Afdeling: Vastgoed en Infrastructuur
Behandelaar: E. Elgersma
Telefoonnummer: 996

Voorstelnr. <Neem dossiernr over uit Ibabs>
Barneveld,
Portefeuillehouder: M.H.J. Pluimers-Foeken

☐Ter kennisname naar de raad
Nummer beleidsproduct:

☐Op overzicht Bestaand beleid (website)

Onderwerp: **Parkeer- en verkeerscirculatieonderzoek Voorthuizen**

Gevraagde beslissing:
1. Kennisnemen van de rapportage 'Parkeer- en verkeerscirculatieonderzoek centrum Voorthuizen'
2. De bevindingen uit de rapportage met betrekking tot de afwikkeling van verkeer op met name de Hoofdstraat, Koninginnelaan en Smidsplein als basis te gebruiken bij de verdere ontwikkeling van het centrum van Voorthuizen;
3. De bevindingen uit de rapportage ten aanzien van parkeren als basis te gebruiken bij de verdere ontwikkeling van het centrum van Voorthuizen;
4. Dit besluit ter kennisname naar de raad te sturen.

1. Inleiding

In 2021 heeft de gemeente Barneveld samen met inwoners, ondernemers, vastgoedeigenaren en andere belanghebbenden een centrumvisie opgesteld om de basis te leggen voor een eigentijds, karakteristiek en levendig centrumgebied. De onderstaande ambities uit de Centrumvisie zijn als richtinggevend kader vastgesteld voor de ontwikkeling van het centrumgebied. Daarbij is besloten deze ambities als uitgangspunt te nemen bij de verdere concretisering van de visie:

Ambities Centrumvisie

Ambitie 1 Levendig centrum: eigentijds, karakteristiek en levendig centrum:
Een compact centrum, met een duidelijke gebiedsafbakening waarbij de herontwikkeling van de oude AH-locatie een sleutelpositie inneemt.

- Toevoeging nieuwe functies als aanvulling op detailhandel.
- De basis op orde, een schoon, heel en veilig centrum.

Ambitie 2 Bereikbaar centrum: een goed bereikbaar centrum met minder verkeer door de Hoofdstraat:

- Uitgangspunt is dat de auto te gast is in het centrum, verkeersfunctie van de Hoofdstraat wordt afgewaardeerd. Herinrichting van de Hoofdstraat met een nieuwe inrichting die aansluit bij het karakter van het centrum.
- Zorgdragen voor voldoende passende parkeergelegenheid in en om het centrumgebied.
- Wijzigen parkeerregime door uitbreiding blauwe zone.
- Ontwikkelen parkeerroute buitenom via Koninginnelaan, Rembrandtstraat, Gerard Doustraat, Roelenengweg, Sportparkstraat en Molenweg.
- Onaantrekkelijk maken van Hoofdstraat voor doorgaand verkeer, waaronder vrachtverkeer en landbouwverkeer.

Ambitie 3 Aantrekkelijk verblijfsgebied: Bunckmanplein en Horecaplein Kerkstraat als huiskamer van Voorthuizen:

- Verbeteren synergie tussen horecapleinen door aanpassing ruimtelijke structuur.
- Toevoegen meer groen, uitbreiden groene slinger in west-oost richting langs de Hoofdstraat.
- Doorontwikkeling evenementen en promotieplan.

Ambitie 4 Gebiedsbranding: "Sterke identiteit waar Voorthuizen trots op kan zijn:

- Ontwikkelen van Voorthuizen als entree van de Veluwe waarbij onder andere wordt ingezet op herkenbare entrees met groene elementen.

De visie dient gezien te worden als een verbeelding van het meest gewenste toekomstbeeld voor het centrum van Voorthuizen waarvan het wenselijk is om de visie op onderdelen verder te concretiseren en uit te werken.

Ambitie 2 (Bereikbaar centrum) bevat belangrijke aandachtspunten die om een nadere uitwerking en beoordeling vragen. De algemene uitgangspunten bij ambitie 2 (de Hoofdstraat afwaarderen en onaantrekkelijk maken voor doorgaand verkeer en zorgdragen voor voldoende parkeergelegenheid) zijn daarbij richtinggevende uitgangspunten. Deze uitgangspunten zijn echter onvoldoende concreet en vragen om een nadere uitwerking. De genoemde concrete maatregelen (de blauwe zone en parkeerroute) zijn richtinggevende suggesties en zijn daarom nog niet als uit te voeren maatregelen vastgesteld.

In een nadere uitwerking moet duidelijk worden in hoeverre de hierboven genoemde richtinggevende suggesties uit de Centrumvisie mogelijk zijn, welke maatregelen daarbij het beste passen en in welke mate er draagvlak is voor deze maatregelen. De verkeersmaatregelen die bij ambitie 2 worden genoemd moeten daarbij afgewogen worden ten opzichte van alternatieve maatregelen.

Parkeer- en verkeersonderzoek Voorthuizen Centrum
In maart 2022 is Mobycon gestart met een parkeer- en verkeersonderzoek voor het centrum van Voorthuizen. Het parkeer- en verkeerscirculatieonderzoek bevat een verdere concretisering van de ambities uit de Centrumvisie rondom het parkeren en de bereikbaarheid van het centrum. Het onderzoek richt zich hoofdzakelijk op de omgeving Koninginnelaan – Hoofdstraat en Smidsplein, aangezien hier de meeste beoogde ruimtelijke ontwikkelingen uit de Centrumvisie plaatsvinden waarbij de gevolgen voor verkeer en parkeren het meest merkbaar zijn. Het onderzoek geeft op basis van de Centrumvisie, een uitgebreid participatietraject en een verkeerskundige analyse een advies over de toekomstige parkeer- en verkeerssituatie in Voorthuizen.

Dilemma's in relatie tot de Centrumvisie Voorthuizen
Het onderzoek brengt een aantal dilemma's in beeld die betrekking hebben op de ambities uit de Centrumvisie Voorthuizen:

Analyse Verkeer
In de Centrumvisie is de ambitie uitgesproken om de Hoofdstraat een grotere verblijfsfunctie te geven. Hiervoor is het nodig om de verkeersintensiteit te reduceren. Hiervoor zijn verschillende mogelijkheden onderzocht. Uit de analyse blijkt echter dat de mogelijke maatregelen niet leiden tot een verkeersintensiteit die past bij de ambitie om de Hoofdstraat een grotere verblijfsfunctie te geven en fietsers voldoende veilig op de rijbaan te laten rijden.
Uit het participatieproces volgt dat er met name vanuit aanwonenden geen draagvlak is voor wijzigingen die leiden tot een stijging van de verkeersintensiteit op de Koninginnelaan. Er is wel draagvlak voor maatregelen die de intensiteit doet dalen. Bij ondernemers is geen draagvlak als dit leidt tot minder verkeer voor hun winkels. Voor het afsluiten van het Smidsplein ter hoogte van de Hoofdstraat is bij bewoners en ondernemers geen draagvlak. Wel heeft de kopgroep (met daarin een vertegenwoordiging van bewoners en ondernemers) eerder ingestemd met (de ambities voor het verkeer) uit de Centrumvisie. Alternatieve maatregelen die tijdens de participatie zijn ingebracht doen de verkeersintensiteit op de Koninginnelaan dalen en zorgen voor hogere verkeersintensiteiten op de Hoofdstraat. Deze botsen echter met de eerder gestelde ambities voor de Hoofdstraat.
Voor de mogelijk te nemen maatregelen is een herziening van de beleidsambitie uit de Centrumvisie ten aanzien van het karakter en het gebruik van de Hoofdstraat nodig.

Analyse Parkeren
Verschillende ontwikkelingen die zijn beschreven in de Centrumvisie vragen om extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Een oplossingsrichting hiervoor is om extra parkeerplaatsen op en rondom het Smidsplein of langs de Hoofdstraat te realiseren. Dit is echter strijdig met de beleidsambitie uit de Centrumvisie om verkeersruimte te verkleinen.
Een alternatieve oplossingsrichting is het instellen van een blauwe zone op het Smidsplein. Voorwaarde hiervoor is dat er een oplossing gevonden moet worden voor de langparkeerders. De vraag is daarbij of de beschikbare parkeergelegenheid in de omgeving daadwerkelijk gebruikt gaat en kan worden of dat de parkeerdruk in de straten rondom het Smidsplein al dan niet onaanvaardbaar toeneemt.
Een toekomst vastere oplossing is om bestaande parkeervoorzieningen in het centrum meerlaags te maken. Echter, hierbij ontstaat een nieuw vraagstuk omtrent de wenselijkheid (bijvoorbeeld de ruimtelijke inpassing, de kosten en de vorm van exploitatie).
Ondernemers en bewoners hebben de wens geuit om de huidige parkeersituatie rondom het Smidsplein te optimaliseren. Onder bewoners is geen draagvlak om bezoekers van de supermarkten aan of bij de Koninginnelaan te laten parkeren en ondernemers geven aan dat het instellen van een blauwe zone geen 'wisselgeld' mag zijn voor de uitbreiding van de Albert Heijn. Het instellen van een blauwe zone is in lijn met de Centrumvisie en komt tegemoet aan de wens om de huidige parkeersituatie te verbeteren.
Voor de mogelijk te nemen maatregelen is een afweging ten aanzien van bovengenoemde oplossingsrichtingen voor het (lang)parkeren nodig.

Analyse Ruimtelijke ontwikkelingen
Er zijn diverse wensen benoemd in de Centrumvisie zoals een mogelijke uitbreiding van de Albert Heijn, een mogelijke verplaatsing van de Aldi en het mogelijk realiseren van extra woningen, die consequenties hebben voor parkeren en de verkeerscirculatie in Voorthuizen. In het kader van alle ambities uit de centrumvisie en de resultaten uit het onderzoek, verdient het de aanbeveling deze ruimtelijke ambities integraal af te wegen tegen de consequenties die deze hebben op het gebied van parkeren en de verkeerscirculatie, stedenbouw en landschap. Het doel is een evenwichtige keuze voor het centrum van Voorthuizen die zoveel mogelijk tegemoetkomt aan de gestelde ambities.

Doel verkeersonderzoek
Het doel van het onderzoek is te komen tot een robuuste en toekomstbestendige parkeer- en verkeerssituatie welke als basis dient bij de verdere uitwerking van het centrum van Voorthuizen.

Dit voorstel heeft als doel om de bevindingen uit de adviesrapportage als basis te gebruiken bij de verdere ontwikkeling van het centrum van Voorthuizen middels een integrale aanpak.

2. Beoogd effect

a) Meetbaar effect

b) Maatschappelijk effect

De aanbevelingen uit het onderzoeksrapport dragen bij aan de doelen uit de Centrumvisie Voorthuizen waaronder het ontwikkelen van een leefbaar, bereikbaar en verkeersveilig centrum.

3. Argumenten

2.1. De aanbevelingen uit het onderzoeksrapport dragen bij aan de ontwikkeling van een toekomstbestendig centrum ten aanzien van bereikbaarheid en verkeersveiligheid
Het verkeersonderzoek beschrijft verschillende scenario's ten aanzien van de afwikkeling van verkeer in het centrum van Voorthuizen. Hieruit wordt duidelijk dat de ambities uit de centrumvisie en het verkeersbeeld op langere termijn (met- en zonder ruimtelijke ontwikkelingen in het centrum) met elkaar conflicteren. In een verdere integrale uitwerking vormt deze input de basis voor de mogelijkheden voor de inrichting van het centrum.

3.1. De aanbevelingen uit het onderzoeksrapport dragen bij aan de ontwikkeling van een toekomstbestendig centrum ten aanzien van parkeren
Het onderzoeksrapport brengt in beeld welke knelpunten ten aanzien van parkeren zich in de huidige situatie voordoen en welke gevolgen de ambities uit de centrumvisie hebben voor parkeren. Bij een verdere integrale uitwerking van de centrumvisie is deze input van belang om mee te wegen om ook op langere termijn te kunnen voorzien in voldoende parkeergelegenheid in het centrum van Voorthuizen.

4. Kanttekeningen

2.1. Verkeersprognoses kunnen wijzigen
In het onderzoek is rekening gehouden met de mogelijke ontwikkelingen uit de Centrumvisie (mogelijke uitbreiding AH, verplaatsing Aldi en extra woningen). Gedurende de uitvoering van de plannen kunnen zich ontwikkelingen voordoen (verminderd autoverbruik, niet realiseren van alle ontwikkelingen of ontwikkelingen genereren meer of minder verkeer dan vooraf geprognosticeerd etc.) die tot nieuwe inzichten leiden.
Aanvullend onderzoek kan een specifieker beeld geven over de herkomst- en bestemmingen van verkeer in Voorthuizen. Op basis hiervan kan in een vervolgfase een nauwkeuriger beeld worden verkregen over noodzakelijke (verkeers-)maatregelen in het centrum.

2.2/3. Draagvlak kopgroep en bewoners
Aanvullen na gesprek met kopgroep en bewoners.

5. Financiën

Dit besluit heeft geen financiële consequenties.

6. Uitvoering

De verdere ontwikkeling van het centrum van Voorthuizen is onderdeel van een integrale aanpak. Op een later moment volgt een vervolgaanpak.

7. Participatie en communicatie

a. Participatie
In het kader van participatie wordt de verdere uitwerking van de centrumvisie een regiegroep samengesteld bestaande uit een afvaardiging van de gemeente (waaronder een wethouder, gebiedsregisseur en vakspecialistische ambtenaar) en vertegenwoordigers van inwoners vanuit Plaatselijk Belang Voorthuizen, Wijkplatform Voorthuizen-Centrum en vertegenwoordigers van ondernemers vanuit Ondernemersvereniging Voorthuizen. Daarnaast wordt het vastgestelde participatiebeleid gevolgd. De regiegroep heeft de functie de ontwikkelingen in Voorthuizen voor de integrale aanpak, waaronder die van Voorthuizen-Centrum, vanuit een breed en integraal perspectief te bekijken en mee te denken.
In een vervolgfase worden op projectniveau ook de betrokken omwonenden inhoudelijk betrokken. Per (deel)project wordt voorafgaand de mate van inspraak bepaald aan de hand van het participatiebeleid van de gemeente Barneveld. De voorstellen daarvoor zullen altijd de gangbare route voor meningsvorming en besluitvorming volgen.
Daarnaast is op gemeentelijk niveau een stuurgroep ingericht om het proces en inhoud van verschillende deelplannen van de centrumvisie Voorthuizen de komende jaren vorm te geven.
b. Communicatie
De afdeling communicatie wordt actief betrokken om een heldere, tijdige en volledige communicatie te borgen in het vervolgtraject.

8. Bijlagen

1. Centrumvisie Voorthuizen (juli 2021);
2. Rapportage Mobycon: Parkeer- en verkeersonderzoek centrum Voorthuizen (6 december 2022)
3. Terugkoppeling op het verkeersonderzoek
   3.1.: Reactie PBV Parkeer- en verkeerscirculatieplan centrum Voorthuizen;
   3.2.: Reactie wijkplatform Voorthuizen Centrum Parkeer- en Verkeerscirculatieplan Voorthuizen;
   3.3.: Reactie Ondernemersvereniging Voorthuizen Parkeer- en Verkeerscirculatieplan Voorthuizen;
   3.4.: Reactie bewoners Koninginnelaan Parkeer- en Verkeerscirculatieplan Voorthuizen;
   3.4.a/b: Voorstellen bewoners Koninginnelaan.

CENTRUMVISIE VOORTHUIZEN

NAAR EEN LEVENDIG, AANTREKKELIJK EN BEREIKBAAR CENTRUM



3 JUNI 2021
BAR0002-001

SEINPOST

kragten

gemeente Barneveld

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING 4

2. NAAR EEN TOEKOMSTBESTENDIG DORPSCENTRUM 10

3. VISIE EN AMBITIES 22

4. VERTALING NAAR DEELGEBIEDEN 28

5. UITVOERINGSAGENDA EN SAMENWERKING 40

BIJLAGEN 44

1 INLEIDING

Een aantal jaar geleden is door de inwoners van Voorthuizen de Dorpsvisie opgesteld. Meer recent is ook de Rondweg geopend. Dit betekent dat het gebruik van de wegen van onze kern verandert, en daarmee ook het karakter van het centrum. Dit biedt een uitgelezen kans voor de gemeente om samen met inwoners, ondernemers, vastgoedeigenaren en andere belanghebbenden de basis te leggen voor aan een eigentijds, karakteristiek en levendig centrumgebied. Deze centrumvisie is hiervan het resultaat.

De Dorpsvisie vormt het fundament van de centrumvisie. De bewoners van Voorthuizen hebben in 2017 een Dorpsvisie opgesteld met veel ideeën om - vanuit een aantal kernwaarden - de levendigheid en het groene, gastvrije karakter van Voorthuizen te versterken. Uiteraard met behoud van de (verkeers) veiligheid en bereikbaarheid. Daarnaast biedt de centrumvisie een antwoord op de vragen rond de invulling van (toekomstig) leegkomende centrumlocaties, het creëren van een aantrekkelijk verblijfsklimaat, het parkeren en het gebruik van de horecapleinen. Een stedenbouwkundige uitwerking met een klimaatadaptieve inrichting van het openbaar gebied en een (integrale) uitvoeringsagenda maken dan ook onderdeel uit van de visie.

Maar bovenal moet de centrumvisie aanzetten tot actie. Actie die tot stand komt door samenwerking. Door inzet van alle partijen, ook om te komen tot oplossingen die recht doen aan zoveel mogelijk belangen. En vervolgens zorg te dragen voor de realisatie hiervan. Hier hoort ook een uitwerking bij van de organisatievorm die het beste de samenwerking borgt: wij kozen voor nauwe samenwerking met een breed samengestelde kopgroep (zie bijlage 1 voor samenstelling). In de uitvoeringsagenda hebben we ook aandacht voor de bijdragen van betrokken partijen. Onze aanpak zorgt voor een eerste stap in het gezamenlijk versterken van het centrum en een koers voor de langere termijn.

In de totstandkoming van deze centrumvisie is al vooruitgelopen op de nieuwe Omgevingswet, waarin participatie een nadrukkelijke rol krijgt.



EEN LEVENDIG, AANTREKKELIJK EN BEREIKBAAR CENTRUM

Bovenstaande begrippen staan centraal in deze centrumvisie. Zij zijn bepalend zijn voor de tevredenheid van bewoners nu en in de toekomst over hun woon- en leefomgeving. Voorzieningen zijn van groot belang als het gaat om de vitaliteit van een dorp. Deze zijn voor een groot deel te vinden in het centrum: dit geldt ook voor Voorthuizen. Winkels, supermarkten, horeca, de warenmarkt en andere voorzieningen en dienstverleners zorgen, in combinatie met evenementen, voor levendigheid en sfeer voor inwoners, bezoekers en recreanten vanuit de regio en verder weg.

VERLEIDING NODIG OM CONSUMENTEN NAAR HET CENTRUM TE TREKKEN

Winkels spelen een cruciale rol in een levendig, aantrekkelijk en bereikbaar dorpscentrum. Diverse ontwikkelingen maken dat het winkellandschap niet alleen snel, maar ook structureel verandert. Wezenlijk is dat winkelbezoek geen noodzaak meer is, sinds de opkomst van e-commerce is het een keuze geworden. Ook ons centrum moet de consument meer dan ooit tevoren ‘verleiden’ tot bezoek. In de basis functioneert ons centrum naar behoren, maar de (structurele) leegstand maakt duidelijk dat er ook nog stappen gezet moeten worden. Inmiddels staan de oude AH- en Intertoys-panden alweer geruime tijd leeg. De toekomstbestendigheid van ons centrum vraagt om acties waarbij recht wordt gedaan aan veranderende consumenten-behoeften enerzijds en het karakter en de identiteit van Voorthuizen anderzijds. Door Covid-19 en de nog niet voorziene effecten daarvan op langere termijn is de noodzaak voor actie mogelijk nog groter geworden.

De centrumvisie geeft richting aan hoe de consument te verleiden tot een bezoek aan het centrum. Dit betekent sterker inzetten op de verblijfsfunctie van het centrum, waarbij we de koopfunctie uiteraard niet uit het oog verliezen. Om dit te bereiken, kunnen sommige zaken al direct opgepakt worden, andere fungeren als ‘stip op de horizon’ waar de komende jaren stapsgewijs naartoe gewerkt kan worden.

STREVEN IS EEN COMPACT CENTRUM

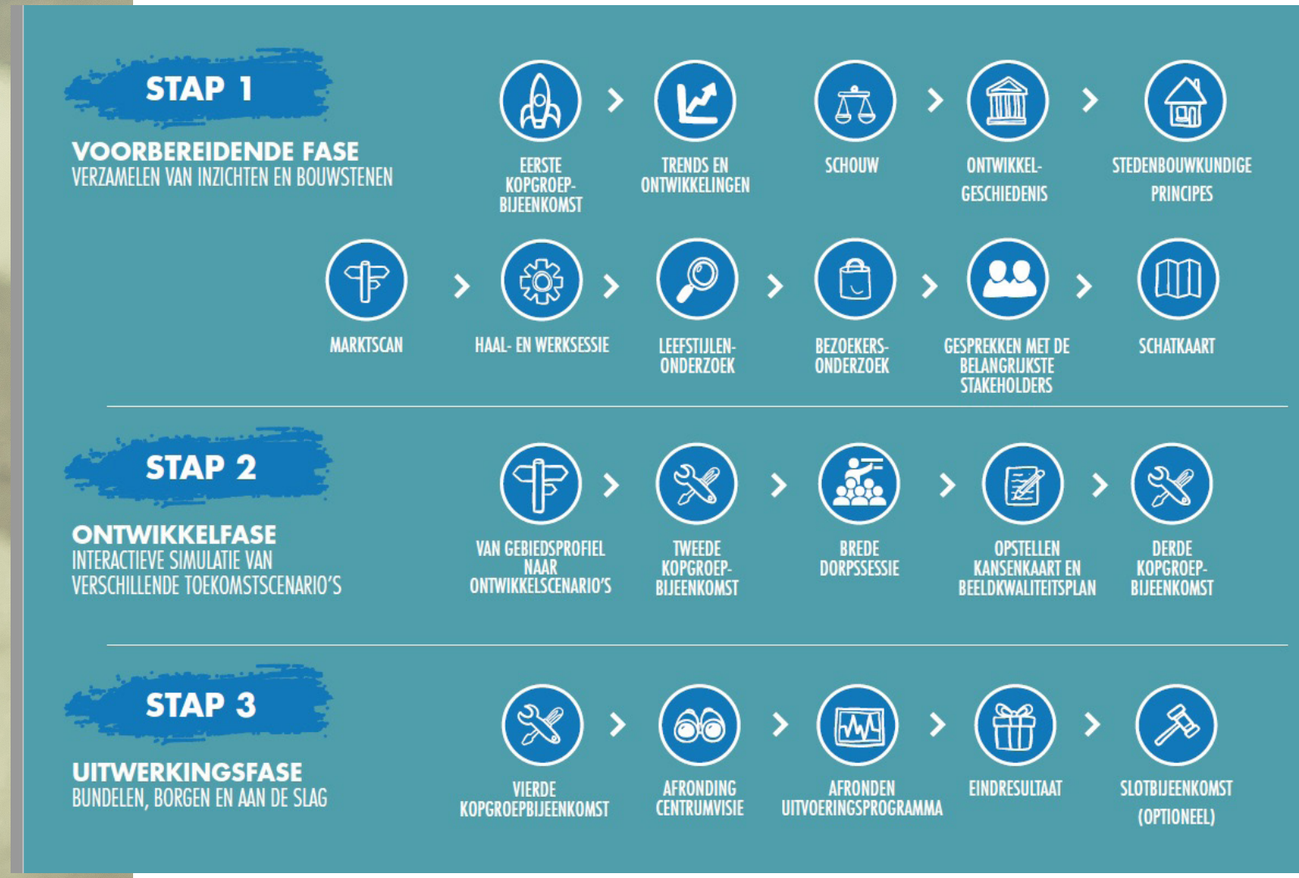
Veel centrumgebieden zitten anno 2021 te ruim in hun jasje. In Voorthuizen zijn veel retail, horeca en andere publieksfuncties gevestigd aan de langgerekte Hoofdstraat. In het verleden een prima plek gezien de bereikbaarheid en zichtbaarheid. Vanwege de mogelijkheden tot combinatiebezoek en ontmoeten in een aantrekkelijke omgeving, zijn het tegenwoordig echter compacte centra met een sterke ruimtelijke clustering die goed scoren bij de consument. Daarnaast hebben winkels die zich vroeger vestigden in dorpscentra steeds grotere verzorgingsgebieden nodig. Als gevolg ontstaat er steeds meer leegstand die zich lastig laat herinvullen. Dit geldt ook voor Voorthuizen, waar een aantal beeldbepalende panden inmiddels een aantal jaren leeg staan. Een oplossing is om winkels die in aanloopstraten of (net) buiten het centrum zijn gelegen, zoveel mogelijk te laten verplaatsen naar (leegstaande panden in) het centrum. De achterblijvende panden/locaties kunnen worden getransformeerd naar andere functies, bijvoorbeeld woningen. Voor eigenaren betekent dat meer zekerheid, aangezien de vraag naar woningen groter is dan die naar winkelpanden. De leegstand wordt zo op elegante wijze weggewerkt en een centrumgebied wordt daarmee compacter en aantrekkelijker.

