

In opdracht van:
Gemeente Barneveld

Projectnummer:
7016-R-E2

Datum: 19 januari 2022

Parkeerplan centrum Barneveld

SAMENVATTING	3
Analyse huidige situatie en beleid	3
Parkeerplan	4
1. INLEIDING	6
1.1 Opgave	6
1.2 Afbakening gebied	7
1.3 Participatie	7
1.4 Leeswijzer	8
2. ANALYSE HUIDIGE SITUATIE EN BELEID	9
2.1 Huidige parkeersituatie	9
2.2 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan	11
2.3 Centrumvisie	11
3. PARKEERPLAN	14
3.1 Thema 1: Wie parkeert waar?	14
3.2 Thema 2: Slim en eenvoudig parkeren	17
3.3 Thema 3: De parkeerreis	19
4. AANBEVELINGEN EN AANDACHTSPUNTEN VOOR HET VERVOLG	23
Bijlage 1 – Stakeholders uit participatieproces	24

Colofon

Het Parkeerplan Barneveld is door Mobycon opgesteld in opdracht van gemeente Barneveld.

Mobycon: Eelco Bos, Veronique Rietman
Gemeente Barneveld: René Both

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.



SAMENVATTING

Parkeren speelt een grote rol in de bereikbaarheid van Barneveld. Niet alleen bewoners en werkenden, maar vooral ook bezoekers moeten zo snel, comfortabel en zo dichtbij als mogelijk kunnen parkeren in en om het centrum. Om dit in goede banen te leiden, is dit Parkeerplan opgesteld. Dit Parkeerplan is een uitwerking van hetgeen in de Centrumvisie is opgenomen over parkeren en beantwoordt de motie 'Onderzoek parkeerkosten' die eind 2020 door de gemeenteraad is aangenomen. Om te komen tot dit Plan is de huidige situatie bezien, het vigerende beleid geanalyseerd en hebben we gesprekken gevoerd met ongeveer 25 partijen en belangenorganisaties.

Analyse huidige situatie en beleid

In het centrum zijn drie type parkeervoorzieningen aanwezig: straatparkeren op grote terreinen, straatparkeren op kleine terreinen en 'garageparkeren' (parkeren achter slagbomen). De beprijzing van de parkeervoorzieningen verschilt per locatie, waarbij over het algemeen geldt dat parkeren in het midden van het centrum het duurst is. Een aantal gratis parkeerterreinen voorziet in de behoefte van werknemers en reizigers om gratis te kunnen parkeren. Uit metingen uit 2019 (voor corona) blijkt dat de hoogst gemeten parkeerdruk op 70,5% zit (gemeten op een zaterdag). Er is dus genoeg parkeercapaciteit om aan de behoefte te voldoen, maar deze is niet gelijk verspreid. Op de parkeerlocaties midden in het centrum (zoals het Raadhuisplein en de Krommestraat) ontstaan vaak knelpunten door een te hoge parkeerdruk.

Het GVVP (Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan) stelt dat er op het gebied van parkeren in het centrum keuzes gemaakt moeten worden en geeft hierbij de volgende kaders die voor dit Plan relevant zijn:

- Er moet rekening worden gehouden met verschillende type gebruikers van het centrum.
- Parkeren in het centrum moet duurder zijn dan parkeren op loopafstand van het centrum.
- Per 2020 moeten de betaalautomaten geschikt zijn voor contactloos betalen.
- De slagbomen moeten naar verwachting in 2025 worden vervangen.
- Er moet worden ingezet op het gebruiksvriendelijker maken van parkeren.

In de Centrumvisie wordt de volgende visie op parkeren geschetst:

- Winkelbezoekers die met de auto komen, worden op een snelle en eenvoudige manier vanaf de ring naar de dichtstbijzijnde grotere parkeerlocatie geleid.
- De grotere parkeerlocaties worden klimaatrobuuster en groener, door het plaatsen van grote vitale bomen en een inrichting die meer gericht is op waterdoorlatendheid.
- De kleine parkeerlocaties in het centrum zorgen voor ongewenst zoekverkeer. Daarom moet worden gekeken of een deel van deze parkeerplaatsen een andere functie kan krijgen. Het weghalen van parkeerplaatsen in het centrum wordt gecompenseerd met extra parkeerplaatsen buiten de ring.
- De toegankelijkheid voor mindervaliden verdient verbetering door te voldoen aan de vraag naar gehandicaptenparkeerplaatsen.
- De differentiatie van parkeertarieven wordt herzien: de overgebleven parkeerplekken in het centrum worden bedoeld voor kortparkeren tegen een hoger tarief, terwijl parkeerplaatsen buiten de centrumring zich door het lagere tarief beter lenen voor langparkeerders.
- In de Centrumvisie wordt beschreven dat de fietser en voetganger prioriteit moeten krijgen in het centrum. Om dit te bewerkstelligen kunnen de loop- en fietsroutes naar het centrum worden verbeterd.
- Emissieloos verkeer wordt gestimuleerd door het aantal laadvoorzieningen op parkeerplaatsen te vergroten en/of speciale laadpleinen aan te leggen.



Parkeerplan

Dit Parkeerplan is gebaseerd op het huidige beleid en op de opgehaalde ideeën en suggesties uit het participatietraject.

Het Plan is gebaseerd op drie thema's: Wie parkeert waar, Slim en eenvoudig parkeren en De parkeerreis. Deze thema's vormen een 'gereedschapskist', waaruit de gemeente maatregelen kan kiezen om het parkeren aantrekkelijk, slim en eenvoudig te maken. Als onderdelen van de gereedschapskist kan gedacht worden aan het moderniseren van de apparatuur, de uitbreiding Vetkamp t.b.v. ov-reizigers en 'werkenden' en het aantrekkelijker maken van parkeren op de Kapteijnstraat. De gemeente kan dit Parkeerplan verder brengen door deze maatregelen te verwerken in een Uitvoeringsplan. Hierbij is het van belang om de partijen waarmee in het kader van het Parkeerplan is gesproken te blijven betrekken in het proces. Al met al is dit Parkeerplan een routekaart om te komen tot een parkeersysteem dat flexibel genoeg is om toekomstige ontwikkelingen voor winkelen, wonen en werken niet onmogelijk te maken.

1. Wie parkeert waar?

Het doel van dit thema is om door middel van parkeren het centrum aantrekkelijk, bereikbaar en leefbaar te houden. Er moet worden voorkomen dat winkelbezoekers niet kunnen parkeren omdat parkeerplaatsen bezet worden door andere doelgroepen.

Dit kan worden bereikt door de volgende uitgangspunten te volgen:

- Onderscheid maken in verschillende doelgroepen: winkelbezoekers, werknemers, bewoners en mindervaliden.
 - Bezoekers houden de lokale economie op peil. Om winkelen in Barneveld aantrekkelijk te houden, moeten zij zo weinig mogelijk tijd kwijt zijn aan parkeren.
 - Een deel van de centrumbewoners heeft bewust geen auto of parkeert op eigen terrein. De overige bewoners moeten de keuze krijgen om voordelig buiten de Centrumring te parkeren.
 - Werknemers die met de auto reizen zijn vaak langparkeerders. Zij moeten op de grote, gratis parkeerterreinen net buiten het centrum parkeren.
 - Mindervaliden moeten overal zo dicht mogelijk bij hun eindbestemming kunnen parkeren. Daarnaast moeten de mogelijkheden onderzocht worden om voor mensen die slecht ter been zijn een Kiss & Ride-plaats aan te bieden in het centrum.
- De parkeercapaciteit in en rondom het centrum is tot nu toe voldoende gebleken. De hierboven voorgestelde doelgroepenbenadering vraagt echter wel (in zekere mate) om een herverdeling van doelgroepen over de parkeerplaatsen. Er moet worden onderzocht of dit tot knelpunten in de capaciteit leidt en of parkeerplaatsen eventueel gecompenseerd moeten worden. Bij voorkeur zijn hierbij minder parkeerplaatsen in het centrum nodig en worden deze aan de rand van het centrum gecompenseerd. De ruimte die in het centrum beschikbaar komt, kan dan worden ingezet voor groen.

