeld deelconcepten. Daardoor ontstaat minder piekbelasting, worden files gereduceerd en wordt autorijden aantrekkelijker. Met meer online aankopen nemen het aantal bezorgingen en mogelijkheden voor innovatieve en duurzamere bezorgmogelijkheden toe. Duurzame trends als drop-off-points, elektrische voertuigen en fietskoeriers verlagen naar verwachting de milieu-impact.

10.4 Speerpunten

We zetten onder andere in op:

- Zuiniger, schoner en stiller. Onder andere het tegengaan van geluids- en luchtkwaliteitsproblemen in centra;
- Het verder uitbreiden van het aantal oplaadpunten voor voertuigen met alternatieve brandstoffen (elektrisch en groengas) passend bij de ontwikkelingen (tot 90 laadpunten - op aanvraag E-rijders).
- We stimuleren en faciliteren 100% 'groen' bij laadpunten;
- Zelf het goede voorbeeld geven als gemeente (verschonen wagenpark, flexibel (thuis)werken en stimuleren fietsgebruik eigen werknemers) met acties waarbij gewenst gedrag wordt beloond;
- We ondersteunen initiatieven van bewoners voor schone, duurzame mobiliteit en van initiatieven uit de markt.
- Bij projecten in het kader van de 'Windenergie' wordt voorkomen dat aanpassingen in de infrastructuur onmogelijk worden;
- In samenwerking met de transportsector kijken naar mogelijkheden voor groengas;
- Promoten E-bike/speedpedelec en E-scooter;
- Fietsgemeente van Nederland vanaf 2024: de fietser ondervindt weinig hindernissen en voelt zich zeer welkom;
- 2050 - Energieneutrale gemeente.

10.5 Maatregelenprogramma Duurzaam, Energie, Circulair en Klimaat (DECK)

2018

- Aansluiten bij de provinciale concessie 'Laadinfrastructuur elektrische auto's' (op aanvraag voor personen/E-rijders).
- Inventarisatie laadmogelijkheden voor bestaande en nieuw te bouwen gemeentelijke gebouwen, zo mogelijk in combinatie met opwekken zonnestroom;
- Duurzame mobiliteit als voorwaarde voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (compact bouwen, goede knooppuntontwikkelingen en ruimte voor fiets en OV) en rekening houden met de inpassing van laadvoorzieningen;
- Onderzoek naar overkappen van fiets/parkeergarages en –stallingen met zonnepanelen. Zoals fietsenstalling overkapt met ook oplaadmogelijkheden en Wi-Fi. Onderzoek naar mogelijke koppeling duurzame energie- en warmteopwekking in infrastructuur (overkappingen en mogelijkheden verwarmen infrastructuur (veiligheid))

2019

- Meewerken aan de aanbesteding van de nieuwe provinciale duurzame OV-concessie 2021-2031;
- Pilot 'smart charging' met openbare laadinfrastructuur;
- In samenwerking met lokale ondernemers/marktpartijen komen tot verduurzaming van mobiliteit (o.a. hubs, alternatieve brandstoffen, verminderen kilometers);
- Onderzoek naar kansen voor (Transferium als) duurzame hub. Combinatie van: oplaadstructuur, energieopslag, duurzame energie, werkplekken, overslaghub voor lokale pakketbezorging en overstapplaats lokaal elektrisch vervoer;

2020 (tot 2030)

- Volgen van de OV-concessie mbt 'schoon OV (volledig emissievrij);
- Voor de sector verkeer en vervoer geldt een specifiek doel van 17% CO_2-reductie in 2030 en 60% in 2050 ten opzichte van 1990 (CO_2 emissies met 80 tot 95% te reduceren in 2050);
- Allianties onderzoeken met lokale marktpartijen voor de realisatie van laadpunten bij bedrijven en/of bedrijventerreinen en op toeristisch/recreatief gebied voor privé/niet-openbare laadpunten;

Bijlage 1

Ontwikkelingen op het gebied van auto, fiets en openbaar vervoer

Auto

- De auto is zuiniger en schoner geworden en het comfort is verbeterd (onder andere door technische toepassingen als navigatiesystemen);
- De kosten voor het bezit en het gebruik van een auto zijn gestegen, terwijl de brandstof (met een inflatiecorrectie) even duur is als tien jaar geleden;
- De snelheid van autoverplaatsingen is toegenomen;
- De reistijdverliezen op het hoofdwegennet zijn (gemiddeld) afgenomen;
- De congestie- en fileproblematiek stijgt en is even groot als vóór de economische crisisjaren.
- Het aantal hybride voertuigen en voertuigen op waterstof of elektriciteit neemt toe;
- Nieuwe auto's gaan steeds meer lijken op (nog in ontwikkeling zijnde) zelfrijdende auto's;
- Autoverkeer wordt – zoveel mogelijk – óm kernen geleid, bijvoorbeeld door een centrumring of rondwegen.

