

OV-visie 2018 Gemeente Barneveld



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	2
1. Samenvatting	3
2. Inleiding	6
2.1 GVVP 2017	6
2.2 Kenschets gemeente Barneveld	6
2.3 Nieuwe OV-concessie	7
2.4 Trends en ontwikkelingen	7
2.5 Technologische ontwikkelingen	8
3. Opgaven voor het openbaar vervoer	9
3.1 Inleiding	9
3.2 Koers	9
3.3 Kernopgaven openbaar vervoer.....	9
3.4 Aansluiting bij partners.....	10
3.5 Inventarisatie OV-behoefte gemeentelijke kernen	11
3.6 Eén integraal en toekomstbestendig ov-netwerk	12
3.7 Bekendheid openbaar vervoer verbeteren.....	12
4. Toekomstvisie openbaar vervoer met dienstregeling	13
4.1 Inzetten op buslijnen met een dienstregeling.....	13
4.2 Vervoer met een dienstregeling als drager van het ov-netwerk	14
4.3 Richting Apeldoorn (102)	15
4.4 Richting Arnhem via Wekerom (105)	15
4.5 Richting Lelystad Airport via Harderwijk (205)	15
4.6 Richting Nunspeet via Kootwijkerbroek, Stroe en Wittenberg (112).....	16
4.7 Putten richting Ede via Garderen en Wittenberg (107)	16
4.8 Schoolbussen.....	16
4.9 Buurtbussen	16
5. Toekomstvisie openbaar vervoer zonder dienstregeling	18
5.1 Een robuust vangnet	18
5.2 Maatwerk.....	19
6. Toekomstvisie voorzieningen & infrastructuur	22
6.1 Voorzieningen & infrastructuur	22
7. OV visie in beeld	25
Bijlage 1: Bronnen	26
Bijlage 2: Maatregelenprogramma GVVP	27
Bijlage 3: Samenvatting toekomstbeeld OV 2040	28
Bijlage 4: OV-Visie provincie Gelderland	29

1. Samenvatting

De OV-Visie is een uitwerkingsrichting van het in 2017 door de gemeenteraad vastgestelde GVVP. De komende jaren gaat er veel veranderen op het gebied van openbaar vervoer; een nieuwe OV-concessie, technologische ontwikkelingen, uitbreiding van woonwijken, bedrijventerreinen en de inzet van zwaarder en groter materieel in de transportsector. De OV-visie heeft een horizon van 2030 omdat deze dan gelijk loopt met de ov-concessie van de provincie Gelderland. Deze ontwikkelingen vragen om een heldere koers vanuit de gemeente Barneveld. Het openbaar vervoer is –en blijft de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de provincie Gelderland, maar deze partners bouwen actief op de kennis van de gemeente als het gaat om de behoeften van de reiziger en haar inwoners. De gemeente Barneveld wil anticiperen op de toekomst door nu een aantal denkrichtingen vast te leggen en hiernaar te handelen, zowel in de voorbereiding op de nieuwe ov-concessie 2020 als in de verdere toekomst. De OV-visie is tot stand gekomen met inwoners, inwonersgroepen, maatschappelijke organisaties, ondernemers, vervoerders, regio's, provincie en gemeenten.

De ov-visie bestaat uit 4 onderdelen:

1. Opgaven voor het openbaar vervoer (vanuit het GVVP 2017)
2. Toekomstvisie openbaar vervoer met dienstregeling
3. Toekomstvisie openbaar vervoer zonder dienstregeling
4. Toekomstvisie voorzieningen & infrastructuur

Uitgangspunten Toekomstvisie openbaar vervoer met dienstregeling

We zien het nut en noodzaak in dat niet overal meer een grote bus volgens dienstregeling kan rijden daar waar een geringe bezetting is. We blijven inzetten op het behoud van een vorm van openbaar vervoer in iedere dorpskern.

In alle dorpen waar geen bus meer volgens dienstregeling kan rijden, moet er waardig maatwerk voor in de plaats komen. Deze maatwerk oplossingen moeten eerst naast de bestaande bus met dienstregeling worden aangeboden voordat deze mogelijk verdwijnt. Voor het maatwerk zijn flexibele vormen van vervoer denkbaar zoals de bel –en buurtbus. Hierbij mag het niet zo zijn dat de bestaande buurtbusverenigingen onder druk komen te staan. We zetten ons in om zoveel mogelijk vormen van vervoer in de nieuwe ov-concessie op te nemen.

Samengevat zetten we ons in voor/om:

1. Buslijnen (voor de grote reizigersstromen) met een dienstregeling in de concessie
2. Maatwerk dat (zowel bij de start als gehele concessieduur) onder de verantwoordelijkheid van de provincie Gelderland behoort.
3. Kwartiersdienst op de gehele Valleilijn
4. De Valleilijn te verlengen naar Arnhem
5. Primair voor een directe treinverbinding richting Apeldoorn in de vorm van een intercitystop (Barneveld Noord) of sprinterdienst (stations Barneveld, Stroe en Apeldoorn).
6. Secundair op een directe treinverbinding richting de Randstad zodat er niet meer overgestapt hoeft te worden
7. Een betere busverbinding tussen Barneveld en Apeldoorn.
8. Een snellere busverbinding tussen Barneveld en Otterlo/Arnhem.
9. Een betere busverbinding tussen Barneveld en Scherpenzeel.
10. Een busverbinding door de dorpen Kootwijkerbroek en Stroe naar knooppunt Wittenberg
11. Een betere en directe verbinding tussen Barneveld en Nijkerk en daarnaast voor een verbinding tussen Barneveld en Nijkerk via de dorpskernen Zwarteboek en Terschuur.
12. De buurtbusverenigingen te faciliteren

Uitgangspunten Toekomstvisie openbaar vervoer zonder dienstregeling

In het ov-systeem van de toekomst vullen verschillende vormen van vervoer elkaar aan: vervoer met dienstregeling en vervoer zonder dienstregeling. We zetten ons in voor een toekomstbestendig flexibel ov-systeem. Met een flexibel ov-systeem kan het systeem altijd worden aangepast aan de laatste wensen en behoeften van de reizigers. De treinstations in Barneveld vormen de basis waarvandaan alle dorpen en steden nu én in de toekomst bereikbaar blijven. Het ov-systeem van vervoer met –en zonder dienstregeling in de regio FoodValley vormt nu –en in de toekomst één integraal ov-netwerk.

Nieuwe vormen van vervoer zoals Automaatje, Valleihopper, deelauto's en deelfietsen gaan een steeds belangrijkere rol spelen in het ov-systeem. Op deze manier biedt het ov-systeem alle inwoners en bezoekers (ook daar waar geen openbaar vervoer met dienstregeling is) de mogelijkheid te reizen en een concurrerend alternatief voor de auto te bieden. De regiecentrale en het flexibele vervoer komen daardoor steeds dichterbij elkaar.

Samengevat zetten we ons in voor/om:

13. Maatwerk (vervoer zonder dienstregeling) dat in de concessie opgenomen wordt zodat verdere versnippering van het openbaar vervoer voorkomen wordt.
14. Het behoud van een vorm van openbaar vervoer in iedere dorpskern.
15. Het voor-/natransport te minimaliseren (deur-tot-deur of halte-tot-deur).
16. De bedrijventerreinen Harselaar en de Briellaerd met andere modaliteiten dan de auto goed bereikbaar te maken.
17. Het stimuleren en vergroten van vrijwilligersinitiatieven zoals Automaatje.

Uitgangspunten Toekomstvisie voorzieningen & infrastructuur

De gemeente Barneveld wil anticiperen op de veranderende vormen van openbaar vervoer door hier nu al in de infrastructuur rekening mee te houden en voorzieningen te verbeteren. We werken samen met onze partners aan een succesvol integraal ov-systeem met aantrekkelijke overstapmogelijkheden tussen alle vormen van vervoer. We streven er naar om zoveel mogelijk ov-voorzieningen toegankelijk te krijgen.

Niet overal is het openbaar vervoer volledig toegankelijk te maken. Daar waar geen oplossing mogelijk is of haalbaar is zetten we in op een toegankelijk ov-vangnet wat voor alle typen reizigers toegankelijk is, ook daar waar geen verhoogde halte aanwezig is. Daarmee kan een reiziger ervanuit gaan dat er gegarandeerd vervoer naar de gewenste bestemming aanwezig is.

We stimuleren het gebruik van de fiets als voor –en natransport door een aantrekkelijke fietsinfrastructuur te bieden en faciliteren daarbij initiatieven zoals de OV-fiets en Keobike. Om wildgroei van systemen te voorkomen is een coördinatie van de systemen vanuit de gemeente noodzakelijk. Waar de fiets een sterke combinatie is met het openbaar vervoer kan de auto dit ook zijn, mits voldoende parkeercapaciteit bij haltes en knooppunten (mobiliteitspleinen). Tot slot streven we ernaar om duurzame, schone mobiliteitsoplossingen te stimuleren en volgen de ontwikkelingen op dit gebied.

Samengevat zetten we ons in voor/om:

18. De bekendheid van het ov te verbeteren
19. Nieuwe technieken en vervoerswijzen
20. Een toegankelijk ov-vangnet (Valleihopper)
21. Een robuuste infrastructuur (GVVP 2017)
22. Goede fietsvoorzieningen (GVVP 2017)
23. Stimuleren, faciliteren en coördineren van deelfietssystemen
24. Parkeervoorzieningen voor de auto bij ov-knooppunten (GVVP 2017)

25. P+R-locaties uitbreiden en gaan we het gebruik ervan stimuleren. (GVVP 2017)
26. Duurzaam vervoer stimuleren

2. Inleiding

In 2017 is het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan, een uitwerking van de Strategische Visie 2030, vastgesteld. Deze OV-Visie is een uitwerkingsrichting van het GVVP. De komende jaren gaat er veel veranderen op het gebied van openbaar vervoer; een nieuwe OV-concessie, technologische ontwikkelingen, uitbreiding van bedrijventerreinen en de inzet van zwaarder en groter materieel in de transportsector. Deze ontwikkelingen vragen om een heldere koers vanuit de gemeente Barneveld. Deze OV-Visie beschrijft hoe Barneveld in kan zetten op de ontwikkelingen op het gebied van openbaar vervoer. De OV-visie is tot stand gekomen met inwoners, inwonersgroepen, maatschappelijke organisaties, ondernemers en andere overheden.