2. Slim en eenvoudig parkeren

Het doel van dit thema is om met een slim eenvoudig parkeersysteem parkeren comfortabel te maken voor iedereen en het doelgroepenparkeren (uit thema 1) te reguleren.

Dit kan worden bereikt door de volgende uitgangspunten te volgen:

- Er moet één helder parkeersysteem komen, waarbij mensen achteraf kunnen betalen voor de werkelijke parkeertijd.



- Slagbomen belemmeren de gastvrijheid van parkeerlocaties. Deze kunnen het beste worden vervangen door een ander systeem.
- De parkeerautomaten moeten worden gemoderniseerd om ze minder storingsgevoelig te maken. De parkeerautomaten moeten wel voor elke doelgroep gebruiksvriendelijk zijn.
- Parkeerplaatsen in het centrum zijn meer gewild dan parkeerplaatsen buiten de centrumring. Daarom kan parkeren binnen de Centrumring duurder worden gemaakt dan parkeren buiten de centrumring. De gratis parkeerterreinen buiten het centrum kunnen gratis blijven, zodat werknemers daar kunnen parkeren.

3. De parkeerreis

Het doel van dit thema is om bij te dragen aan een aantrekkelijk en gastvrij centrum door een comfortabele parkeerreis te creëren, vanaf de aanrijroutes via de parkeerfaciliteiten tot in het centrum.

Dit kan worden bereikt door de volgende uitgangspunten te volgen:

- Bewegwijzering naar grote parkeerlocaties in en rondom het centrum moet worden verbeterd.
- De parkeerterreinen worden momenteel als onaantrekkelijk ervaren. Parkeerterreinen kunnen aantrekkelijker worden gemaakt door meer groen toe te voegen, meer voorzieningen aan te bieden en de parkeerterreinen herkenbaarder en uniformer in te richten.
- Looproutes vanaf de parkeerlocaties naar het centrum zijn onduidelijk aangegeven. Deze moeten worden verbeterd.



1. INLEIDING

1.1 Opgave

De gemeente Barneveld is een plattelandsgemeente in de Gelderse Vallei tussen Amersfoort, Apeldoorn en Arnhem. Het dorp Barneveld staat bekend om haar eigen identiteit, de traditionele evenementen en een aantrekkelijk winkelcentrum waar bezoekers uit de regio en de wijde omgeving op af komen. Het is van belang dat dit centrum bereikbaar is en ook blijft in de toekomst. Een bereikbaar en aantrekkelijk centrum draagt bij aan niet alleen economische, maar ook aan sociale vraagstukken voor inwoners zelf.

Parkeren speelt een grote rol in de bereikbaarheid. Het is van belang dat niet alleen bewoners en werkenden, maar vooral ook bezoekers zo snel, comfortabel en zo dichtbij als mogelijk kunnen parkeren in en om het centrum. Om dit in goede banen te leiden is regulering nodig.

In dit Parkeerplan geven we aan hoe de invulling van de regulering van parkeren in dit gebied vormgegeven kan worden, zodanig dat de demografische, technologische en economische ontwikkelingen en duurzaamheidsopgaven niet onmogelijk worden gemaakt. Hierbij stellen we concrete maatregelen voor om het parkeren slim en eenvoudig te maken zodat het bezoeken en winkelen aantrekkelijk blijft. Deze maatregelen vormen een 'gereedschapskist' waaruit de gemeente kan kiezen om een leefbaar evenwicht te creëren tussen wonen, werken en verblijven.

Vóór corona was het parkeersysteem aan een herijking toe. Daarnaast geeft dit Plan gehoor aan de motie 'Onderzoek parkeerkosten' die eind 2020 is ingediend, waarin de gemeenteraad verzoekt onderzoek te doen naar de mogelijkheden voor een slimmer en eenvoudiger parkeerbeleid. De Centrumvisie, welke in het najaar van 2021 is vastgesteld, bevestigde de doorontwikkeling van het parkeersysteem. Het resultaat zal in een Uitvoeringsprogramma Parkeren worden uitgewerkt, waar ook elektrisch rijden, deelmobiliteit en een mobiliteitshub niet worden uitgesloten (zie kader over de trends en ontwikkelingen).

Trends en ontwikkelingen voor parkeren

Verschillende trends en ontwikkelingen hebben effect op de parkeervraag en het parkeren als systeem.

Elektrisch rijden

Om de CO₂-uitstoot van voertuigen tegen te gaan, stimuleert de overheid de aanschaf van elektrische voertuigen met subsidie. Het aantal elektrische voertuigen groeit daardoor snel en daardoor ook de vraag naar oplaadfaciliteiten. Voor parkeren heeft dit het gevolg dat steeds meer parkeerplaatsen voorzien moeten worden van een laadpaal, of dat grotere oplaadstations worden gerealiseerd.

Deelmobiliteit

Een andere maatschappelijke trend gaat van bezit naar gebruik: er wordt steeds meer gedeeld, zoals woonruimte via AirBNB of muziek via Spotify. Dit is ook het geval bij mobiliteit, waarbij steeds meer gebruik wordt gemaakt van deelfietsen, deelscooters en deelauto's. Omdat één voertuig hierdoor vaker wordt gebruikt, zijn hierdoor minder voertuigen en dus minder parkeerplaatsen nodig.

Mobiliteitshub

Om het gebruik van alternatieve vervoerswijzen te stimuleren, is het realiseren van mobiliteitshubs tot slot een trend die van invloed is op parkeren. Door op een hub vervoerswijzen (ov, deelfietsen en deelauto's) en voorzieningen (bijvoorbeeld pakketkluisen) te combineren, worden deze vervoerswijzen beter bereikbaar. Meer gebruik van deze vervoerswijzen leidt tot een afname van autoverkeer en daarmee van parkeerplaatsen. Tegelijk moet voor een goede en comfortabele overstap bij een hub voldoende parkeergelegenheid zijn.

1.2 Afbakening gebied

Het Parkeerplan focust zich op het betaald parkeergebied. Dit gebied bestaat uit het centrum en een aantal omliggende parkeerplaatsen en uitwijkgebieden. Daarnaast worden een aantal rondom het centrum gelegen 'gratis parkeerplaatsen' meegenomen. Het Transferium Barneveld-Noord is vanwege de afstand tot het centrum geen redelijk alternatief voor parkeren voor het centrum, en is daarom niet meegenomen in dit Plan.

In onderstaande afbeelding is het focusgebied weergegeven. Deze bestaat uit de betaald parkeerplaatsen in en buiten het centrum en een aantal gratis parkeerplaatsen buiten het centrum.



Afbeelding 1 – Focusgebied Parkeerplan (ondergrond: Parkeerkarta Barneveld Centrum 2013)

1.3 Participatie

Participatie maakt plannen beter. Daarom hebben we voor dit Parkeerplan partijen, belangorganisaties en experts betrokken met de aandacht die zij verdienen. Hiervoor hebben wij gesproken met ongeveer 25 partijen, zoals bewoners, ondernemers, belangenorganisaties en beleidsmedewerkers van flankerende beleidsterreinen. Bijlage 1 bevat een overzicht van de gesproken partijen.



Met al deze partijen is afzonderlijk gesproken om de verschillende standpunten en de mogelijk conflicterende belangen gepaste aandacht kunnen geven. Specifiek is met maatschappelijke partijen met name gesproken over hoe het parkeren momenteel wordt ervaren en welke wensen, ideeën en suggesties de partijen hebben voor het Parkeerplan. In de gesprekken met ambtelijke medewerkers stond de verbinding centrum om het parkeren zo integraal mogelijk op te pakken en rekening te houden met ontwikkelingen vanuit andere beleidsterreinen.