VISIE IS HET RESULTAAT VAN CO-CREATIE

Deze visie is het resultaat van diverse sessies en gesprekken met belanghebbenden over de waarden, identiteit, ambities, doelstellingen en acties van en voor het centrum. De contactmomenten bestonden onder meer uit gesprekken met ondernemers, vastgoedeigenaren, belangenorganisaties zoals Plaatselijk Belang Voorthuizen en het Wijkplatform Voorthuizen Centrum, en vertegenwoordigers van de gemeente, een brede dorpsconferentie, schouws en een enquête op straat. Uiteraard hebben we niet alle ondernemers en inwoners in alle deelgebieden kunnen spreken. Wel heeft iedereen de kans gehad om hun input te leveren, zoals tijdens de algemeen toegankelijke dorpsconferentie.

Gedurende het gehele proces is samengewerkt met een kopgroep. Deze bestond uit een afvaardiging van ondernemers, inwoners, pandeigenaren en de gemeente. In verschillende bijeenkomsten werden de onderzoeksresultaten, schetsen en ook deze visie voorgelegd aan de leden van de kopgroep met als doel deze verder aan te verrijken en aan te scherpen. Daarnaast fungeerden de leden van de kopgroep als aanspreekpunt voor hun achterban en hebben we gezamenlijk de verschillende bijeenkomsten voorbereid. Op deze wijze hebben we toegewerkt naar een gedragen visie waar een breed palet aan actoren bij betrokken is geweest. Daarmee is de visie het resultaat geworden van co-creatie (zie bijlage 1 voor een overzicht van de samenstelling van de kopgroep).

In juli vorig jaar is de aftrap gegeven voor het opstellen van de centrumvisie. Bijna driekwart jaar later is het traject afgerond. Het traject bestond uit verschillende fases en bijbehorende acties. Onderstaande afbeelding geeft hiervan een overzicht.



2 NAAR EEN TOEKOMSTBESTENDIG DORPSCENTRUM

2.1 ONZE VISIE OP DORPSCENTRA

DORPSCENTRA VERANDEREN VAN FUNCTIE...

Door de opkomst van webwinkels hoeven consumenten voor de aankoop van producten niet langer naar de winkel, maar is winkelbezoek een keuze: zij kunnen veel producten net zo gemakkelijk online bestellen en laten bezorgen. Een consument komt daardoor niet meer vanzelfsprekend in het dorpscentrum. Deze nieuwe realiteit heeft geleid tot structurele en omvangrijke dalingen van bezoekersaantallen. De consument is kritisch bij de keuze van een centrumgebied en verwacht ruime keuze, kwaliteit en beleving. De consument kiest, afhankelijk van het motief en moment, voor een bezoek aan een gebied wat hem het meeste te bieden heeft. Voor de dagelijkse boodschappen is nabijheid van doorslaggevende betekenis. Het eigen dorpscentrum wordt daarvoor frequent bezocht. Bij het kijken, vergelijken, ofwel bij het shoppen spelen ook de aanwezigheid van keuzemogelijkheden en de horeca een belangrijke rol.

In antwoord op deze ontwikkeling gaan winkels en centrumgebieden steeds meer online en offline (merk)beleving bieden. De winkel wordt een plek waar consumenten de producten kunnen zien, voelen, testen en ervaren. Horeca speelt een steeds belangrijker rol in centra. Zie de gevulde terrassen in de zomer op het Bunckmanplein. Mensen eten vaker buitenhuis en ontmoeten elkaar hier, al dan niet gekoppeld aan winkelbezoek. Verder vervagen traditionele grenzen tussen detailhandel, horeca, vermaak, dienstverlening en ambacht ('blending'). Er komen allerlei nieuwe concepten op, waar producten zowel worden gemaakt als verkocht, om zo de beleving te bieden om de consument te verleiden en binden. Centra veranderen steeds meer van 'place to buy' naar 'place to be' (zie bijlage 2 en 3 voor meer trends op het gebied van detailhandel en horeca).



...EN VAN OPZET

Deze functieverandering werkt door in de ruimtelijke opzet van veel dorpscentra. Zij worden compacter en (deel)gebieden die met leegstand kampen, transformeren naar andere functies. (Leegstaande) winkels maken daarbij plaats voor dienstverlening, bedrijvigheid/ ambacht en/of woningen. Succesvolle dorpscentra zetten troeven in als parkeergemak en korte loopafstanden om de consument te binden op het moment dat deze de dagelijkse benodigdheden wil aanschaffen. Hij/zij wil daar niet teveel tijd aan kwijt zijn, gemak staat centraal.

Op het moment dat de consument wat meer tijd heeft om te kijken, vergelijken of om anderen te ontmoeten, dan spelen andere factoren een rol. Dan gaat het om keuze, aangename verblijfsruimte, plekken waar je kunt rondkijken, verblijven en anderen ontmoeten. Ondernemers spelen hier op in binnen hun eigen zaak, maar ook door in samenwerking het centrum te 'verkopen'. Daartoe zorgen zij in veel centra voor sfeer en beleving via groen, sfeerverlichting en events.

Wanneer verschillende functies slim worden gepositioneerd, waardoor duidelijk herkenbare deelgebieden ontstaan, elk met een eigen accent en functie, ontstaat synergie tussen winkels, horeca, cultuur en evenementen. Daarbij spelen de aanwezigheid van groen en de uitstraling van gebouwen een rol van betekenis.

HET BELANG VAN SAMENWERKING

Samenwerking is een belangrijke succesfactor. Tussen ondernemers onderling, maar ook met vastgoedeigenaren en de overheid. Steeds vaker werken partijen daarbij samen vanuit een gedeelde ambitie en gezamenlijke investeringsagenda. In een dorp als Voorthuizen kent men elkaar goed en wordt al volop samengewerkt, wat ook blijkt uit de vele evenementen die jaarlijks worden georganiseerd.

2.2 FOCUS OP VOORTHUIZEN: ZORGEN...

ALTERNATIEVEN VOOR DE MOBIELE EN KRITISCHE CONSUMENT

Kenmerkend voor het centrum van Voorthuizen is allereerst de niet onbedreigde concurrentiepositie; op niet al te grote afstand vinden de inwoners van Voorthuizen en de toeristen die in de regio verblijven diverse alternatieven om boodschappen te doen, te winkelen, voor horecabezoek en/of om te recreëren. Denk hierbij aan de centra van Barneveld, Nijkerk, Putten en steden als Amersfoort en Apeldoorn. Zoals reeds aangegeven, heeft ons centrum ook te maken met de sterke opkomst en positie van internet. Door Covid-19 heeft de ecommerce een forse impuls gekregen.

LANGGEREKTHEID EN VERSNIPPERING BEPERKT SYNERGIEMOGELIJKHEDEN

Het centrum is zeer langgerekt. De afstand van de rotonde tot HEMA is ca. 480 meter. Dit beperkt mogelijkheden tot combinatiebezoek. Men loopt niet zomaar even van de één naar de andere kant van het centrum. Daarnaast ligt ook buiten het kernwinkelgebied het nodige winkelaanbod. Daarbij doelen we in eerste instantie op de ALDI-vestiging. Deze verspreide ligging zorgt voor een niet ideale winkelstructuur en versnippert de krachten. In dorpscentra zijn vooral supermarkten belangrijke trekkers, die ook vaak combinatie-bezoeken met andere winkels genereren. Daarom streven we naar een concentratie van consumentgerichte functies (zoals winkels en horeca) in ons centrum, ofwel: bundeling van krachten.

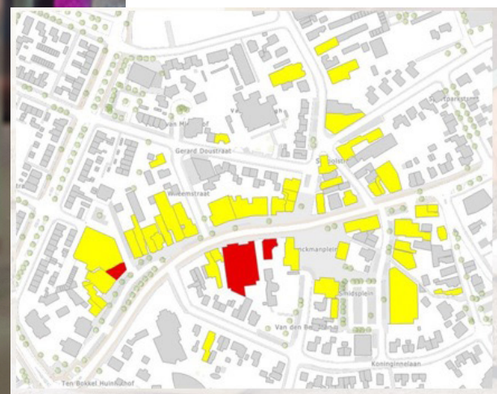
DE HOOFDSTRAAT SPLIJT HET CENTRUM

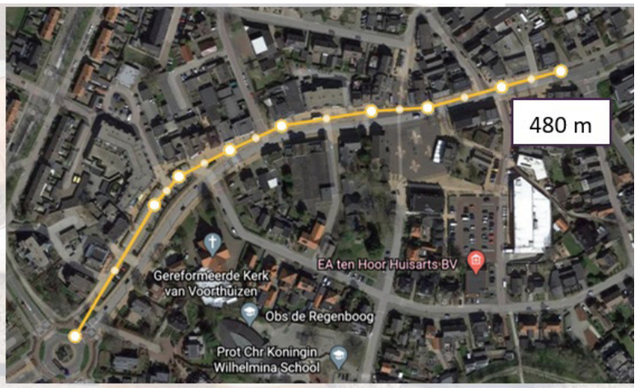
De Hoofdstraat heeft Voorthuizen in het verleden veel welvaart

gebracht. Het was een belangrijke historische as tussen Apeldoorn en Amersfoort. Veel prominente historische figuren hebben in het verleden dan ook overnacht in Voorthuizen. Het is dan ook niet verwonderlijk dat veel retailers zich in de loop der jaren aan deze belangrijke verkeersas hebben gevestigd. Mede door de opening van de Rondweg is de functie van de Hoofdstraat aan het veranderen. Zorgde het eerst voor een goed bereikbaar en zichtbaar centrum, vandaag de dag leidt het vooral tot een stenig aanzicht van het centrum dat ten koste gaat van de sfeer en de ontmoetingsfunctie. Het ontmoetingsgebied (Bunckmanplein en de Kerkstraat) wordt nu van elkaar afgezonderd door een doorgaande weg (Hoofdstraat). Hier ligt een duidelijke ruimtelijke opgave voor het centrum, waar een betere balans moet worden gevonden tussen enerzijds sfeer en gezelligheid en anderzijds een goede bereikbaarheid.

CENTRUMGEBIED KAMPT MET STRUCTURELE WINKELLEEGSTAND

In vergelijking met naburige gemeenten en landelijke cijfers is de leegstand in Voorthuizen conform het landelijke gemiddelde. Opvallend zijn echter de langdurig leegstaande panden in de Hoofdstraat, gesitueerd op enkele beeldbepalende locaties in het hart van het centrum (zoals het oude AH-pand). Door de grootte van de panden is een nieuwe invulling lastig te bewerkstelligen. Met de huidige Covid-19 crisis in het achterhoofd is het ook de verwachting dat de leegstand de komende jaren gaat toenemen.





Gebaseerd op Locatus (2019), inventarisatie Seinpost februari 2020

BEPERKT MARKTPOTENTIEEL VRAAGT OM KEUZEN

De marktscan (zie bijlage 4) laat zien dat er onvoldoende marktpotentieel is om alle leegstand te vullen met detailhandel. Gesprekken met retailers en de resultaten van de sessies met de kopgroep en de dorpsconferentie bevestigen dit beeld. Als nieuwe winkels niet of onvoldoende komen, dan ligt de oplossing in verplaatsing van buiten het centrum gesitueerde winkels richting het centrum. Horeca is al relatief sterk vertegenwoordigd en zal niet meer automatisch de gaten vullen van leegkomende winkelpanden. Dit betekent dat hierdoor leegkomende panden buiten het centrum dienen te transformeren naar een andere invulling. Dit vraagt dat er op die plekken (planologische) ruimte wordt geboden voor niet consumentgerichte activiteiten, zoals andere vormen van bedrijvigheid en wonen.

INWONERS, ONDERNEMERS EN BEZOEKERS REDELIJK TEVREDEN OVER HET CENTRUM

Uit het bewonersonderzoek komt naar voren dat inwoners en bezoekers tevreden zijn over het centrum (zie bijlage 5). Als gemiddeld rapportcijfers geven ze hun centrum een ruime voldoende (een 7,8). Op deelonderwerpen variëren de rapportcijfers enigszins, maar uitschieters naar boven en beneden zijn er niet of nauwelijks. Het horeca- en evenementenaanbod scoren het hoogst (ca. een 8), en de aanwezigheid van groen en verkeersveiligheid scoren het laagst (ca. een 7). Het centrum functioneert dus vooralsnog naar behoren. Echter, heel onderscheidend in de regio is het niet. Daarvoor zijn de cijfers te laag. Bovendien geldt ook hier dat 'stilstand achteruitgang is'. Er zijn volop kansen om de leefbaarheid te vergroten en een klimaatadaptief centrum te realiseren.

ASPECT	SCORE VOORTHUIZEN	IDEAAL	VOORTHUIZEN
CONCURRENTIEPOSITIE	**8**	LOKAAL EN STREEK	LOKAAL, MAAR OOK VEEL TOERISTEN
AANBOD	**7-8**	COMPLEET DAGELIJKS AANBOD	COMPLEET DAGELIJKS AANBOD
LEEGSTAND	**5**	CA. 5-6%	CA. 8% (WAS 0% CA. 5 JAAR GELEDEN)
STRUCTUUR	**6**	HALTERMODEL MET TREKKERS OP KOPPEN	TREKKERS DEELS BUITEN HALTER
ONTMOETING/VERBLIJF	**6-7**	SFEERVOL CENTRAAL PLEIN MET HORECA	BUNCKMANPLEIN, WEL WAT STENIG
LOOPAFSTANDEN	**4**	MAXIMAAL 250-300 METER	480 METER (ROTONDE TOT HEMA)
IDENTITEIT	**6**	IN HET CENTRUM KOMT DE IDENTITEIT VAN HET DORP DUIDELIJK TOT UITING	AANTAL AANZETTEN GEDAAN, GEHEEL ONTBREEKT NOG
VERNIEUWING	**5**	VERNIEUWENDE CONCEPTEN VULLEN LEEGSTAND	WEINIG VERNIEUWING

Ook in de rapportcijfers die Seinpost-Kragten samen met de kopgroep hebben bepaald itijdens de eerste bijeenkomst ontbreken echte positieve uitschieters. Wat betreft loopafstanden, structuur en vernieuwing gaven we het centrum zelfs een onvoldoende. Hierboven staan de belangrijkste cijfers samengevat.

De koopkrachtbinding voor dagelijkse aankopen in Voorthuizen is heel behoorlijk (bron: I&O Research 2019, eerdere onderzoeken Seinpost in Voorthuizen). Veel Voorthuizenaren doen hun dagelijkse aankopen in Voorthuizen zelf. Daarnaast doen veel inwoners vanuit de kleinere kernen zoals Kootwijkerbroek en Garderen hun dagelijkse aankopen ook (deels) in Voorthuizen. Dit blijkt uit gesprekken met ondernemers. Ze geven daarbij ook aan dat het toerisme voor een flinke 'plus' op hun omzet zorgt. Sommige ondernemers profiteren hier echter meer van dan andere. Om de huidige koopkrachtbinding te consolideren (en in de toekomst wellicht te versterken) is het van belang dat het centrum toekomstbestendig wordt. Bij een status quo zullen de binding en toevloeiing eerder onder druk komen te staan.

2.3 …MAAR OOK KANSEN!

VOORTHUIZEN HEEFT PERSPECTIEF ALS AANTREKKELIJKE WOONKERN

Voorthuizen heeft een bijzondere ligging. Nabij enkele steden (Barneveld, Amersfoort en Apeldoorn), maar ook als "Entree van de Veluwe" heeft het ook een sterk en groen imago. Dit draagt bij aan de aantrekkelijkheid van Voorthuizen als aantrekkelijke woonomgeving en vraagt tegelijkertijd van het centrum dat dit zich onderscheidend en aantrekkelijk positioneert. Men weegt immers bij de keuze voor een woonplek ook het aanwezige voorzieningenpakket zwaar mee. De nieuwbouwontwikkelingen in met name Voorthuizen-Zuid kunnen het centrum van een extra impuls voorzien in termen van bezoek en bestedingen.

LOKALE IDENTITEIT ALS BASIS VOOR VERSTERKING

Om het centrum authentiek en geloofwaardig te positioneren kan aansluiting gezocht worden bij de lokale identiteit. Er zijn genoeg verhalen en beelden om de identiteit van Voorthuizen in het centrumgebied zichtbaar en beleefbaar te maken. Dit sluit aan bij de trend dat consumenten op zoek zijn naar authentieke beleving. Een voorbeeld van een kansrijke positionering is de 'Entree van de Veluwe'. Zowel inwoners als toeristen moeten het gevoel krijgen dat de Veluwe begint in het centrum van Voorthuizen. Dit gevoel moet uitwerking krijgen in het straatbeeld (groen), maar ook kan er thematische aansluiting worden gezocht bij de jaarlijks terugkerende evenementen.

VOORTHUIZEN MOET INSPELEN OP DE WENSEN VAN BELANGRIJKE DOELGROEPEN

De prognose is dat de vergrijzing in Voorthuizen de komende jaren gaat toenemen. Deze ligt nu al hoger dan het landelijke en gemeentelijke gemiddelde (21%, ten opzichte van 19% en 17%, bron: CBS). Daarnaast is vanuit het leefstijlenonderzoek bekend dat rust-, harmonie- en stijlzoekers dominante groepen in de gemeente Barneveld zijn (zie bijlage 6 voor meer informatie over deze leefstijlgroepen). Het gaat hierbij om inwoners en toeristen, ouderen, maar ook jonge gezinnen. Bij het opstellen van de centrumvisie wordt rekening gehouden met de specifieke wensen en behoeften van deze doelgroepen. Denk daarbij aan kleinschaligheid, gezelligheid, ontmoeten en een goede mix van voorzieningen. Ook de communicatie (promotie) moet aansluiten bij de karakteristieken van deze groepen. Hierbij zit de nodige overlap tussen het type aanbodconcepten, evenementen, 'look & feel' die passen bij zowel inwoners als toeristen in Voorthuizen.

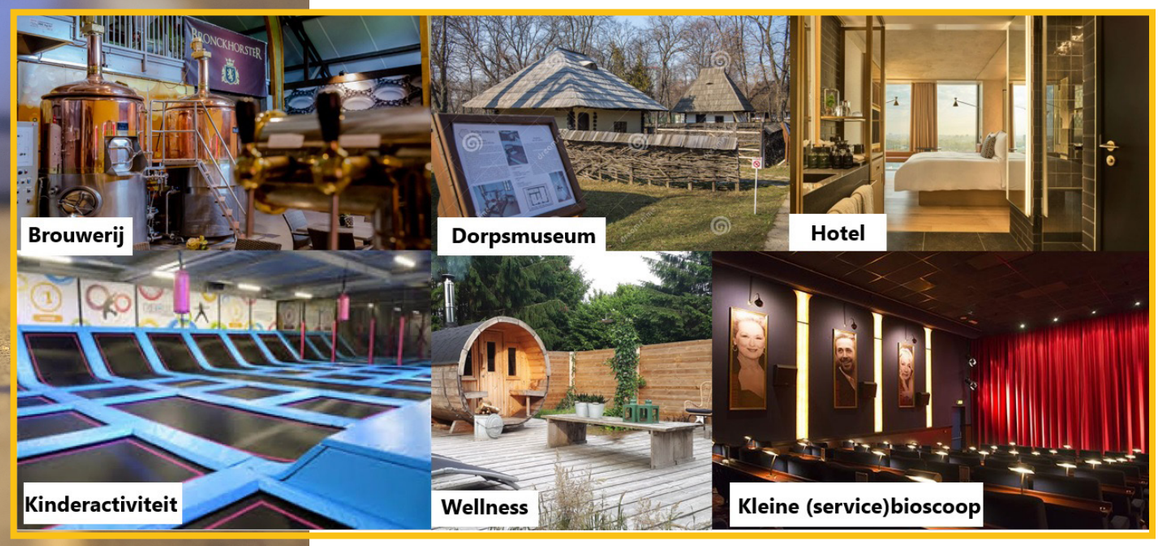


LEVENDIGE CENTRA BESTAAN UIT MEER DAN WINKELS EN HORECA

De aantrekkelijkheid van het centrum van Voorthuizen wordt mede bepaald door horeca, cultuur, een warenmarkt en maatschappelijke voorzieningen. Hoewel wat verspreid over het centrum, zijn al deze functies reeds aanwezig in Voorthuizen. Ook zien we kansen voor ambacht en dienstverlening of een mix hiervan (blending, zie ook de bijlagenrapportage hierover). In dorpscentra wordt in toenemende mate ook gewoond, en leegstaande panden/locaties kunnen worden getransformeerd tot (zorg)woningen en appartementen. Er zijn al concrete plannen voor de toevoeging van ten minste 100 woningen/appartementen in het centrum van Voorthuizen.