In hoofdstuk 5 gaan we hier nader op in.

Fiets

- De elektrische fiets is comfortabel en maakt het mogelijk grotere afstanden te overbruggen;
- De (elektrische) fiets en het openbaar vervoer zijn voor veel mensen een beter vervoersalternatief;
- Het gebruik van e-fietsen (ook nieuwe modellen met hogere snelheden) neemt toe;
- Het gebruik van nieuwe fietstypen (krat-, bak- en ov-fiets) neemt toe;
- Fietsparkeervoorzieningen zullen hierop moeten aansluiten.

In hoofdstuk 6 gaan we hier nader op in.

Openbaar vervoer

- Het openbaar vervoer in -en tussen steden stijgt (onder andere vanwege de groei van het gecombineerde fiets-treingebruik);
- Het openbaar vervoer is en wordt vernieuwd en is efficiënter;
- Op het platteland wordt het aanbodgerichte openbaar vervoer vervangen door nieuwe, vraagafhankelijke vormen van vervoer;
- De provincie Gelderland heeft, samen met gemeenten, ProRail, het ministerie van Infrastructuur en Milieu en vervoerders een toekomstbeeld (met een horizon in 2040) ontwikkeld. Kern van dit beeld is dat de grens tussen openbaar- en doelgroepenvervoer, tussen investeren en exploiteren en tussen openbaar vervoer- en flankerend beleid moet wegvallen.
- Het vervoer van mensen en goederen neemt de komende jaren verder toe (hoewel de verwachting is dat de groei minder hard doorzet dan voorheen);
- Het gebruik van het openbaar vervoer (in het algemeen) blijft gelijk, maar het treingebruik blijft jaar op jaar toenemen (22% in de laatste tien jaar).

In hoofdstuk 7 gaan we hier nader op in.

Slimme infrastructuur -Technologische ontwikkelingen

De connected auto communiceert met andere voertuigen op de weg en de weg zelf, inclusief de wegmarkering, zodat het voertuig zelf kan beslissen hoe het zich moet gedragen onder alle omstandigheden (inclusief nacht en regen). Ook flexibele snelheidsgrenzen en wegwerken (afwijkende rijstroken) moeten bekend gemaakt worden aan het intelligente voertuig.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft een studie uitgevoerd naar vier mogelijke toekomstscenario's. Intelligente voertuigsystemen zijn nog beperkt tot het ondersteunen van de bestuurder met informatie en begeleiding (navigatie met realtime verkeersinformatie, parkeerbegeleiding en realtime beschikbaarheid, etc.).

Binnen vijf jaar kunnen nieuwe auto's veel 'zelfstandige' functies al aan boord hebben. Maar een flinke penetratiegraad van deze auto's in het totale wagenpark zal nog wel vijftien jaar duren, op basis van vervanging van het huidige wagenpark.

Binnen deze periode zullen technologische ontwikkelen in rap tempo worden geïntroduceerd.

Samenwerking tussen mens en techniek betekent niet alleen vertrouwen in de veiligheid van de autotechniek, maar ook herkennen van de omgeving en infrastructuur door de auto (belijning en bebording) en het regelen van verantwoordelijkheden (zoals verzekeringen).

We zullen vanaf nu tijdens het onderhoud van de infrastructuur de nodige aanpassingen moeten doorvoeren om over vijftien jaar op orde te zijn met de 'leesbare weg' om de auto met de weg te kunnen verbinden.

Bijlage 2

Ontwikkelingen in de veranderende rol van de Gemeente Barneveld

Participatie

De gemeente Barneveld vindt het belangrijk dat inwoners, inwonersgroepen, maatschappelijke organisaties, ondernemers en andere overheden actief worden betrokken bij het opstellen van beleid. De rol van de overheid – zeker op lokaal niveau – verandert van een beleidsbepalende/regisserende naar die van partner. We hebben voor het opstellen van dit GVVP een aantal participatie-momenten georganiseerd waarop inwoners, wijkplatforms en Verenigingen voor Plaatselijk Belang op een actieve manier hebben meegedacht over de toekomst van ons mobiliteitsbeleid. Tijdens deze participatiemomenten werden veiligheid en parkeren als belangrijkste thema's genoemd.