2.1 GVVP 2017

De kernopgaven vanuit het GVVP vormen de basis voor deze ov-visie. In het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan wordt in het bijzonder aandacht gevraagd voor 'basismobiliteit'. Basismobiliteit is een belangrijk kader voor het uitwerken van onze toekomstvisie voor het openbaar vervoer.

Kernopgave 1 – Externe bereikbaarheid Over het benutten van onze strategische ligging.

Kernopgave 2 – Interne bereikbaarheid Over het verbeteren van bestaande infrastructuur.

Kernopgave 3 – Wensen uit dorpen en wijken; wijk- en dorpsconsultaties.

2.2 Kenschets gemeente Barneveld

De gemeente Barneveld is de op twee na grootste gemeente van de Veluwe. Barneveld telde halverwege 2017 ruim 56.500 inwoners. De verwachting van de gemeente is om tot 2040 door te groeien naar zo'n 70.000 inwoners. De gemeente ligt in het hart van de FoodValley. We vormen een economisch kerngebied op een uitstekend ontsloten locatie in het midden van het land. Barneveld herbergt een breed samengesteld bedrijfsleven. De pluimveesector, transport & logistiek en toerisme geven kleur aan ons gebied. Veel bedrijven vestigen zich in Barneveld vanwege de strategische ligging aan de A30 en A1. Barneveld is ook een gemeente waar dagelijks veel mensen naar toe komen om er te werken.

Voor al het economisch kerngebied Harselaar en de dorpskern Barneveld worden goed bediend met openbaar vervoer: de Valleilijn stopt hier frequent en wordt dagelijks door duizenden reizigers gebruikt. In het buitengebied is het aanbod van openbaar vervoer beperkter. Streekbussen bedienen hier de dorpen. Naast openbaar vervoer en auto-infrastructuur zijn er goede (directe) fietsverbindingen tussen de dorpen.

De afgelopen jaren is er geïnvesteerd in het wegennet rondom Barneveld door de aanleg van rondwegen of het aanpakken van knelpunten. De frequentie op het spoor is verhoogd en ook de fietsinfrastructuur is uitgebreid. Ondanks deze ontwikkelingen neemt de verkeersdruk op de wegen

ook in onze regio verder toe. Om niet alle openbare ruimte op te geven voor extra asfalt moeten we blijvend inzetten op de verbetering van het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer kan -samen met de fiets- een deel van deze vraag naar mobiliteit opvangen: de trein is sneller dan de auto wanneer het voor –en natransport goed georganiseerd is. De fiets kan hier een grote bijdrage aan leveren: de fiets is snel, direct en het parkeren neemt weinig ruimtebeslag. Deze totaalvisie op de bereikbaarheid van de gemeente Barneveld en de regio is al in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan vastgesteld.

2.3 Nieuwe OV-concessie

De provincie is verantwoordelijk voor het openbaar vervoer. De voorbereidingen om het openbaar vervoer in Oost-Nederland (Flevoland, Gelderland en Overijssel) opnieuw aan te besteden zijn in volle gang. De bestaande acht concessies zullen naar verwachting verdwijnen en opgaan in drie grote concessiegebieden: Noord, Oost en Zuid. De concessies starten naar verwachting na de zomer van 2020 en hebben een looptijd van 10 jaar met een mogelijke verlenging van 5 jaar. De ontwikkelingen en voorbereiding op de nieuwe ov-concessie vragen om een heldere koers vanuit de gemeente Barneveld.

2.4 Trends en ontwikkelingen

De groei van de steden en de trek van jongeren naar de steden doet de vraag naar openbaar vervoer in de steden steeds meer toenemen. Echter in de randen van de steden, in de dunbevolkte en in landelijke gebieden daalt de vraag en gebruik van het openbaar vervoer. Door de daling van vraag en gebruik wordt het voor vervoerders steeds lastiger om deze lijnen rendabel te exploiteren. Dit resulteert in veel gevallen in een vermindering van het aanbod van openbaar vervoer in deze gebieden. Dit verminderde aanbod zorgt er weer voor dat reizigers die afhankelijk van het openbaar vervoer zijn moeilijker naar hun gewenste bestemming kunnen reizen. Deze ontwikkelingen hebben geleid tot het Toekomstbeeld OV 2040 van het Rijk en de OV-Visie van de provincie Gelderland. Deze OV-Visie is een concrete uitwerking voor de gemeente Barneveld van het landelijk Toekomstbeeld OV 2040 van het Rijk, de OV-Visie van de provincie Gelderland en het Gemeentelijke Verkeer –en Vervoersplan 2018.

Het gebruik van buslijnen op de Veluwe is nooit heel groot geweest. Ook andere vormen van mobiliteit (de concurrentie van de e-fiets) en de openingen/wijzigingen van schoollocaties spelen een rol. Het busnetwerk op de Veluwe kent een zeer ruime 'openingstijd': zelfs op zondag rijden er bussen tot laat op de avond. Dit komt nog deels uit de tijd van de dienstplicht. De provincie Gelderland heeft in 2010 in haar aanbesteding ook de vervoerder geprikkeld om veel bus-uren aan te bieden.

De inzichten veranderen nu. Al jaren is de trend zichtbaar dat bussen verre van vol zitten in de landelijke gebieden, al is de laatste jaren wel weer een kleine groei zichtbaar. Deze groei is mogelijk het gevolg van de introductie van de ov kaart voor mbo studenten. Daarnaast zijn er tegenwoordig steeds meer nieuwe mobiliteitsoplossingen beschikbaar, dat betekent dat er kritisch gekeken moet worden wat voor busvervoer er nu aangeboden wordt en om zo alvast goed voorbereid te zijn op de nieuwe concessie waarin zeker andere vormen van vervoer dan eens per uur een bus aan de orde zijn.

Naast het groeiende vervoer in de stad is er een trend zichtbaar in de groeiende vraag naar recreatieverkeer. Dit recreatieverkeer vindt op andere tijdstippen plaats dan de woon-werk reizen. De provincie ziet de snel ontwikkelende techniek leiden tot onder andere zelfrijdende auto's. De ontwikkelingen op het gebied van techniek en de krappere ruimtes in steden versnellen de komst van nieuwe voertuigen.

2.5 Technologische ontwikkelingen

Mobiliteit is volop in ontwikkeling. Vaste vervoersvormen worden steeds flexibeler en er ontstaan nieuwe combinaties tussen vervoersvormen. Dit zijn allemaal doorontwikkelingen van bestaande vervoersvormen. Naast de bestaande vervoersvormen krijgen we de komende jaren te maken met nieuwe -nu soms nog onbekende- vormen van vervoer. Denk hierbij aan bijvoorbeeld drones, zelfrijdende voertuigen, de hyperloop en combinaties zoals cargo hitching waarbij personenvervoer met goederenvervoer gecombineerd kan worden.

Daarnaast neemt de vraag naar duurzaam en schoon vervoer steeds verder toe. Auto's worden geweerd uit binnensteden in milieuzones en distributie van goederen wordt steeds vaker elektrisch of met een andere schone aandrijfvorm uitgevoerd. Ook binnen het openbaar vervoer worden in nieuwe concessies steeds vaker schone voertuigen geëist. Deze nieuwe modaliteiten (zonder uitstoot van CO₂ en fijnstof) zijn schoner en stiller en dragen daarmee bij aan een prettig leefklimaat, een beter milieu en aan een betere luchtkwaliteit in de woonomgeving. De verduurzaming van het wagenpark vraagt om meer laadvoorzieningen begin, eind en haltepunten.

3. Opgaven voor het openbaar vervoer

In het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan wordt in het bijzonder aandacht gevraagd voor 'basismobiliteit'. Basismobiliteit is een belangrijk kader voor het uitwerken van onze toekomstvisie voor het openbaar vervoer.



3.1 Inleiding

Om inwoners én bezoekers ook na 2020 de mogelijkheid te bieden zelfstandig te kunnen reizen met openbaar vervoer is het noodzakelijk het openbaar vervoer in de toekomst anders te organiseren. Landelijk is er een verandering gaande waarbij onrendabel openbaar vervoer plaats maakt voor alternatieven en waarbij belangrijke corridors verder opgewaardeerd worden. Daar waar alternatieven moeten komen, wordt het traditionele aanbodgerichte openbaar vervoer 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. De koers en kernopgaven voor het openbaar vervoer zoals in het GVVP vastgesteld worden in dit hoofdstuk nogmaals benoemd.

3.2 Koers

De gemeente Barneveld wil klaar zijn voor de toekomst. De Strategische Visie Barneveld 2030 "Over Morgen en Meedoen" beschrijft de mobiliteitsopgave als volgt:

"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."

3.3 Kernopgaven openbaar vervoer

In het gemeentelijk verkeer en vervoerplan (GVVP) is de Barneveldse koers vertaald naar kernopgaven. Voor het openbaar vervoer ziet de gemeente Barneveld drie kernopgaven.

Kernopgave 1 – Externe bereikbaarheid Over het benutten van onze strategische ligging

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 stations gerealiseerd worden.

1. Optimaal benutten spoor
2. Verbinding met IC-netwerk

Kernopgave 2 – Interne bereikbaarheid Over het verbeteren van bestaande infrastructuur

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.

1. Zelfstandige mobiliteit
2. (deel-)Fiets in voor-/natransport
3. Van aanbod naar vraag
4. Toegankelijke ov-infrastructuur
5. Van streekbus naar oproep-/buurtbus

Kernopgave 3 – Wensen uit dorpen en wijken; wijk- en dorpsconsultaties

Om de slag te kunnen maken van aanbodgericht naar vraaggericht openbaar vervoer is het cruciaal dat de gemeente in verbinding staat met haar inwoners en ondernemers, maatschappelijk organisaties en andere overheden.

3.4 Aansluiting bij 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 uitdaging is om aangesloten te blijven bij netwerken van ov-organisaties zoals het GNMI (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 voor de gemeente Barneveld zijn de OV-bedrijven, deelauto-providers en nieuwe allianties met o.a. Bedrijfsleven, Regio FoodValley, Regio Amersfoort.

Voor een succesvol en aantrekkelijk ov-systeem is het cruciaal om nu én in de toekomst in verbinding te staan met de inwoners (o.a. Plaatselijk Belang, wijkplatforms en JongerenRaad Barneveld), ondernemers, buurtbusverenigingen, maatschappelijke organisaties en andere overheden. We zien het contact met al deze partners jaarlijks terugkomen om te inventariseren waar behoefte aan is en hoe het ov-systeem verder geoptimaliseerd of verbeterd kan worden. Waar mogelijk proberen we deze wensen en suggesties in het ov-systeem te verwerken, op te nemen of er bij de juiste instanties op aan te dringen deze aanbevelingen over te nemen.