AANTREKKELIJK VOOR TOERISTEN

Momenteel heeft Voorthuizen de beschikking over relatief veel horeca-aanbod, zeker in vergelijking met kernen in de regio met een gelijk inwoneraantal. Een reden hiervoor is het grote aanbod aan verblijfstoerisme in de regio. De nodige campings en bungalowparken zijn aan de oostzijde van Voorthuizen gesitueerd. Veel ondernemers gaven in gesprekken aan dat het toerisme een zeer welkome plus is voor hun omzet. Vanwege Covid-19 is het bovendien de verwachting dat het binnenlands toerisme een blijvende impuls heeft gekregen. Een aantrekkelijk centrum kan een toenemend aantal toeristen nog beter bedienen, waardoor er op termijn wellicht mogelijkheden ontstaan voor extra voorzieningen op het gebied van dagtoerisme en cultuur (zie onderstaande afgebeelde inspiratiebeelden). Maar denk hierbij bijvoorbeeld ook aan extra oplaadpunten voor e-bikes en elektrische auto's.



2.4 KADERS VANUIT BELEID/VISIE

ER IS AL VEEL BELEID/VISIE

We beginnen bij het opstellen van de centrumvisie niet vanaf 'nul'. Er ligt al het nodige aan (beleids) visies die raakvlakken hebben met de huidige en toekomstige ontwikkelingen in het centrum. We concentreren ons hier op twee belangrijke visies, namelijk de Dorpsvisie en de (beleids)nota Routekaart voor een programma Hart van Voorthuizen. De centrumvisie sluit zoveel mogelijk op deze bestaande visies aan. Op de volgende pagina's worden de belangrijkste thema's uit beide beleidsvisies besproken.

Onder leiding van Plaatselijk Belang Voorthuizen is door de bewoners van Voorthuizen in 2017 een dorpsvisie opgesteld. Bij dit visietraject waren veel inwoners, jong en oud, betrokken. In de visie staan richtinggevende uitspraken over wat Voorthuizenaren belangrijk vinden er welke thema's nu en in de toekomst gaan spelen. Gastvrijheid, vriendelijkheid, saamhorigheid en tolerantie staan hierbij hoog in het vaandel. De Dorpsvisie heeft betrekking op Voorthuizen als geheel, maar voor het centrum zijn de volgende thema's van belang:

- Vergroening: Groen moet het unique selling point van Voorthuizen zijn, waarbij de Veluwe als groene verbinder een centrale rol speelt in het dorp. Dit is ook een thema dat een integraal onderdeel moet worden bij alle ruimtelijke ingrepen. Vooral het vergroenen van de Hoofdstraat en het opknappen van het Park Molenveen hebben hierbij prioriteit;
- Verkeersveiligheid: Voorthuizen moet verkeersveiliger worden, waarbij men in het centrum veilig kan spelen, lopen, fietsen en winkelen. Een verkeersluw dorpshart heeft de voorkeur, waarbij extra aandacht komt voor meer zebrapaden, verbeterde parkeergelegenheid en het weren van landbouwverkeer in het centrum.
- Activiteit: Voorthuizen is een levendig dorp met een actief verenigingsleven en veel vermaak. Het organiseren en faciliteren van activiteiten en events moet zoveel mogelijk gestimuleerd worden, ook om de toevoer van toerisme te behouden. Vooral het Park Molenveen biedt kansen als groene ontmoetingsplek, waar zowel jong als oud goed terecht kunnen.

De Dorpsvisie en de lopende initiatieven/plannen bij de gemeente staan aan de basis van de Routekaart voor een programma Hart van Voorthuizen. Dit ambtelijke document betreft een routekaart om tot een programmatische aanpak te komen voor het centrumgebied van Voorthuizen. Op hoofdlijnen zijn ambities, opgaven, strategieën, maatregelen en doelen uitgewerkt met als doel de gemeentelijke organisatie voor te bereiden op de daadwerkelijke centrumvisie.

In de aanpak worden ten behoeve van de samenhang drie inhoudelijke pijlers onderscheiden:
(1) Levendig centrum, (2) Aantrekkelijk verblijfsgebied en (3) Bereikbaar centrum. Activiteiten in deze pijlers moeten eraan bijdragen aan een dorpshart van Voorthuizen dat eigentijds, karakteristiek en levendig is. Daarnaast moet een brandingsstrategie (4) de unieke kwaliteiten van Voorthuizen beter voor het voetlicht brengen.



De pijlers zijn onderverdeeld in verschillende strategielijnen:

Levendig centrum	Aantrekkelijk verblijfsgebied	Bereikbaar centrum	Gebiedsbranding
Ontwikkelen visie op een compact en herkenbaar centrumgebied	Creëren van een aantrekkelijke, groene, karakteristieke / authentieke en duurzame openbare ruimte die (het) verblijven, ontmoeten en bewegen stimuleert	Ontwikkelen visie op functie Hoofdstraat in verband met nieuwe Rondweg en hiermee samenhangend visie op parkeren, laden/lossen en bevoorraden in het centrumgebied	Brandingsstrategie gericht op eigen inwoners en het aantrekken van nieuwe doelgroepen (toekomstige bewoners en ondernemers, bezoekers etc.) uitgaande van verhaal en DNA (Betrokken, Vriendelijk, Saamhorig en Tolerant) van Voorthuizen
Optimaliseren / completeren van het voorzieningenaanbod in het centrumgebied	Flexibel gebruik kunnen maken van de (beperkt) beschikbare ruimte	Versterken van verbinding tussen knooppunten in het dorp en centrumgebied	Jaarrond 'open' zijn van Voorthuizen
Bevorderen van de leefbaarheid en het ontmoeten	Goed beheer openbare ruimte	Verbeteren toegankelijkheid centrumgebied	
In het centrumgebied toevoegen van circa 150-200 woningen die bijdragen aan gevarieerd huizenaanbod.	Bevorderen gezonde leefomgeving	Versterken verbinding Voorthuizen en omgeving	
	Realiseren van een klimaatbestendig centrumgebied		

Daarnaast zijn er nog een aantal visies die raakvlakken hebben met deze centrumvisie. In 2019 is een visie opgesteld over een mogelijke 'Groene Slinger' door Voorthuizen. Dit is een groene wandel- en fietsroute die van noord naar zuid door Voorthuizen loopt. De route heeft een magneetfunctie voor nieuwe groene en duurzame initiatieven. Daarmee heeft de route ook een belangrijke ontmoetingsfunctie. Het Park Molenveen is een belangrijke locatie in het plan, waarbij het een knooppunt moet worden voor samenkomst van gebruikers en een betere aansluiting moet krijgen met het centrum (zowel fysiek als thematisch).

Recentelijk is de Woonvisie Gemeente Barneveld 2021-2025 vastgesteld. Het uitgangspunt is dat er een woningtekort is en dat er de komende jaren ruimte wordt gemaakt voor nieuwe woningbouwinitiatieven. En dat nieuwbouw moet aansluiten op het karakter van de kern. In Voorthuizen is vooral het nieuwbouw traject Voorthuizen-Zuid omvangrijk met ca. 450-500 nieuwe woningen. Ook in het centrum zijn plannen voor toevoeging van ca. 100-125 nieuwe woningen, onder andere als onderdeel van de herontwikkeling van het oude Albert Heijn pand.

3 VISIE EN AMBITIES

3.1 INLEIDING

Het centrum van Voorthuizen heeft met verschillende uitdagingen te maken (zie ook de bijlagen voor meer details). Deels zijn deze centrumgrens-overschrijdend, deels zijn deze centrum-specifiek. Dit hoofdstuk beschrijft de overkoepelende visie en de bijbehorende ambities voor het centrumgebied.

De visie en ambities (H3) vormen het fundament van de visie en geven antwoord op de vraag waar het centrum van Voorthuizen in 2030 wil staan.

De visie en ambities zijn vervolgens vertaald en uitgewerkt per deelgebied (H4). Hier worden de meer abstracte ambities geconcretiseerd en gevisualiseerd. Om de visie te kunnen realiseren, is een uitvoeringsagenda (H5) opgesteld. Verschillende acties en maatregelen worden opgesomd, die direct verwijzen naar de ambities van de pijlers van de routekaart. Ook wordt hier vermeld wie de kartrekker is, op welke termijn de actie gerealiseerd wordt en wat de beoogde kosten zijn.

3.2 VISIE

Voorthuizen heeft een groen, karakteristiek en levendig centrumgebied dat functioneert als de ‘entree van de Veluwe’. Bewoners als bezoekers kunnen er onthaasten en ieder seizoen optimaal genieten van de voorzieningen, natuur en vele recreatiemogelijkheden in het dorp en de toeristische topregio de Veluwe. Gevoelsmatig loop of fiets je vanuit Voorthuizen zo de Veluwe op! Het centrum is compact, en er wordt veel samengewerkt. Daardoor is Voorthuizen een dorp waar het goed ondernemen is.

Het centrum van Voorthuizen is dus een plek voor iedereen. Het is het hart van het dorp en daardoor dé plek waar mensen graag winkelen, verblijven, wonen en ondernemen. Voor voetgangers, fietsers, en auto’s is het een toegankelijke plek. In die volgorde. En uiteraard ook voor mensen die minder valide zijn. Hoewel bereikbaarheid en parkeren belangrijk zijn, willen we het centrum ook toekomstbestendig houden en sfeer toevoegen aan het hart, zonder dat daarbij het dorpse karakter wordt aangetast. In het bijzonder wordt groen toegevoegd in het centrum. Hiermee versterken we de uitstraling van het centrum, verminderen we hittestress en voorkomen we wateroverlast.



In het centrum is een passend voorzieningen aanbod aanwezig. De supermarkten dienen als trekkers, maar ook onze (ambachtelijke) versspeciaalzaken en veelzijdige horeca zijn kenmerkend. Dit trekt mensen van buiten onze kern naar het centrum en brengt zodoende leven in ons hart. Voorthuizen heeft de reputatie van een gezellig evenementendorp, waar altijd het nodige te beleven is. Dit houden we vast door uit te blinken in samenwerking, kwaliteit, ondernemerschap en gastvrijheid. Deze ervaringen willen we uitstralen in de openbare ruimte en in marketing en promotie. Zo laten we bezoekers nog beter meegenieten van de kwaliteiten die we hebben.

Kortom, we zijn een (ambitie 1) levendig centrum waar de basis op orde is met passende en geclusterde voorzieningen, die (ambitie 2) goed bereikbaar is voor iedereen, waar (ambitie 3) inwoners elkaar ontmoeten in een groene, karakteristieke, levendige en klimaat-adaptieve openbare ruimte en (ambitie 4) met een sterke identiteit waar Voorthuizen trots op kan zijn!

3.3 EEN LEVENDIG CENTRUM

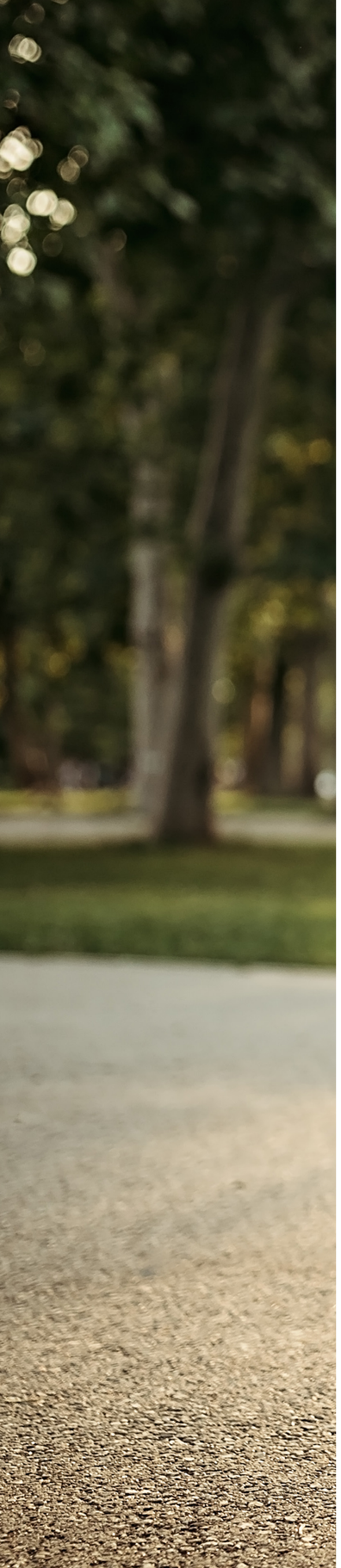
AMBITIE 1: EIGENTIJDS, KARAKTERISTIEK EN LEVENDIG

Een aantrekkelijk aanbod voor dagelijkse aankopen is belangrijk voor inwoners, maar ook voor toeristen die wat langer in of nabij Voorthuizen verblijven. Met drie reguliere supermarkten, die verschillende marktsegmenten bedienen, heeft Voorthuizen in dit opzicht een prima basis te bieden. Deze zijn momenteel niet optimaal gesitueerd in het centrum. Een verplaatsing van ALDI naar het oude AH-pand is wenselijk. De verplaatsing lost een groot deel van de leegstand in het centrum op, en geeft de herontwikkeling van het middendeel van de Hoofdstraat een impuls. Het oude ALDI-pand krijgt een nieuwe bestemming.

EEN COMPACT CENTRUM, MET DUIDELIJKE GEBIEDSAFBAKENING

Veel dorpscentra zijn door e-commerce te groot geworden. Keuzes zijn nodig en niet alle (aanloop)winkelstraten kunnen overeind blijven. Het kernwinkelgebied wordt daarom compacter. Een clustering en ruimtelijke concentratie van consumentgerichte functies en bedrijven draagt bij aan de synergie en vergroot de aantrekkelijkheid van het centrum.

Om ervoor te zorgen dat er maximale synergie ontstaat tussen consumentgerichte functies geven we door middel van een duidelijke gebiedsafbakening aan waar we in het centrum verschillende functies willen concentreren. Binnen dit compacte gebied investeren we in de inrichting en de gebruiksmogelijkheden van de openbare ruimte. Zo ontstaat een aantrekkelijk verblijfsklimaat waarbij we inspelen op de wensen en behoeften van kansrijke doelgroepen. Daarmee wordt het centrum ook aantrekkelijker voor ondernemers.



De gebiedsafbakening wordt verankerd in beleid (wat betreft detailhandel, horeca, parkeren, terrassen, markt, e.d.) en planologische kaders. De visie vormt hiervoor de basis. Hiermee ontstaat duidelijkheid voor ondernemers en vastgoedeigenaren. Ook wordt zo voorzienbaarheid gecreëerd: belangrijk om transformatie naar andere functies mogelijk te maken. Retailers die momenteel buiten de gebiedsafbakening gevestigd zijn worden zoveel mogelijk gestimuleerd om zich te verplaatsen naar het centrum.

NIEUWE FUNCTIES ALS AANVULLING OP DETAILHANDEL

Uit de marktscan (zie bijlage 4) blijkt dat er op korte termijn beperkt mogelijkheden zijn voor het toevoegen van detailhandel. De kans dat eenmaal uit Voorthuizen vertrokken winkels later weer terugkomen, valt te verwaarlozen. Om die reden willen we in het centrum ruimte bieden aan andere sectoren die zich goed ontwikkelen (zoals zorg, cultuur, specialistische en overige zakelijke diensten). Ook moet het centrum aantrekkelijker worden als doorgroeilocatie (broedplaats) voor bedrijven die vanuit huis zijn gestart. Vanwege de relatief lage huurniveaus zijn vooral de randen van het centrumgebied hiervoor interessant. Conform de Woonvisie zien we ook kansen voor woningen in of aangrenzend aan het centrum voor jongeren/starters en ouderen/zorgbehoevenden.

DE BASIS OP ORDE

Een levendig centrum moet voldoen aan de basisvoorwaarden schoon, heel en veilig. Dit is de onmisbare basis voor een centrumgebied. Zowel voor bewoners, bedrijven als bezoekers moet dit in orde zijn.

In de meeste opzichten voldoet het centrum van Voorthuizen aan deze voorwaarde, maar op het gebied van (het gevoel van) verkeersveiligheid valt nog het nodige te winnen. De verkeersveiligheid moet verbeteren. Dit geldt voor het centrum in het algemeen, en het plein voor Jumbo, de oversteek tussen de beide horecapleinen en de driesprong in het begin van de Apeldoornsestraat in het bijzonder.

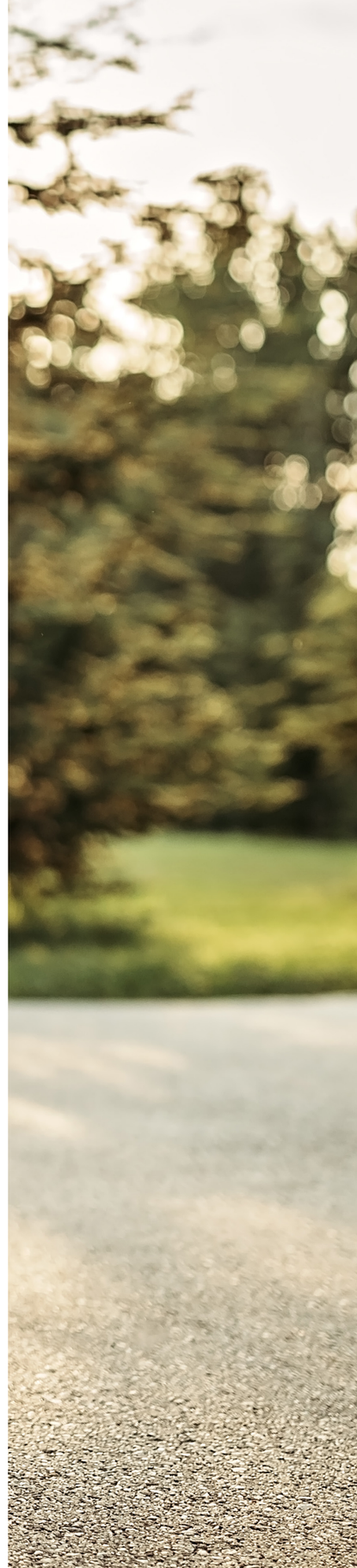
3.4 EEN BEREIKBAAR CENTRUM

AMBITIE 2: EEN GOED BEREIKBAAR CENTRUM MET MINDER VERKEER DOOR DE HOOFDSTRAAT

Het uitgangspunt is dat de auto zo veel mogelijk ‘te gast’ is in het centrum. Het is de wens om de hoeveelheid doorgaand verkeer door de Hoofdstraat (Centrum Voorthuizen), zonder bestemming in of rond het centrum, zoveel mogelijk te verminderen om de leefbaarheid te verbeteren. Dit wordt bereikt door zowel (inrichtings)maatregelen in de Hoofdstraat als maatregelen in de hoofdwegenstructuur van Voorthuizen (bv. Apeldoornsestraat). Het winkelend verkeer wordt vooral via een parkeerroute om het centrum geleid en het overige verkeer (passanten en bestemmingsverkeer) via de Hoofdstraat. Voetgangers, fietsers en e-bikers komen centraal te staan. Bij een 30 km/u weg past het gemengd gebruik van de rijbaan door fietsers en gemotoriseerd verkeer. De vrijgekomen ruimte kan worden opgevuld met groen. De hekken langs de Hoofdstraat worden vervangen door een groen alternatief. Bij de inrichting wordt rekening gehouden met de toegang tot het centrum voor bijzondere voertuigen tijdens evenementen als de Floralia en Koningsdag. Uiteraard blijft het centrum ten alle tijden goed bereikbaar voor hulpdiensten. Ook vraagt de openbare inrichting (verharding en groen) om onderhoud. Met het centrumgebied Voorthuizen streven we naar de hoogste beeldkwaliteit voor onderhoud.

‘NO PARKING, NO BUSINESS’

Het bieden van voldoende parkeergelegenheid aan de consument is van groot belang. Bekend is dat de auto-bezoeker het meest besteedt. Zeker in een landelijke omgeving is openbaar vervoer vaak geen goed alternatief en is men aangewezen op de fiets of de auto. De visie heeft mede als doel om de bereikbaarheid, het parkeren en de verkeersveiligheid in het centrum te waarborgen en/of te versterken. In het verblijfs- en winkelgebied willen we ruimte geven aan de voetganger en fietser (met hierbij speciale aandacht voor ouderen en minder validen). Ook vergroot dit de aantrekkelijkheid van het centrum vanuit toeristisch oogpunt.



3.5 EEN AANTREKKELIJK VERBLIJFSGEBIED

AMBITIE 3: “BUNCKMANPLEIN EN HORECAPLEIN KERKSTRAAT ALS HUISKAMER VAN VOORTHUIZEN”

De ontmoetingsfunctie van een centrumgebied wordt steeds belangrijker. Om inwoners en bezoekers aan te trekken en vast te houden moet er ‘iets te doen zijn’. Het Bunckmanplein heeft alle potentie om de huiskamer van Voorthuizen te worden, zeker als de verbinding met het Horecaplein Kerkstraat wordt verbeterd. Met een reductie van de hoeveelheid doorgaand verkeer, zonder bestemming in en rond het centrum, wordt dit gerealiseerd. Een betere synergie tussen beide pleinen nodigt uit tot ontmoeten en gezelligheid. De ruimtelijke structuur wordt hier ook op aangepast. Denk bijvoorbeeld aan bankjes, speeltoestellen, (verrijdbaar) groen, kunst etc. Maar ook de Van den Berglaan, waar veel bomen en het muziekhart staan, wordt beter verbonden met het Bunckmanplein. Zowel voor inwoners als toeristen moeten de horecapleinen de vanzelfsprekende plek worden waar men graag verblijft. In de regel worden hier alle evenementen georganiseerd. Het toevoegen van meer groen en aantrekkelijke bomen zorgt voor het tegengaan van hittestress en voor koelteplekken onder de schaduw van de bomen. Bebouwing kan ook bijdragen aan het tegengaan hittestress, als het bouwconcept meer klimaatadaptief is.

Met de plannen rondom de Groene Slinger is een eerste aanzet gedaan voor vergroening van het centrum. Het Park Molenveen, dat nu enigszins achter de dorpskern verscholen ligt, wordt beter verbonden met het centrum en wordt een mooi en aantrekkelijk groen hart waar jong en oud kunnen spelen en wandelen. In het kader van de ‘Entree van de Veluwe’ is het wenselijk dat de Groene Slinger wordt uitgebreid in west-oost richting, zodat de Hoofdstraat (vanaf de rotonde) ook onderdeel uitmaakt van de vergroening.

In het bijlagenrapport is een nadere toelichting opgenomen op kansrijke doelgroepen voor het centrum van Voorthuizen. Met gezamenlijke consumentenacties en communicatie-uitingen kunnen deze aangesproken worden. Denk bijvoorbeeld aan gezamenlijke spaaracties, thema-events rondom kerst, Sinterklaas, Pasen en de Veluwe en/of belangrijke historische gebeurtenissen en het gezamenlijk promoten van het centrum op nabijgelegen logiesaccommodaties.