Al deze gesprekken en waardevolle inbreng van deze partijen is gebruikt om tot dit Parkeerplan te komen.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 schetsen we de huidige parkeersituatie en beschrijven we de kaders die vanuit vigerend beleid gelden. Dit hebben we in kaart gebracht in een desktop-onderzoek, met gebruik van parkeerdrukmetingen. In hoofdstuk 3 beschrijven we in drie verschillende thema's de uitgangspunten en concrete maatregelen die toegepast kunnen worden als uitwerking van dit Parkeerplan. Hoofdstuk 4 bevat een aantal aanbevelingen voor het vervolgproces.





2. ANALYSE HUIDIGE SITUATIE EN BELEID

2.1 Huidige parkeersituatie

Tot 1998 werd het aantal parkeerplaatsen uitgebreid om aan de parkeervraag te voldoen. Omdat de vraag groter werd dan de schaarse ruimte, werd het parkeren gereguleerd (betaald parkeren) om bezoekers te faciliteren en langparkeerders te weren. In het centrum zijn op de 16 locaties momenteel drie type parkeervoorzieningen aanwezig:

1. Straatparkeren op 4 grote terreinen (vooraf betalen bij de automaat en achteraf betalen belparkeren);
2. Straatparkeren op 10 kleine terreinen (idem als 1);
3. Garageparkeren op 2 grote terreinen (achteraf betalen m.b.v. slagbomen).

Het parkeerbeleid van het centrum van Barneveld bestaat uit diverse documenten, te weten: de Parkeerverordening, het Aanwijzingsbesluit, de Parkeerbelastingverordening, de Nota Ruimtelijk Parkeerbeleid en de algemene plaatselijke verordening (APV).

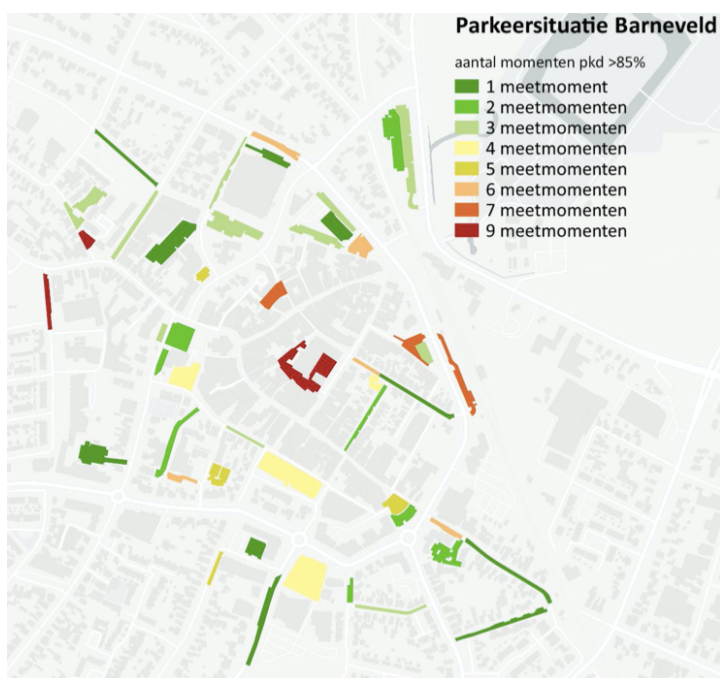
Het systeem van betaald parkeren in combinatie met de zonering en het vergunningenstelsel vormen de belangrijkste onderdelen binnen het parkeerbeleid. Op diverse locaties binnen het centrum wordt het parkeren gereguleerd middels betaald parkeren, vergunningparkeren, parkeerschijfzone of een combinatie hiervan.

De tarieven voor betaald parkeren zijn sinds 2013 onveranderd en bedragen van € 0,50 tot € 1,90 per uur. Het hele jaar wordt parkeren gereguleerd van maandag t/m zaterdag tussen 9 en 18 uur. De beprijzing van de parkeervoorzieningen verschilt per locatie, waarbij over het algemeen geldt dat parkeren in het midden van het centrum het duurst is. Het P+R-terrein De Vetkamp voorziet in de behoefte voor (gratis) parkeren voor OV-reizigers (trein en bus). Voor mensen die in het centrum werken is dit parkeerterrein gewenst. Treinreizigers kunnen desgewenst uitwijken naar de parkeervoorzieningen op Transferium Barneveld Noord. Personeel van winkels parkeert ook op het terrein voor en achter het Theater aan de Churchillstraat. Op 10 plaatsen in en om het centrum kunnen elektrische auto's worden opgeladen.

Parkeerdruk

Het centrum beschikt op dit moment over zo'n 280 parkeerplaatsen die binnen het betaald parkeerregime vallen. Bij een parkeerdruk van hoger dan 85% vindt er zoekverkeer plaats, wat ongewenst is. Uit een onderzoek uit 2019 naar de parkeerdruk blijkt dat de hoogst gemeten parkeerbezetting in het centrum 70,5% is (gemeten op een zaterdag). Hieruit blijkt dat er genoeg parkeerruimte is om aan de behoefte te voldoen.

In onderstaande afbeelding is te zien welke parkeerplaatsen volgens het onderzoek uit 2019 de kritieke waarde van 85% overschrijden. Het gaat voornamelijk om de parkeerlocaties in het centrum (het Raadhuisplein, de Krommestraat en de Kampstraat) met totaal zo'n 100 parkeerplekken die in een bepaalde behoefte voorzien.



Afbeelding 2 – Kritische parkeerdruk 2019 (Trajan) Let op: de Kuntzelaan-AH staat hier niet op

Door de effecten van corona geven de onderzoeken van 2020 en 2021 een heel ander beeld: hier schommelt de hoogst gemeten parkeerbezetting rondom de 50%. Vooral in de weekenden is de parkeerdruk flink gedaald. Dit heeft te maken met een grote afname van het winkelbezoek. De parkeerdruk op het Raadhuisplein en in de Krommestraat is nog steeds het vaakst het hoogst.

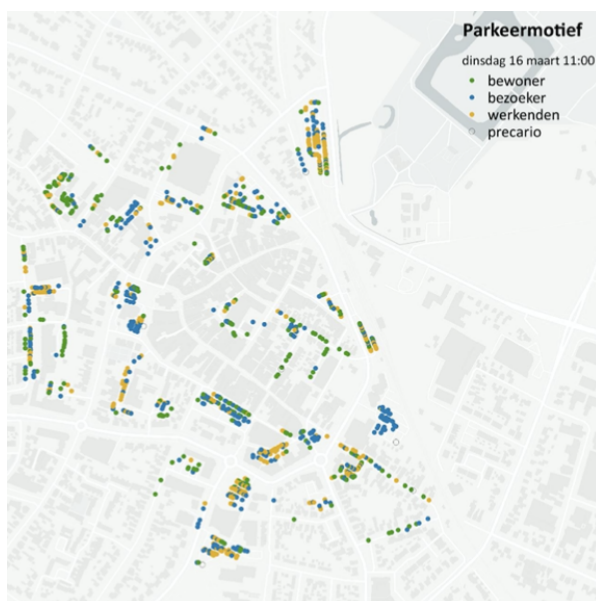
Parkeermotief

Op onderstaande afbeeldingen is op basis van een parkeermotiefmeting in 2021 te zien welke doelgroepen op welke locaties parkeren. Te zien is dat:

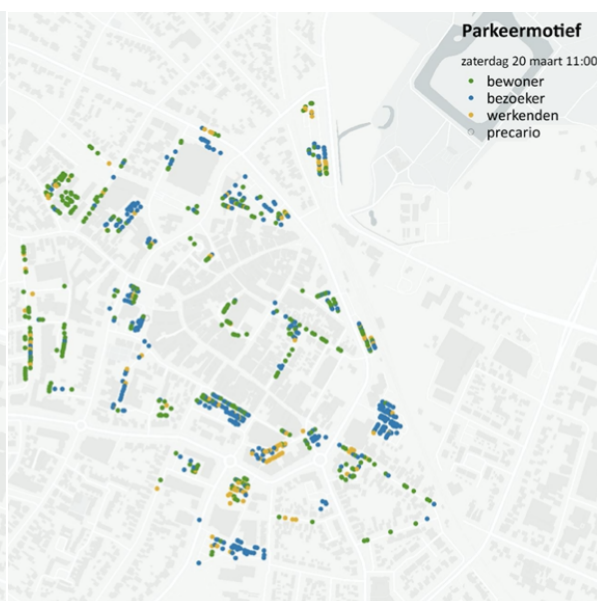
1. Winkelbezoekers vooral aan de Burg. Kuntzelaan, het Gowthorpeplein, het Torenpolein en aan de Nieuwe Markt parkeren.
2. Bewoners verspreid parkeren door het gebied.
3. Werkenden vooral op de Vetkamp en de parkeerplaatsen bij het Schaffelaartheater parkeren.

Op De Vetkamp is goed te zien dat werkenden de parkeerplaatsen innemen die het dichtste bij het centrum gelegen zijn, waardoor treinreizigers daarachter moeten parkeren. Een kanttekening die hierbij geplaatst moet worden is dat de coronabeperkingen, zoals gezegd, invloed hebben gehad op deze metingen, vooral op het aantal bezoekers en werkenden.

Ruim tweederde van het aantal geparkeerde auto's komt uit Barneveld zelf. Het overige deel komt uit andere dorpen en uit de regio. In Tabel 1 is het aantal geparkeerde auto's van kernen buiten Barneveld op basis van een herkomstanalyse in 2021 uitgesplitst naar de aanrijroute. In deze tabel is te zien dat er uit elke richting relatief grote stromen auto's komen. Veruit de grootste stroom auto's komt vanuit het zuiden/zuidwesten.



Afbeelding 3 – Parkeermotief dinsdag



Afbeelding 4 – Parkeermotief zaterdag

Richting/straatnaam aanrijroute	Aantal auto's
Noord (via Stationsweg)	823
Zuid (via Lunterseweg)	1274
Noordwest (via Thorbeckelaan)	1023
Zuidwest (via Plantagelaan)	1326

Tabel 1 – Aantal geparkeerde auto's afkomstig uit andere gemeenten uitgesplitst per richting/aanrijroute

2.2 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan

Het GVVP (Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan) 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. In een apart hoofdstuk wordt ingegaan op de ambities, uitgangspunten en speerpunten voor parkeren. Het GVVP stelt dat er op het gebied van parkeren in het centrum keuzes gemaakt moeten worden en geeft hierbij de volgende kaders:

- Er moet rekening worden gehouden met verschillende type gebruikers van het centrum. Tegelijkertijd moet fietsgebruik gestimuleerd worden.
- Parkeren in het centrum moet duurder zijn dan parkeren op loopafstand van het centrum.
- Bij het instellen van parkeertarieven wordt rekening gehouden met de parkeertarieven in vergelijkbare gemeenten. Per 2020 moeten de betaalautomaten geschikt zijn voor contactloos betalen.
- De slagbomen moeten naar verwachting in 2025 worden vervangen.
- Er moet worden ingezet op het gebruiksvriendelijker maken van parkeren, bijvoorbeeld door het promoten van belparkeren en het invoeren van een e-loket.

2.3 Centrumvisie

In het voorjaar van 2021 is de Centrumvisie opgesteld. Deze visie geldt als pilot voor de nog op te stellen Omgevingsvisie voor heel Barneveld. De Centrumvisie is in oktober 2021 vastgesteld en beschrijft met name het ruimtelijke aspect op parkeren. Omdat deze visie van belang is voor dit Parkeerplan, worden in deze paragraaf de uitgangspunten en de visie van de Centrumvisie op parkeren beschreven.



Uitgangspunten

Het kenmerkende karakter van het centrum -ook wel 'Het Dorp' genoemd- wordt beschouwd als een waardevolle ruimtelijke kwaliteit. Dit wordt bepaald door het karakteristieke dakenlandschap, de oriëntatiepunten (de Oude Kerk, Kasteel Schaffelaar, het treinstation en De Beijenberg), de historische en kleinschalige lintbebouwing en wegenstelsel door het dorp. Het doorgaande verkeer is door de jaren heen steeds meer verdwenen uit het centrum.

Barneveld groeit de komende jaren. De gemiddelde huishoudensgrootte in dit centrum bedraagt 1,6 personen per wooneenheid. Ook het aandeel ouderen is sterk vertegenwoordigd: 1 op de 3 personen is 65 jaar of ouder. Het aandeel kleine huishoudens in het centrum kent ook een stijgende trend (momenteel circa 60%).

Daarnaast worden de volgende algemene trends beschreven (met invloed op mobiliteit):

- Door de maatregelen rondom het coronavirus is een groot deel van de werkenden genoodzaakt (geweest) om thuis te werken. De verwachting is dat er ook na corona vanuit huis zal worden gewerkt, weliswaar in mindere mate. Dit leidt tot minder mobiliteit.
- Door een toename van online aankopen krimpt het winkelaanbod. Het centrum verschuift van een *place to buy* naar een *place to be*.
- In het kader van duurzaamheid neemt het aantal elektrische auto's toe.
- Daarnaast zou er een verschuiving kunnen optreden naar autodelen.

Visie op parkeren

De Centrumvisie gaat in de visie op het parkeren in op de onderstaande aspecten.

Bereikbaarheid

Winkelbezoekers die met de auto komen, worden volgens de Centrumvisie op een snelle en eenvoudige manier vanaf de ring naar de dichtstbijzijnde grotere parkeerlocatie geleid. De verbetering van de herkenbaarheid heeft vooral betrekking op de vier aanrijroutes naar het centrum (zie Tabel 1) en de centrumring. De grotere parkeerlocaties worden klimaatrobuster en groener, door het plaatsen van grote vitale bomen en een inrichting die meer gericht is op waterdoorlatendheid.

Veiligheid in centrum (autoluw)

De kleine parkeerlocaties in het centrum dragen weinig bij aan de aantrekkelijkheid van het centrum. Daarnaast zorgen ze voor ongewenst zoekverkeer in het centrum. Om deze ongewenste verkeersbewegingen te voorkomen, wordt in de Centrumvisie geopperd om kleinere parkeerplaatsen een andere functie te geven, bij voorkeur een verblijfsfunctie met groen. Zo ontstaat een autoluw centrum. Het weghalen van parkeerplaatsen in het centrum kan/moet worden gecompenseerd met extra parkeerplaatsen buiten de ring.

Toegankelijkheid voor iedereen

De toegankelijkheid voor mindervaliden verdient verbetering door te voldoen aan de vraag naar gehandicaptenparkeerplaatsen, niet alleen op de grotere parkeerlocaties binnen en buiten het centrum maar ook in het centrum zelf, dicht bij het winkelachtje.

Doelgroepenbenadering

Daarnaast wordt de differentiatie van parkeertarieven herzien: de overgebleven parkeerplekken in het centrum worden bedoeld voor kortparkeren tegen een hoger tarief, terwijl parkeerplaatsen buiten de centrumring zich door het lagere tarief beter lenen voor langparkeerders.