De gemeenteraad heeft, mede naar aanleiding van een informatiesessie over het mobiliteitsbeleid, in een kadernotitie de kaders voor dit beleid vastgelegd:

1. de opgaven; zaken waar ieder het over eens is en die nu verder gebracht moeten worden;
2. de keuzen; zaken die belangrijk zijn, maar waarover geen eensluidendheid is;
3. de aandachtspunten; onderwerpen die niet leidend zijn bij het vervolgtraject maar waar wel rekening mee moet worden gehouden.

Tenslotte is – onder andere in de gemeentelijke uitgave Barneveld Uitgelicht – aandacht besteed aan het opstellen van het GVVP. Inwoners konden op verschillende onderwerpen reageren en aangeven of de inbreng uit het voortraject in voldoende mate was meegenomen.

Het participatietraject bevestigde de uitgezette koers en bepaalde de richting van het mobiliteitsbeleid.

Gemeentelijke organisatie

De gemeente Barneveld is verantwoordelijk voor het opstellen van het mobiliteitsbeleid en het uitvoeren ervan. De volgende gemeentelijke afdelingen zijn hier in het bijzonder bij betrokken:

De afdeling Vastgoed & Infrastructuur (V&I)

- draagt zorg voor, en geeft advies over, het integrale verkeer- en vervoersysteem (met uitzondering van de trein);
- is regisseur van de mobiliteitsketen;
- werkt aan een gemeente die optimaal bereikbaar is en blijft;
- stelt kaders op voor de bereikbaarheid van de gemeente (in het algemeen) en dorpen en bestemmingen (in het bijzonder);
- stelt kaders op en definieert de kwaliteitsniveaus voor verkeer en vervoer in de openbare ruimte;
- zorgt voor het beperken van hinder en overlast bij de uitvoering van werkzaamheden voor inwoners, de ondernemers en de bezoekers.

De afdeling Ruimtelijke Ordening (RO)

- is verantwoordelijk voor de ruimtelijke indeling van het grondgebied van de gemeente Barneveld;
- stelt bestemmingsplannen op en toets bouwplannen;
- is verantwoordelijk voor het uitvoering geven aan de milieuactiviteiten van de gemeente Barneveld.

De afdeling Beheer Openbare Ruimte (BOR)

- is (namens het gemeentebestuur) eigenaar van de gemeentelijke wegen;
- zet zich in voor een optimaal gebruik van de openbare ruimte (vanuit het perspectief van de gebruikers);
- exploiteert de gemeentelijke eigendommen die bijzonder beheer vragen (zoals tunnels, bushaltes, parkeervoorzieningen, fietsenstallingen, fietsdepot en groen- en straatreinigingsbeleid).

Bijlage 3

Stappenplan 'Parkeren in woongebieden'

We maken, om dit aan te tonen, gebruik van het volgende stappenplan:

1. Melding parkeeroverlast.
2. Parkeerdrukmeting
3. Onderzoek maatregelen
4. Draagvlakonderzoek
5. Resultaat/uitkomst

1. Melding parkeeroverlast.
Uit een woongebied dient een door meerdere buurtbewoners onderkende melding te worden gedaan van parkeeroverlast. Daarbij wordt door de buurtbewoners aangegeven waar de overlast uit bestaat, waar en wanneer het precies plaatsvindt, welke acties zij zelf mogelijk al hebben uitgevoerd (zelf-samen) en aan welke oplossingsrichtingen zij denken.

2. Parkeerdrukmeting
Op basis van de meldingen wordt door ons, in de buurt waaruit de klachten afkomstig zijn, een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Als gebiedsafbakening worden logische en natuurlijke grenzen genomen. De meting wordt op meerdere tijdstippen uitgevoerd, overdag en 's nachts, om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen. Wij kunnen aan de bewoners zelf of aan een wijkplatform vragen om te ondersteunen bij de gegevensverzameling.