Partners

- Regio FoodValley;
- Regio Amersfoort;
- Provincie Gelderland;
- Provincie Utrecht;
- Ministerie van I&W;
- Nederlandse Spoorwegen;
- ProRail;
- Keolis;
- Connexxion;
- GNMI;
- Fietzersbond;
- ROVER;
- ROV-oost NL;

3.5 Inventarisatie OV-behoefte gemeentelijke kernen

De samenleving heeft aangegeven (via plaatselijk belangen, wijkplatforms en andere contactmomenten), behoeften te hebben ten aanzien van het openbaar vervoer. Deze input levert een directe bijdrage aan de Barneveldse ov-visie en draagt daarnaast bij aan de te maken keuzes voor een toekomstbestendig en betaalbaar ov-systeem. We hebben zoveel als mogelijk bij de totstandkoming van deze ov-visie rekening gehouden met de door de dorpen en wijken ingebrachte aandachtspunten. De aandachtspunten die overblijven worden bij volgende mogelijkheden meegenomen.

Barneveld

- Pendelbussen tijdens (grote) evenementen tussen parkeerterreinen zoals die van de Midden Nederland Hallen en het Transferium.
- Stimuleren met de trein te komen tijdens evenementen in het centrumgebied.
- Dynamische (actuele) reisinformatie op bushaltes.
- Zichtbaarheid van reisbestemmingen bussen verbeteren.

Garderen

- Openbaar vervoer door de kern behouden.
- Bedieningsfrequenties in stand houden.

Stroe

- Stop op spoor richting Amersfoort-Apeldoorn.
- Directe ov-verbinding vanuit de dorpskern met Barneveld.

Terschuur/Zwartebroek

- Behoud van lijn 102, of een volwaardig alternatief. (goede ov-verbinding naar Voorthuizen/ (station) Hoevelaken/Amersfoort)
- Een goede ov-verbinding met Nijkerk.
- Een goede ov-verbinding met Barneveld.

Kootwijk

- Retourplaatsen deelfietsen vanuit de regio faciliteren.
- Taxidiensten zoals Uber-achtige systemen toestaan.
- Stop op het spoor bij Stroe.
- Openbaar vervoer in de dorpskern Kootwijk is gezien het kleine aantal inwoners van het dorp niet realistisch.

Kootwijkerbroek

- Goede verbindingen naar overstaplocaties Barneveld Centrum en Wittenberg
- Minimaal halfuurs-diensten overdag, goede bediening in avond en weekenden voor jongeren.
- Station Barneveld Centrum goed bereikbaar
- Rechtstreekse verbindingen naar omliggende dorpen, hierin kan gekeken worden naar ov-verbindingen aangevuld met maatwerk vervoer.
- Buurtbus de Valk mogelijk naar Kootwijkerbroek
- Maatwerk voor de reiziger die een reis van deur tot deur mogelijk maakt, zoals de buurtbus, Automaatje, carpool initiatieven en een taxi tegen ov-tarief: meer vormen van flexibel vervoer tegen lage tarieven.

De Glind

- OV-bediening op zondag naar Barneveld

Voorthuizen

- Minimale frequentie van 2x per uur.
- Openbaar vervoer in de dorpskern.
- Zo kort mogelijke loopafstand tot opstaplocatie.
- Gratis parkeren in het Transferium
- Geen haltes op de rondweg
- Nieuwe verbinding naar Lelystad (voor vakantieverkeer).

3.6 Eén integraal en toekomstbestendig ov-netwerk

We zien het nut en noodzaak in dat niet overal meer een grote bus volgens dienstregeling kan rijden daar waar een geringe bezetting is. We blijven inzetten op het behoud van een vorm van openbaar vervoer in iedere dorpskern. Hierbij denken we samen met de inwoners na over de invulling van maatwerk en doen hierover onze aanbevelingen aan de provincie Gelderland. We denken na over alternatieve mobiliteitsoplossingen voor gebieden en dorpskernen daar waar het openbaar vervoer volgens dienstregeling niet rendabel is. We zetten in op maatwerk (vervoer zonder dienstregeling) dat in de concessie opgenomen wordt zodat verdere versnippering van het openbaar vervoer voorkomen wordt.

In alle dorpen waar geen bus meer volgens dienstregeling kan rijden, moet er waardig maatwerk voor in de plaats komen. Deze maatwerk oplossingen moeten eerst naast de bestaande bus met dienstregeling worden aangeboden voordat deze mogelijk verdwijnt. Voor het maatwerk zijn flexibele vormen van vervoer denkbaar zoals de bel –en buurtbus. Hierbij mag het niet zo zijn dat de bestaande buurtbusverenigingen onder druk komen te staan. We zetten ons daarom in om de buurtbusverenigingen te faciliteren zodat zij voldoende capaciteit hebben om de gevraagde ritten te kunnen rijden.

3.7 Bekendheid openbaar vervoer verbeteren

Het openbaar vervoer wordt vaak door de onbekendheid ervan bij de reizigers en inwoners niet gebruikt. Het veelvoud aan verschillende vervoersvormen en de vele verschillende betaal mogelijkheden dragen bij aan een integraal ov-systeem maar kunnen voor de niet-frequente ov-reizigers een drempel zijn ze te gebruiken. Het toekomstig ov-systeem blijft de huidige vormen van vervoer aanbieden en daarnaast komen hier in de toekomst ook nieuwe vormen van vervoer bij. Een groter gebruik van de verschillende vervoersvormen draagt bij aan een betaalbaar ov-systeem voor zowel de vervoerder als de gebruiker.

Voor de inwoners die niet bekend zijn met het openbaar vervoer worden nu én in de toekomst info-sessies georganiseerd en ov-buddy's ingezet. Dit als hulpmiddel om de drempel om het openbaar vervoer te gebruiken te verlagen of geheel weg te nemen en de bekendheid van het gehele mobiliteitsscala te vergroten. Tijdens info-sessies helpen OV-Ambassadeurs (praktijkgebruikers) en ov-buddy's reizigers door de systemen uit te leggen en door met ze mee te reizen. Op deze manier wordt het gebruik, de bekendheid en de reismogelijkheden van het openbaar vervoer gestimuleerd. Waar bus en trein in veel gevallen wel bekend is zetten we vooral in op het verbeteren van de bekendheid van de Buurtbus, AutoMaatje, de Valleihopper, de ov-fiets, KeoBike en deelautosystemen via o.a. sociale media, gemeentelijke websites en regionale kranten.

De gemeente Barneveld zet zich daarnaast in bij de vervoerders en overheden om al deze vormen van vervoer in de reisplanners opgenomen te krijgen. Het uiteindelijke eindbeeld is één integrale reisplanner waarmee alle modaliteiten gevonden, geboekt én betaald kunnen worden. Daarmee zal de bekendheid van de verschillende vervoersvormen onder de inwoners en bezoekers stijgen. De reisplanners zorgen ervoor dat de reiziger kan kiezen uit verschillende reisopties met verschillende vormen van vervoer welke samen een volledige reis van deur tot deur kunnen bedienen.

4. Toekomstvisie openbaar vervoer met dienstregeling

De toekomstvisie geeft de richting aan voor het openbaar vervoer. De gemeente Barneveld wil anticiperen op deze toekomst door nu een aantal denkrichtingen vast te leggen en hiernaar te handelen, zowel in de voorbereiding op de nieuwe ov-concessie 2020 als in de verdere toekomst.

Het ov-systeem van de toekomst wordt flexibel (zowel de routes als vervoersmodaliteiten) zodat het altijd aangepast kan worden aan de wensen en behoeften van de reizigers in de komende jaren. In het ov-systeem van de toekomst vullen verschillende vormen van vervoer elkaar aan: vervoer met dienstregeling en vervoer zonder dienstregeling. De treinstations in Barneveld vormen de basis waarvandaan alle dorpen en steden nu én in de toekomst bereikbaar blijven. In dit hoofdstuk wordt de toekomstvisie op het vervoer met dienstregeling beschreven. Het ov-systeem van de toekomst in de regio FoodValley vormt één integraal ov-netwerk.



4.1 Inzetten op buslijnen met een dienstregeling

In de nieuwe concessie voor het openbaar vervoer wordt onderscheid gemaakt tussen vervoer met een dienstregeling en vervoer zonder dienstregeling (maatwerk). Het vervoer met een dienstregeling behoort tot de concessie en wordt door de provincie Gelderland gefinancierd en beheerd. Het vervoer zonder dienstregeling is het vervoer dat beschikbaar is wanneer er geen aanbodsgericht ov aanwezig is, dit zijn vooral flexibele vormen van mobiliteit waaronder kleinschalige bus initiatieven (zoals de buurtbus), deelfietsen en deelauto's. In de ov-visie van de provincie Gelderland wordt gesteld dat het niet vanzelfsprekend is dat het toekomstige vervoer zonder dienstregeling (maatwerk) door de provincie Gelderland beheerd en gefinancierd wordt.

In de huidige concessie is deze tweedeling niet aanwezig: alle vormen van openbaar vervoer vallen onder de verantwoordelijkheid van de provincie. De provincie Gelderland stelt in de nieuwe concessie financiering beschikbaar om maatwerkoplossingen op te starten maar stopt deze na de opstartfase (de duur van de opstartfase is nog niet gedefinieerd). Na de opstartfase draagt de provincie Gelderland geen financiële bijdrage meer bij voor het maatwerk. Wanneer maatwerkoplossingen op dat moment niet kostendekkend zijn zullen zij verdwijnen wanneer de gemeente deze kosten niet voor haar rekening neemt. We zetten ons daarom in op maatwerk dat (zowel bij de start als gehele concessieduur) onder de verantwoordelijkheid van de provincie Gelderland behoort. Hiermee wordt ook verdere versnippering en verschraving van het ov-aanbod voorkomen.