Gezondheid door fietsen en lopen te stimuleren

De fietser en voetganger moeten prioriteit krijgen in het centrum. Om dit te bewerkstelligen kunnen de loop- en fietsroutes naar het centrum worden verbeterd. Looproutes vanaf grote parkeerlocaties aan de rand van de centrumring kunnen aantrekkelijker en herkenbaarder worden ingericht door te vergroenen. Daarnaast kunnen aan de randen van het kernwinkelgebied meer en comfortabele fietsenstallingen worden aangeboden, waarbij rekening wordt gehouden met afwijkende fietsvarianten en voldoende laadpunten voor e- bikes. De winkel kunnen bereiken per fiets is immers een kernkwaliteit van dit centrum.

Schoon verkeer

Tot slot wordt emissieloos verkeer gestimuleerd door het aantal laadvoorzieningen op parkeerplaatsen te vergroten en/of speciale laadpleinen aan te leggen.



3. PARKEERPLAN

Dit hoofdstuk beschrijft concrete maatregelen als onderdeel van het Parkeerplan waarmee het huidige systeem kan worden omgebouwd. Dit Plan is gebaseerd op het huidige beleid is en de opgehaalde ideeën en suggesties uit het participatietraject.

Het Parkeerplan is verdeeld in drie thema's, met bijbehorende relaties met het beleid:

- 1: Wie parkeert waar? (Relatie met Centrumvisie)
- 2: Slim een eenvoudig parkeren (Relatie tot de motie 'Onderzoek parkeerkosten')
- 3: De parkeerreis (Relatie met het GVVP)

Per thema geven we antwoord op de volgende vragen:

- Wat is het doel van het thema?
- Wat hebben we opgehaald in de participatie?
- Hoe kan het doel op hoofdlijnen worden bereikt?
- Welke concrete maatregelen kunnen hiervoor worden genomen?
- Welke samenwerking is hiervoor nodig?
- Wat is de samenhang met de andere thema's van het Parkeerplan, de Centrumvisie en flankerende beleidsterreinen?

De thema's vormen een 'gereedschapskist', waaruit maatregelen gekozen kunnen worden om het parkeren aantrekkelijk, slim en eenvoudig te maken. Al met al is dit Parkeerplan een routekaart om te komen tot een parkeersysteem dat flexibel genoeg is om toekomstige ontwikkelingen voor winkelen, wonen en werken niet onmogelijk te maken.

3.1 Thema 1: Wie parkeert waar?

Wat is het doel van het thema?

Binnen dit thema is het doel om door middel van parkeren het centrum aantrekkelijk en leefbaar te houden. Er moet worden voorkomen dat winkelbezoekers niet kunnen parkeren omdat parkeerplaatsen bezet worden door andere doelgroepen.

Wat hebben we opgehaald in de participatie?

- Er is nog voldoende parkeercapaciteit in en om het centrum. Op zaterdagmiddag is het op zijn drukst.
- Met de groei van het aantal inwoners zou er meer druk kunnen komen op de parkeervoorzieningen. Ruimte in het centrum is schaars en uitbreiding van parkeervoorzieningen binnen de Centrumring lijkt uitgesloten.
- De kleinere terreinen zorgen voor veel zoekverkeer. Deze terreinen kunnen beter voor andere doeleinden gebruikt worden. Te denken valt aan het aanwijzen voor specifieke doelgroepen, zoals elektrische autobezitters, of oplossingen voor ultra-kort-bezoek, bevoorrading, spelen en vergroenen.
- Een aantal parkeerplaatsen wordt overdag bezet door langparkeerders, vaak werkenden. In sommige gevallen gaat het om bewoners.
- De toenemende vergrijzing en het aandeel 65+ers in het centrum vraagt om meer voorzieningen voor gehandicapten (dichtbij).



Hoe kan het doel op hoofdlijnen worden bereikt?

Onderscheid maken in verschillende doelgroepen

Om verschillende gebruikers zo goed mogelijk te voorzien in hun parkeerbehoefte, is het van belang om gebruik te maken van een doelgroepenverdeling. De gebruikers van het betaald parkeren in Barneveld zijn op te delen in 3 doelgroepen: winkelbezoekers, bewoners en werknemers.

Onder winkelbezoekers verstaan we winkelend publiek. Dit kunnen bewoners van Barneveld zijn, maar ook, zeker in het weekend, bezoekers van buitenaf. Onder bewoners verstaan wij centrumbewoners. Onder werknemers verstaan wij mensen die in het centrum werken, bijvoorbeeld in winkels, in de horeca of bij de gemeente.

Daarnaast rekenen we mindervaliden tot een aparte doelgroep. Hoewel zij ook in het centrum parkeren als bezoeker, bewoner of werknemer, hebben zij aanvullende parkeerbehoeftes.

Winkelbezoekers

Deze bezoekers houden de lokale economie op peil en het centrum leefbaar. Daarom zouden bezoekers zo veel mogelijk gefaciliteerd moeten worden. Wanneer de parkeervoorzieningen in Barneveld ondermaats zijn, kunnen vooral bezoekers van buitenaf voor een alternatieve stad kiezen. Veel bezoekers komen naar het centrum voor een korte boodschap. Hierbij is het fijn dat bezoekers zo weinig mogelijk tijd kwijt zijn aan randzaken zoals parkeren. Parkeerplaatsen dicht bij de winkels en voorzieningen (over het algemeen gaat dit om de parkeerplaatsen in het centrum) kunnen daarom het beste worden toegewezen aan bezoekers.

Bewoners

Bewoners van het centrum hebben bewust gekozen om dicht bij de voorzieningen te wonen. Een deel -veelal kleine huishoudens- beschikt niet over een auto. En een ander deel daarvan heeft een eigen parkeervoorziening (circa 500 parkeerplaatsen in 2018). Het overige deel is voor het parkeren aangewezen op het openbaar gebied. Al met al zijn er een aantal bewoners die tijdens winkeltijden in het centrum mogen en willen parkeren en die mogen niet in conflict komen met winkelbezoek.

In de Centrumvisie is omschreven, dat we in het centrum een verschuiving zien: steeds meer winkels krijgen een woonbestemming (de krimp) Hierdoor blijft het centrum leefbaar en spelen we in op de (verwachte) groei in inwonersaantallen. Het is niet gewenst dat bewoners gewilde parkeerplaatsen overdag bezetten, bijvoorbeeld door het thuiswerken. Ons advies is om bewoners de keuze te geven om te parkeren buiten de Centrumring. Hiervoor kan het vergunningstelsel worden aangepast, door voordelige vergunningen alleen te laten gelden voor bepaalde parkeervoorzieningen.

Werknemers

Werknemers die met de auto reizen zijn vaak langparkeerders: ze zetten hun auto aan het begin van de dag neer en rijden pas aan einde van de dag weer terug. Het is ongewenst dat de meest gewilde parkeerplaatsen, namelijk de plekken dicht bij de winkels, op deze manier de hele dag bezet worden. Ons advies is om twee (grote delen van) parkeerterreinen buiten de centrumring aan te wijzen voor werknemers, zoals De Vetkamp en de parkeerplaats achter het Schaffelaartheater.

Mindervaliden



Het is voor mindervaliden van belang om zo dicht mogelijk bij hun eindbestemming te kunnen parkeren. Daarom zijn er nu al op zo veel mogelijk locaties in het centrum gehandicaptenparkeerplaatsen (GPP) aanwezig. Uit de gevoerde gesprekken is gebleken dat op dit moment op alle locaties het aanbod van gehandicaptenparkeerplaatsen voldoet aan de vraag. Niet iedereen die slecht ter been is komt in aanmerking voor een gehandicaptenparkeerplaats. Daarnaast heeft niet elke mindervalide een parkeerplaats nodig, maar wil wel dichtbij afgezet kunnen worden. Het is van belang om ook voor deze doelgroep het centrum zo goed mogelijk bereikbaar te houden. Ons advies is om als gemeente in contact te blijven met organisaties zoals de Gehandicaptenraad en de Seniorenraad om de ontwikkelingen wat betreft de vraag naar gehandicaptenparkeerplaatsen in de gaten te houden. Daarnaast is ons advies om een aanvullend onderzoek uit te laten voeren naar de mogelijkheden voor een Kiss & Ride-plaats in het centrum, waar mensen die slecht ter been zijn makkelijk afgezet kunnen worden.