EVENEMENTEN EN PROMOTIE

In het centrum worden tal van evenementen georganiseerd die voor inwoners en toeristen volop aanleiding geven om het centrum te bezoeken en te beleven. Met een evenementenkalender voor deze doelgroepen ontstaat een aansprekend overzicht van wat het centrum op dat vlak te bieden heeft. Ook wordt een basis gelegd om gezamenlijk te werken aan een promotieplan. Een plan om langjarig met elkaar gericht middelen en kanalen in te zetten om de consument te informeren en te verleiden. De identiteit en kernwaarden van Voorthuizen vormen daarvoor het vertrekpunt.

3.6 GEBIEDSBRANDING EN HET VERHAAL VAN VOORTHUIZEN

AMBITIE 4: “STERKE IDENTITEIT WAAR VOORTHUIZEN TROTS OP KAN ZIJN”

Het onderscheidend vermogen van een centrumgebied wordt steeds belangrijker. Kort gezegd, de kern moet zich duidelijker onderscheiden van andere kernen in de regio. Dit is van belang voor het aantrekken en vasthouden van inwoners en recreanten. Wat maakt Voorthuizen bijzonder en wat is typisch voor Voorthuizen? Door middel van cultuur, events en erfgoed wordt een aansprekende identiteit aangenomen die zowel voor inwoners als bezoekers tot de verbeelding spreekt.

Voorthuizen heeft een sterk en aansprekend uitgangspunt met het thema ‘De entree van de Veluwe’. In de herontwikkeling, branding en evenementen staat dit thema centraal. Concreet zetten we in op herkenbare entrees met groen en banieren. Vooral de oostentree kan een upgrade gebruiken. Ook voorziet de visie in het toevoegen van groen, waarbij ondernemers en bewoners hebben aangegeven dit te willen adopteren. De wijze waarop, moet nader uitgewerkt worden, maar gedacht kan worden aan leefcirkels waar groen en ontmoeten op natuurlijke wijze in elkaar overvloeien. Bewoners en ondernemers krijgen, en willen, een actieve rol bij het ontwikkelen van acties/evenementen om het verhaal van Voorthuizen zichtbaar te maken. Placemaking noemen we dit. Vooral het terugbrengen van (het verhaal van) de Ganzenbeek in het straatbeeld is een veelgehoorde wens bij inwoners. Gedacht kan worden aan putdeksels of informatieborden in het centrum op de plek waar de Ganzenbeek ooit liep. Evenementen en sfeerverlichting dragen in de wintermaanden bij aan een prettig verblijf in het centrum. Ook het herstellen van de gevels in de oude sfeer en het in de ‘spotlight’ zetten van fraaie historische panden dragen bij aan de sfeer en belevenis van het centrum.

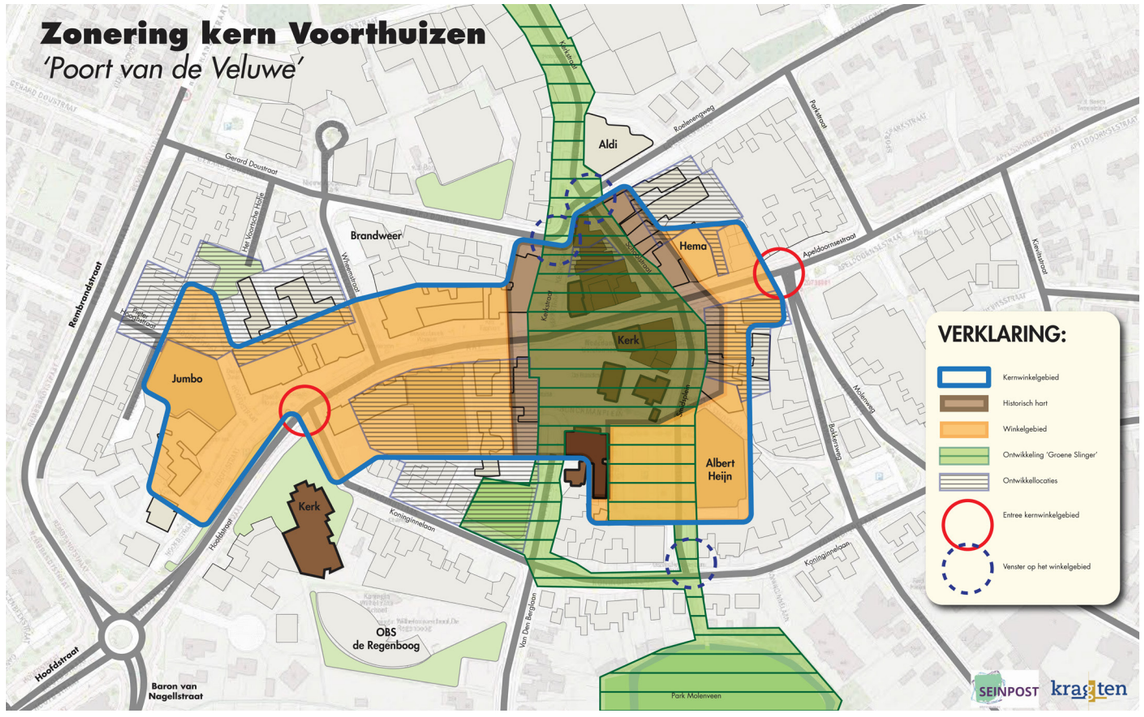




bron: R.A. Meijer, Eerherstel voor de Ganzenbeek

4 VERTALING NAAR DEELGEBIEDEN

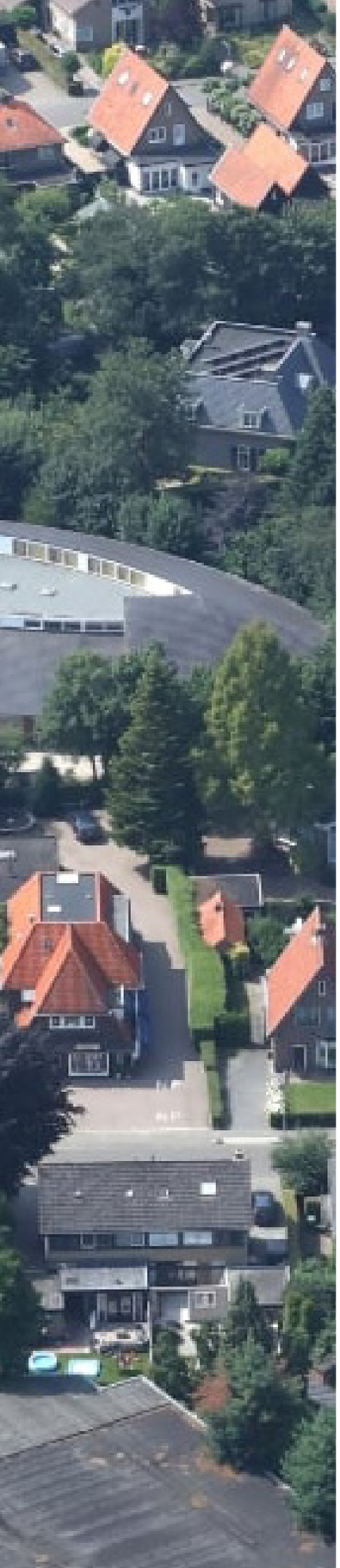
Het centrum van Voorthuizen kenmerkt zich door diverse deelgebieden. Ieder deelgebied heeft zijn eigen kenmerken, zo ook opgaven. Op de onderstaande afbeelding staat een overzicht van de voor het centrum van Voorthuizen geldende deelgebieden. De blauwe lijn geeft het kernwinkelgebied aan. Dit is het gebied waar de retail zich moet gaan concentreren. In het gebied rondom de deelgebieden wordt gewoond. Dit vormt eveneens een belangrijk onderdeel van het centrumgebied in zijn geheel.
Daarnaast kent het centrum van Voorthuizen een vijftal ontwikkellocaties. Dit zijn de plekken waar kansen zijn voor ruimtelijke en functionele vernieuwing van het centrum.





CENTRUM WESTZIJDE (VANAF ROTONDE TOT BUNCKMANPLEIN)

Dit deelgebied wordt gezien als de entree naar het centrum. Hier domineren dienstverleners en ambacht het straatbeeld. Dit zal zo blijven. Het zuidelijke deel rondom de Gereformeerde Kerk is fraai. Met het reduceren van de hoeveelheid verkeer op de Hoofdstraat wordt de entreefunctie versterkt. De straat wordt groen ingericht ten behoeve van klimaatadaptatie, uitstraling en sfeer. Daarbij zijn auto's minder dominant aanwezig in het straatbeeld. De entree naar de Veluwe moet hier beginnen. Auto's rijden via een entree (poort) de Hoofdstraat en het centrum in. Je arriveert in een verblijfsgebied en je ervaart het centrum, door de functies aan weerszijden en de robuuste groene uitstraling. Bij het Bunckmanplein, dat weer een open uitstraling heeft, ervaar je het hart van Voorthuizen. Als je als passant het centrum verlaat kun je via het parkeercircuit alsnog besluiten het centrum te bezoeken. Bezoekend autoverkeer wordt via de Koninginnelaan om het centrum heen geleid naar de parkeerterreinen. De fietspaden komen te vervallen, fietsers rijden op de weg. De ruimte die vrijkomt wordt aangewend voor een robuuste groenstructuur, hier en daar ruimte voor laden en lossen en kort parkeren.



Het ***gebied rondom de Jumbo*** kan worden herontwikkeld. Het idee is dat bezoekend verkeer via de Rembrandtstraat of Gerard Doustraat het parkeerterrein kan bereiken en niet meer via de Hoofdstraat. De wijze waarop dient nader te worden uitgewerkt. Hiervoor zijn verschillende opties. Wanneer dit direct via de Rembrandtstraat gebeurt dan dient er meer ruimte vrijgemaakt te worden. Een andere mogelijkheid is via Het Voorste Hofje. De inrichting van de openbare ruimte dient dan te worden aangepast. Tenslotte is ook een ontsluiting via de Wheemstraat mogelijk. De herontwikkeling kan dan gepaard gaan met het optimaliseren van de achterzijde van de panden aan de Hoofdstraat, zodat deze zich ook richten op het parkeerplein en het toevoegen van woningen in het centrum. De bevoorrading van de Jumbo blijft plaatsvinden via de Pieter de Hooghstraat

Voor het ***terrein van de oude Albert Heijn*** zijn al plannen in voorbereiding. Centraal in de herinvulling van deze plek is de verplaatsing van de ALDI-supermarkt hiernaartoe. Het parkeerterrein wordt uitgebreid en ontsloten via de Koninginnelaan (en niet via de Hoofdstraat). Het aantal parkeerplaatsen moet toereikend zijn om deze ontwikkeling volledig te kunnen faciliteren. Daarnaast zal idealiter deze locatie een oplossing moeten bieden aan het (toenemend) tekort aan langparkeerplaatsen in het centrumgebied (zie verder deelgebied AH en Smidsplein). Dit kan betekenen dat een gebouwde parkeervoorziening nodig is. Ook zijn er kansen om de relatie met het kernwinkelgebied te versterken door het realiseren van een mogelijke doorsteek. Belangrijk hierbij is dat het cultuurhistorische pand op de Hoofdstraat 144 op een goede wijze wordt ingepast en dat de begane grond aan de Hoofdstraat wordt ingevuld met centrum-gerelateerde functies met daarboven woningen. Een ander belangrijk aspect is dat de panden richting het Bunckmanplein eveneens bij de herontwikkeling worden betrokken, alsmede het plantsoen op de hoek Koninginnelaan/Van Den Berglaan. De herontwikkeling van het oude AH-pand heeft nadrukkelijke prioriteit.

De winkels aan de Hoofdstraat blijven bereikbaar voor autoverkeer en een korte stop. Parkeren vindt plaats op de parkeerterreinen ontsloten via Gerard Doustraat, Rembrandtstraat en Koninginnelaan. De inrichting van de Gerard Doustraat en Koninginnelaan dient hierop te worden aangepast, onder andere door veilige oversteekvoorzieningen.



HORECAPLEIN KERKSTRAAT EN BUNCKMANPLEIN

Het kloppende en historische hart van Voorthuizen en centraal in het centrum. Een start en vertrekpunt voor bezoekers die (vooral) de bedrijven aan de beide horecapleinen en aanpalende straten bezoeken. We treffen hier commerciële trekkers in de food en horeca. De verschillende functies zijn onderling in balans. Gestreefd wordt naar optimale synergie tussen functies, waarbij wel keuzes nodig zijn gelet op de (beperkt) beschikbare ruimte op de pleinen. Dit multifunctionele plein wordt ook (deels) gebruikt voor de weekmarkt. Evenementen vinden in de regel plaats op het Bunckmanplein. Het plein is op dit moment vooral functioneel van karakter. Om voetgangers, fietsers en terrasbezoekers zich meer welkom te laten voelen, wordt het verblijfsklimaat opgewaardeerd. Onder meer door het toevoegen van (verplaatsbaar) groen. Ook kan de verblijfsfunctie van het plein worden versterkt door de opstelling (voorkant marktkramen naar winkels) en/of locatie (naar Hoofdstraat) van de weekmarkt te optimaliseren. Met het reduceren van het doorgaand verkeer op de Hoofdstraat wordt ook de verbinding tussen de beide horecapleinen versterkt. Het Bunckmanplein en Kerkstraat wordt gezien als één ruimte. In augustus 2020 reden dagelijks circa 10.000 motorvoertuigen per etmaal over de Hoofdstraat. Door de voorgenomen maatregelen kan dit behoorlijk afnemen. Daarmee wordt het minder druk, maar niet zodanig dat volledig gewerkt kan worden met het principe van shared-space (zie bijlage 9). De snelheid van de auto is maximaal 30 km/h, maar een zekere geleiding van de auto blijft nodig. De oversteekbaarheid wordt verbeterd en centraal op het Bunckmanplein komt een gereguleerde oversteekplaats, waar fiets en voetganger voorrang hebben (zebra en fietsoversteek). Met het toepassen van geleidingsmaatregelen voor de fietsers en groene zitelementen wordt dit verder benadrukt.

De noordzijde van de ***Kerkstraat*** wordt opgewaardeerd, door het parkeren van dit plein deels te verplaatsen en de verblijfsfunctie te vergroten. De panden Kerstraat 2 en 2a, kunnen worden herontwikkeld met voorzieningen in de plint en woningen erboven. Eenzelfde presentatie is gewenst aan de Schoolstraat. Hier is tevens de entree naar een parkeergarage voor de woningen mogelijk.

De entree bij de Van den Berglaan wordt meer bij het Bunckmanplein betrokken, door het vergroenen van het autoparkeren ter plaatse. Zo ontstaat een betere aansluiting van het plein met het groen en het muziekhart in de Van den Berglaan. Dit komt de aantrekkelijkheid en de verblijfskwaliteit van het horecaplein ten goede. Het doortrekken van de Van den Berglaan in de richting van de Hoofdstraat en/of het Smidsplein is daarom geen optie. De parkeervakken worden gehandhaafd, aangezien deze veelvuldig gebruikt worden voor laden- en lossen en bezoek van aangelegen winkels en voorzieningen.

ENTREE OOSTZIJDE

Het oostelijke deel van het centrum begint bij de driesprong Hoofdstraat-Apeldoornsestraat-Molenweg. De aantrekkelijkheid van de route naar de horecapleinen via de oostelijke entree voor wordt versterkt voor voetgangers en fietsers. Momenteel zitten hier zowel horeca, winkels als ambacht. Auto's rijden via een entree (poort) de Hoofstraat het centrum in. Je arriveert in een verblijfsgebied en je ervaart het centrum, door de functies aan weerszijden en de robuuste groene uitstraling. Bij het Bunckmanplein, dat weer een open uitstraling heeft, ervaar je het hart van Voorthuizen. Als je als passant aan de westzijde het centrum verlaat kun je via het parkeercircuit alsnog besluiten het centrum te bezoeken. Bezoekend autoverkeer wordt via de Molenweg en Sportparkstraat om het centrum geleid richting de parkeerterreinen. De fietspaden komen te vervallen, fietsers rijden op de weg. De ruimte die vrijkomt wordt aangewend voor een robuuste groenstructuur, die meer verblijfskwaliteit biedt, het groenbeeld versterkt en een bijdrage levert aan klimaatadaptatie. Hier en daar is ruimte voor laden en lossen en kort parkeren.

Ten noorden en zuiden van de oostentree zijn twee ontwikkellocaties.

- ***Achter de Hema*** is bedrijvigheid in de vorm van een carrosseriebedrijf. Deze locatie kan worden herontwikkeld met woningbouw.
- Aan de ***zuidzijde van de Hoofdstraat***, van het Chinees-Indisch restaurant tot aan de Albert Heijn, is eveneens een herontwikkeling met woningen mogelijk.

Voor beide locaties is te onderzoeken of bij de herontwikkeling ook extra parkeergelegenheid voor het centrum mogelijk is.



ALBERT HEIJN EN SMIDSPLEIN

In dit gebied staan de Albert Heijn en het naastgelegen verscluster centraal. Parkeren vindt plaats op het Smidsplein en in een ondergrondse parkeergarage. Albert Heijn heeft een verzoek ingediend om uit te breiden richting het Smidsplein. Met de uitbreiding en het verdwijnen van 16 parkeerplaatsen neemt de parkeerdruk op het Smidsplein toe. De uitbreiding is acceptabel, mits er een oplossing gevonden wordt voor het parkeerprobleem. Daarom wordt voorgesteld om de blauwe zone voor het gehele Smidsplein in te stellen. Hierdoor wordt lang parkeren ontmoedigd en voldoende ruimte vrijgemaakt voor de uitbreiding van de supermarkt. Het lang parkeren dient dan elders plaats te vinden. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat momenteel ca. 30% van alle auto's langparkeerders zijn (zie bijlage 7). Dit betekent dat door het invoeren van een blauwe zone circa 20 tot 30 parkeerplaatsen beschikbaar komen (afhankelijk van de dag/het tijdstip). Daarnaast wordt verkend om op korte termijn (tijdelijk) een substantieel aantal extra parkeerplaatsen te realiseren achter het oude AH-pand. Deze extra parkeerplaatsen zouden dan vooral benut kunnen worden voor langparkeren. Ook het inventariseren (en mogelijk verplaatsen) van de verkeersbehoefte van de ambulante handel en marktondernemers op zaterdagen behoort tot de mogelijkheden om een betere parkeerbalans te creëren.

PARK MOLENVEEN

Het Park Molenveen in het zuidelijke deel van het centrum moet een integraal onderdeel van het centrum worden. Momenteel ligt het nog verstopt en mede daardoor wordt er weinig gebruik van gemaakt. Voor jong en oud moet dit een belangrijke ontmoetingsplek worden in termen van activiteit, sport en bewegen. Gedacht kan worden aan het plaatsen van sportapparatuur, een kleine theateropstelling, een kinderspeeltoestellen of een gemeenschapstuin. In de zomermaanden kunnen hier ook evenementen plaatsvinden (zie hiernaast afgebeelde inspiratiebeelden).

Vanuit het Smidsplein gaat de groene loper via een vrij smalle doorgang de Koninginnelaan over naar het park. Van belang is om deze kruising te herinrichten, enerzijds om de entree als parkeerterrein van het centrum te benadrukken en anderzijds om het fiets- en wandelverkeer een veilige oversteek te bieden.



PARKEREN EN BEREIKBAARHEID

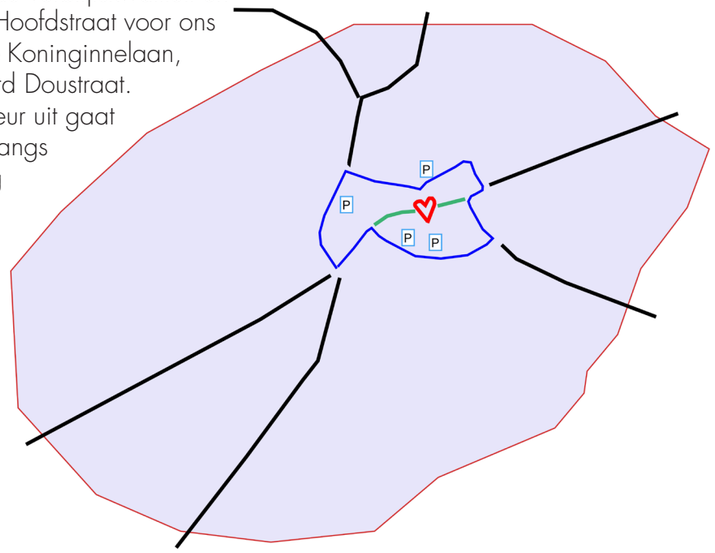
Een juiste invulling van het onderdeel parkeren in het centrum is van belang. Het centrum is een speciaal gebied binnen Voorthuizen waarbij parkeren op een andere wijze wordt ingevuld dan in de rest van de bebouwde kom. Het parkeeronderzoek laat zien dat er in het centrum van Voorhuizen op het eerste oog voldoende parkeerplaatsen zijn. Dit komt echter niet overeen met het beeld van bewoners, ondernemers en bezoekers. De verwachting is bovendien dat door de inwonersgroei en het groeiend toerisme de druk op parkeren in het centrum zal toenemen. Kortom, dit betekent dat parkeren nu en in de toekomst aandacht vraagt. Een belangrijke randvoorwaarde bij het zoeken naar parkeeroplossingen is dat deze niet ten koste gaan van de nieuwe ruimtelijke structuur (bv. de Groene Slinger en de verblijfsfunctie van de pleinen) van het centrum.

Uitgangspunt is dat het aantal parkeervakken in het centrum minimaal hetzelfde blijft. De te verwijderen parkeervakken worden gecompenseerd elders in het centrum.

Met de uitbreiding van de blauwe zone kan - zoals voorafgaand aan bod is gekomen - het lang parkeren naar elders (bijvoorbeeld het terrein van de oude Albert Heijn) worden verplaatst. Verder strekt het de aanbeveling om rekening te houden met verschillende trends die invloed hebben op het toekomstige parkeeraanbod (bv. deelauto's, zelfrijdende auto's). Daarnaast is het zinvol om verspreid over het centrum meer fietsparkeerplaatsen te realiseren. De fiets wordt steeds meer gebruikt om het centrum te bezoeken. Dit wordt ook gestimuleerd vanwege de positieve effecten op de gezondheid.

Rondom het centrum is een parkeerroute buitenom via de Koninginnelaan, Rembrandtstraat, Gerard Doustraat, Roelenengweg, Sportparkstraat en Molenweg. De Hoofdstraat in het centrum is voor doorgaand- en bestemmingsverkeer. Het verkeersonderzoek (bijlage 9) toont aan dat met dit scenario zowel het verkeer in de Hoofdstraat afneemt - waardoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid wordt verbeterd - als de extra hoeveelheid verkeer op de parkeerroute acceptabel is. De Hoofdstraat blijft echter goed gebruikt door het verkeer. In het onderzoek staan ook aandachtspunten benoemd die in een later stadium nader moeten worden uitgewerkt. De onderzochte scenario's ten aanzien van het verkeer in het centrum van Voorthuizen zijn gezamenlijk met de kopgroep vastgesteld.