Het verder uitdunnen van het openbaar vervoer zorgt voor een kwaliteitsverslechtering. Het heeft een negatief effect op de bereikbaarheid. Ook is de gebruiksvriendelijkheid bij vraaggerichte systemen op dit moment nog een lastig op te lossen probleem. Uit onderzoek is gebleken (vervoersanalyse

gemeente Barneveld, voorjaar 2017) dat de OV-Visie van de provincie Gelderland niet overeenkomt met het daadwerkelijke gebruik van de buslijnen. Het gevolg is dat het netwerk volgens de ov-visie van de provincie te ver uitgedund wordt. Er is gebleken dat een aantal buslijnen juist door meer reizigers gebruikt wordt dan dat er met flexibele mobiliteitsoplossingen tegen lagere kosten vervoerd kan worden. Daarnaast is er gebleken dat de hogere vervoersvraag (dan eerst aangenomen was) ervoor zorgt dat verschillende trajecten van de grote bussen nog kansrijk zijn om volgens een dienstregeling te rijden. Deze hogere vervoersvraag hebben voldoende potentie om als bus met een dienstregeling te blijven rijden voor de grote stromen reizigers door de regio. Voor deze grotere reizigersstromen zetten we in op buslijnen met een dienstregeling die tot de nieuwe concessie behoren.

4.2 Vervoer met een dienstregeling als drager van het ov-netwerk

Het visgraatmodel vormt in de toekomst de basis voor het ov-netwerk: de opbouw van het ov-netwerk volgens het visgraatmodel bestaat uit één of meerdere hoofdlijnen -zoals de trein en goed bezette buslijnen- aangevuld met maatwerkvervoer. De hoofdlijnen vormen de basis van het ov-netwerk en rijden volgens dienstregeling op alle dagen van de week, zowel overdag als in de avond.

Amersfoort- Ede via Barneveld Valleilijn

Eén van de hoofdlijnen van het ov-netwerk in de regio FoodValley is en blijft ook in de toekomst de Valleilijn. De Valleilijn verbindt twee belangrijke spoorcorridors via een stoptreinverbinding met elkaar: Amersfoort-Apeldoorn en Utrecht- Arnhem. Deze sprinterverbinding functioneert als de ruggengraat van het ov-systeem in de regio. Deze spoorlijn (de Valleilijn) biedt een directe verbinding tussen Ede-Wageningen, Barneveld, Hoevelaken/Nijkerk en Amersfoort.

Het aantal reizigers op de Valleilijn groeit veel sneller dan verwacht en de Valleilijn kampt daardoor eerder dan verwacht met capaciteitsproblemen. De opgave voor de komende jaren is om deze capaciteitsproblemen structureel op te lossen om daarmee de kwaliteit en betrouwbaarheid van het gehele ov-systeem blijvend te borgen. Om de kwaliteit en betrouwbaarheid te borgen blijven we inzetten op een kwartiersdienst op de gehele Valleilijn zodat er spoorboekloos gereisd kan worden. Ook blijven we ons inzetten om de Valleilijn te verlengen naar Arnhem om de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van de FoodValley verder te verbeteren.

Amersfoort- Apeldoorn over het hoofdspoor

De tweede drager van het ov-netwerk is en blijft ook in de toekomst de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn. Het knelpunt in de huidige situatie is dat treinreizigers de bocht niet kunnen maken bij Barneveld als zij vanuit Ede naar Apeldoorn willen en andersom. De treinreiziger is gedwongen om eerst naar Amersfoort te reizen, alvorens de weg te vervolgen naar Apeldoorn. Uit eerder verrichte analyses is geconstateerd dat Barneveld- Noord voor het traject Ede - Apeldoorn Barneveld een belangrijk knooppunt kan worden als het gaat om het verbinden van werkgelegenheid.

Goede verbindingen, zowel per auto als OV, zijn cruciaal voor het economisch functioneren van de regio. Ede, Barneveld en Apeldoorn zijn via de A30 en A1 met elkaar verbonden. Reizigers tussen deze steden zijn aangewezen op de auto omdat er geen goed openbaar vervoer mogelijk is ondanks dat er de steden wel via de rails verbonden zijn. We constateren dat de A1 als vervoersas tussen west en oost vol loopt. Het is daarom van belang naar alternatieve vormen van vervoer op zoek te gaan, waaronder een verbetering van het openbaar vervoer.

De verbinding tussen Barneveld en Apeldoorn kan sterk verbeterd worden door een sprinterdienst te laten rijden met bijvoorbeeld sprinterstations in Apeldoorn, Stroe en Barneveld. Een andere – goedkopere- optie is dat er op het traject Amersfoort - Apeldoorn bij Barneveld Noord een intercystop komt. Voor beide opties dient alleen een perron aangelegd te worden langs het spoor in Barneveld Noord.

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. Primair blijven we ons inzetten voor een directe verbinding richting Apeldoorn in de vorm van een intercitystop op Barneveld Noord en/of sprinterdienst met stations in Barneveld, Stroe en Apeldoorn. Secundair op een directe verbinding richting de Randstad zodat er niet meer overgestapt hoeft te worden.

4.3 Richting Apeldoorn (102)

We zetten in op een betere busverbinding tussen Barneveld en Apeldoorn. De busverbinding 102 tussen Apeldoorn en Amersfoort is in de huidige situatie minder aantrekkelijk dan bijvoorbeeld de auto doordat deze vele kernen aandoet en onderweg veel verkeersvoorzieningen (drempels etc.) tegenkomt. Dit komt de exploitatie niet ten goede omdat deze verkeersvoorzieningen voor langere rijtijden zorgen. Vanuit Barneveld moeten reizigers die naar Apeldoorn willen reizen eerst overstappen in Voorthuizen. De huidige busverbinding is echter zeer belangrijk voor zowel de dorpskernen als reizigers uit de FoodValley omdat zij daarmee verbonden zijn met het landelijke ov-netwerk: de buslijn verbindt deze dorpskernen met de treinstations. De reizigers (uit Barneveld en de regio) naar Apeldoorn (en omgekeerd) hebben behoefte aan een directere, snellere en comfortabelere verbinding vanuit de FoodValley met Apeldoorn dan de huidige lijn met bijbehorende overstap.

Zo lang er nog geen stop op het hoofdspoor mogelijk is, zet de gemeente Barneveld in op alternatieve mogelijkheden. Hierbij denken we aan snelbussen die in de spitsuren de snelste route rijden tussen Barneveld en Apeldoorn. Op deze manier kan ook een eerste vervoersbehoefte gemeten worden tussen Barneveld en Apeldoorn. Deze snelbussen zijn een aanvulling op de bestaande verbinding tussen Amersfoort en Apeldoorn via Voorthuizen: hierdoor blijven de dorpskernen bereikbaar via een vaste bus maar worden ook de doorgaande reizigers ook bediend.

4.4 Richting Arnhem via Wekerom (105)

De huidige busverbinding 105 tussen Barneveld en Arnhem is voor doorgaande reizigers van –en naar Otterlo en Arnhem een lange, niet directe route. Er is veel vraag naar deze busverbinding tussen Arnhem en Otterlo en tussen Otterlo en Barneveld. Ondanks de aanwezigheid van de trein wordt deze buslijn veel gebruikt omdat reizigers dan niet hoeven over te stappen. De bus is daarnaast ondanks de lange route sneller dan de trein.

Omdat de grootste vervoersvraag tussen Barneveld en Otterlo/Arnhem aanwezig is zet de gemeente Barneveld zich in om deze busverbinding sneller te maken. Hiermee kan de verbinding ook concurrerend en een waardig alternatief worden voor de auto. Om deze busverbinding sneller te maken en daarmee reistijdwinst voor veel reizigers te boeken is het een mogelijke optie om de buslijn in de toekomst te strekken. Het strekken (omrijroutes eruithalen) van deze lijn heeft een uitermate positief effect voor Wekerom en voor de verbinding tussen Barneveld en Arnhem. De dorpskern Harskamp behoudt lijn 107. De dorpskernen Kootwijkerbroek en Stroe (buiten de dorpskern) verliezen hiermee hun directe verbinding met Arnhem, maar de nu nog in Wittenberg eindigende lijn uit Nunspeet biedt de mogelijkheid om verlengd te worden voor een betere bediening tussen Barneveld-Wittenberg. Er is een grotere vervoersvraag vanuit Stroe en Kootwijkerbroek naar Barneveld en Wittenberg.

4.5 Richting Lelystad Airport via Harderwijk (205)

De busverbinding 205 tussen Barneveld en Harderwijk is belangrijk voor veel studenten die naar de scholen in Barneveld, Ede, Amersfoort, Harderwijk en Apeldoorn reizen. Daarnaast biedt deze buslijn mogelijkheden om vanuit Voorthuizen naar de noordkant van de Veluwe te reizen zonder daarbij over te moeten stappen. Met het oog op de toekomst waarin Lelystad de tweede luchthaven van

Nederland wordt, voorzien we sterke groei van het aantal reizigers wanneer de lijn direct verbonden wordt met de luchthaven. Ook op deze verbinding is daarvoor snelheid, comfort en directheid belangrijk. De huidige busverbinding voorziet vele dorpskernen van een directe toegang tot de het landelijk ov-netwerk, maar is voor doorgaande reizigers niet aantrekkelijk.

Voor deze lijn ziet de gemeente Barneveld dan ook na openstelling van de luchthaven kansen voor snelbussen tussen Barneveld en Lelystad Airport via Harderwijk. Deze kan mogelijk stoppen op rondwegen langs dorpskernen of bij bushaltes langs op –en afritten van snelwegen. Hiervoor dienen mogelijk nieuwe haltes te worden aangelegd of bestaande haltes te worden uitgebreid. De huidige busverbinding blijft ook in de toekomst door de dorpskern rijden voor een zo optimaal mogelijke bereikbaarheid voor de inwoners en de leefbaarheid in de kernen.

4.6 Richting Nunspeet via Kootwijkerbroek, Stroe en Wittenberg (112)

De bestaande busverbinding 112 vanuit Nunspeet stopt op busstation Wittenberg. Op dit busstation moeten reizigers overstappen in een andere richting. Vanuit de dorpskernen Stroe en Kootwijkerbroek is er behoefte aan een directe verbinding met Barneveld: het verlengen van deze buslijn naar Barneveld zorgt voor een directe verbinding vanuit Stroe en Kootwijkerbroek. Nu doet de huidige buslijn Barneveld – Arnhem de dorpskern Stroe net niet aan, hij rijdt net langs het dorp. Deze verbinding biedt ook de mogelijkheid om vanuit Stroe sneller toegang te hebben tot het landelijke spoor netwerk. Reizigers uit Kootwijkerbroek kunnen met deze buslijn sneller naar Apeldoorn reizen. Hiermee ontstaan uitstekende overstapmogelijkheden op de stations Barneveld centrum en Wittenberg in de richting van Apeldoorn, Arnhem, Ede en Amersfoort.