Parkeercapaciteit

Zowel uit gesprekken met belanghebbenden als uit parkeerdrukmetingen kunnen we constateren dat de parkeercapaciteit in en rondom het centrum op de meeste momenten voldoende is. De hierboven voorgestelde doelgroepenbenadering vraagt echter wel (in zekere mate) om een herverdeling van doelgroepen over de parkeerplaatsen. Dit kan betekenen dat er op bepaalde parkeerterreinen knelpunten ontstaan in de parkeercapaciteit. Ons advies is om de noodzaak en mogelijkheden voor het aanpassen van de parkeercapaciteit aan de hand van de doelgroepenindeling in en rondom het centrum te onderzoeken. Hierbij moet aansluiting worden gezocht bij het voornemen uit de Centrumvisie om kleine parkeerlocaties in het centrum die relatief weinig bijdragen aan het parkeeraanbod en relatief veel zoekverkeer veroorzaken een andere bestemming te geven, en het parkeren zo veel mogelijk te faciliteren op grotere parkeerterreinen. Zaak is wel dat de parkeerbalans op orde moet blijven, dat wil zeggen dat parkeerplaatsen eventueel gecompenseerd moeten worden. Bij voorkeur zijn hierbij minder parkeerplaatsen in het centrum nodig en worden deze aan de rand van het centrum gecompenseerd. De ruimte die in het centrum beschikbaar komt, kan dan worden ingezet voor groen.

Welke concrete maatregelen kunnen hiervoor worden genomen?

- Jaarlijks monitoren van de parkeerdruk en herkomst van parkeerders.
- Jaarlijks monitoren van de parkeerdruk van gehandicaptenparkeerplaatsen en in gesprek blijven met gehandicaptenraad en seniorenraad hierover.
- Realiseren van een aantal laadpalen bij gehandicaptenparkeerplaatsen.
- Mogelijkheden voor Kiss & Ride-plaatsen in het centrum onderzoeken voor mensen die slecht ter been zijn.
- Te vervallen parkeerplaatsen compenseren door middel van een nieuw parkeerterrein.
- Het onderzoeken van de behoefte om de parkeernormen te vernieuwen door de normen aan te passen aan de eisen van de tijd (verstedelijking/woonopgave).
- Vergunningstelsel aanpassen voor reguleren bewonersparkeren.
- Bij thema 2 volgen maatregelen om doelgroepenparkeren in goede banen te leiden.

Welke samenwerking is hiervoor nodig?

Werkgevers

We raden aan om met werkgevers uit het centrum in gesprek te gaan om ze te stimuleren hun werknemers waar mogelijk te laten nadenken over schone en gezonde vormen van vervoer en ze buiten het centrum te laten parkeren.

Ontwikkelaars



In samenwerking met ontwikkelaars zou de gemeente moeten onderzoeken in hoeverre er een behoefte is om parkeernormen aan te passen, zodat ze flexibeler kunnen omgaan met de beschikbare ruimte en ontwikkelaars de mogelijkheid kunnen bieden om met andere oplossingen te komen, zoals het aanbieden van deelmobiliteit (mogelijk in combinatie met werknemers in het centrum).

Wat is de samenhang met de andere thema's, de Centrumvisie en flankerende beleidsterreinen?

Andere thema's

Als onderdeel van dit thema hebben we verschillende doelgroepen verdeeld over de parkeervoorzieningen in en rondom het centrum. Bij thema 2 lichten we een systeem toe waarmee deze doelgroepen kunnen worden gestuurd. Bij thema 3 lichten we toe hoe de parkeerreis zo aantrekkelijk mogelijk kan worden gemaakt voor de verschillende doelgroepen. Parkerende bezoekers hebben bijvoorbeeld namelijk andere behoeften dan parkerende werknemers.

Mobiliteit

Een duidelijke doelgroepenverdeling waarbij het voor mensen uit iedere doelgroep duidelijk is waar zij kunnen parkeren, leidt tot minder verkeersbewegingen (autoluw centrum). Dit komt de verkeersveiligheid en leefbaarheid ten goede.

Ruimtelijke Ordening

In de centrumvisie wordt de suggestie gedaan om kleinere parkeerlocaties anders in te zetten. Deels is dat lastig omdat dit veel locaties zijn voor bewoners. Maar door de kleine parkeerterreinen binnen de centrumring beschikbaar te maken voor kortparkerende bezoekers tijdens winkeltijden, ontstaat er ruimte op de parkeerplaatsen in het centrum te extensiveren. Hiermee wordt er ruimte gecreëerd voor andere bestemmingen, zoals groen, fietsparkeerlocaties of voetgangersvoorzieningen.

Economie

Parkeerplaatsen die voor bezoekers aantrekkelijk zijn, dragen bij aan het imago van het winkelhart. Dit komt de economie ten goede.

3.2 Thema 2: Slim en eenvoudig parkeren

Wat is het doel van het thema?

Het doel van dit thema is om met een slim eenvoudig parkeersysteem parkeren comfortabel te maken voor iedereen en het doelgroepenparkeren (uit thema 1) te reguleren.

Wat hebben we opgehaald in de participatie?

- Het huidige systeem kan door alle aanpassingen wellicht 'ervormd' zijn en onduidelijkheid scheppen.
- De apparatuur wordt als gedateerd ervaren en is storingsgevoelig. Zo zijn er bijvoorbeeld bij straatautomaten vaak storingen die door onjuist gebruik zijn ontstaan (slechte munten en verkeerd gebruik van 'sleuven'). Door de modernisering van de apparatuur zal het betaalgemak moeten toenemen en de ergernis van storingen moeten afnemen. Een gemoderniseerd parkeersysteem moet wel inclusief zijn.
- Met (overal) achteraf betalen hoeven parkeerders zich tijdens hun bezoek aan het centrum niet druk te maken over hun parkeertijd.
- Door te investeren in modernisering van het systeem (bijvoorbeeld kentekenregistratie) zullen de beheerskosten moeten afnemen, zal de handhaving eenvoudiger worden, de service toenemen en daardoor de betalingsbereidheid toenemen. Dit levert meer inzicht op in het gebruik en de behoefte.



- Ver weg parkeren moet goedkoper zijn dan dichtbij. Zij die dichtbij willen parkeren, willen meer betalen. Inclusief betekent ook 'ver weg voor wie kan en dichtbij voor wie het moet'.
- Als de parkeerkosten zo laag mogelijk blijven, zal dit ten goede komen van de lokale economie

Hoe kan het doel op hoofdlijnen worden bereikt?

Helder parkeersysteem

Uit de interviews is gebleken dat de aanpassingen die door de jaren heen zijn gedaan het parkeersysteem niet eenvoudiger hebben gemaakt. Dit heeft parkeren onaantrekkelijk gemaakt en kan leiden tot een lagere betalingsbereidheid. Daarom moet er worden toegewerkt naar één helder parkeersysteem. Vooraf betalen geeft een bepaalde tijdsdruk, waardoor bezoekers minder op hun gemak kunnen winkelen. Met achteraf betalen hebben bezoekers de tijd en ruimte om gebruik te maken van de voorzieningen zonder onder tijdsdruk te staan.