We zien in de visie meer aandacht voor de verblijfskwaliteit en een reductie van het autogebruik van de Hoofdstraat voor ons en een ontsluiting van het parkeren via de Koninginnelaan, Rembrandtstraat, Roelenengweg en Gerard Doustraat. Dat betekent dat in deze straten de voorkeur uit gaat naar de toepassing van parkeerplaatsen langs de rijbaan. Daarnaast dienen waar nodig asverspringingen of drempels te worden toegepast om de snelheid van het verkeer te reduceren. Bovendien is hier specifieke aandacht gevraagd voor de oversteeklocaties voor langzaam verkeer, met name ter hoogte van de scholen. De parkeergelegenheid en bereikbaarheid van het centrum dienen hierbij in evenwicht te blijven en de parkeermogelijkheden aan de randen van het centrum worden beter uitgenut.





Herontwikkelingen moeten bijdragen aan de bereikbaarheid van het centrum. Dit vereist - gelet op de veelal beperkte ruimte in het centrumgebied en specifiek in de vijf ontwikkellocaties - een integrale benadering van ontwikkellocaties, intensieve samenwerking tussen vastgoedeigenaren en creatieve (en vaak dure) oplossingen. Alleen op deze wijze kunnen de ontwikkellocaties bijdragen aan een toekomstbestending centrumgebied en fungeren als aanjager van de beoogde ruimtelijke en functionele vernieuwing van Voorthuizen-centrum.

VRACHTVERKEER EN LANDBOUWVERKEER

Met een verkeersluwere inrichting van de Hoofdstraat wordt het voor doorgaand vrachtverkeer onaantrekkelijker om door het centrum van Voorthuizen te rijden.



Het vrachtverkeer en landbouwverkeer heeft de mogelijkheid om gebruik te maken van routes om Voorthuizen heen. Het vrachtverkeer heeft via de Voortse Ring (N303) en Heuvelrandweg de mogelijkheid om het centrum van Voorthuizen te vermijden. Het landbouwverkeer kan gebruik maken van de Heuvelrandweg om via de Overhorsterweg het buitengebied ten westen van Voorthuizen te bereiken. Ook heeft het landbouwverkeer de mogelijkheid om via de Heuvelrandweg - Overhorsterweg - Appelseweg – Bijschoterweg - Biezerweg het buitengebied ten zuidwesten van Voorthuizen te bereiken. Uit het separaat uitgevoerde verkeersonderzoek Voorthuizen (gemeente Barneveld, mei 2021) blijkt dat het aandeel landbouwverkeer in de verkeersaanbod in de Hoofdstraat beperkt is. Uit verkeerstellingen blijkt dat het aandeel vracht- en landbouwverkeer op de Hoofdstraat in het centrum gering is (ca. 3%). Dit zijn in absolute zin nog substantiële aantallen. Er zijn voor een veilige Hoofdstraat, naast de algehele herinrichting, aanvullende verkeerskundige maatregelen nodig of uiteindelijk een algeheel verbod. Uit vervolgonderzoek moet blijken wat het meest passend is.

WONEN

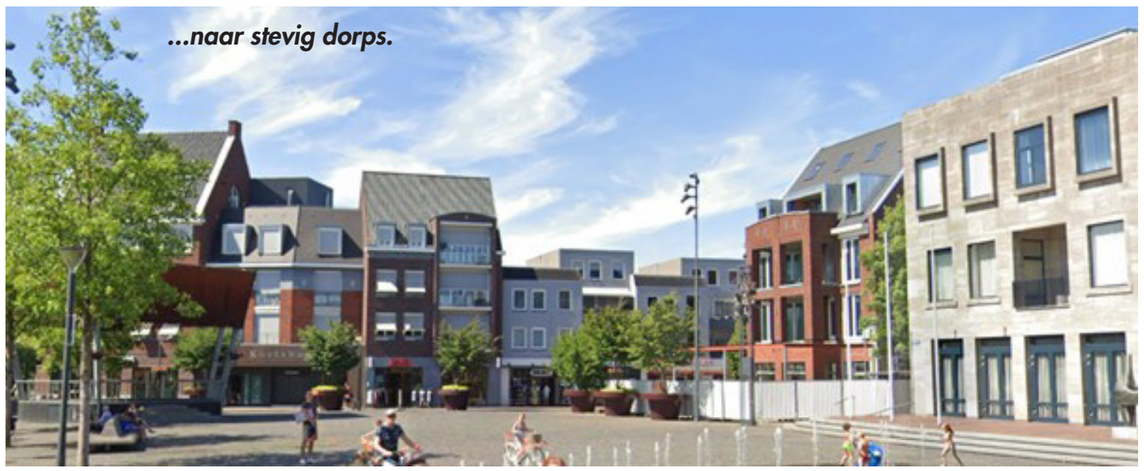
De centrumvisie geeft mogelijkheden voor verdichting met woningen. Er zijn meerdere ontwikkellocaties benoemd. Het meest kansrijk op de korte termijn is de herontwikkeling van de oude Albert Heijn, vooral voor levensloopbestendige woningen en voor starters (circa 100-125 woningen). Ook op het oude Trefpuntlocatie worden woningen voorzien (circa 30-40). Daarnaast zijn er elders in Voorthuizen ook de nodige woningbouwlocaties. De meest relevante is Voorthuizen-Zuid, waar zo'n 450-500 woningen voorzien worden.

BEELDKWALITEIT: STEVIG DORPS

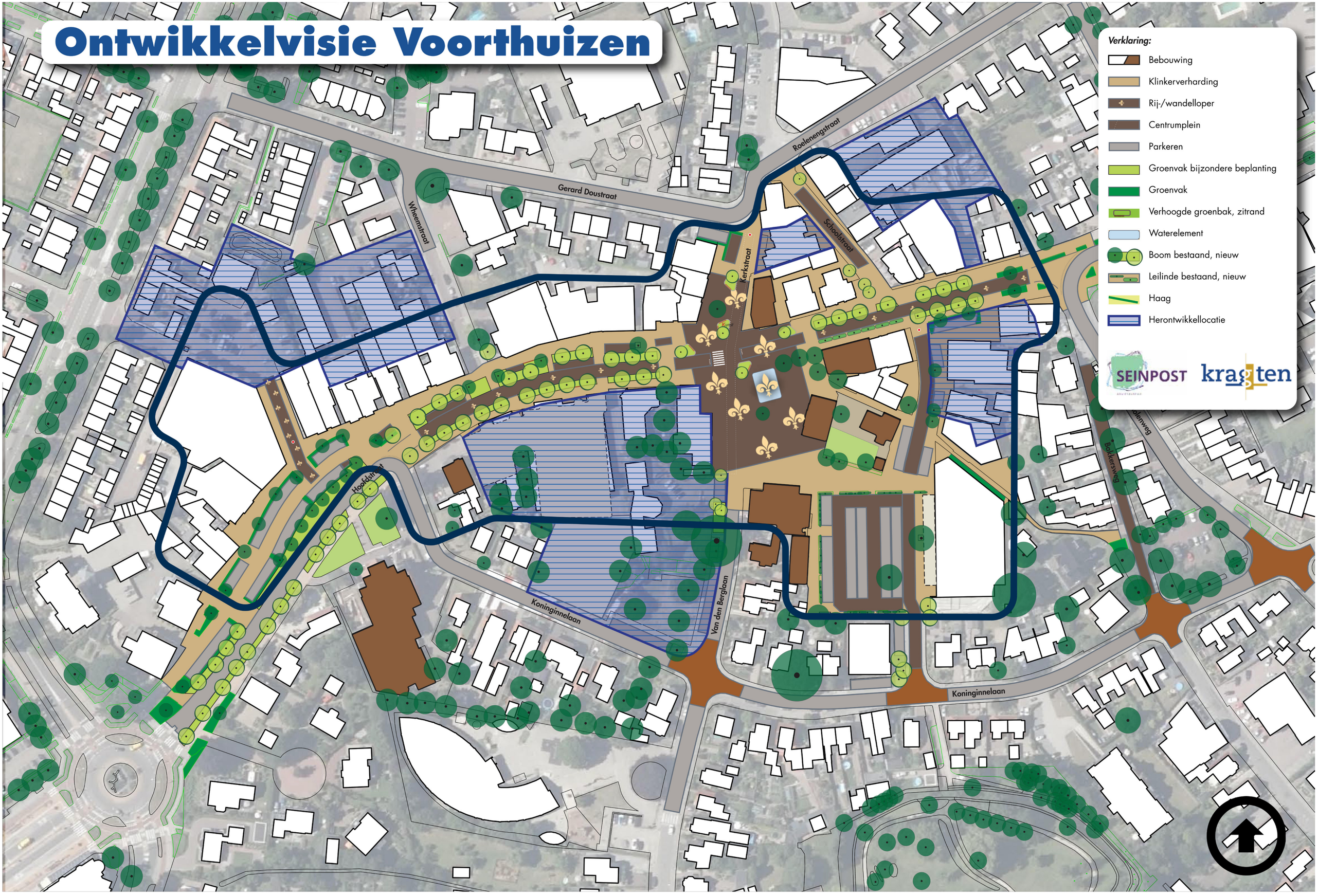
Het centrum van Voorthuizen heeft een gevarieerde dorpse uitstraling met een aantal historische accenten. Het straatbeeld is ook een uiting van bebouwing uit diverse tijdsperiodes, architectuurstijlen en van diverse individuele bouwinitiatieven, waardoor een gevarieerd straatbeeld is ontstaan. Deze pandsgewijze ontwikkeling heeft geleid tot een gevarieerde kleinschalige bebouwingsstructuur. De menselijke maat is voelbaar. Desondanks mag de bebouwing een wat steviger karakter krijgen dan nu het geval is. De ruimte in het straatbeeld (met name de Hoofdstraat) is hiervoor aanwezig en een wat hogere bebouwing en dichtheid is mogelijk. Nu is er veelal sprake van twee lagen met kap, terwijl in het centrum bebouwing in drie à vier lagen ook tot de mogelijkheden behoord. Dit betekent dat er meer ruimte is voor woningbouw in het centrum, hetgeen de levendigheid en het draagvlak voor de voorzieningen ten goede komt.

Van belang is dat bij de uitwerking van de ontwikkellocaties ingespeeld wordt op de huidige gevarieerde uitstraling. Het uitgangspunt is dat de individuele en pandsgewijze ontwikkeling van de bebouwing wordt doorgezet. Dit resulteert in een gevarieerd en levendig straatbeeld, met verschillende architectuurstijlen. Hierbij wordt niet vastgehouden aan alleen het oude historische dorpsbeeld, maar is het straatbeeld het resultaat van een dynamisch proces waarin Voorthuizen steeds groeit en verandert. Een gelaagdheid die een toonbeeld is van een kern in beweging.





Ontwikkelvisie Voorthuizen



OPENBARE RUIMTE

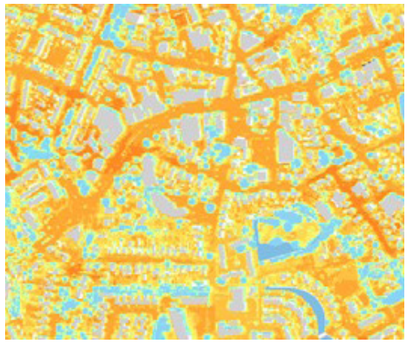
De visie op de openbare ruimte is gericht op het ontwikkelen van een sfeervol, levendig en vitaal centrum. Die visie komt voort uit een veranderende winkel-, werk- en leefomgeving. Hierop wordt ingespeeld met de inrichting van de openbare ruimte. Daarnaast is de visie gericht op de veranderende klimatologische omstandigheden. Door meer en verschillende bomen aan te planten wordt hittestress tegengegaan en bijgedragen aan de gevraagde vergroening van de dorpskern. Door de verscheidenheid aan plantsortiment wordt de biodiversiteit versterkt en gezorgd voor een jaarrond kleurrijke bloemenborder.

Door minder bestrating en meer groenvakken aan te leggen wordt positief bijgedragen aan het bergen en infiltreren van regenwater. Daarnaast wordt gezocht naar ondergrondse berging van schoon regenwater. Door de extra beplanting verdampt regenwater dat vervolgens weer bijdraagt aan extra verkoeling. Daarom wordt voorgesteld om op locaties waar geen permanente bomen en groenvakken mogelijk zijn, om daar verplaatsbare, grote groenbakken te plaatsen. Meer groen en minder autoverkeer draagt bij aan het tegengaan en afvangen van fijnstof. We kiezen voor beplanting die fijnstof tegengaat en die goed bestand is tegen plantenziektes. Op deze wijze wordt de aantrekkelijkheid van de woon-, winkel- en verblijfsomgeving verbeterd en kunnen we spreken van een duurzame openbare ruimte.

KLIMAAT

Belangrijk is om alle verwachte ontwikkelingen in een gebied mee te nemen. Klimaatverandering is daar een onderdeel van. Daarom hebben wij voor Voorthuizen naar de hittestress in het centrum gekeken. Door de grotendeels stenige inrichting van het centrum is er op warme dagen sprake van hittestress. De verwachting is dat dit in de toekomst groter wordt. Dit is slecht voor de gezondheid van de mensen die daar wonen, werken en verblijven. Bovendien heeft hittestress een negatief effect op de (winkel) beleving in het centrum. Dit geldt vooral voor ouderen, kinderen en zieken. Een ongewenste situatie waarvoor wij met oplossingsrichtingen komen. Wij zien volop kansen om groen toe te voegen in de vorm van gras en bomen, in combinatie met het creëren van biodiversiteit. Het toevoegen van meer groen en bomen zorgt voor het tegengaan van hittestress door de koelteplekken onder de schaduw van de bomen. Bebouwing kan ook bijdragen aan tegengaan hittestress als het bouwconcept klimaatadaptief is. Te denken valt aan groene daken met waterberging, toevoegen groenbakken aan balkons en groene gevels.





Er is in het centrum van Voorthuizen geen waterprobleem. De Hoofdstraat ligt wat hoger dan de omliggende straten. Bij een extreme regenbui (T=100) is wel te zien dat een aantal straten onderloopt, maar de gevels van de woningen wordt niet bereikt.

5 UITVOERINGSAGENDA EN SAMENWERKING

In het vorige hoofdstuk staan de visie en de bijbehorende ambities voor het centrum van Voorthuizen beschreven, evenals de vertaling naar deelgebieden. Hoe gaan wij dit bereiken? Aan de ene kant is er behoefte aan concrete acties, benoemd met trekkers, termijnen, prioriteiten etc. Aan de andere kant zijn acties ook bedoeld om de versterking en uitwerking een impuls te geven, zonder dat wij daar al concreet bedragen en termijnen aan kunnen hangen. Dit hoofdstuk gaat verder waar het vorige hoofdstuk is geëindigd en benoemt de actielijnen en acties die nodig zijn om de visie te behalen. De actielijnen verwijzen naar de vier ambities uit hoofdstuk 3. Bij elke actie staat vermeld wie de kartrekker is, op welke termijn (indicatief) de actie wordt gerealiseerd (kort = binnen 2 jaar; middellang = 2 tot 3 jaar; lang = langer dan 3 jaar) en wat (indicatief) de kosten zijn.

Daarnaast is een overzicht opgenomen van de noodzakelijke financiële investeringen. Het gaat niet om structurele investeringen. Budget om een herinrichting uit te voeren is niet opgenomen. Een ander uitgangspunt is dat partijen ook inzet leveren in de vorm van tijd, kennis en mankracht. De genoemde bedragen worden dus benut om de versterking een impuls te geven. Denkbaar is dat voor gezamenlijke initiatieven zoals een marketingplan op een later moment ook nog uitvoerings-budgetten nodig zijn.
De uitvoeringsagenda is niet in beton gegoten. Dit betekent dat gaandeweg de nieuwe samenwerking acties meer concrete vorm krijgen en ook dat er nieuwe initiatieven/acties die passen de visie toegevoegd kunnen worden aan de agenda. De gemeente zal het initiatief nemen en verwacht ook dat de partners (inwoners, ondernemers en vastgoedeigenaren) hun commitment tonen, in termen van inzet, betrokkenheid en investeringen.

Met het proces naar deze visie is ook gewerkt aan de samenwerking tussen inwoners, ondernemers, vastgoedeigenaren en gemeente. Daarin kan het centrum nog winst boeken. De eerste stappen zijn gezet. De agenda geeft richting aan de door alle betrokken partijen komende jaren af te leggen marsroute. De gemeente neemt daarbij het voortouw en nodigt partijen uit om samen stappen te zetten.



5.1 VAN VISIE NAAR ACTIES

ACTIELIJN 1: EEN LEVENDIG CENTRUM, WAAR DE BASIS OP ORDE IS

Actie	Trekker	Termijn	Budget
Jaarlijkse schouw met inwoners, ondernemers, vastgoedeigenaren, gemeente, politie en brandweer geïnitieerd door de gemeente. De actiepunten vanuit deze schouw worden vervolgens opgepakt door de deelnemers aan de schouw.	Gemeente, OW, PBV, WP	Kort	€
Het aanstellen van een kwartiermaker voor het uitvoeren van de visie.	Gemeente, OW, PBV, WP	Kort	€€€
De vijf ontwikkellocaties waar ruimtelijke en functionele vernieuwing moet plaatsvinden - onder meer door het toevoegen van (onderscheidend) woningaanbod - op haalbaarheid verkennen. Belangrijk toetsingscriterium vormt hierbij dat in beginsel iedere ontwikkellocatie (minimaal) moet voorzien haar eigen parkeerbehoefte (aangetoond middels een parkeerbalans). Op basis van deze verkenning een nadere prioritering in tijd aanbrengen mb.t. deze ontwikkellocaties.	Gemeente en initiatief-nemers	Kort	€
Instellen bouwcommissie om initiatieven in de ontwikkellocaties te beoordelen op integraliteit en aansluiting op voorliggende centrumvisie. De samenstelling commissie wordt afgestemd met de kopgroep.	Gemeente, OW, PBV, WP	Kort	€
Het mogelijk maken van gewenste ontwikkelingen via passende gemeentelijke kaders. De visie en het kernwinkelgebied worden verankerd in planologische kaders via de nieuwe omgevingswet.	Gemeente	Middellang	€€
Het opstellen van een definitief schetsontwerp voor de (her)inrichting van de Hoofdstraat en de openbare ruimte van het centrum.	Gemeente	Middellang	€€
De feitelijke herinrichting van de openbare ruimte volgens definitief schetsontwerp.	Gemeente	Lang	€€€€€

ACTIELIJN 2: EEN BEREIKBAAR CENTRUM, MET EEN AANTREKKELIJK AANBOD VOOR DAGELIJKSE AANKOPEN

Actie	Trekker	Termijn	Budget
De Hoofdstraat is een druk bereden verkeersader. Stapsgewijs wordt het bezoek-end verkeer via een parkeerroute afgewikkeld.	Gemeente	Kort	€€
Opstellen visie op hoofdwegen van en naar het centrum.	Gemeente	Kort	€
Inventariseren bestaande mogelijkheden en verkennen mogelijkheden voor het toevoegen van oplaadpunt-en voor e-bikes en elektrische auto's in het centrum.	Gemeente en OW	Kort	€
Faciliteren herontwikkeling oude Albert Heijn locatie en uitbreiding huidige Albert Heijn met goede afspraken over compenseren parkeerplaatsen Smidsplein, (structureel) langparkeren gebied oude Albert Heijn en de parkeergarage t.b.v. beoogde vastgoedontwikkeling oude Albert Heijn locatie.	Initiatief-nemer en gemeente	Kort	€
Het actief benaderen van ondernemers gevestigd buiten het kernwinkelgebied om de mogelijkheden te verkennen voor verplaatsing richting het centrum. Ook worden de mogelijkheden verkend met vastgoedeigenaren voor planologische regelingen om drempels voor transformatie van panden en/of het meer geschikt maken van panden weg te nemen. Naast de opzet van een regeling gaat het ook om het in beeld brengen van (co)financiering.	Gemeente en OW	Middellang	€
Monitoren van de afspraken over het parkeerregime in het centrum die zijn op-genomen in een convenant via een jaarlijkse evaluatie door gemeente en het ow	Gemeente en OW	Middellang	€€
Inventariseren bestaande bewegwijzering en waar nodig bewegwijzering toevoegen en verbeteren rondom en in het centrum van Voorthuizen	Gemeente	Middellang	€
Nadere uitwerking en verkenning realiseerbaarheid publieke investeringen plein voor Jumbo en doorsteek naar Rembrandtlaan.	Gemeente	Middellang	€€

ACTIELIJN 3: EEN AANTREKKELIJK VERBLIJFSGEBIED, MET DE HORECAPLEINEN ALS HUISKAMER VAN VOORTHUIZEN

Actie	Trekker	Termijn	Budget
Gemeenschappelijk groenplan van gemeente, ondernemers en vastgoedeigenaren voor de vergroening van de openbare ruimte en gevels. Voor meer sfeer, maar ook om hittestress en wateroverlast tegen te gaan en daarmee een klimaatadaptief centrumgebied te realiseren. Dit plan wordt op korte termijn opgesteld en parallel met de herinrichting van de Hoofdstraat uitgevoerd.	Gemeente, PBV, OVV, VVP	Kort	€€
Oprichting van een werkgroep "Entree van de Veluwe" voor concrete uitwerking en coördinatie met betrekking tot het toevoegen van sfeer, identiteit en beleving in het centrum.	PBV	Kort	€
Jong en vernieuwend ondernemerschap wordt gepromoot. Actief vastgoedeigenaren benaderen voor het tijdelijk beschikbaar te stellen van hun leegstaande pand voor pop-up stores, kunst, productlanceringen, ambachtelijke bedrijvigheid of cultuurinstellingen.	OVV	Kort	€
Oprichten van een werkgroep Park Molenveen voor het opstellen en uitwerken van concrete faciliteiten en voorzieningen die aldaar gewenst zijn in het kader van promoten van activiteit, sport en beweging.	Gemeente, PBV	Kort	€
Kansen onderzoeken verbreding Groene Slinger in Oost-West richting in het centrumgebied.	Gemeente, PBV, VVP, OVV	Kort	€
Verkenning van wijzigingen in de opstelling van de weekmarkt en braderieën. Mogelijk kan deze geoptimaliseerd worden, om zo een betere synergie te creëren met de winkels in de Hoofdstraat. Te denken valt bijvoorbeeld aan een onderzoek naar de haalbaarheid van verplaatsing van de weekmarkt naar Hoofdstraat.	Gemeente, OVV	Kort	€
Inventariseren van de mogelijkheden tot verbeteren van routering in het centrum. Denk hierbij aan een doorgang achterkant oude AH-pand naar de Hoofdstraat en/of via het Muziekhart-terrein naar het Bunckmanplein. Ook een P&R buiten het centrum behoort tot de mogelijkheden, waar toeristen hun auto parkeren om vervolgens (via het centrum) de regio te verkennen.	Gemeente, PBV, OVV.	Middel-lang	€€



ACTIELIJN 4: GEBIEDSBRANDING, MET EEN STERKE IDENTITEIT WAAR VOORTHUIZEN TROTS OP KAN ZIJN

Actie	Trekker	Termijn	Budget
Opstellen van een gezamenlijk promotieplan door OVV, vastgoedeigenaren en gemeente. Dit plan vormt de basis voor de content voor een gezamenlijke en actuele website voor het centrum en de promotie via social media. Daarbij wordt ook de samenwerking gezocht met Visit Veluwe, Visit Voorthuizen etc. Ook om centrum van Voorthuizen via hun website onder de aandacht te brengen.	OVV	Kort	€€
Organiseren van praktische trainingen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan thema's zoals gastvrijheid in centrumgebieden, kansen in Corona-tijd, betekenis van duurzaamheid voor winkelcentra, nieuwe wensen van de klant, inzet social media, online verkoop en promotie etc.	OVV	Kort	€
Opstellen van een gezamenlijke evenementen- en activiteitenkalender door een werkgroep marketing en promotie. Daarbij worden bestaande activiteiten voor bezoekers op een rij gezet. Digitaal/online en/of fysiek in de vorm van een handzame flyer. Daarbij wordt ook gekeken naar de koppeling met de verhalen uit Voorthuizen. Zo kan Voorthuizen nog beter gepromoot worden als evenementen-dorp.	OVV	Middellang	€
Toeristen en dagjesmensen verleiden door het opzetten van arrangementen voor verblijf en bezoek aan Voorthuizen en omgeving. Er is voldoende aanbod verblijfsrecreatief aanbod in de omgeving. Door het ontwikkelen van aantrekkelijke arrangementen tussen ondernemers in Voorthuizen en toeristisch recreatieve aanbieders in de gemeente kan het economisch draagvlak voor het centrum verder vergroot worden.	OVV en Visit Voorthuizen	Middellang	€

5.2. VERSTERKEN VAN DE SAMENWERKING

De versterking van het centrum vraagt een integrale aanpak waarbij inwoners, ondernemers, overheid en vastgoedeigenaren samen acties oppakken. Het vraagt allereerst om bereidheid vanuit verschillende belangen naar de beste oplossing toe te komen. Samenwerking is een groeiproces waarbij aandacht moet zijn voor inhoud en organisatie. Daarbij wordt begonnen met quick-wins gericht op zichtbare resultaten op korte termijn. Partijen richten samen een regiegroep centrum Voorthuizen in om de koers vanuit deze centrumvisie en de opvolging van de verschillende acties en maatregelen te bewaken. Deze stuurgroep zorgt ook voor afstemming tussen de verschillende acties en maatregelen. Zij werkt aan de hand van een jaarlijkse centrumagenda die ontleend wordt aan de centrumvisie. Om tot uitvoering te komen is uitvoeringscapaciteit nodig. Alle partijen moeten daarin een bijdrage leveren in termen van tijd, kennis, ervaring en middelen. We stellen voor om een tijdelijke kwartiermaker aan te stellen die de nieuwe organisatiestructuur inricht en de uitvoering/het aanjagen van de prioritaire projecten oppakt. Bedoeld als spin-in-het-web van activiteiten die partijen verbindt en als 'buitenboordmotor' de versterking van het centrum op gang brengt.