4.7 Putten richting Ede via Garderen en Wittenberg (107)

De oostkant van de gemeente Barneveld wordt goed bediend door de busverbinding 107 tussen Putten en Ede. Deze buslijn biedt een belangrijke overstapmogelijkheid voor o.a. de lijn naar Apeldoorn, maar heeft ook veel reizigers vanuit Putten naar Ede. Daarnaast is het een belangrijke buslijn voor Harskamp. De lijn verbindt een aantal belangrijke bestemmingen in de regio FoodValley met elkaar. De gebruikscijfers tonen aan dat veel overstappers uit de dorpskern Stroe komen. Het strekken van de buslijn door niet meer via de dorpskern van Stroe te rijden, benadeelt meer reizigers dan dat er voordeel te winnen is. De gemeente zet zich in voor behoud van de buslijn in de huidige vorm. De buslijn is daarom in de huidige vorm toekomstbestendig en biedt goede overstapmogelijkheden op de tussengelegen busstations Wittenberg en Otterlo.

4.8 Schoolbussen

Door de aanwezigheid van een aantal grote scholen in de gemeente Barneveld zijn er tijdens de spitsuren piekmomenten in het aantal leerlingen met een vervoersvraag. Om deze reden rijden er speciale schoolbussen die gebruik maken van de reguliere ov-haltes. Deze lijnen worden ook in de reisplanners opgenomen. Om de aantrekkelijkheid van het ov-netwerk verder te verbeteren zetten we er bij de vervoerders op in dat zowel leerlingen als de reguliere ov-reizigers met beide typen bus kunnen reizen. Hiermee kunnen mogelijk betere bezettingen en betere vervoersrelaties bewerkstelligd worden.

4.9 Buurtbussen

Buurtbusverenigingen leveren een waardevolle bijdrage aan de samenleving. Deze door vrijwilligers georganiseerde vorm van vervoer zorgt ervoor dat de (kleinere) dorpen over openbaar vervoer beschikken. De buurtbusverenigingen rijden doorgaans op week –en zaterdagen, niet in de avonden en op zondagen. De buurtbusvereniging bepaalt samen met de vervoerder route en dienstregeling, de vervoerder faciliteert en helpt de buurtbusvereniging met de voertuigen en middelen om een dienstregeling op te zetten. Op basis van reizigerswensen bepaalt de vereniging uiteindelijk de route en dienstregeling.

Steeds vaker worden buslijnen geschrapt en vervangen door een buurtbus. Wanneer er meer buurtbussen nodig zijn, moeten er ook extra vrijwilligers aangetrokken worden. Door de verhoogde pensioenleeftijd blijkt het steeds lastiger om voldoende vrijwilligers te werven. De buurtbusverenigingen in de regio Barneveld beschikken op dit moment samen over zo'n 100 actieve vrijwilligers. De verenigingen merken dat het werven van nieuwe vrijwilligers een uitdaging is: soms moeten de vrijwilligers extra diensten draaien wanneer er een tekort aan vrijwilligers is.

Daar waar buslijnen vervangen worden door buurtbussen moet goed afgestemd worden hoe de routes met andere buurtbus(vereniging)en afgestemd worden, omdat mogelijk één of meer begin/eindpunten en haltes hetzelfde zullen zijn en daarmee dubbele routes voorkomen worden. In zo'n situatie is spreiding van vertrektijden gewenst om meer vervoersmogelijkheden te bieden. De reguliere bus vereiste in het kader van toegankelijkheid opgehoogde haltes. De verhoogde bushaltes zijn echter te hoog voor de buurtbus. Hierdoor moet de buurtbus verder van de stoep stoppen wat vooral voor ouderen het instappen lastig maakt. Ook komt de deur dan vast te zitten wanneer de buurtbus zwaarder beladen is. In tegenstelling tot een vaste buslijn kan er op dit moment geen rolstoel mee in de buurtbus. Het blijft de verantwoordelijkheid van de vervoerder om een alternatief te bieden op momenten dat er geen buurtbus rijdt.

Richting Scherpenzeel via De Glind

De mobiliteitsbehoefte tussen Barneveld en Scherpenzeel kon de afgelopen jaren voldoende ingevuld worden met kleinschalig semi-flexibel vervoer: wel een vaste dienstregeling maar met zowel vaste als flexibele in –en uitstapplaatsen (de buurtbus). Tijdens de spits rijdt er aanvullend op deze buurtbuslijn een aantal schoolbussen tussen Barneveld en Scherpenzeel. De afgelopen jaren is de vervoersvraag tussen Scherpenzeel en Barneveld verder toegenomen waardoor er versterkingsritten op de buurtbus ingezet moeten worden.

Om voldoende capaciteit aan te bieden zien we in de toekomst graag dat het school en regulier vervoer met elkaar gecombineerd gaat worden. Deze twee vormen moeten niet van elkaar gescheiden worden en voor beide vormen toegankelijk zijn. Mogelijk levert deze combinatie van reizigers voldoende vervoersvraag op om in de toekomst deze verbinding met een vaste dienstregeling aan te gaan bieden. De bestaande flexibiliteit waarbij men buiten de vaste haltes om kan instappen, komt daarmee wel te vervallen. Daarnaast is er een flinke investering nodig om de tussengelegen haltes aan de eisen van nu te laten voldoen.

Richting Nijkerk (via Zwartebroek/Terschuur)

De buurtbus Barneveld-Nijkerk rijdt sinds 2010 via Leusden en heeft in 2017 de bediening van een deel van Leusden-Zuid (na het opheffen van lijn 77 en 78) overgenomen. In Leusden-Zuid zijn er geen tot enkele reizigers die hier instappen. Door deze route is het openbaar vervoer tussen Barneveld en Nijkerk onaantrekkelijk; de reistijd is bijna een uur. De directe route tussen Barneveld en Nijkerk wordt slechts een aantal keer in de ochtend –en avondspits bediend door de huidige lijn 687. Deze werd vroeger vaker gereden als gewone buslijn met dienstregeling maar is de afgelopen jaren steeds verder afgewaardeerd.

Bekend is de behoefte vanuit de kernen Zwartebroek en Terschuur om direct verbonden te zijn met Nijkerk en Barneveld. Het ontbreken van een buslijn volgens dienstregeling maakt deze verbinding echter niet mogelijk. Voor de toekomst zien we mogelijkheden in een flexibele vorm van vervoer zoals het wijzigen van de buurtbusroute in een directe verbinding via de dorpskernen Zwartebroek en Terschuur maar ook in het aanbieden van nieuwe aantrekkelijkere vormen zoals de wensbus. Dit maatwerk is niet tijd-, route- en plaatsgebonden en past daarmee beter bij de behoefte van de reiziger dan de huidige reismogelijkheden op deze verbinding. We zetten ons in voor een betere directe verbinding tussen Barneveld en Nijkerk en daarnaast voor een verbinding tussen Barneveld en Nijkerk via de dorpskernen Zwartebroek en Terschuur.

5. Toekomstvisie openbaar vervoer zonder dienstregeling

Nieuwe vormen van vervoer zoals Automaatje, Valleihopper, deelauto's en deelfietsen gaan een steeds belangrijkere rol spelen in het ov-systeem. Op deze manier biedt het ov-systeem alle inwoners en bezoekers(ook daar waar geen openbaar vervoer met dienstregeling is) de mogelijkheid te reizen en een concurrerend alternatief voor de auto te bieden. De regiecentrale en het flexibele vervoer komen steeds dichterbij elkaar. Dit hoofdstuk beschrijft de visie op het openbaar vervoer zonder dienstregeling.



5.1 Een robuust vangnet

Daar waar geen openbaar vervoer is, mag nu en in de toekomst beroep gedaan worden op het ov-vangnet. Sinds 2017 is dit in de regio FoodValley de Valleihopper. Op steeds meer plaatsen in Nederland worden zogenaamde “hoppers” geïntroduceerd. Tot nu toe hebben al deze “hoppers” verschillende systeemkenmerken. Voor veel reizigers is daarom niet bekend wanneer er met de Valleihopper gereisd mag worden.

Het openbaar vervoer en de regiotaxi (Valleihopper) worden nu vooral gezien als twee aparte systemen. Deze twee aparte systemen vullen elkaar voornamelijk aan wanneer één van de twee niet in een gebied aanwezig is. Echter, het kan soms voor de reiziger sneller én comfortabeler zijn wanneer er (in plaats van een bus met uursdienst en een lange route) een beroep gedaan kan worden op de regiotaxi die direct van deur tot deur rijdt. De (lege) lijnbus die hiermee mogelijk bespaard wordt kan dan worden ingezet op verbindingen met meer vervoersvraag die daarmee nog aantrekkelijker worden. Zo kunnen bus en regiotaxi elkaar succesvol aanvullen waarmee een aantrekkelijk vervoersproduct ontstaat. De uitdaging voor de komende jaren ligt dan ook in het creëren van één ov-systeem waarin de lijnbus én regiotaxi niet meer als aparte vervoersvormen gezien worden.

Wanneer buslijnen verdwijnen, zal de vraag naar de Valleihopper verder toe gaan nemen. Het is daarom van belang dat in de nieuwe concessie voor het Openbaar Vervoer een regeling voor het ov-vangnet wordt opgenomen. In de regio FoodValley zou een beroep gedaan kunnen worden op de Valleihopper. De Valleihopper werkt volgens het regiemodel. Het regiemodel zorgt ervoor dat er één mobiliteitssysteem komt waarin het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer worden gecombineerd. Een 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). Als het gebruik

groeit, zal een achterliggende regiecentrale meer ritten kunnen combineren. Het systeem wordt daarmee rendabeler en kan sneller opereren. Hiermee wordt basismobiliteit geborgd.