3. Onderzoek maatregelen
Als door de meting blijkt dat er inderdaad sprake is van een parkeertekort (binnen de door de gemeente acceptabel geachte loopafstand), dan zullen wij onderzoeken welke maatregelen aan de vraag- en aanbodzijde mogelijk zijn. Wij hanteren daarbij de volgorde:

- Beïnvloeden (bijv. bewoners overhalen meer op eigen terrein te parkeren)
- Benutten (bijv. dubbelgebruik van parkeerplaatsen stimuleren)
- Beprijzen (bijv. aansluiten bij een bestaand betaald parkeren-regime)
- Bouwen (meer parkeerplaatsen realiseren)

Bij bouwen zullen wij ons niet beperken tot het realiseren van meer parkeerplaatsen enkel in de openbare ruimte. Soms is er in de openbare ruimte eenvoudigweg geen ruimte meer of het zou ten koste moeten gaan van openbaar groen of speelplaatsen wat door veel bewoners óók belangrijk wordt gevonden. Misschien is een oplossing denkbaar waarbij ook een beroep moet worden gedaan op de bewoners om gronden ter beschikking te stellen.

4. Draagvlakonderzoek

Nadat de (technisch) haalbare maatregelen in beeld zijn gebracht, wordt in het betreffende gebied een draagvlakonderzoek naar de maatregelen uitgevoerd. Het draagvlakonderzoek betreft een huis-aan-huis-enquête waarin bewoners kunnen aangeven of ze voor of tegen de maatregelen zijn waarbij wordt benadrukt dat wij veronderstellen dat bewoners die niet reageren niet voor de maatregel zijn. Hierdoor worden de bewoners opgeroepen actief mee te praten.

5. Resultaat/uitkomst

Als blijkt dat minimaal 50% (bij voorkeur minimaal 75%) van de belanghebbenden vóór een van de voorgestelde maatregelen is, dan wordt deze nader uitgewerkt en indien mogelijk uitgevoerd. Indien blijkt dat er geen meerderheid voor invoering is, wordt dit ook gecommuniceerd. Er wordt dan gedurende twee jaar geen nieuwe draagvlakmeting gehouden.

Bijlage 4

Het reguleren van Parkeren.

Bezoekers vinden de beschikbaarheid van een plekje belangrijker dan de prijs.

Door de invoering van betaald parkeren, verhoging van parkeertarieven, vermindering of beperking van parkeerplaatsen of invoering van soortgelijke maatregelen, zullen parkeervoorzieningen worden gebruikt voor bezoekers van de centra. Tegelijk kan flankerend beleid werken om alternatieven te promoten zoals lopen, fietsen en ov. Het reguleren van parkeren is het antwoord bieden op het beschikbaar stellen van parkeervoorzieningen voor bezoekers van winkelcentra.
Het is belangrijk dat er gezocht wordt naar oplossingen om het gereguleerd parkeren in de centra in goede banen te leiden bijvoorbeeld door middel van parkeer- en betaalgemak. Barneveld gaat samen met ondernemers onder andere het naleven van de parkeergedragscode stimuleren. Tevens zorgt de gemeente voor de parkeerverwijzing naar de grotere parkeerlocaties.

De kosten van het reguleren

Parkeergemak vraagt geen grote investeringen zoals nieuwe wegen/toegangen en het kan dus verwezenlijkt worden in een relatief korte tijd (binnen een jaar). Van diverse maatregelen zijn op dit moment nog geen kostenramingen beschikbaar. Gemakmaatregelen bestaan veelal uit aanpassing en vernieuwen van toegang- en betaalapparatuur.
Voor de in het GVVP genoemde aanpassingen betreft het het vernieuwen van onderdelen van 'ticketautomaten straatparkeren*' en vervanging van onderdelen van toegangapparatuur. Enerzijds is dit onontkoombaar in verband met bijvoorbeeld de komst van nieuwe geldbiljetten en anderzijds de vervanging van leesapparatuur van betaalpasjes ('van met naar zonder pin; zogenaamde Tap&Go').
De raming van deze investeringskosten zijn minder nauwkeurig naarmate de realisatietermijnen verder in de toekomst liggen. We gaan uit van de opgave van leveranciers van bestaande apparatuur in Barneveld.
*Er staan 31 parkeer-/betaalautomaten (leverancier TMC). In deze automaten is het ook mogelijk te betalen per pin-pas. De certificering van de betaalmodules loopt af op 31-12-2018. Leverancier geeft aan dat zowel soft- als hardware moet worden vervangen mede vanwege invoering pinloos betalen 'Tap & Go', dat verplicht wordt vanaf 1-1-2020.

Het onderstaande overzicht kan worden gebruikt als basis voor financiële besluitvorming. Wijzigingen in prioriteiten van de maatregelen en wijzigingen in de realisatietermijnen zijn mogelijk.
De totale kosten (voor alle betaalautomaten voor straatparkeren) zijn geraamd op € 100.000,- (prijspeil 2019; leverancier).