- Inrichten van een nieuwe samenwerkingsstructuur met een regiegroep in 2021 waar inwoners, ondernemers, vastgoedeigenaren en de gemeente participeren. Deze coördineert de inzet die via verschillende werkgroepen wordt geleverd om de hiervoor genoemde acties te realiseren.
- Een kwartiermaker helpt in 2021 – 2022 om de nieuwe samenwerkingsstructuur en werkwijze te implementeren.
- Onderzoeken mogelijkheden voor een collectief van eigenaren. Te denken valt hierbij in eerste instantie aan een pandenbank, in een later stadium kan gedacht worden aan de oprichting van een formeel samenwerkingsverband van eigenaren.

BIJLAGEN

Bijlage 1: Samenstelling kopgroep

Ondernemers/OVV
- Anton Kooijman
- Johan Brink
- John van Beek
- Jan van Leeuwen

Eigenaren
- Huib van Drie
- Johan Steenkamer
- W. Mulderij

Wijkplatform
- Joep van Tilburg
- Chris van Beek

Plaatselijk Belang
- Elvia van den Berg
- Rene Hogeweg

Gemeente
- Nick Lenderink
- Jan Wessels
- Edwin Elgersma
- Michiel van Werven
- Wim Nijboer
- Regina van Druten-Marm

Seinpost Adviesbureau
- Lars Pijlman
- Brechtje Schildkamp
- Joost Gieling

Kragten
- Peter Geerts
- Joop Schaghen

Bijlage 2: Trends en ontwikkelingen in detailhandel



Webwinkels

De online markt groeit nog steeds. De webwinkels verbeteren en online aankopen doen wordt steeds gemakkelijker. in sommige gevallen willen webwinkels ook een fysieke winkel. Dit kan wellicht ook gelden voor enkele webwinkels gevestigd in Voorthuizen.

Online boodschappen services

Online boodschappen doen wordt steeds gewoner. Ook komen er steeds meer boodschappenservices bij. Ondernemers kunnen ook overwegen op dit gezamenlijk op te pakken.

Prijsbewuste consument

De consument weet wat hij wil. Door internet is het vergelijken van prijzen gemakkelijk. Kortingen en acties worden bovendien steeds belangrijker. Door het aanbieden van gezamenlijke kortingsacties kunnen ondernemers meeprofiteren, en de concurrentie aangaan met online webshops.

Onderscheiden

Ook in de detailhandel zijn onderscheidende concepten belangrijk. Door de komst van online winkelen is de concurrentie groot. Een beleving toevoegen aan het winkelconcept kan hierin belangrijk zijn. Denk aan blending- en blurringconcepten. Nieuw winkelaanbod kan hier op in spelen.

Winkelen als recreatie

Winkelen wordt steeds vaker gezien als een dagje uit. Vaak wordt het gecombineerd met café- of restaurantbezoek. Gezamenlijke sfeeracties en events kunnen Voorthuizen aantrekkelijker maken.

Bijlage 3: Trends en ontwikkelingen in horeca



Markt groeit

We hebben meer te besteden maar we werken veel. Buiten de deur eten is daardoor in trek. Bovendien is eten een populair onderwerp. We kijken graag kookprogramma's of we maken culinaire reizen. Beleving en food stimuleren binding en toevloeiing aan een winkelgebied.

Festivals en buitenevenementen

Festivals en buitenevenementen schieten als paddenstoelen uit de grond. Vaak zijn het complete belevingen waar diverse disciplines samenkomen. Foodprogrammeringen worden bovendien steeds belangrijker binnen deze evenementen. Zeker als dit aansluit op het DNA van de kern.

Local love

In een restaurant eten we graag lokale producten. Lokale producten staan gelijk aan kwaliteit, eerlijkheid en authenticiteit. Deze trend is goed toepasbaar in een landelijke omgeving.

Tijdelijkheid

Tijdelijke horecaconcepten zijn populair. Het liefst op bijzondere locaties of met een bijzonder verhaal. Vaak wordt pop-up horeca ingezet om een nieuwe of bijzonder product te promoten, of om leegstand tijdelijk tegen te gaan.

Beleving

Gasten zijn op zoek naar een bijzondere beleving waarin gerechten, voedsel en service perfect op elkaar aansluiten. Thema's en verhalen kunnen hierin een belangrijke rol spelen. De identiteit van de plek wordt dus steeds belangrijker.

Terrassencultuur

De terrassencultuur is enorm gegroeid in Nederland. De terrassen zitten steeds vaker vol en de buitentemperatuur doet er steeds minder toe. Een sfeervol en verwarmd horecaplein is vaak ook goed bezet buiten het hoogseizoen om, en zorgt voor levendigheid in de avonduren.

Bijlage 4: Marktscan

Op termijn ruimte voor groei detailhandel

Op basis van het aantal vierkante meter detailhandel, bestedingsprofielen, binding- en toevloeiingscijfers en kengetallen kan een berekening worden gemaakt hoeveel uitbreidingsruimte er is voor nieuwe detailhandel.

- Korte termijn (<2025): Er is momenteel beperkt ruimte voor extra vierkante meter detailhandel. Dit geldt voor zowel dagelijks (incl. supermarkten) en niet-dagelijks. Het is onwaarschijnlijk dat de huidige 1.500 m2 wvo leegstand volledig wordt ingevuld;

- Lange termijn (2030): Mits het inwoneraantal (conform de prognoses van het CBS), de binding (het aantal mensen uit Voorhuizen dat lokaal boodschappen doet), de toevloeiing (het aantal mensen uit de regio dat hun boodschappen in Voorthuizen doet) en de toeristische bestedingen toenemen dan ontstaat er richting 2030 ruimte voor extra vierkante meter retail. Dit is ook noodzakelijk gezien de uitbreidingsplannen van o.a. de supermarkten. Het toevoegen van een 4de supermarkt lijkt echter niet reëel;

- In vergelijking met kernen in de regio met een vergelijkbaar inwoneraantal, dan valt op dat er relatief veel horeca aanwezig is in Voorthuizen. Potentiele nieuwe horeca moet daarom echt een smaak toevoegen aan het bestaande aanbod (doelgroep, concept).

RESULTATEN MARKTSCAN	AANWEZIG AANBOD (WVO)	UITBREIDINGSRUIMTE (WVO)	UITBREIDINGSRUIMTE 2030 (WVO)
DAGELIJKS	4.000	300	1.000-
SUPERMARKT	2.900	300	850
NIET-DAGELIJKS	5.800	650	1.250

BENCHMARK HORECA	HORECA	INWONERS	HORECA PER 1.000 INWONERS
LUNTEREN	25	13.580	1,84
SCHERPENZEEL GLD	17	9.873	1,72
VAASSEN	17	12.655	1,34
WOUDENBERG	16	13.568	1,18
VOORTHUIZEN	**24**	**10.920**	**2,20**

Bijlage 5: Bezoekersonderzoek

- In de tweede helft van augustus 2020 hebben we enquêtes uitgedeeld in het centrum van Voorthuizen. Hierin stonden vragen over het functioneren van het centrum, wat men goed en minder goed vindt aan het centrum en wat er wordt gemist in het centrum. Uiteindelijk is de enquête 311 keer ingevuld. Op de volgende pagina's vindt u een overzicht van de belangrijkste resultaten.
- We hebben de resultaten opgedeeld in drie groepen: Voorthuizen, bezoekers regio en bezoekers van ver. De eerste groep betreft mensen uit Voorthuizen zelf, de tweede groep zijn mensen die woonachtig zijn in een van de buurdorpen of buurgemeenten. De bezoekers van ver zijn mensen die nog verder weg wonen (in deze categorie zitten uiteraard veel toeristen). In onderstaande tabel vindt u de precieze verdeling tussen deze drie groepen, aangevuld met de gemiddelde leeftijd en de man / vrouw verdeling van de respondenten.

WOONPLAATS	AANTAL	GEMIDDELDE LEEFTIJD	VERDELING MAN/VROUW
VOORTHUIZEN	183	58	57 / 126
BEZOEKERS REGIO	45	55	9 / 36
BEZOEKERS VAN VER	83	60	36 / 47
TOTAAL	**311**	**58**	**102 / 209**



Uitdaging: Van ruim voldoende naar excellent

- Bijna alle deelcijfers liggen tussen de 7 en de 8. Dit is ruim voldoende, maar niks springt er echt uit, zowel in positieve als in negatieve zin;
- Respondenten uit Voorthuizen zijn kritischer op de netheid, uitstraling en verkeersveiligheid dan mensen van buiten de kern;
- Bezoekers van ver zijn het negatiefst over de mogelijkheden om de fiets te parkeren in het centrum van Voorthuizen;
- Een doelstelling zou moeten zijn om de rapportcijfers op een aantal punten nog verder omhoog te krijgen, zodat het centrum echt als excellent kan worden gekarakteriseerd!

	TOTAAL RAPPORT CIJFERS	KEUZE WINKELAANBOD	KEUZE HORECA-AANBOD	KWALITEIT WEEKMARKT	NETHEID EN INRICHTING	UITSTRALING PANDEN	SFEER EN GEZELLIGHEID
TOTAAL	7,8	7,5	8,0	7,6	7,7	7,2	7,7
VOORTHUIZEN	7,8	7,5	8,0	7,7	7,5	7,0	7,7
BEZOEKERS REGIO	7,9	7,5	7,9	7,7	8,0	7,6	7,8
BEZOEKERS VAN VER	7,7	7,4	8,0	7,4	7,8	7,4	7,6

	HERKENBAARHEID EN ONDERSCHEIDEND	GROEN EN BEPLANTING	EVENEMENTENAANBOD	BEREIKBAARHEID	VERKEERSVEILIGHEID	PARKEREN AUTO	PARKEREN FIETS
TOTAAL	7,3	7,0	8,0	7,8	7,1	7,3	7,4
VOORTHUIZEN	7,3	6,7	8,0	7,8	7,0	7,2	7,5
BEZOEKERS REGIO	7,2	7,5	7,9	7,9	7,2	7,6	7,5
BEZOEKERS VAN VER	7,3	7,4	8,2	7,9	7,2	7,2	6,8

- De meeste respondenten uit Voorthuizen komen met de fiets naar het centrum. Ongeveer een derde komt met de auto;
- De respondenten uit de regio komen in meerderheid met de auto naar het centrum;
- Bezoekers van ver komen vaker op de fiets dan mensen uit de regio;
- Gemiddeld besteden respondenten uit Voorthuizen meer in een supermarkt dan respondenten van buiten Voorthuizen;
- Voor overige non-food en horeca geldt dat vooral respondenten van buiten Voorthuizen hier geld aan uitgeven. Respondenten uit de regio komen vaak speciaal naar Voorthuizen voor bezoek aan enkele speciaalzaken;
- Respondenten van uit de regio en van ver geven ca. vier keer zoveel uit in de horeca dan respondenten uit Voorthuizen. Hierbij moet in het achterhoofd worden gehouden dan de enquêtes overdag en in de zomer zijn uitgedeeld;
- De supermarkt wordt het vaakst genoemd als reden om het centrum te bezoeken, gevolgd door bezoek aan de weekmarkt en overige winkels. Dit bevestigd het beeld dat supermarkten belangrijke trekkers zijn in een centrum.

VERVOER NAAR HET CENTRUM	AUTO/MOTOR	FIETS/E-BIKE	LOPEND
VOORTHUIZEN	33%	39%	28%
BEZOEKERS REGIO	78%	20%	2%
BEZOEKERS VAN VER	64%	35%	1%

BESTEDINGEN	SUPERMARKT EN VERS	OVERIG NON-FOOD	HORECA	DIENSTVERLENING
VOORTHUIZEN	€ 31,30	€ 8,30	€ 1,30	€ 0,80
BEZOEKERS REGIO	€ 27,40	€ 16,20	€ 5,60	€ 1,30
BEZOEKERS VAN VER	€ 23,40	€ 11,90	€ 5,30	€ 0

REDEN BEZOEK	ABSOLUUT	RELATIEF
BEZOEK SUPERMARKT	198	44%
BEZOEK WINKELS (OVERIG FOOD)	44	10%
BEZOEK WINKELS (NON FOOD)	75	17%
BEZOEK HORECA	24	5%
BEZOEK WEEKMARKT	68	15%
BEZOEK OVERIGE FUNCTIES	14	3%
PASSEREND/GEEN DOEL	10	2%
IK WOON HIER	3	1%
OVERIG	14	3%
TOTAAL	**450**	**100%**

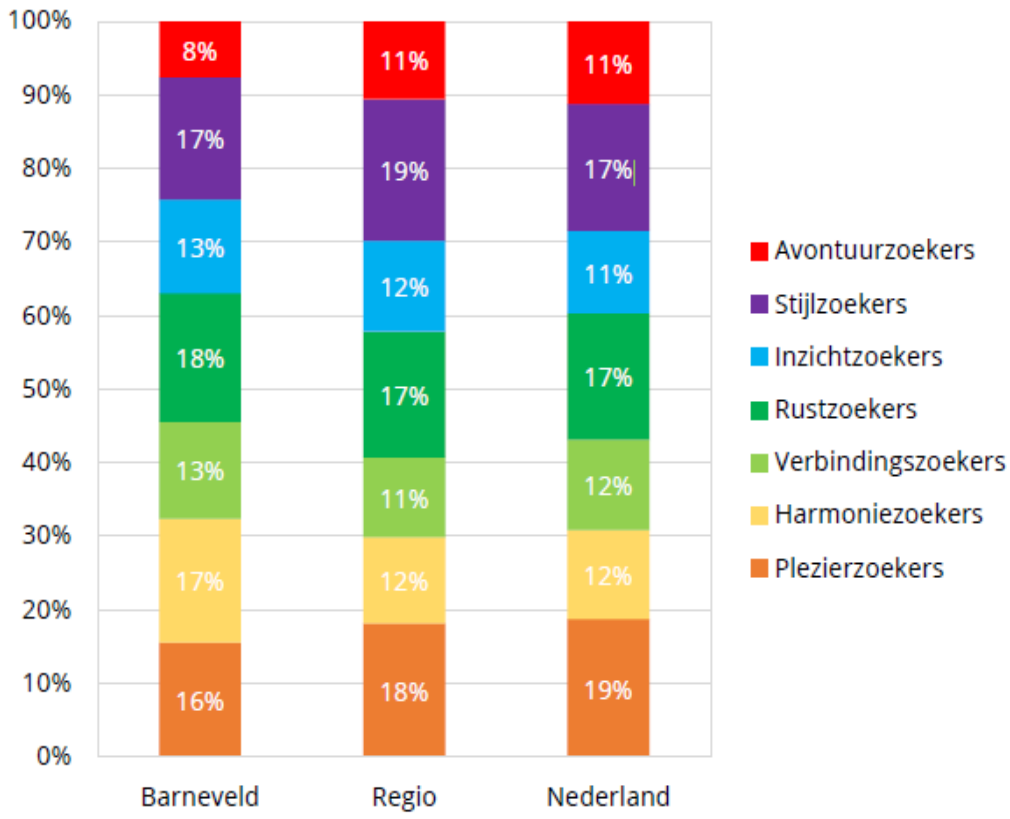
NB: Respondenten konden twee mogelijke antwoorden aanvinken

Bijlage 6: Leefstijlen

Rust-, harmonie en stijlzoekers opvallendste leefstijlen in gemeente Barneveld

Deze leefstijlen laten zien waar mensen in hun vrije tijd behoefte aan hebben. En wat de verschillen hierin zijn. De één wil namelijk rust en regelmaat, de ander juist drukte en sensatie. Voor elke gemeente in Nederland zijn de meest dominante leefstijlen bekend. Het is belangrijk dat toekomstige centrumontwikkelingen aansluiten op de wensen en behoeften van de Leefstijlen die relatief dominant zijn in de gemeente Barneveld. Voor de gemeente Barneveld geldt dat:

- De Rustzoekers vertegenwoordigen de grootste groep. Deze doelgroep houdt recreatie graag letterlijk en figuurlijk dichtbij huis. Ze zijn sterk georiënteerd op de eigen leefomgeving, en gericht op bekende en vertrouwde merken en concepten. Een groep die veel in Voorthuizen zelf boodschappen doet en winkels bezoekt. Wel doen ze dit graag op de fiets, in een groene omgeving en zonder al te veel poespas;
- De Harmoniezoekers zijn in vergelijking met de regio en de rest van Nederland sterk vertegenwoordigd in de gemeente Barneveld. Deze groep is vooral op zoek naar gezelligheid. Vrije tijd is tijd die ze dan ook graag met hun gezin, familie of vrienden doorbrengen. De combinatie van gezelligheid en rustig aan doen past perfect bij deze groep. Meer sfeer en activiteiten voor de kinderen zou deze doelgroep sterker aan Voorthuizen kunnen binden.
- De Stijlzoekers zijn eveneens een grote groep in de gemeente Barneveld. Verwend worden, genieten van exclusiviteit, luxe en comfort is voor deze groep zeer belangrijk. Nieuwe dagrecreatieve concepten kunnen worden ontwikkeld om deze groep beter te bedienen.



BIJLAGE 7: PARKEERDUUR SMIDSPLEIN

Op het Smidsplein (sectie 25) zijn 90 parkeerplaatsen beschikbaar waarbij geparkeerd kan worden zonder tijdslimiet (geen blauwe zone). Zowel op de donderdag als op de zaterdag is onderzocht hoeveel bezoekers hun voertuig op deze locatie parkeren en welk aandeel hun voertuig gedurende drie uur of meer parkeert.

Parkeerduur Donderdag

Onderstaande tabel laat voor elk uur de capaciteit, het totale aantal parkeerders en het aantal langparkeerders (3 uur of meer) zien. In de kolom '3+ uur' is het aantal voertuigen weergegeven die minimaal 3 uur eerder ook al zijn waargenomen.

Tijdstip	Capaciteit	Totaal	3+ uur	Aandeel
05:00	90	5	3	60%
06:00	90	9	7	78%
07:00	90	12	8	67%
08:00	90	27	14	52%
09:00	90	42	15	36%
10:00	90	38	17	45%
11:00	90	55	21	38%
12:00	90	54	22	41%
13:00	90	55	23	42%
14:00	90	49	21	43%
15:00	90	76	23	30%
16:00	90	69	23	33%
17:00	90	62	18	29%

Het aantal langparkeerders ligt rond de 20 waarbij het aandeel langparkeerders schommelt tussen de 40 en 60%. Bij het parkeerduuronderzoek is onderscheid gemaakt tussen 3 uur en 4 of meer uur. Het overgrote deel van de langparkeerders stond 4 uur of langer geparkeerd op het Smidsplein.

Op de donderdag zijn voldoende parkeerplekken vrij. Tijdens het drukste uur zijn 76 van de 90 parkeerplaatsen bezet.

Parkeerduur Zaterdag

Onderstaande tabel laat voor elk uur de capaciteit, het totale aantal parkeerders en het aantal langparkeerders (3 uur of meer) zien. In de kolom '3+ uur' is het aantal voertuigen weergegeven die minimaal 3 uur eerder ook al zijn waargenomen.

Tijdstip	Capaciteit	Totaal	3+ uur	Aandeel
08:00	90	62	26	42%
09:00	90	71	30	42%
10:00	90	73	35	48%
11:00	90	87	36	41%
12:00	90	86	39	45%
13:00	90	81	34	42%
14:00	90	82	30	37%
15:00	90	72	24	33%

Het aantal langparkeerders op de zaterdag ligt hoger dan op de donderdag, namelijk tussen de 30 en 40 voertuigen. Het aandeel langparkeerders is niet hoger maar wel een stuk stabieler en ligt rond de 40%. Bij het parkeerduuronderzoek is onderscheid gemaakt tussen 3 uur en 4 of meer uur. Ook op de zaterdag bestaat het overgrote deel van de langparkeerders uit voertuigen die 4 uur of langer geparkeerd staan op het Smidsplein.

Op de donderdag zorgt langparkeren niet tot problemen omdat er voldoende capaciteit is. Op de zaterdag ligt de parkeerdruk hoger, met name tussen 11:00 en 14:00 is het druk op het Smidsplein. De hogere parkeerdruk in combinatie met een aanzienlijk deel langparkeerders betekent dat niet voor iedereen een parkeerplek vrij is op het Smidsplein, met name bezoekers van de AH is dit vervelend.