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)

Binnen regionale ambtelijke werkgroepen zet de gemeente Barneveld in op een robuust vangnet: de Valleihopper met een achterliggende regiecentrale. Daar waar openbaar vervoer niet in de huidige vorm kan blijven bestaan, zal de Valleihopper een belangrijke rol gaan spelen als vangnet. Op deze manier hebben reizigers waar dan ook toegang tot de grote bussen met dienstregeling waarmee Barneveld met de regio verbonden wordt. Daar waar geen ov-alternatief is kan tegen ov-tarief met de Valleihopper gereisd wordt. Daar waar wel een ov-alternatief aanwezig is kan gereisd worden met de Valleihopper tegen een tarief dat tussen ov en taxi in ligt. De belangrijker wordende rol van de Valleihopper vraagt een betrouwbare en robuuste organisatie. De verbindingen in de regio moeten zowel voor de buslijnen met dienstregeling als voor het maatwerk goed met de regiogemeenten afgestemd worden.

5.2 Maatwerk

Het vervoer met een dienstregeling verbindt steden en dorpen met elkaar via snelle en directe routes. Omdat dit vervoer alleen bereikbaar is via vaste haltes of stations op deze routes is er goed voor –en natransport nodig om de lokale bereikbaarheid op peil te houden. Lokale bereikbaarheid bestaat uit het onderliggende netwerk van vervoer dat reizigers van en naar de lijnen met een dienstregeling vervoert. Maatwerk is beschikbaar wanneer er geen vervoer met een dienstregeling op loopafstand aanwezig is.

Het zijn vooral flexibele vormen van mobiliteit (waaronder kleinschalige vervoersinitiatieven zoals de buurtbus, deelfietsen en deelauto's) die een belangrijk aandeel in de ov-keten hebben. Nieuwe mogelijkheden zoals MaaS (Mobility as a service, waarin tegen een vast bedrag per maand alle vormen van mobiliteit gebruikt kunnen worden) doen hun intrede waarmee de lokale bereikbaarheid aantrekkelijker kan worden dan vervoer volgens dienstregeling met een lage frequentie. Met nieuwe vormen van maatwerk vervoer heeft de reiziger meer reismogelijkheden dan bijvoorbeeld een onaantrekkelijke uursdienst en hoeft niet persé naar een halte of opstappunt om van het vervoer gebruik te kunnen maken.

OV & Fiets

De reistijden op buslijnen worden steeds vaker korter gemaakt door kortere routes waarbij minder haltes in de dorpskernen aangedaan worden (strekken van lijnen). Dit resulteert in veel gevallen tot een grotere afstand tot de bus –of treinhalte. Het voor –en natransport moet zowel op gestrekte als de reguliere routes goed op de bus en trein aansluiten voor een aantrekkelijke overstap. De grootste opgave om het openbaar vervoer voor iedereen aantrekkelijk en bereikbaar te houden is om deze eerste en laatste kilometer zo eenvoudig mogelijk te maken. Het strekken van lijnen zorgt soms voor een bereikbaarheid –of leefbaarheidsvraagstuk wanneer de bus uit de dorpskern verdwijnt. In dit kader is het belangrijk om te benadrukken dat we ons blijven inzetten om de bereikbaarheid in de dorpskernen te op peil te houden door ook hier een aantrekkelijk ov-systeem aan te bieden.

We zetten ons in om het voor-/natriansport te minimaliseren door de reiziger dicht bij bestemmingen op te halen en/of af te zetten (deur-tot-deur of halte-tot-deur). Daar waar het ov niet tot aan de deur kan komen kan de fiets een behoefte vervullen. De fiets vormt samen met het openbaar vervoer een sterke combinatie als volwaardig alternatief voor de auto. Vervoerders zetten daarom in op deelfietssystemen (NS-fiets, Keobike e.d.) De vraag (en verwachte trends in gebruik) bepaalt het

aantal deelfietsen per locatie (ook voor nieuwe strategische locaties). Hoe meer locaties des te gemakkelijker het voor –en natransport wordt omdat fietsen op meerdere locaties gehuurd en ingeleverd kunnen worden.

Inzetten van Andere Mobiliteit voor bedrijventerreinen en recreatie

Toenemende parkeerproblemen en groei in oppervlakte van bedrijventerrein Harselaar, zorgt voor een toenemende vraag naar andere vormen van vervoer dan de auto. Met de groei van Harselaar nemen ook de loopafstanden naar de bedrijven op deze locaties steeds verder toe. Naast Harselaar kent ook bedrijventerrein de Briellaerd parkeerproblemen. De lokale bedrijventerreinen van de andere dorpskernen in de gemeente Barneveld kunnen de komende jaren op kleine schaal uitbreiden. De verwachting is dat deze minimale groei niet tot een grotere vraag naar mobiliteit leidt.

Om de bedrijventerreinen Harselaar en de Briellaerd met andere modaliteiten dan de auto goed bereikbaar te maken, zetten we in op het aanbieden van Andere Mobiliteit. Andere Mobiliteit vullen we in met deelfietsen op de stations en kleinschalige vormen van personenvervoer. Bijvoorbeeld een pendelbus (zelfrijdend of met chauffeur, golfkarretje of personenbus) die door de ondernemers gefinancierd wordt. Een pendelbus kan werknemers of bezoekers van de Barneveldse bedrijven voor de deur afzetten en ophalen. Met de Barneveldse treinstations en ov-knooppunten als basispunt zijn alle bedrijven binnen korte tijd bereikbaar met een klein voertuig dat zonder vaste route of dienstregeling rijdt. Dit maakt het voor de werknemers aantrekkelijk gebruik te maken van het ov-netwerk omdat de laatste kilometer op comfortabele en snelle wijze ingevuld wordt.

De gemeente Barneveld kent vele toeristische attracties. Op momenten (buiten de spitsuren) dat het bedrijfsvervoer niet ingezet wordt, kunnen de voertuigen gebruikt worden voor vervoer naar toeristische attracties. Ook naar de toeristische attracties kan zonder vaste route en dienstregeling gereden worden: ze rijden alleen wanneer hier vraag naar is. Combinaties van dergelijke initiatieven zijn daarmee duurzaam en zorgen voor aantrekkelijkere reisopties dan aanbodgericht vervoer.

Vrijwilligersinitiatieven ondersteunen

Particulier vervoer vult het openbaar en publiek geregeld vervoer aan. Denk hierbij aan deelauto's en kleinschalig bedrijfsvervoer. In de gemeente Barneveld zijn al vele initiatieven ontstaan voor verschillende doelgroepen zoals Automaatje. Een soortgelijke vorm van bedrijfsvervoer is mogelijk kansrijk voor de bedrijventerreinen de Briellaerd en Harselaar. De gemeente zoekt naar draagvlak en ondernemers die willen meedoen.

De meeste van deze particuliere initiatieven worden door vrijwilligers georganiseerd en opereren zonder subsidies. Er wordt een marktconforme prijs afgesproken of er wordt een vriendendienst geleverd. Deze particuliere initiatieven zijn door deze kleinschaligheid veelal niet gebonden aan allerlei wet –en regelgeving, worden georganiseerd door vrijwilligers en maken daardoor ook minder kosten. Veel chauffeurs en gebruikers kennen elkaar en daarom is er ook op het sociale gebied veel winst bij deze vorm van vervoer.

We zetten in op het stimuleren en vergroten van vrijwilligersinitiatieven zoals Automaatje. Deze vrijwilligersinitiatieven zijn ontzettend waardevol: ze zorgen voor zelfredzaamheid, sociale contacten en een maatschappelijke bijdrage van de inwoners aan de samenleving. Dergelijke initiatieven passen niet altijd direct binnen de bestaande wet en- regelgeving. Om initiatieven te stimuleren kunnen we ontheffing verlenen aan de initiatieven die een goede bijdrage aan de samenleving leveren. Het delen van kennis met de initiatieven en de andere gemeenten in de regio is hierbij een vertrekpunt.

Openstaan voor nieuwe technieken en vervoerswijzen

Omdat het nog onzeker is welke vormen van vervoer er in de toekomst komen kunnen we op dit moment nog geen heldere koers bepalen. Wel kunnen we ons voorbereiden en pilots houden met systemen die bepaalde kenmerken al kunnen uitvoeren. Denk hierbij aan zelfrijdende voertuigen op

bedrijventerreinen zoals de WePOD of het combineren van pakketpost met personenvervoer. Op deze manier testen we nieuwe vormen van vervoer die mogelijk efficiënter, sneller en comfortabeler zijn. Dit zal bijdragen aan een aantrekkelijker ov-netwerk, minder files en aan een schonere leefomgeving in de toekomst.

6. Toekomstvisie voorzieningen & infrastructuur

De toekomstvisie voor de verschillende vormen van openbaar vervoer vraagt ook om een toekomstvisie voor de bijbehorende voorzieningen en de infrastructuur. De gemeente Barneveld wil anticiperen op de veranderende vormen van openbaar vervoer door hier nu al in de infrastructuur rekening mee te houden en voorzieningen te verbeteren.



6.1 Voorzieningen & infrastructuur

In de toekomst worden steeds meer verschillende vormen van vervoer aangeboden. Niet alle vormen van vervoer zijn bij inwoners en/of bezoekers bekend. Door het opnemen van meer vormen van vervoer (waaronder het maatwerk) in de landelijke reisinformatiesystemen kunnen zowel de eigen inwoners als de bezoekers zo optimaal mogelijk reizen. Meer bekendheid van deze initiatieven zorgt voor een betere bezetting van de vervoersdiensten en daarmee kan een aantrekkelijker vervoersaanbod aangeboden worden. Nieuwe vormen van vervoer dienen afgestemd te worden op de beschikbare infrastructuur. Daar waar nieuwe (of bestaande) infrastructuur aangelegd (of onderhouden) wordt kan rekening gehouden worden met nieuwe vervoersvormen.

Voorzieningen voor de reiziger

Voor een succesvol integraal ov-systeem is het nodig om aantrekkelijke overstapmogelijkheden te faciliteren tussen alle vormen van vervoer. Wanneer gebruik gemaakt wordt van openbaar vervoer is het in sommige gevallen onvermijdelijk dat er (kort) gewacht moet worden wanneer van de ene op de andere lijn of vorm van vervoer wordt overgestapt.

De overstap tussen maatwerk en vervoer met een dienstregeling kan op strategische locaties gefaciliteerd worden, zoals op bushaltes en treinstations. Om een aantrekkelijke overstap te kunnen bieden is het van belang dat de infrastructuur op orde is en ook in de toekomst op orde gehouden wordt. Hierbij is het belangrijk om naar de behoeften van de reiziger te luisteren. Daar waar (kort) gewacht moet worden bij de overstap van het ene op het andere vervoer is het van belang dat de reiziger prettig kan wachten en zich daarnaast ook veilig voelt. Waar mogelijk kan horeca geëxploiteerd worden door ondernemers uit de buurt of door de landelijke horeca die andere stations in de regio bediend.