De investering wordt als volgt:

- € 50.000 in 2017 en 2018 en
- € 30.000 in 2019, 2020 en 2021.

*De toegang en betaalsystemen op de slagboomterreinen dienen ook te worden vervangen voordat uitval dreigt (naar verwachting rondom 2025).

Bijlage 5 - Kadernotitie GVVP Barneveld

Inleiding

Barneveld ontwikkelt een nieuw Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP). De eerste fase, informatie halen bij alle belangrijke spelers, is nu bijna afgerond en er zijn kaders opgesteld. De voorliggende Kadernotitie is daar het resultaat van. Het vormt de basis om tot een goed en gedragen plan te komen. Wat is de kern van de Kadernotitie? Er is gezocht naar de belangrijkste onderwerpen waar het GVVP antwoord op moet geven. Het gaat daarbij om drie soorten onderwerpen:

1. de opgaven. Zaken waar ieder het over eens is en die nu verder gebracht moeten worden;
2. de keuzen. Zaken die belangrijk zijn, maar waarover geen eensluidendheid is;
3. de aandachtspunten. Onderwerpen die niet leidend zijn bij het vervolgtraject maar waar wel rekening mee moet worden gehouden.

In dit document wordt eerst ingegaan op de relatie tussen de Strategische Visie en het GVVP. Vervolgens komt het voorbereidingsproces van het GVVP aan bod. Daarna volgt een overzicht van de verzamelde informatie met de belangrijkste knelpunten en ontwikkelingen. Met deze kennis zijn de kaders in de vorm van opgaven, keuzen en aandachtspunten beschreven. Tenslotte is de planning opgenomen.

Strategische Visie en GVVP

In de Strategische Visie Barneveld 2030 zijn ambitieuze ontwikkelingen opgenomen op het gebied van wonen en werken. Als gevolg van deze ontwikkelingen zal Barneveld groeien naar zo'n 70.000 inwoners. Die ambitie vraagt op veel beleidsterreinen om uitwerking. Verkeer en vervoer is één van die beleidsvelden. In de Strategische Visie is op hoofdlijnen de koers en de uitwerkingsrichting opgenomen voor verkeer en vervoer. Mede op basis van die uitgangspunten wordt het nieuwe GVVP opgesteld.

Het GVVP betreft de hoofdlijnen van het verkeers- en vervoerbeleid en geeft de netwerken aan voor de auto, het langzaam verkeer en het openbaar vervoer. Het GVVP gaat ook in op recente ontwikkelingen op het gebied van ruimte, economie, verkeer en vervoer en milieu waarbij alle zinvolle schaalniveaus, van landelijk tot lokaal, aan de orde komen. Het GVVP beschrijft hoe de gemeente concreet wil inspelen op alle ontwikkelingen met haar verkeers- en vervoersbeleid. Het wordt een integraal actueel plan. Verkeer en vervoer is immers geen doel op zich, maar faciliterend voor veel ontwikkelingen.

Het eindresultaat is een Beleidsnota waarin de visie en het beleid is verwoord. Het omvat een Meerjarenprogramma met projecten, prioritering, globale kosten en een fasering. In een later stadium worden de projecten geconcretiseerd in ontwerpen.

Actualisatie en proces

Het huidige GVVP dateert van 2009 en dient naar aanleiding van de Strategische Visie en de recente ontwikkelingen op meerdere beleidsterreinen geactualiseerd te worden. Medio 2016 is gestart met de voorbereidingen voor een actueel GVVP voor de planperiode 2017-2021. Het geeft een doorkijk naar het jaar 2030, waarmee aangesloten wordt op de planhorizon van de Strategische Visie. Een ambtelijke werkgroep met medewerkers van de afdeling Vastgoed & Infrastructuur, team verkeer en water, verzorgt het project.

De totstandkoming van het GVVP gebeurt in drie fasen. Die fasen worden Informatie, Ontwikkelen en Verbeelden genoemd. De raad heeft een procesmemo over de voorbereidingen ontvangen.