De slagbomen op het Gowthorpeplein en het Torenplein

Slagbomen belemmeren soms de gastvrijheid van de parkeerlocaties. Bovendien schept het verwarring dat er twee parkeerlocaties zijn waar slagbomen gebruikt worden. Ondanks dat deze terreinen tot de best geëquipeerde terreinen horen en dus in behoefte voorzien is ons advies om te onderzoeken of er een dergelijke vorm mogelijk is zonder 'slagbomen'.

Moderniseren parkeerautomaten

Parkeren moet voor iedereen toegankelijk zijn. Om de parkeerautomaten minder storingsgevoelig te maken en bruikbaar en aantrekkelijker te maken voor de digitaal vaardigen, zouden de parkeerautomaten gemoderniseerd moeten worden. Het is echter ook van belang om rekening te houden met doelgroepen die minder digitaal vaardig zijn of om andere redenen moeite kunnen hebben met moderne betaalmogelijkheden. Er kan onderzocht worden hoe beide wensen zo goed mogelijk geïntegreerd kunnen worden in een inclusief systeem.

Dichtbij of ver weg

Parkeerplaatsen in het centrum zijn meer gewild dan parkeerplaatsen buiten de centrumring. Zoals eerder uitgelegd, is het wenselijk om parkeerplaatsen binnen de Centrumring beschikbaar te houden voor bezoekers en niet voor langparkeerders. Daarom kan parkeren binnen de Centrumring duurder worden gemaakt dan parkeren buiten de centrumring. De gratis parkeerterreinen buiten het centrum kunnen gratis blijven, zodat werknemers daar kunnen parkeren.

Kortparkeren in het centrum kan worden gestimuleerd door het parkeertarief voor een eerste tijdseenheid (bijvoorbeeld het eerste uur of de eerste twee uur parkeren) erg aantrekkelijk te maken en daarna op te laten lopen per tijdseenheid. Hiermee komt de gemeente tegemoet aan de wens van de ondernemers om kortparkeren aantrekkelijk te maken voor winkelend publiek. Voor bezoekers die voor een hele dag of een dagdeel komen winkelen is het aantrekkelijker om buiten de centrumring te parkeren.

Om die reden kan worden onderzocht of de tijden waarop betaald parkeren geldt aangepast kunnen worden. Betaald parkeren vanaf 10.00 uur geeft vooral inwoners van Barneveld de gelegenheid om gratis te parkeren bij het doen van de boodschappen als ze dit doen op tijdstippen dat er nog geen bezoekers zijn.

Het is echter van belang om rekening te houden met het feit dat betaald parkeren als doel heeft om parkeren te reguleren, waarbij het profijtbeginsel wordt toegepast. De gebruiker betaalt hierbij voor hetgeen hij



gebruikmaakt. Het parkeertarief moet het nog steeds voor iedereen mogelijk maken om te parkeren in en rondom het centrum, ook voor de kwetsbaardere en minderbedeelde doelgroepen. Hier moet rekening mee worden gehouden bij het instellen van een nieuw tarief.

Welke concrete maatregelen kunnen hiervoor worden genomen?

- Eén systeem instellen met achteraf betalen en zonder slagbomen.
- Apparatuur moderniseren. Er kan worden overgegaan naar kentekenregistratie (ticketloos), zonder contant geld (cashless/contantloos betalen stimuleren zoals Tap&Go).
- Twee tarieven instellen: één duurdere voor de parkeerterreinen midden in het centrum en één goedkopere voor de parkeerterreinen aan de rand van het centrum, waarbij beide tarieven oplopen na 1 uur parkeren. De parkeerterreinen die gratis zijn, blijven gratis.
- Noodzaak onderzoeken voor aanpassen van de tijden van betaald parkeren.
- In gesprek gaan met ondernemers om een beloningssysteem in te stellen en te promoten.

Welke samenwerking is hiervoor nodig?

ParkeerService

De parkeerapparatuur in Barneveld is in beheer van ParkeerService. De gemeente kan samen met deze partner nadenken over een parkeersysteem dat bij de hierboven beschreven uitgangspunten past. Gemak en eenvoud staan hierbij centraal. Er kan dan gedacht worden aan een systeem met kentekenregistratie. Dit maakt niet alleen het gebruik maar ook de handhaving eenvoudiger en levert bovendien meer inzicht op in het gebruik van verschillende locaties en de parkeerbehoefte.

Ondernemers

Zoals hierboven beschreven, kan de gemeente de winkeliers tegemoet komen door de kosten voor kortparkeren te beperken. Wij zien echter geen mogelijkheden in het gratis maken van het eerste uur of de eerste twee uren parkeren, omdat dit niet binnen het hierboven beschreven systeem past waarbij parkeren dichtbij duurder moet zijn dan parkeren verder weg. Wij verwachten dat dit ongewenst en overlast veroorzakend zoekverkeer zal opleveren.

Om de ondernemers te ondersteunen, kan er een systeem worden bedacht waarbij klanten punten kunnen sparen met aankopen, die ze vervolgens voor parkeertijd kunnen gebruiken.

Wat is de samenhang met de andere thema's, de Centrumvisie en flankerende beleidsterreinen?

Andere thema's

Bij thema 1 hebben we verschillende doelgroepen verdeeld over de parkeervoorzieningen in en rondom het centrum. In dit thema hebben we het parkeersysteem toegelicht waarmee we deze doelgroepen kunnen sturen zonder dat het ten koste gaat van de gastvrijheid. Het parkeersysteem is onderdeel van de parkeerreis, die in thema 3 aan bod komt.

Economie

Een duidelijk en uitnodigend parkeersysteem draagt bij aan het imago van het winkelhart. Dit komt de economie ten goede.

3.3 Thema 3: De parkeerreis

**Wat is het doel van het thema?**

Het doel van dit thema is om bij te dragen aan een aantrekkelijk en gastvrij centrum door een comfortabele parkeerreis te creëren, vanaf de aanrijroutes via de parkeerfaciliteiten tot in het centrum.

Wat hebben we opgehaald in de participatie?

- De routes naar parkeerterreinen toe en vanaf de parkeerterreinen naar het centrum zijn slecht of zelfs niet op bewegwijzering aangegeven, ook al hoeven veel Barnevelders van deze bewegwijzers geen gebruik van te maken.
- De parkeerplaatsen worden overwegend als onaantrekkelijk ervaren. Vooral de Kapteijnstraat wordt hierbij vaak als voorbeeld van een versteend parkeerterrein genoemd. Door het vergroenen van de grote (stenige) terreinen zal het aanblik verbeteren en het centrum aantrekkelijker worden voor de inwoners van Barneveld en bezoekers van buiten.
- Parkeerterreinen zouden herkenbaar ingericht moeten zijn. Dit draagt bij aan het imago van het winkelhart/het 'dorp' en maakt parkeren een beleving.

Hoe kan het doel op hoofdlijnen worden bereikt?Bewegwijzering

In het kader van dit onderzoek is voornamelijk gesproken met mensen woonachtig in gemeente Barneveld. Deze doelgroep kent de omgeving goed en weet parkeerplaatsen in het centrum te bereiken zonder gebruik te maken van bewegwijzering. Toch kregen we vanuit hen het signaal dat de bewegwijzering onvoldoende en onduidelijk is (bijvoorbeeld vanuit ondernemers die in contact staan met bezoekers). Hier wordt aandacht aan geschonken in de verkeersvisie van de centrumring en het centrumgebied, die parallel aan dit Parkeerplan wordt opgesteld. Ons advies is om de bewegwijzering naar de grote parkeerlocaties toe te verbeteren.

Parkeerbeleving

Parkeerterreinen zijn in zekere mate functioneel, maar kunnen daarnaast ook bijdragen aan een positief imago van het dorp. Dit is volgens de geïnterviewden erg op de achtergrond geraakt in Barneveld. Door het aantrekkelijker maken van parkeerterreinen wordt parkeren geen verplichting, maar een beleving op zich. Daarnaast kan de inrichting van parkeerterreinen bijdragen aan het behalen van klimaatopgaven.