Stations en belangrijke bushaltes worden in de toekomst dan ook zo ingericht dat iedereen zich er makkelijk kan bewegen, de weg vindt en er aangenaam kan verblijven. Op deze locaties moet de reiziger reisinformatie kunnen raadplegen en de reis waar mogelijk bijsturen of veranderen. Daarvoor zijn investeringen nodig, ook op het gebied van informatievoorziening, bewegwijzering, toegankelijkheid (zoals hellingbanen) en prettig verwarmde wachtruimtes met internetverbinding. Deze plekken waar meerdere vormen van vervoer samenkomen noemen we multimodale

knooppunten. De kleinere bushaltes worden waar mogelijk voorzien van een wachtruimte en fietsenstalling. Het op hoogte brengen van bushaltes is alleen zinvol daar waar grote bussen rijden. Alleen met goede multimodale knooppunten kan het Barneveldse deel van het openbaar vervoer aansluiten op het landelijke ov-netwerk en vormt daardoor één ov-netwerk.

Toegankelijkheid van het openbaar vervoer

De laatste jaren is door vervoerders en overheden hard gewerkt aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor reizigers die minder mobiel zijn of aan hulpmiddelen zoals rolstoel of rollator gebonden zijn. Er zijn haltes opgehoogd voor een gelijkvloerse instap, hellingbanen en liften gerealiseerd, materieel met een gelijkvloerse instap aangeschaft en op vrijwel alle treinstations in Nederland kan nu gelijkvloers worden ingestapt. Het station Barneveld Noord is door de ligging in een bocht nog een uitdaging om de afstand tussen de trein en het perron te minimaliseren. Ook gelijdelijnen en obstakelvrije routes behoren tot het toegankelijk maken van stations, haltes en de route ernaartoe.

De reizigers die minder mobiel zijn kunnen door een goede toegankelijkheid ook gebruik maken van het openbaar vervoer en daardoor zijn zij niet gebonden aan een eigen vervoersmiddel of afhankelijk van hulp van anderen. Niet alle vormen van openbaar vervoer zijn op dit moment toegankelijk voor alle typen reizigers. Sommige vormen van vervoer (zoals rolstoelvervoer) vereisen gekwalificeerde professionele chauffeurs. Dat maakt het lastig om voor initiatieven als Automaatje toegankelijk te zijn voor alle typen reizigers. Ook de buurtbusverenigingen geven aan dat rolstoelen erg lastig zijn vanwege de niet opgeleide chauffeurs en de extra tijd die een buurtbus nodig heeft om iemand veilig in het voertuig vast te zetten. Veel vrijwillige chauffeurs hebben niet meer de fysieke kracht om een rolstoeler in de bus te kunnen rijden. Dit kost extra tijd welke veelal niet beschikbaar is. Ook zijn de voertuigen hier in tegenstelling tot de reguliere lijnbussen nog niet geschikt voor.

Daarnaast is het niet overal mogelijk om toegankelijke haltes te realiseren of de route ernaartoe toegankelijk te maken. We streven ernaar om in de toekomst zoveel mogelijk ov-voorzieningen toegankelijk te krijgen. Daar waar geen oplossing mogelijk of haalbaar is zetten we in op een toegankelijk ov-vangnet wat voor alle typen reizigers toegankelijk is, ook daar waar geen verhoogde halte aanwezig is. Daarmee kan een reiziger ervanuit gaan dat er gegarandeerd vervoer naar de gewenste bestemming aanwezig is.

Voorzieningen voor de fiets

Fietsvoorzieningen moeten worden verbeterd en/of uitgebreid. We stimuleren en faciliteren daarbij initiatieven zoals de OV-fiets en Keobike. Om wildgroei van systemen te voorkomen is een coördinatie van de systemen vanuit de gemeente noodzakelijk. Voor de gewone fietsen houden we de parkeercapaciteit op peil: op de grotere knooppunten overdekt en beveiligd; op kleinere knooppunten is het bieden van voldoende capaciteit voldoende. De locaties waar fietsen gestald worden moeten we blijvend monitoren zodat deze waar nodig uitgebreid of verbeterd kunnen worden. De fietsinfrastructuur wordt de komende jaren verder uitgebreid en geoptimaliseerd vanuit het gemeentelijk verkeer –en vervoersplan.

Voorzieningen voor de auto

Het ov-netwerk van de toekomst vraagt om meer en betere overstapmogelijkheden. Waar de fiets een sterke combinatie is met het openbaar vervoer kan de auto dit ook zijn, mits voldoende parkeercapaciteit bij haltes en knooppunten (mobiliteitspleinen). De reistijd vanaf station Barneveld Noord naar Amersfoort is concurrerend met de auto, zeker wanneer het verkeer op de hoofdwegen vastloopt. Ook richting Ede is dit het geval. Wanneer er een stop op het hoofdspoor gerealiseerd wordt geldt dit ook voor de richting Apeldoorn. Goede P+R terreinen kunnen voor een afname van het autoverkeer op de hoofdwegen in de regio FoodValley zorgen, maar ook voor reizen van –en naar buiten de FoodValley.

Om deze ketenmobiliteit verder te stimuleren, breiden we de P+R-locaties uit en gaan we het gebruik ervan stimuleren. De P+R terreinen kunnen daarnaast ingezet worden tijdens grootschalige evenementen met veel bezoekers van buitenaf. Pendelvervoer zorgt op deze piekmomenten voor een snelle en directe verbinding naar het evenement waarmee de dorpen ontlast worden van autoverkeer en parkeerproblemen. Het P+R terrein voor station Barneveld Centrum maakt plaats om meer ruimte te creëren voor kleinschalige mobiliteitsoplossingen en fietsparkeren. Deze plaatsen compenseren we door de parkeercapaciteit op de Vetkamp uit te breiden.

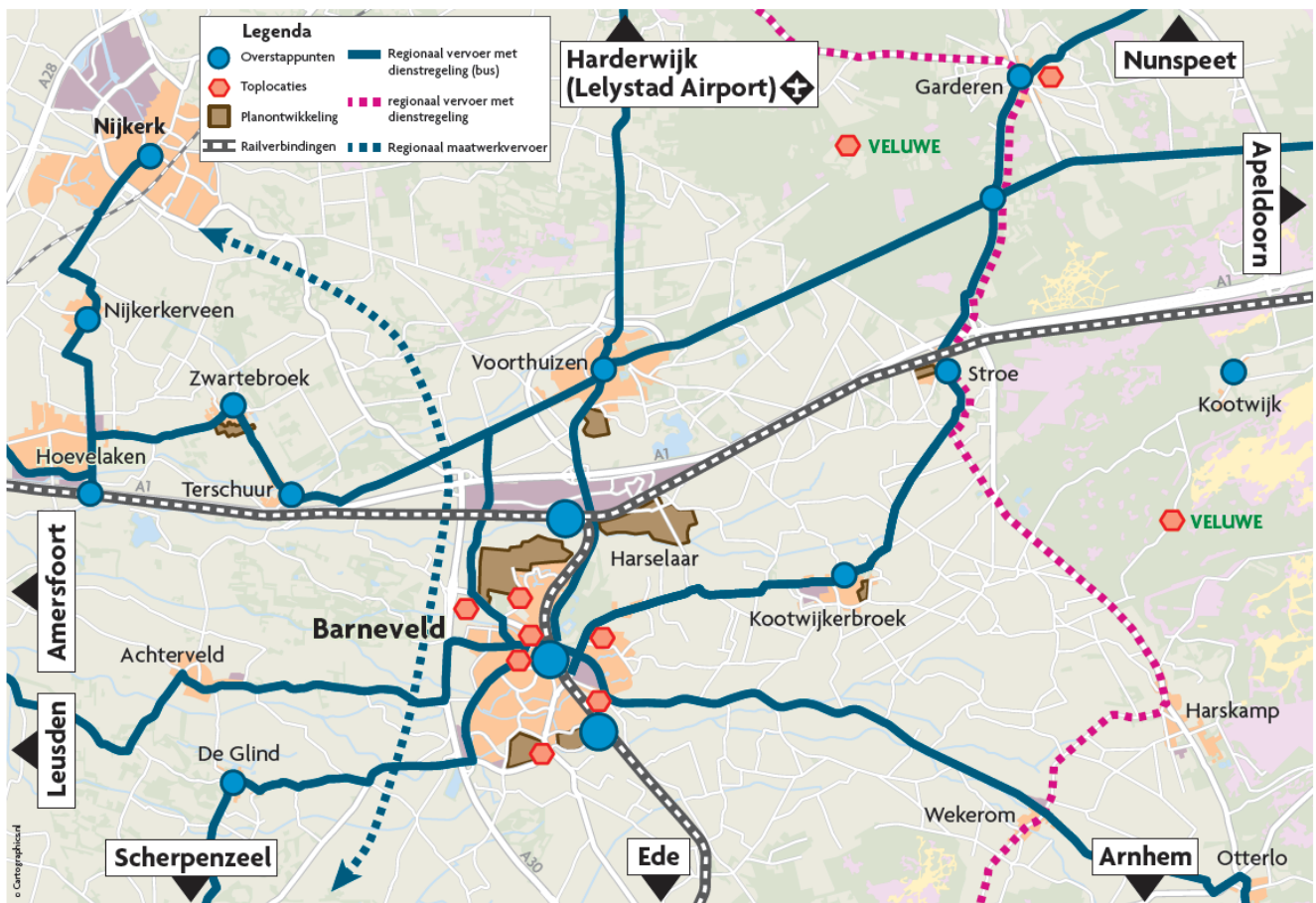
Voorzieningen voor duurzaam vervoer

In steeds meer (nieuwe) ov-concessies wordt naar schoon en duurzaam vervoer gevraagd. Schone voertuigen zijn in stedelijke gebieden steeds eenvoudiger te exploiteren door gunstige locaties voor laadinfrastructuur. Voor landelijke gebieden en regionale buslijnen is schoon en duurzaam vervoer op dit moment nog een opgave: de accucapaciteit van elektrische bussen is nog niet toereikend voor lange afstanden en andere technieken zijn nog te nieuw om grootschalig uit te rollen.

We streven in de toekomst naar duurzame mobiliteitsoplossingen en volgen de ontwikkelingen op dit gebied. We stimuleren dit door infrastructuur aan te passen aan de eisen voor schoon vervoer.