Gestart is met inventarisaties van belangrijke gegevensbronnen en relevante beleidsstukken. Dit is aangevuld met onderwerpen die bij de gemeentelijke gesprekspartners leven. Dorpsplannen zijn daarbij een belangrijke bron van informatie. Vervolgens is in de raadscommissie Grondgebied van 1 december 2016 een workshop gehouden. Aan de hand van actuele thema's, ontwikkelingen en dilemma's is afgetast wat de algemene mening is over verkeer en vervoer in Barneveld. Het resultaat van de fase Informatie wordt in deze Kadernotitie vastgelegd.

De volgende stap is het Ontwikkelen. In deze fase worden de verschillende verkeersnetwerken (auto, langzaam verkeer, openbaar vervoer, etc. ontworpen. De verschillende scenario's van verkeersnetwerken worden getoetst met het verkeersmodel. De netwerken worden vervolgens vertaald naar concrete projecten. Daarnaast wordt ingegaan op aspecten als verkeersveiligheid, duurzaamheid, energie, burgerparticipatie, etc.

Verbeelden is de laatste stap, waarin het plan op papier komt. In maart 2017 wordt het concept-GVVP ter inzage gelegd. Vaststelling van het nieuwe GVVP is voorzien in de raad van juli 2017.

De actualisatie van het GVVP loopt vooruit op de Omgevingswet, die in 2019 van kracht wordt. Onderdelen van het GVVP krijgen een plek in de integrale documenten Omgevingsvisie en Omgevingsplan, die voortvloeien uit de Omgevingswet.

Huidige situatie, trends en ontwikkelingen

Om een beeld te krijgen van de huidige en toekomstige situatie van het verkeer en vervoer in de gemeente Barneveld is vanuit diverse bronnen en invalshoeken, waaronder de workshop met de raad, geïnventariseerd wat de belangrijkste knelpunten en ontwikkelingen zijn.

Verkeersdruk

De structurele congestie op het kruispunt A1-A30 is een groot probleem. Verder is er sprake van drukte nabij de aansluiting van bedrijventerrein Harselaar op de A1 en nabij de aansluiting van de Thorbeckelaan op de A30 tijdens spitsperioden. Deze verkeerssituaties doen afbreuk aan de bereikbaarheid en komen de strategische ligging van Barneveld aan de A1 en A30 niet ten goede.

Als gevolg van bovengenoemde verkeersproblematiek wordt het onderliggend wegennet als sluiproute gebruikt. Dit leidt tot extra drukte op met name de oost-west gerichte hoofdwegen in Voorthuizen, de Hoevelakenseweg (Terschuur), de Postweg (De Glind) en de Achterveldseweg. Een structureel probleem doet zich vooral voor in de kern Voorthuizen. Buiten de spitsperioden zijn er geen verkeersproblemen op het lokale wegennet.

Het verkeer zal echter een sterke groei gaan doormaken als gevolg van autonome ontwikkelingen (bijvoorbeeld landelijke economische groei) en interne factoren zoals woningbouw en de ontwikkeling van bedrijventerreinen.

Inmiddels zijn het provinciaal inpassingsplan voor de Westelijke Rondweg Voorthuizen en het bestemmingsplan voor het gemeentelijk deel onherroepelijk en vindt grondverwerving plaats. De gemeenteraad heeft opdracht gegeven om voortvarend de voorbereidingen te starten voor het doortrekken van de Oostelijke Rondweg Barneveld tussen de Wesselseweg en de Hoenderlaan. Ondanks deze maatregelen blijven er verkeersafwikkelingsproblemen in de toekomst, bijvoorbeeld rondom het centrum van Barneveld en de westzijde van de kern.

Veiligheid

Na een jarenlange daling van de verkeersonveiligheid in Barneveld, neemt deze recent weer toe. Dit is een trend die ook landelijk wordt waargenomen. In 2015 zijn er 68 slachtofferongevallen geregistreerd, waarbij 6 mensen om het leven kwamen. Van deze ongevallen vond het merendeel plaats op gemeentelijke wegen.

Relatief veel ongevallen treden op met jonge bestuurders (fietsers) in de leeftijd tussen 15-24 jaar, veelal door een hoge risicoacceptatie en een gebrek aan rijvaardigheid.

De 50km-wegen en 60km-gebieden in en om de grote kernen zijn als relatief onveilig gecategoriseerd. De kleine kernen en woonwijken zijn relatief gezien veilig.

Verkeersveiligheid blijft een belangrijk aandachtspunt binnen het gemeentelijk verkeersbeleid. Dit wordt bekrachtigd door de stijgende trend in het aantal ongevallen. Het verkeersveiligheidsbeleid zal gericht moeten zijn op gedragsverandering door middel van voorlichting en handhaving, om kennis en inzichten in verkeerssituaties en verbetering van risico-inschatting te bevorderen.