Conclusie

Door het instellen van een blauwe zone op het Smidsplein is langparkeren niet meer mogelijk en zal dit verkeer elders dienen te parkeren. Hierdoor komen een aanzienlijk aantal parkeerplaatsen vrij voor bezoekers die een kort bezoek brengen aan het centrum. Het gaat hier grofweg om 20 parkeerplaatsen op de donderdag en 30 parkeerplaatsen op de zaterdag.

Met name op de zaterdag heeft het instellen van een blauwe zone een positief effect aangezien dit de meest drukke dag is voor het centrum.

BIJLAGE 8: PARKEERONDERZOEK

Op donderdag 20 augustus, vrijdag 21 augustus en zaterdag 22 augustus heeft een parkeeronderzoek plaats gevonden in en rondom het centrum van Voorthuizen waarbij de parkeerdruk, parkeerduur en parkeermotief in kaart zijn gebracht. Ondanks de corona was het in deze periode (tussen twee lock downs) minstens zo druk als het topjaar 2019.

In het centrum zitten meerdere functies welke allemaal een parkeervraag hebben. Er is gekeken naar het parkeeraanbod binnen het onderzoeksgebied en het centrumgebied, en in hoeverre de parkeervraag in balans is met de parkeercapaciteit. Iedereen wil natuurlijk het liefst zo dicht mogelijk bij hun bestemming parkeren maar omdat de leefbaarheid van het centrum ook belangrijk is, is dit ruimte technisch niet mogelijk. Daardoor dient geparkeerd te worden op verschillende locaties in de omgeving. Er is hierbij gekeken naar het gehele onderzoeksgebied, naar het centrumgebied en op wegvakniveau. Per wegvak is inzichtelijk gemaakt wat de bezettingsgraad is en hoeveel vrije parkeerplaatsen er zijn op de twee drukste momenten. Onderscheid naar parkeerders per functie is niet mogelijk omdat onduidelijk is wat de bestemming van een parkeerder is en hoeveel parkeerders deze functie als bestemming hebben.

Onderzoeksgebied

In en rondom het centrum van Voorthuizen zijn 863 parkeerplaatsen beschikbaar voor bewoners en bezoekers. Dit betekent dat zoals gebruikelijk in dergelijk onderzoek ook de in het centrumgebied gelegen openbare parkeerplaatsen in een woonwijk/-straat zijn meegeteld. De maximale bezettingsgraad bedraagt slechts 59% en wordt behaald op de zaterdagmiddag 12:00. Op het drukste moment van de week zijn nog altijd 350 parkeerplaatsen beschikbaar in Voorthuizen. Enkel op de zaterdag komt de bezettingsgraad boven de 50%, namelijk van 11:00 t/m 15:00. De parkeerdruk op de zaterdag is maatgevend en hoger dan op de donderdag en vrijdag. Het aandeel van bewoners is relatief klein ten opzichte van de bezoekersaantallen op de zaterdagmiddag.

Bij de parkeersecties is onderscheid gemaakt tussen ‘vrij parkeren’ en ‘blauwe zone’. Van de 863 parkeerplaatsen liggen er135 in de blauwe zone, voor de overige 728 gelden geen restricties wat betreft parkeerduur. De bezettingsgraad van de vrije parkeerplaatsen verschilt per dag. Op de donderdag en vrijdag ligt de bezettingsgraad tussen de 20% en de 45%. Op de zaterdag ligt de bezettingsgraad tussen de 40% en 55%, met het drukste moment om 12:00. Bij de blauwe zones ligt de bezettingsgraad hoger. Op donderdag ligt deze tussen de 50 à 75%, op de vrijdag tussen de 60 à 80% en op de zaterdagmiddag wordt de hoogste bezettingsgraad bereikt, namelijk 87%.

Gedurende het parkeeronderzoek is het meerdere malen voorgekomen dat de bezettingsgraad van een wegsectie boven de 85% uit kwam. Bij sommige wegsecties was dit eenmalig, bij andere kwam dit vaker voor. Belangrijk hierbij is dat sommige wegsecties slechts over een klein aantal parkeerplaatsen beschikt waardoor een wegsectie al snel richting de 100% bezetting gaat. In de meeste gevallen zijn parkeerplaatsen beschikbaar in naast gelegen wegsecties of op grotere afstand van de bestemming.

Uit de data blijkt dat er in beginsel voldoende parkeerplaatsen vrij zijn in het centrum. Als deze parkeerplaatsen niet of in mindere mate gebruikt worden en woonwijken gebruikt worden als overloopgebied, dan moet hierop gestuurd worden (parkeervergunning, betaald parkeren, parkeerverwijssysteem, etc.) zodat bezoekers niet mogen of ontmoedigd worden om te parkeren in de woonwijk.

Centrumgebied Voorthuizen

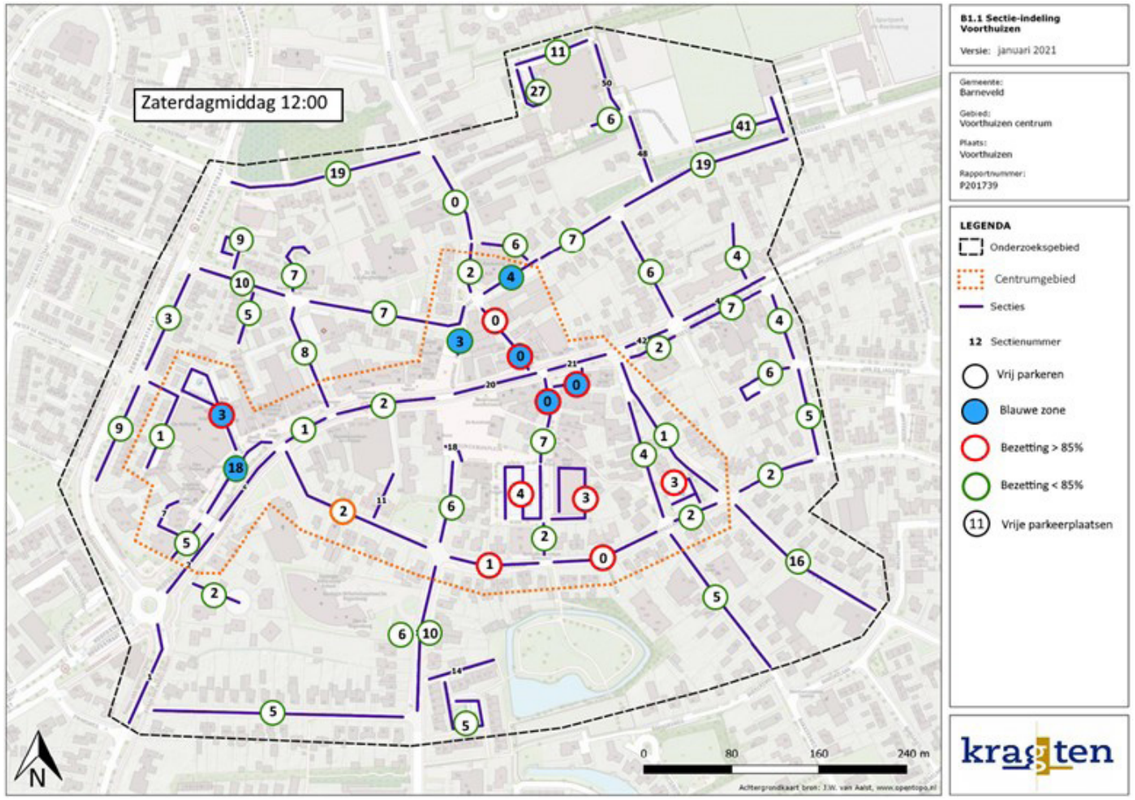
In de gemeentelijke parkeernota worden o.a. loopafstanden gehanteerd voor wonen (250m), winkelen (400m) en boodschappen (100m). Op basis van deze afstanden is het onderzoeksgebied opgesteld. Omdat de grootste parkeerdruk plaats vindt in het centrum is specifiek gekeken naar de parkeerdruk in het centrum. Hiervoor is gekeken naar het centrumgebied zoals aangegeven op Afbeelding 1 en 2.

Alle blauwe zones liggen in het centrumgebied en kennen een lichtelijk hogere bezettingsraad dan de openbare parkeerplaatsen in het centrum. Op donderdag ligt de bezettingsraad van de blauwe zones tussen de 50 à 75%, op de vrijdag tussen de 60 à 80% en op de zaterdagmiddag wordt de hoogste bezettingsgraad bereikt, namelijk 87%. De bezettingsraad van de openbare parkeerplaatsen toont een grotere variatie waarbij het maximum 59% bedraagt op de donderdagmiddag, 63% op de vrijdagmiddag en 87% op de zaterdagmiddag. De maximale bezettingsgraad van het gehele centrumgebied bedraagt 84% en is waargenomen op de zaterdag om 12:00. Hiermee blijft de maximale bezettingsgraad onder de grenswaarde van 85%.

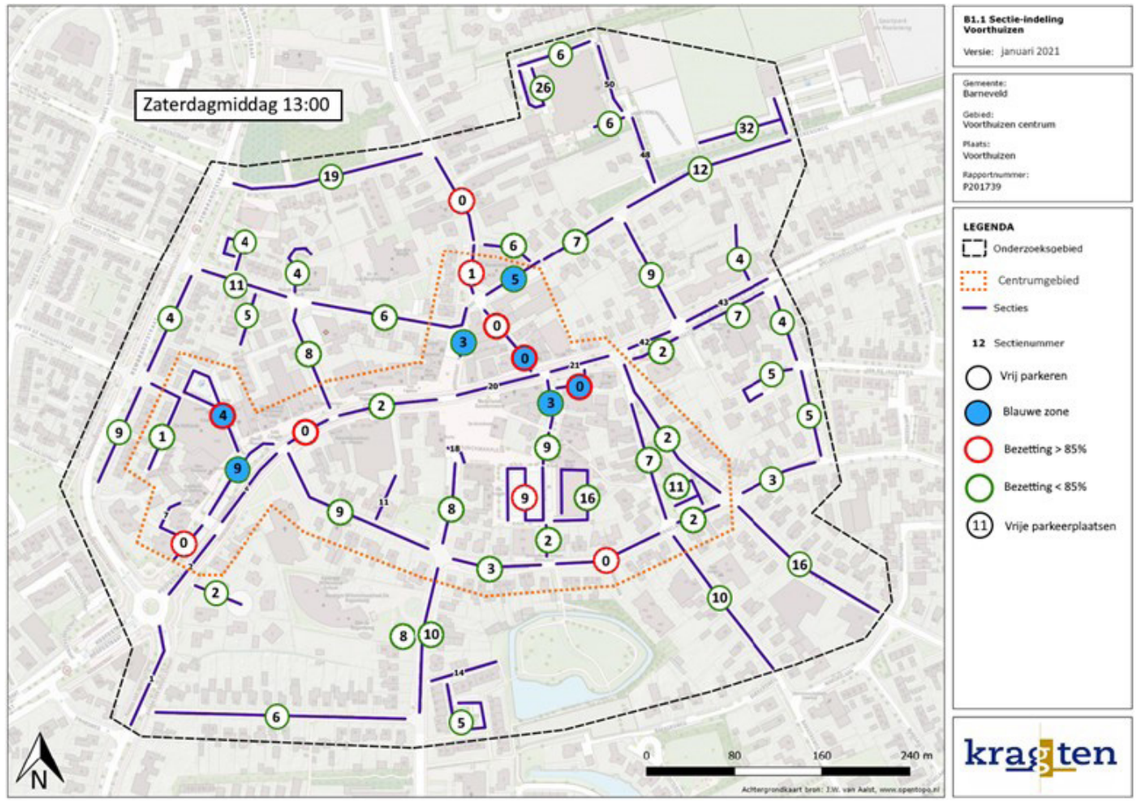
Uitgaande van de geldende loopafstanden zijn op de meeste tijdstippen en locaties voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. De enige uitzondering is het Smidsplein in het centrum op een zaterdagmiddag. Vanwege de grote drukte wordt ook in naast gelegen wegsecties veelvuldig geparkeerd en bestaat de kans dat men op grotere afstand moet parkeren. De loopafstand van 100m voor boodschappen kan dan overschreden worden.

Er zijn mogelijkheden om sturing te geven aan het parkeren, welke parkeerder op welke plek. Een voor de hand liggende maatregel is het instellen/uitbreiden van de blauwe zone. Op deze manier voorkom je dat langparkeerders parkeren op ongewenste locaties. Voor het Smidsplein hebben is gekeken naar de parkeerduur van parkeerders en hieruit blijkt dat een aanzienlijk deel van de geparkeerde voertuigen hier 3 uur of langer parkeert. In afbeelding 1 en 2 is de restcapaciteit op de twee drukste momenten inzichtelijk gemaakt, op basis hiervan kan gekeken worden welke parkeerplaatsen beter of anders benut kunnen worden en wel of niet behouden moeten blijven.

In afbeelding 1 zijn de wegsecties van het parkeeronderzoek weergegeven. De rood omcirkelde wegsecties kennen op het drukste moment (zaterdagmiddag om 12.00 u) een bezettingsgraad van 85% of hoger. Aangegeven is welke wegsecties in de blauwe zone liggen. In de cirkels is aangegeven hoeveel parkeerplaatsen op dat moment nog vrij zijn. In de afbeelding is te zien dat met name sprake is van parkeerdrukte op de noord-zuid-as van het centrum van Voorthuizen.
In afbeelding 2 zijn de resultaten op zaterdagmiddag om 13.00 u aangegeven. Te zien is dat met name het gebruik van de parkeergarage onder Albert Hein behoorlijk is afgenomen. Hierbij dient wel te worden opgemerkt dat door corona er rond een enkele locatie het beeld vertekend is, bijvoorbeeld het openbare parkeerterrein nabij de voetbalvereniging.



Afbeelding1: Wegsecties met een bezetting van 85% of hoger op de zaterdagmiddag 12.00 u.



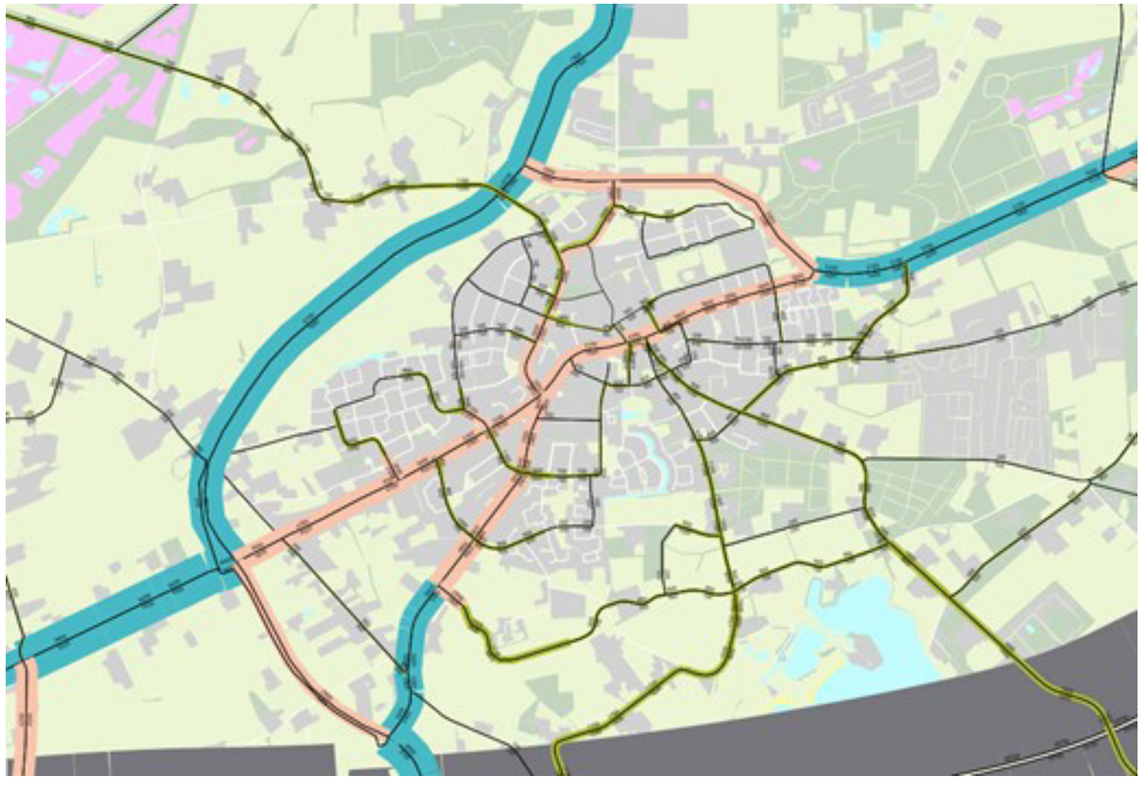
Afbeelding 2: Wegsecties met een bezetting van 85% of hoger op de zaterdagmiddag om13.00 u.

BIJLAGE 9: EFFECTEN VERKEERSSCENARIO'S

Uitgangspunten/kaders:
- Verbeteren leefbaarheid centrum Voorthuizen
- Doorgaand verkeer door centrum Voorthuizen verwijzen naar N303 / Heuvelrandweg.
- Hoeveelheid verkeer op omliggende straten moet op acceptabel niveau blijven.
- Dorpsconferentie 25 januari 2021, Uitslag enquête
    - 25 % autovrij
    - 60 % auto te gast

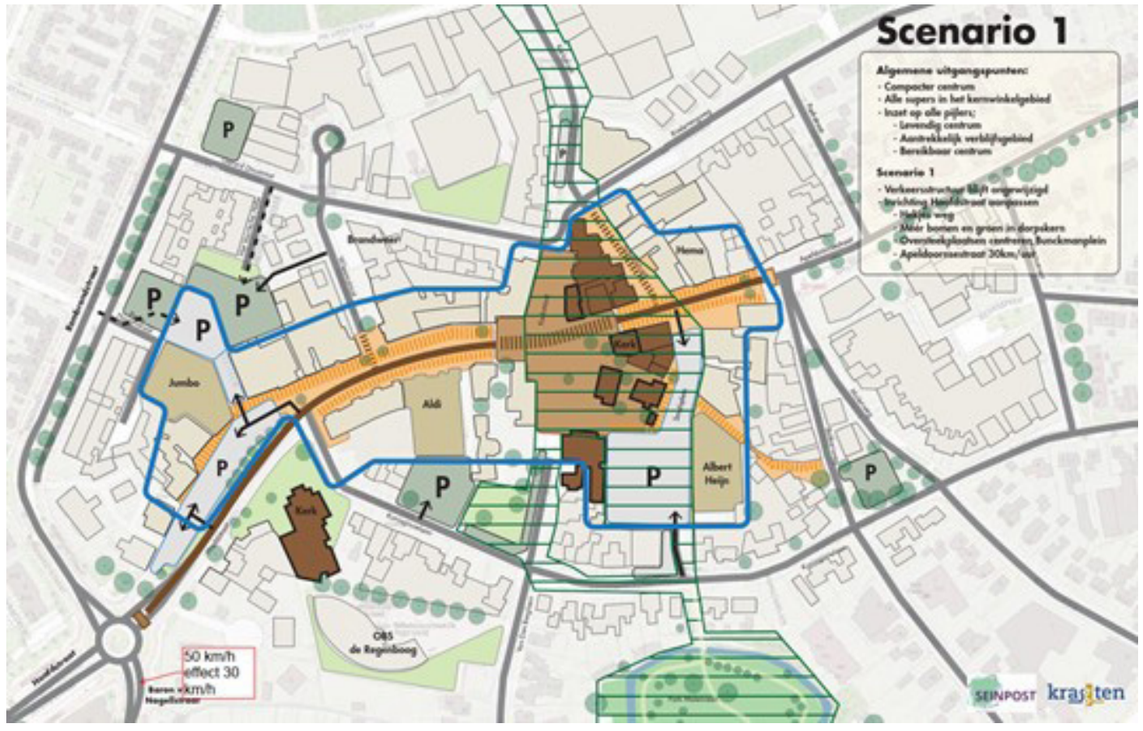
Referentiejaar 2030 zonder maatregelen:

Situatie Hoofdstraat:
- 7.000 tot 8.500 motorvoertuigen per etmaal
- Aandeel doorgaand verkeer op Hoofdstraat is 20 – 30%, waarvan:
    - 60% afkomstig is vanuit het westen (de woonbuurten De Wheem en De Maat)
    - 40% vanaf het zuiden (ca. 10% vanaf Rijksweg A1 en overige 30% vanaf woonbuurten)



Opmerkingen:
- Doorgaand verkeer door centrum Voorthuizen is vooral afkomstig uit het westen (buurten De Wheem en De Maat) en heeft een bestemming in het oosten (richting Apeldoorn)
- Hoeveelheid doorgaand verkeer door het centrum van Voorthuizen met een herkomst buiten Voorthuizen is volgens het verkeersmodel beperkt (lees: circa 5%)
- Om verkeersintensiteit op Hoofdstraat (en Apeldoornsestraat) te reduceren is vooral aandacht nodig voor alternatieve lokale omleidingsroutes zonder afbreuk te doen aan het woon- en leefklimaat langs deze alternatieve routes.