Schoon vervoer kunnen voertuigen worden met zero-emissie aandrijvingen, groen/gas, waterstof en/of andere toepassingen. Hiervoor is regionale en provinciale samenwerking met het bedrijfsleven nodig.

7. OV visie in beeld



Bijlage 1: Bronnen

- Strategische Visie Barneveld 2030
- Veilig op weg naar de toekomst, Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Barneveld
- Betere bereikbaarheid van modaliteit naar mobiliteit, uitwerking OV-visie, fase 2 (2020-)
- Openbaar Vervoer van de toekomst in de gemeente Barneveld
- Gebiedsvisie regio FoodValley
- Overstappen naar 2040, flexibel en slim OV



Bijlage 2: Maatregelenprogramma GVVP

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 ism 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 m.b.t. 'schoon OV (volledig emissievrij)'

Bijlage 3: Samenvatting toekomstbeeld OV 2040

Toekomstbeeld OV 2040

In 2016 is door de Rijksoverheid het Toekomstbeeld voor openbaar vervoer in 2040 gepubliceerd. Dit Toekomstbeeld schetst 8 vertrekpunten voor verbetering van het openbaar vervoer tot het jaar 2040 (Rijksoverheid, 2016). Samengevat zijn deze 8 vertrekpunten:

1. Van openbaar vervoer naar mobiliteit
2. Nieuwe mobiliteit bieden bij geringere vraag
3. Sneller verbinden van economische kerngebieden
4. Versterken en integreren openbaar vervoer in stedelijke regio's
5. Regionale centra en middelgrote steden blijven verbinden
6. Verder verduurzamen
7. Innovatie aanjagen
8. Slimmer samenwerken en financieren

“In het Toekomstbeeld staat niet de modaliteit voorop, maar snelheid, gemak, betrouwbaarheid en betaalbaarheid waarmee reizigers van A naar B komen.” (Rijksoverheid, 2016)

Het Toekomstbeeld kan voor de gemeente Barneveld en de regio Foodvalley mogelijk een grote verandering betekenen. De “geringere vraag” is op dit moment nog niet gedefinieerd in reizigersaantallen. De meeste dorpen worden in de huidige situatie éénmaal per uur bediend met een streek –of buurtbus. Deze vormen van openbaar vervoer worden steeds lastiger om goed te kunnen exploiteren.

Doordat frequenties van busverbindingen dalen en daarmee het aanbod verminderd sluit het openbaar vervoer steeds minder goed aan op de vraag van de reiziger. Hierdoor daalt de kwaliteit van het openbaar vervoer. Deze ontwikkeling is de laatste jaren zowel in het buitengebied, dorpen en zelfs in kleine stedelijke gebieden zichtbaar. Vertrekpunt 1 stelt dat het openbaar vervoer verandert in mobiliteit: busdiensten met een “geringe vraag” worden vervangen voor (nieuwe) mobiliteitsdiensten die de reiziger beter bedienen dan een buslijn met een frequentie van één keer per uur.

Bijlage 4: OV-Visie provincie Gelderland

In 2016 is door de provincie Gelderland de OV-Visie voor openbaar vervoer gepubliceerd. Deze ov-visie is provinciegrens overschrijdend en geldt voor Oost Nederland (Gelderland, Overijssel en Flevoland). De OV-Visie van de provincie Gelderland heeft vergelijkbaar met het Toekomstbeeld een aantal uitgangspunten:

1. Onderscheid in vastnet, stadsnet en flexnet
2. Stabiel, snel en betrouwbaar vastnet
3. Slim, kleinschalig en betrouwbaar flexnet
4. Een stadsnet in steden waar het autogebruik niet wenselijk is
5. Robuuste knooppunten en infrastructuur

“Betere bereikbaarheid, van modaliteit naar mobiliteit-uitwerking OV-visie, fase 1 (2020)-“(Provincie Gelderland, 2016)

Voor iedere regio afzonderlijk is een visie op de verbindingen verbeeld. De ov-visie van de provincie Gelderland is nog geen definitief maatregelenplan: wanneer de OV-Visie beschrijft dat gekeken moet worden naar een andere mobiliteitsoplossing dan de huidige ‘grote’ bus kan uit de reizigersaantallen nog blijken dat de vaste buslijn toch de beste mobiliteitsoplossing is.

Veluwe beeld 2020

Vastnet, maandag tot en met vrijdag overdag en zaterdag
inclusief pilots, exclusief scholierenlijnen



De OV-visie van de provincie Gelderland kan voor de gemeente Barneveld en de regio Foodvalley mogelijk een grote verandering betekenen. De verbinding Amersfoort-Voorthuizen komt te vervallen en in de plaats hiervoor buigt de lijn af naar Barneveld. De visie beschrijft dat alle overige streekbussen in het weekend en in de avonduren vervangen moeten worden voor flexibele oplossingen, het flexnet. Dit sluit aan op het Toekomstbeeld waarin buslijnen met “geringe vraag” niet meer van deze tijd zijn. Alleen grote vervoerscorridors tussen (kleine) steden zijn toekomstbestendig genoeg om trein –en buslijnen te laten rijden. De visie besteedt ook aandacht aan de verbinding

tussen Barneveld en Nijkerk. Deze is de laatste jaren steeds verder afgewaardeerd en daarmee onaantrekkelijk geworden. De nieuwe visie wil deze verbinding opnieuw tot stand brengen. Voor het Flexnet wordt op dit moment voorzien dat Kolibrie* hier passend vervoer is dat de reiziger beter bediend.

**Kolibrie is een vervoersdienst van Syntus (Keolis). Kolibrie is een klein voertuig (max. 8 personen) dat rijdt op afroep. Het rijdt alleen op lijnen die overdags ook gereden worden en voorziet in halte naar halte vervoer.*

Veel van de infrastructuur en knooppunten in de regio Foodvalley zijn in eigendom en/of beheer van de provincie Gelderland. Denk hierbij aan bushaltes, wachtruimtes, Abri's of knooppunten. De OV-Visie beschrijft in tegenstelling tot het Toekomstbeeld concreet de wens hoe deze knooppunten er in de toekomst uit komen te zien. Het beeld is om op korte termijn de knooppunten op de Veluwe aan te passen zodat deze optimaal kunnen functioneren als lokaal overstappunt. Hierbij hoort voldoende parkeercapaciteit voor fietsen, prettige wachtruimtes en duidelijke reisinfo. Knooppunt Wittenberg staat op deze lijst.

“Afhankelijk van de concrete invulling van de ‘pilots’ n projecten uit basismobiliteit dienen deze knooppunten nog te worden aangevuld met parkeerplaatsen, oplaadpunten en overdekte fietsenstallingen.” (Provincie Gelderland, 2016)

Alle regionale lijnen (vanaf 2020) zoals in de OV-Visie beschreven:

Snel, stabiel en betrouwbaar vastnet–alle dagen van de week-

- Lijn 102 Apeldoorn -Barneveld

Snel stabiel en betrouwbaar vastnet–maandag t/m vrijdag-

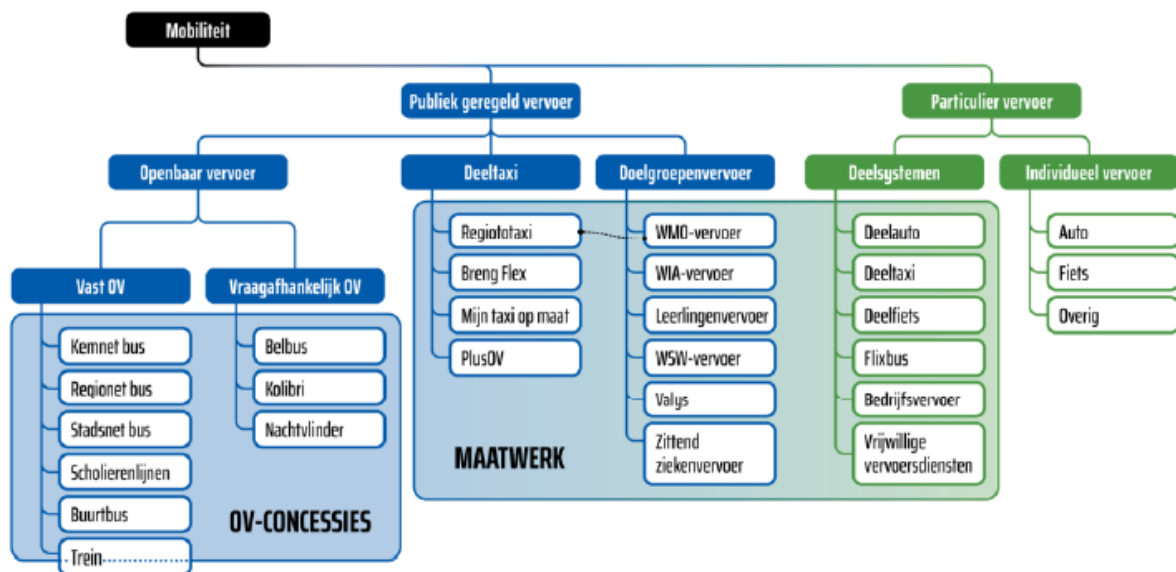
- Lijn 102 Voorthuizen –Amersfoort
- Lijn 105 Arnhem –Barneveld (ook op zaterdag)
- Lijn 107 Ede –Wittenberg –Putten
- Lijn 112 Nunspeet-Elspeet –Wittenberg
- Lijn 205 Barneveld –Putten –Harderwijk (ook op zaterdag)
- Lijn 103 Nunspeet-Harderwijk –Barneveld

Slim, kleinschalig en betrouwbaar flexnet (Kolibrie) -’s avonds en in weekend-

- Lijn 102 Voorthuizen –Amersfoort
- Lijn 105 Arnhem –Barneveld (zaterdag vastnet)
- Lijn 107 Ede –Wittenberg –Putten
- Lijn 112 Nunspeet-Elspeet –Wittenberg
- Lijn 205 Barneveld –Putten –Harderwijk (zaterdag vastnet)
- Lijn 103 Nunspeet-Harderwijk –Barneveld

Slim, kleinschalig en betrouwbaar flexnet(Kolibrie) -alle dagen van de week

- Lijn 87 Nijkerk, Barneveld, Ede



Verdeling nieuwe concessie openbaar vervoer volgens Provincie Gelderland