Ontwikkelingen

Barneveld kent een flink aantal grotere en kleinere (ruimtelijke) ontwikkelingen waar rekening mee gehouden moet worden. De volgende ruimtelijke, economische, verkeers- en milieuontwikkelingen zijn zichtbaar of worden verwacht:

Ruimte

- de uitbreiding van Barneveld van 56.000 naar 70.000 inwoners;
- de behoefte aan ca. 5.000 woningen (met name in de uitbreidingsgebieden De Burgt, Veller, Holzenbosch, Barneveld-Noord, Kootwijkerbroek-Oost, Hoevedorp en Dwarsakker);
- verstedelijkingsdruk vanuit de Randstad.

Economie

- uitbreiding van bedrijventerreinen Harselaar-Zuid en -Driehoek met bijbehorende infrastructuur;
- revitalisering Harselaar-Oost;
- de mogelijke komst van een weg-railterminal in Harselaar.

Verkeer en vervoer

- herstructurering van het knooppunt Hoevelaken met wegverbreding van de A1 tot de aansluiting met de A30;
- de gewenste capaciteitsuitbreiding aansluiting A1-A30 door infrastructurele aanpassingen;
- de aanleg van de provinciale rondweg N303 Voorthuizen inclusief de gemeentelijke verbinding tussen de rondweg en de Apeldoornsestraat;
- doortrekken van de Oostelijke Rondweg Barneveld tussen de Wesselseweg en de Hoenderlaan;
- realisatie van de Harselaartunnel onder het spoor Amersfoort-Apeldoorn;
- frequentieverhoging van de Valleilijn tussen station Barneveld-Zuid en Ede-Wageningen.

Milieu en omgeving

- de introductie van de circulaire economie;
- Barneveld houdt rekening met de ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid, anticipeert daarop en zoekt (selectief) aansluiting bij veelbelovende initiatieven;
- de klimaatverandering noodzaakt tot klimaatadaptatie van de (openbare) ruimte;
- de energietransitie naar schone en duurzame energie (de ontwikkeling van rijden op alternatieve brandstoffen, met name elektrisch);
- de steeds groter wordende rol van burgerparticipatie.

Opgaven voor het GVVP

Voor een goed plan moet van meet af aan gestudeerd worden vanuit de juiste basis. Die basis bestaat uit wat al vastligt (opgaven), wat verkend moet worden (keuzen) en waar rekening mee moet worden gehouden (aandachtspunten).

Met de kennis van de huidige en toekomstige situatie, de trends en de ontwikkelingen zijn de opgaven, keuzen en aandachtspunten geformuleerd. Deze vormen de basis voor het GVVP. De resultaten zijn hieronder gerangschikt in vier blokken: ruimte, economie, verkeer en vervoer en milieu en omgeving.

Ruimte

Opgaven (ga voor het plan uit van)	• Een woningbouwontwikkeling in de uitbreidingsgebieden De Burgt, Veller, Holzenbosch, Barneveld-Noord, Kootwijkerbroek-Oost, Hoevedorp en Dwarsakker. • Een volledige ontwikkeling van de bovenregionale bedrijventerreinen Harselaar-Zuid en -Driehoek. • Een sterke oriëntatie op de Food Valley. • Een primaire locatie van kern-overstijgende ontwikkelingen in het bundelingsgebied Barneveld-Harselaar-Voorthuizen. • Een overkoepelende en bovenlokale functie van het centrum van Barneveld. • Een multifunctioneel dorpshuis voor Voorthuizen, een basisschool en een sporthal nabij de Wikselaarseweg (Wikselaarse Eng). • Ruimte bieden aan duurzame groei van de primaire agrarische sector in combinatie met passende nieuwe functies.
Keuzen (maak in het plan de keuze)	• Hoe om te gaan met het dilemma autobereikbaarheid versus leefbaarheid en woonklimaat in de diverse kleine kernen.
Aandachtspunten (houdt in de uitwerking van het plan rekening met)	• De grote verschillen in ruimtelijke kwaliteiten van de buitengebieden (landbouwontwikkelingsgebied, recreatieve gebieden, landschappen, natuur, etc.). • Het gewenste dorpse karakter van de kernen en de straten in de gemeente Barneveld.