Het parkeren kan aantrekkelijker worden gemaakt door meer groen toe te voegen aan parkeerterreinen. Dit wordt opgepakt als onderdeel van de Centrumvisie. Daarnaast zouden waar mogelijk de parkeerterreinen ingericht moeten worden op waterdoorlatendheid en -infiltratie. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de toegankelijkheid van de parkeerterreinen voor invaliden.

Ook door het voorzieningenaanbod op parkeerterreinen te vergroten kan parkeren een beleving worden. Op dit moment wordt samen met de provincie en regio onderzocht in hoeverre het huidige aanbod van laadvoorzieningen voldoet aan de toekomstige vraag. De gemeente kan het gebruik van de laadvoorzieningen in kaart brengen en waar nodig laadvoorzieningen toevoegen of speciale laadpleinen realiseren. Verder kunnen er op kleine schaal (bijvoorbeeld op 1 parkeerterrein) voorzieningen worden toegevoegd en uitgetest, die indien succesvol breder kunnen worden geïmplementeerd. Hierbij kan worden gedacht aan de volgende voorzieningen:

- Ophaalpunt voor pakketjes (buiten het centrum);
- Aanbod van deelmobiliteit;
- Wifi;
- Groene daken;



- Toiletten;
- Bankjes;
- Informatie over wandelroutes;
- Automaten met drankjes.

Daarnaast kunnen de parkeerterreinen herkenbaarder en uniformer worden gemaakt door het uiterlijk van de parkeerterreinen onderling meer op elkaar af te stemmen, eventueel met een overkoepelend thema (bijvoorbeeld de Barneveldse kip en ei).

Looproutes

Voor looproutes geldt hetzelfde als voor bewegwijzering: voor bewoners uit Barneveld zelf is het minder urgent om deze te verduidelijken, maar tegelijkertijd is in de gesprekken geconstateerd dat bezoekers vaak het centrum niet weten te vinden. Daarom kunnen de looproutes vanaf de parkeerlocaties naar het centrum aantrekkelijker worden gemaakt, zodat het uitnodigende entrees van het centrum worden.

Welke concrete maatregelen kunnen hiervoor worden genomen?

- Het realiseren van een herkenbare inrichting van de Centrumring (wordt geborgd door de nieuwe verkeersvisie).
- Bewegwijzering naar de grote parkeerterreinen verbeteren.
- Onderzoeken van mogelijkheden en kosten van het aangeven van vrije parkeerplaatsen per parkeerterrein.
- Vergroenen en waterdoorlatend maken van parkeerterreinen.
- Experimenteren met het aanbieden van voorzieningen op parkeerterreinen.
- In samenspraak met ondernemers de looproutes naar het centrum aantrekkelijker maken en beter aangeven.

Welke samenwerking is hiervoor nodig?

Ondernemers

Er kan met ondernemers worden nagedacht over het aantrekkelijker maken van looproutes, zodat deze bij kunnen dragen aan het imago van het centrum en het winkelaanbod ten goede komen.

Marketingbureaus

Met hulp van marketingbureaus en de VVV kan worden nagedacht over het verbeteren van de beleving van parkeren, de vormgeving van parkeerterreinen en de looproutes.

Wat is de samenhang met de andere thema's, de Centrumvisie en flankerende beleidsterreinen?

Andere thema's

Een comfortabele parkeerreis is voor alle doelgroepen uit thema 1 van belang. De ene doelgroep heeft andere behoeften dan de andere. Een eenvoudig parkeersysteem uit thema 2 draagt bij aan de aantrekkelijkheid van parkeerterreinen en daarmee aan een comfortabele parkeerreis.

Mobiliteit

Een betere herkenbaarheid van de parkeerplaatsen rondom het centrum leidt tot minder zoekverkeer in en rondom het centrum. Dit komt de verkeersveiligheid en leefbaarheid ten goede. Daarnaast wordt de voetganger beter gefaciliteerd door betere looproutes naar het centrum.

Klimaat

Groenere en meer klimaatadaptieve parkeerplaatsen dragen bij aan de klimaatopgaven.



Economie

Aantrekkelijkere parkeerplaatsen en herkenbaardere aanrijroutes dragen bij aan de gastvrijheid en het imago van Barneveld. Dit is gunstig voor de lokale economie. Daarnaast komen aantrekkelijke looproutes naar het centrum het winkelaanbod ten goede.





4. AANBEVELINGEN EN AANDACHTSPUNTEN VOOR HET VERVOLG

Dit Parkeerplan biedt concrete maatregelen om het parkeren in Barneveld aantrekkelijker, comfortabeler en eenvoudiger te maken. Het is aan de gemeente om het Parkeerplan verder te brengen door deze maatregelen te gebruiken als input voor een Uitvoeringsplan.

Alle maatschappelijke partijen met wie we in het kader van dit onderzoek hebben gesproken, krijgen te maken met de gevolgen van het Parkeerplan. De betrokkenen hebben een waardevolle bijdrage geleverd aan de totstandkoming van dit Plan. De benaderde partijen geven aan ook in de toekomst bereid zijn om mee te denken over parkeren en vragen om een sterke samenwerking met de gemeente. Onze aanbeveling is dan ook om de participatie op het gebied van parkeren voort te zetten en partijen actief te betrekken bij de uitwerking en implementatie van het Parkeerplan.

Verder kwamen er uit de gesprekken nog een aantal andere aandachtspunten naar voren die van belang zijn voor gerelateerde beleidsthema's. Deze kan de gemeente meenemen in separate beleidsvormingsprocessen.

- Laden en lossen is een groot aandachtspunt in het centrum. De venstertijden worden niet altijd gehandhaafd. Dit geluid kwam onder andere vanuit de supermarkteigenaren, die niet altijd genoeg ruimte beschikbaar hebben voor het laden en lossen, maar ook vanuit bewoners, die overlast ervaren van het laden en lossen in het centrum. Dit punt kan worden meegenomen in de Verkeersvisie voor het centrum, die in een parallel proces wordt opgesteld.
- De fiets moet in het centrum meer aandacht krijgen. Het is van belang om het aantal fietsparkeervoorzieningen te (blijven) monitoren en rekening te houden met de toekomstige vraag. Een grote fietsparkeerlocatie in het centrum kan bijvoorbeeld bijdragen aan het stimuleren van fietsgebruik. Daarnaast wordt er in het winkelgebied geregeld overlast ervaren van fietsers of geparkeerde fietsen. Het beleid en de handhaving hierop vereisen aandacht. Ook dit punt kan worden meegenomen in de Verkeersvisie voor het centrum, die in een parallel proces wordt opgesteld.
- Deelmobiliteit zou meer en beter gefaciliteerd moeten worden in en rondom het centrum. Dit speelt vooral een rol bij de ontwikkeling van vastgoed, waarbij het aanbieden van deelmobiliteit op dit moment nog niet wordt gefaciliteerd door de gemeente.



Bijlage 1 – Stakeholders uit participatieproces

Met de volgende maatschappelijke partijen is gesproken in het kader van het Parkeerplan:

- BMV
- COB
- BIK
- Wijkplatform
- Centrubewoners
- Albert Heijn
- Jumbo
- Plus
- Midden Nederland Makelaars
- Nagelvoort Verhuur
- Schaffelaartheater
- Stichting Welzijn Barneveld (SWB)
- Vervoerorganisaties (NS, Keolis)
- GehandicaptenRaad
- Jongerenraad
- Seniorenraad
- ParkeerService

Daarnaast zijn ambtelijke medewerkers van de volgende beleidsterreinen betrokken:

- Ruimtelijke Ontwikkeling
- Beheer Openbare Ruimte
- Economische Zaken
- Handhaving
- Wijkadviseur