Economie

Opgaven (ga voor het plan uit van)	• De wens om met de toekomstige verkeersstructuur de verdere ontwikkelingen in de as Barneveld-Harselaar-Voorthuizen te ondersteunen. • Een verkeersontsluiting, waarmee uitbreiding van het Barneveldse centrum en een mogelijk blijft. • Het toeristisch potentieel te versterken. • Het op economisch vlak aansluiten bij de Food Valley.
Keuzen (maak in het plan de keuze)	• Hoe om te gaan met de bereikbaarheid van een eventuele weg-railterminal in Harselaar?
Aandachtspunten (houdt in de uitwerking van het plan rekening met)	• Een schaalvergroting in de agrarische sector, gepaard gaande met grotere landbouwvoertuigen. • De ontwikkeling van een perifere detailhandelsvestiging in Barneveld-Zuid (Lunterseweg).

Verkeer en vervoer

Opgaven (ga voor het plan uit van)	1. Het opwaarderen van het knooppunt A1/A30. 2. Het ontwikkelen van een logisch netwerk van rondwegen en radialen binnen de (met name grotere) kernen. Dat betreft in ieder geval een rondweg ten oosten van Barneveld. 3. Het primair benutten van de huidige of geplande infrastructuur. Secundair nieuwe infrastructuur aanleggen. 4. Een invulling geven aan de koers om binnen de kernen prioriteit te geven aan het bestemmingsverkeer boven het doorgaand verkeer. 5. Het centrum van Barneveld (inclusief huidige centrumring) is een verblijfsgebied waar autoverkeer ondergeschikt is aan het langzaam verkeer. 6. Het inspelen op de nieuwe ontwikkelingen in het openbaar vervoer. 7. Een halte op de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn bij station Barneveld-Noord. Hierbij hoort een optimale inzet van openbaar vervoer (bijvoorbeeld busverbindingen) en een goede fietsbereikbaarheid. 8. Een kwartierdienst op de volledige Valleilijn. 9. Het blijven inzetten op fietsgebruik door een veilig, direct en kwalitatief fietsnetwerk (zowel utilitair als recreatief) te ontwikkelen. 10. Subjectieve verkeersonveiligheid bij fietsers bij fietsoversteken wordt aangepakt. 11. Het stimuleren van “Nieuwe mobiliteit” (het nieuwe werken, minder verkeer, schonere vervoerwijzen, deelmobiliteit). 12. Pilots op het gebied van energieopwekking in infrastructuur en het combineren van werklocaties en laadpalen. 13. Het faciliteren van een weg-railterminal in Harselaar als daarvoor vanuit de markt behoefte aan is.

Keuzen (maak in het plan de keuze)	14. Welke toegevoegde waarde heeft een Westelijke Rondweg Barneveld? Kan de A30 deze taak ook oppakken? 15. Hoe om te gaan met de druk belaste snelwegaansluitingen? Is capaciteitsvergroting nodig en zo ja hoe? 16. De opvang van doorgaand verkeer (waaronder landbouw- en vrachtverkeer) door de kernen naar routes rond de kernen. 17. Hoe de wegen ten zuiden van Kootwijkerbroek vormgeven en categoriseren? Dit mede in relatie tot de Oostelijke Rondweg Barneveld. 18. Hoe om te gaan met hogere wachttijden bij kruisingen binnen de kern? Accepteren of investeren? 19. Selectief inzetten op fietspaden langs wegen buiten de kom. 20. Standaard voorrang voor fietsers bij fietsoversteken of maatwerk? 21. Inzetten op een Intercitystation of stoptreinstation op de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn? 22. Hoe om te gaan met de matige bezettingsgraad van de (betaalde) parkeervoorziening in Barneveld? 23. Hoe wordt de parkeerdruk in de oudere woonwijken gefaciliteerd? 24. Hoe wordt de parkeerdruk op de bestaande bedrijventerreinen gefaciliteerd?
Aandachtspunten (houdt in de uitwerking van het plan rekening met)	25. Het GVVP houdt rekening met het rijks-, provinciaal en regionaal verkeersbeleid. 26. De milieukundige effecten (onder andere fijn stof) van wijzigingen in de verkeerscirculatie.

Milieu en omgeving

In het vorige hoofdstuk zijn enkele algemene ontwikkelingen geschetst onder de noemer Milieu en omgeving. Deze ontwikkelingen hebben invloed op vele beleidsdisciplines waaronder ruimte, economie en verkeer en vervoer. Bij het bepalen van de maatregelen in het GVVP dient met deze ontwikkelingen rekening te worden gehouden.

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