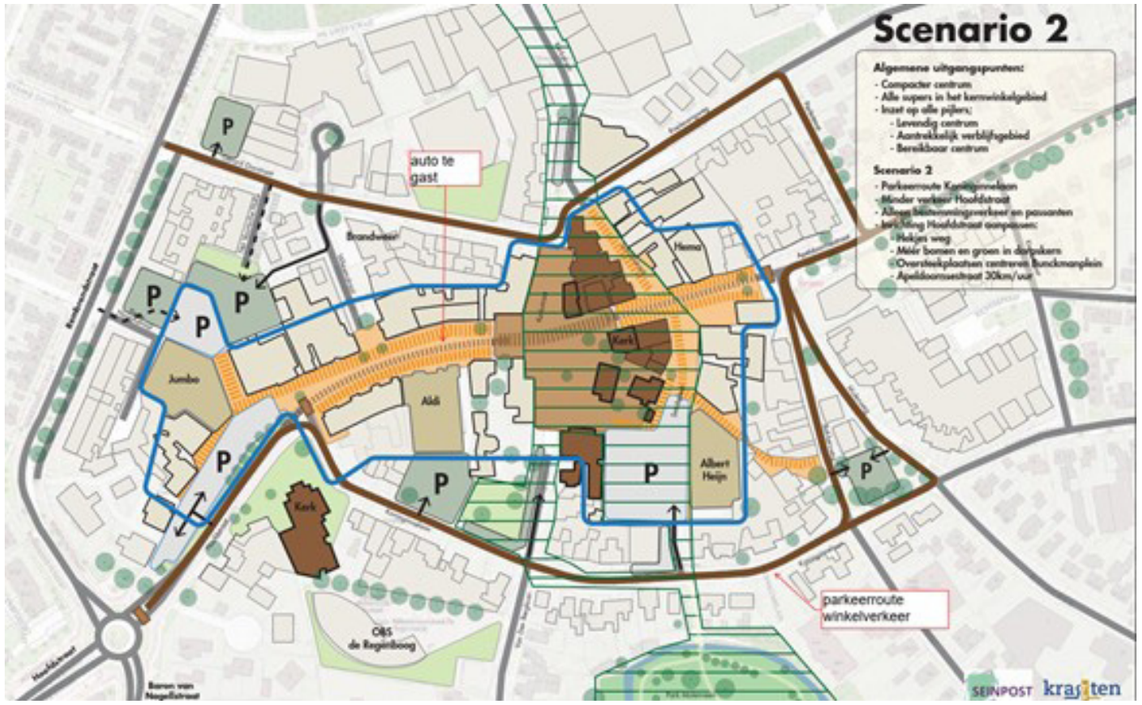
SCENARIO 1:
Uitbreiding 30-zone met Apeldoornsestraat



Verkeerseffecten:
- Circa 25% afname van het gebruik van de Apeldoornsestraat en Hoofdstraat
- 5 - 10% toename gebruik Heuvelrandweg
- Circa 10% toename gebruik Rubensstraat - Rembrandtlaan

Aandachtspunten:
- Aanpassing Apeldoornsestraat - Hoofdstraat tot geloofwaardige 30km-zone door:
    - Aanpassing wegprofiel met gelijkwaardige (geaccentueerde) kruispunten (rechts voorrang) en voorkomen lange rechtstanden
    - Gemengd gebruik rijbaan door gemotoriseerd verkeer en fietsers
    - Veilige oversteekvoorzieningen voor het langzaam verkeer, met name Bunckmanplein
- Overleg met hulpdiensten en busmaatschappij Syntus over eventueel reistijdverlies.
- Nader onderzoek naar doorgaand vrachtverkeer en landbouwverkeer (alternatieve route is Heuvelrandweg – Overhorsterweg – Appelseweg – parallelweg N303) in relatie tot hoofdwegenstructuur.

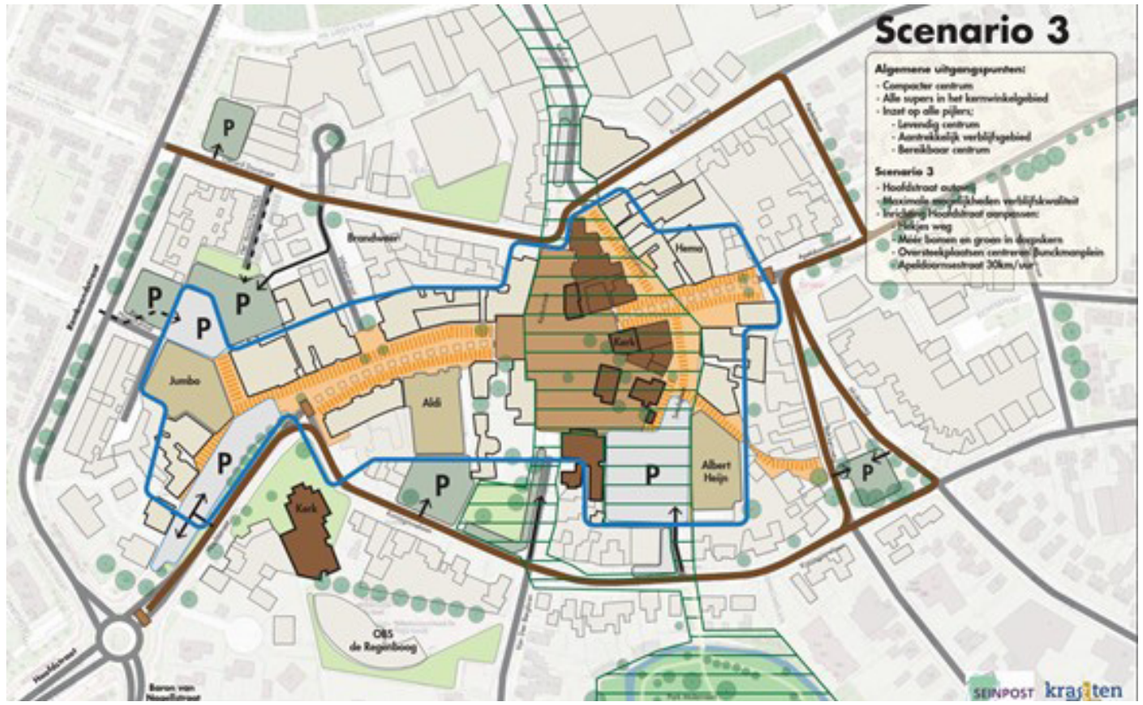
SCENARIO 2:
Leefbaarder centrum met parkeerring via Koninginnelaan / Roelenengweg – Gerard Doustraat



Verkeerseffecten:
- Circa 20% afname van het gebruik van de Apeldoornsestraat en Hoofdstraat (zonder 30-zone Apeldoornsestraat)
- 0 - 5% toename gebruik Heuvelrandweg
- Circa 10% toename gebruik Rubensstraat - Rembrandtlaan
- Circa 60 - 100% toename gebruik Koninginnelaan – Molenweg en Roelenengweg – Gerard Doustraat.

Aandachtspunten:
- Combinatie met scenario 1 (uitbreiding 30-zone Apeldoornsestraat) mogelijk, waardoor het gebruik van Hoofdstraat (en omliggende straten) mogelijk verder zal afnemen (schatting 30%).
- Hoofdstraat blijft een verkeersfunctie behouden met aandacht voor oversteekbewegingen langzaam verkeer (in voorrang opnemen op Bunckmanplein).
- Laad/losplaatsen inpassen langs Hoofdstraat (eventueel instellen venstertijden) en de parkeerring waar nodig ook geschikt maken voor bevoorradingsverkeer.
- Overleg met hulpdiensten en busmaatschappij Syntus over exacte invulling van de wegen in relatie tot eventueel reistijdverlies en/of bereikbaarheid van voorzieningen.
- De huidige verkeersintensiteit op de Koninginnelaan – Molenweg en Roelenengweg – Gerard Doustraat is niet bekend en moet daarom nader worden onderzocht middels een verkeerstelling. Op basis van het resultaat van deze telling moet blijken hoeveel verkeer nu gebruik maakt van deze wegen om dit vervolgens procentueel op te hogen op basis van het resultaat van het verkeersmodel. Vervolgens kan op basis hiervan een uitspraak gedaan worden in hoeverre de verkeersbelasting op deze wegen acceptabel is en welke gevolgen dit heeft voor de vormgeving van deze wegen.
- Op Koninginnelaan – Molenweg en Roelenengweg – Gerard Doustraat aandacht voor verbetering door:
  - Toepassing van langsparkeerplaatsen in parkeerhavens in plaats van haaks parkeerplaatsen.
  - Toepassing klinkerverharding i.p.v. asfaltverharding (aandacht voor geluid) en onderbreking van lange rechtstanden voor reductie snelheden
  - Gelijkwaardige (geaccentueerde) kruispunten (rechts voorrang, evt plateaus)
  - Veilige oversteekvoorzieningen voor het langzaam verkeer over Koninginnelaan – Molenweg en Roelenengweg – Gerard Doustraat, met name ter hoogte van de schoolomgeving(en)
- Nader onderzoek naar doorgaand vrachtverkeer en landbouwverkeer (alternatieve route is Heuvelrandweg – Overhorsterweg – Appelseweg – parallelweg N303) in relatie tot hoofdwegenstructuur.

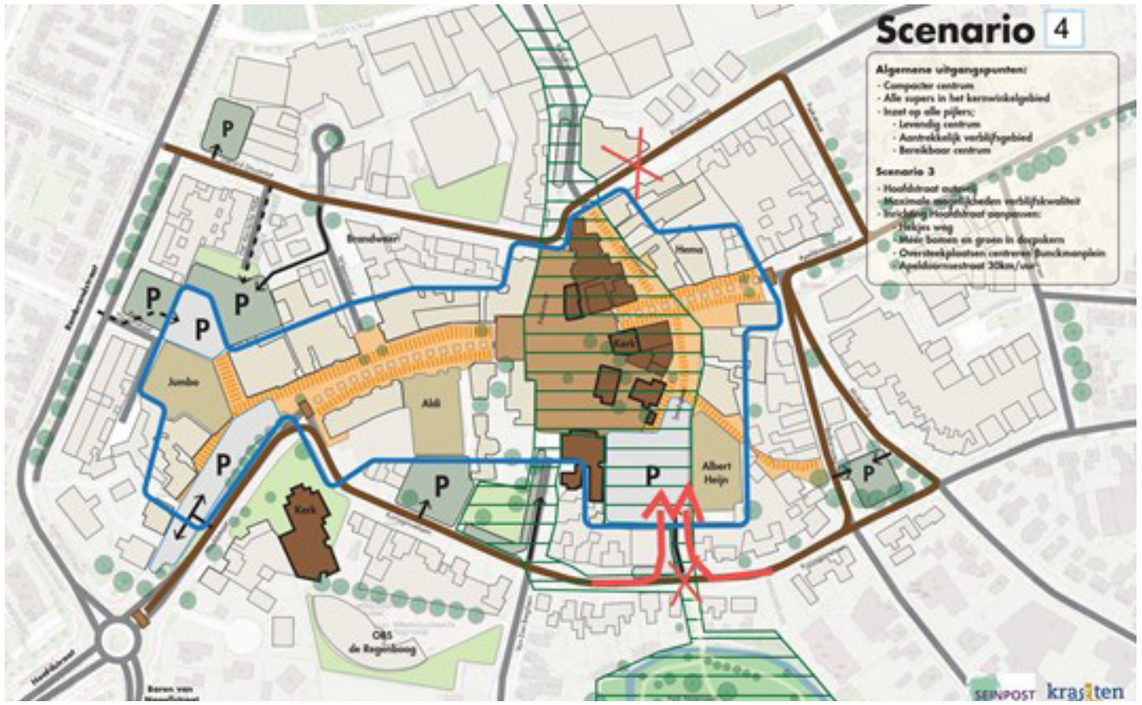
SCENARIO 3:
Knip Hoofdstraat en éénrichtingsverkeer Koninginnelaan en Roelenengweg – Gerard Doustraat



Verkeerseffecten:
- Circa 60% afname van het gebruik van de Apeldoornsestraat en Hoofdstraat
- Circa 40% toename gebruik Heuvelrandweg
- Circa 10% toename gebruik N303
- Circa 10% afname gebruik westelijk deel Hoofdstraat en Baron van Nagellstraat
- Circa 70% toename gebruik Rubensstraat - Rembrandtlaan
- > 100% toename gebruik Koninginnelaan – Molenweg en Roelenengweg – Gerard Doustraat
- Toename gebruik Zeumerseweg / Wikselaarseweg – Bakkersweg als alternatieve route van en naar het oosten.

Aandachtspunten:
- Verkeerskundig is deze variant ongewenst, vanwege:
  - Verwachte toename van het gebruik Rubensstraat – Rembrandtlaan en Koninginnelaan – Molenweg en Roelenengweg – Gerard Doustraat
  - Toename gebruik Zeumerseweg / Wikselaarseweg – Bakkersweg als alternatieve route van en naar het oosten.
  - Toepassing éénrichtingsverkeer resulteert in mogelijke toename snelheden in Koninginnelaan – Molenweg en Roelenengweg – Gerard Doustraat (aandacht voor schoolomgeving(en)!).
  - Busverbinding via Koninginnelaan – Molenweg én Roelenengweg – Gerard Doustraat (éénrichting), waardoor reistijdverlies ontstaat alsmede een grotere loopafstand tussen de bushalten voor beide richtingen ontstaat.
  - Reistijdverlies hulpdiensten verwacht.
- Hoofdstraat moet bereikbaar blijven voor laden/lossen (optie: dynamische afsluiting)
- Nader onderzoek naar doorgaand vrachtverkeer en landbouwverkeer (alternatieve route is Heuvelrandweg – Overhorsterweg – Appelseweg – parallelweg N303) in relatie tot hoofdwegenstructuur.

SCENARIO 4:
Knip Hoofdstraat en éénrichtingsverkeer Koninginnelaan en Roelenengweg – Gerard Doustraat



Verkeerseffecten
- Circa 60 - 70% afname van het gebruik van de Apeldoornsestraat en Hoofdstraat
- Circa 60% toename gebruik Heuvelrandweg
- Circa 10% toename gebruik N303
- Circa 40% afname gebruik Koninginnelaan – Molenweg en Roelenengweg – Gerard Doustraat
- Circa 10-20% afname gebruik westelijk deel Hoofdstraat
- > 100% toename gebruik Rubensstraat – Rembrandtlaan
- Toename gebruik Zeumerseweg / Wikselaarseweg – Bakkersweg als alternatieve route van en naar het oosten.

Aandachtspunten:
- Verkeerskundig is deze variant ongewenst, vanwege:
  - Verwachte toename van het gebruik Rubensstraat – Rembrandtlaan
  - Toename gebruik Zeumerseweg / Wikselaarseweg – Bakkersweg als alternatieve route van en naar het oosten.
  - Doorgaande route vervalt voor hulpdiensten en busmaatschappij Syntus.
- Hoofdstraat moet bereikbaar blijven voor laden/lossen (optie: dynamische afsluiting)
- Nader onderzoek naar doorgaand vrachtverkeer en landbouwverkeer (alternatieve route is Heuvelrandweg – Overhorsterweg – Appelseweg – parallelweg N303) in relatie tot hoofdwegenstructuur.

CONCLUSIE:
Scenario's 3 en 4 zijn ongewenst vanwege de negatieve effecten op het gebruik van de Rubensstraat en Rembrandtlaan en het gebruik Zeumerseweg / Wikselaarseweg – Bakkersweg als alternatieve route van en naar het oosten. Daarnaast resulteren deze scenario's in negatieve effecten voor de lijnbussen en hulpdiensten.

Om een afname van het verkeer door het centrum te verwezenlijken zijn scenario's 1 en 2, of een combinatie van beide, denkbaar. Om de leefbaarheid in het centrum te verbeteren gaat de voorkeur uit naar een combinatie van scenario 1 en 2, omdat dit resulteert in een afname van het verkeer op de Hoofdstraat. Wel is nader onderzoek nodig of het effect op de wegen rond het centrum acceptabel is. Daarnaast is aandacht gevraagd voor het effect van een eventuele uitbreiding van de 30 km-zone op de Apeldoornsestraat in relatie tot andere hoofdwegen. Dit wordt nader onderzocht in het kader van de visie op de Hoofdwegenstructuur.

Daarnaast zijn in aanvulling op de Hoofdstraat, afhankelijk van de uiteindelijke keuzes, infrastructurele aanpassingen nodig op de Apeldoornsestraat, Koninginnelaan – Molenweg en Roelenengweg – Gerard Doustraat.



Opdrachtgever:
gemeente Barneveld

Projectnummer:
BAR002-001

Kragten
Hambakenwetering 5
5231 DD 's-Hertogenbosch
T: +31 (0)88 33 66 333
info@kragten.nl
www.kragten.nl

Seinpost Adviesbureau BV
Brugstraat 1a
5211 VS 's-Hertogenbosch
T: +31 (0)88 210 02 00
F: +31 (0)88 210 02 10
E: info@seinpost.com

MOBYCON

RAPPORT

In opdracht van:
Gemeente Barneveld

Projectnummer:
M07465-R-C05

Datum:
6 december 2022



Parkeer- en verkeerscirculatieplan centrum Voorthuizen

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

SAMENVATTING **4**

1. INLEIDING **6**

1.1 Aanleiding 6
1.2 Uitgangspunten 7
1.3 Proces 8
1.4 Leeswijzer 8

2. SITUATIESCHETS EN AMBITIES CENTRUMVISIE **9**

2.1 Huidige situatie 9
2.2 Beleidsambities 10
2.3 Ruimtelijke ontwikkelingen 12

3. PARTICIPATIE **14**

3.1 Participatieproces 14
3.2 Visie, suggesties en aandachtspunten 14

4. ANALYSE VERKEER **17**

4.1 Huidige en beoogde verkeerssituatie 17
4.2 Mogelijke maatregelen conform Centrumvisie 22
4.3 Alternatieve maatregelen uit participatieproces (aanvullend op Centrumvisie) 29
4.4 Draagvlak 32
4.5 Conclusie en advies 34

5. ANALYSE PARKEREN **37**

5.1 Huidige en beoogde parkeersituatie 37
5.2 Mogelijke maatregelen conform Centrumvisie 39
5.3 Alternatieve maatregelen uit participatieproces (aanvullend op Centrumvisie) 42
5.4 Draagvlak 43
5.5 Conclusie en advies 44

6. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN **46**

6.1 Conclusies 46

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

6.2 Aanbevelingen 47

BIJLAGE 1 – VERKEERSTELLINGEN EN PARKEERDRUKMETING 48

BIJLAGE 2 – PARKEERVRAAG EN VERKEERSGENERATIE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 51

BIJLAGE 3 – NADERE ANALYSE PARKEEROPGAVE ALBERT HEIJN 55

BIJLAGE 4 – NADERE ANALYSE BLAUWE ZONE 56

BIJLAGE 5 – IDEEEN BEWONERS VERKEER EN PARKEREN 58

Colofon
Dit parkeer- en verkeerscirculatieplan voor het centrum Voorthuizen is door Mobycon in opdracht van de gemeente Barneveld opgesteld.

Gemeente Barneveld: Edwin Elgersma
Mobycon: Eelco Bos, Veronique Rietman en Jasper Doeven

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.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

SAMENVATTING

Aanleiding
Een aantal jaar geleden is de Rondweg rondom Voorthuizen geopend. Hierdoor is het gebruik van de wegen in de kern veranderd en daarmee ook het karakter van het centrum. Naar aanleiding hiervan heeft de gemeenteraad in het de zomer van 2021 de Centrumvisie en de Visie op de hoofdwegenstructuur in Voorthuizen vastgesteld (7 juli 2021). De Centrumvisie bevat ambities als richtinggevend kader voor de ontwikkeling van het centrumgebied, die als uitgangspunt dienen bij de verdere concretisering van de visie. In een nadere uitwerking moet duidelijk worden in hoeverre de beleidsambities uit de Centrumvisie voor wat betreft verkeersafwikkeling en parkeren mogelijk zijn, welke maatregelen daarbij passen en welk draagvlak voor deze maatregelen is. Het voorliggende parkeer- en verkeerscirculatieplan bevat deze concretisering.

Participatie
Onderdeel van het proces om te komen tot dit parkeer- en verkeerscirculatieplan was een participatietraject met verschillende stakeholders, waaronder ondernemers, bewoners, medewerkers van flankerende beleidsterreinen en de kopgroep die betrokken was bij de totstandkoming van de Centrumvisie. Tijdens verschillende bijeenkomsten is hen het proces toegelicht en hebben deze stakeholders hun input en ideeën kunnen inbrengen. Deze input is opgenomen en beoordeeld in dit plan.

Analyse verkeer
Door de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen die de Centrumvisie noemt, neemt de verkeersintensiteit op de Hoofdstraat en Koninginnelaan toe. Deze toekomstige verkeersintensiteit blijft zonder wijzigingen in de routing of infrastructuur op de Koninginnelaan binnen de toekomstige theoretische capaciteit. Voor de ambitie uit de Centrumvisie om de Hoofdstraat een grotere verblijfsfunctie te geven, moet de verkeersintensiteit worden gereduceerd. Dit kan door het herinrichten van de Hoofdstraat, het instellen van 30 km/h op een gedeelte van de Apeldoornsestraat en/of wijzigingen in de verkeerscirculatie door bijvoorbeeld een knip op het Smidsplein ter hoogte van de Hoofdstraat, waardoor parkerend verkeer gebruik gaat maken van de Koninginnelaan.

De analyse in dit parkeer- en verkeerscirculatieplan laat zien dat bij een combinatie van alle mogelijke maatregelen de intensiteiten op de Koninginnelaan binnen de theoretische capaciteit blijven en er dus geen bezwaar tegen is om parkerend verkeer meer via de Koninginnelaan te laten rijden. Uit de analyse blijkt echter ook dat de mogelijke maatregelen niet leiden tot een verkeersintensiteit die past bij de beleidsambitie om de Hoofdstraat een grotere verblijfsfunctie te geven en fietsers op de rijbaan te laten rijden. Op basis van deze resultaten zullen op de Hoofdstraat fietsstroken of -paden nodig blijven.

Uit het participatieproces komt naar voren dat voor wijzigingen in de verkeerscirculatie geen draagvlak onder bewoners als deze leiden tot een stijging van de verkeersintensiteit in hun straat. Er is wel draagvlak voor maatregelen die de intensiteit in hun straat doet dalen. Bij ondernemers is geen draagvlak als dit leidt tot minder verkeer voor hun winkels. Voor het afsluiten van het Smidsplein ter hoogte van de Hoofdstraat is bij bewoners en ondernemers dus geen draagvlak. Wel heeft de kopgroep eerder ingestemd met (de ambities voor het verkeer uit) de Centrumvisie. De alternatieve maatregelen die tijdens de participatie zijn ingebracht doen de verkeersintensiteit op de Koninginnelaan dalen en zorgen voor hogere verkeersintensiteiten op de Hoofdstraat. Voor deze maatregelen is dus een herziening van de beleidsambitie uit de Centrumvisie ten aanzien van het karakter en gebruik van de Hoofdstraat nodig. Tot slot is laad- en losverkeer is in zowel de Koninginnelaan als de Hoofdstraat vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en leefbaarheid niet gewenst, maar verkeerskundig gezien niet onoverkomelijk. Dit geldt ook voor incidentele overbelasting van het

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

wegennet bij markt of evenementen op de Hoofdstraat. Bij de herinrichting van de Hoofdstraat en Koninginnelaan kan rekening worden gehouden met de benodigde manoeuvreruimte voor laad- en losverkeer en met het verlagen van het aandeel vrachtverkeer op de Hoofdstraat.

Analyse parkeren
Wat betreft parkeren is de parkeerdruk op het Smidsplein (vanuit de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen het meest relevant) in de huidige situatie met 90% op het maatgevende moment (zaterdag in de zomermaanden) al hoger dan de 85% die vanuit het gemeentelijk parkeerbeleid gewenst is. Tegelijk heeft de parkeergarage van de Albert Heijn ook een bezetting van 94%, waardoor overloop naar die garage niet mogelijk is. Maatregelen om de parkeersituatie op het Smidsplein te verbeteren zijn het op afstand laten parkeren van werknemers en marktkooplieden of het instellen van een parkeerduurbeperking (blauwe zone). Het instellen van een blauwe zone geeft hierbij de meeste zekerheid op het structureel vrijmaken van parkeercapaciteit en doet de parkeerdruk op het Smidsplein dalen naar 54% (bij een parkeerduurbeperking van 3 uur).

De verschillende mogelijke (woningbouw)ontwikkelingen vullen de parkeeropgave conform het parkeerbeleid van de gemeente op eigen terrein in. Voor de mogelijke uitbreiding van de Albert Heijn moeten extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden aangelegd. Hiervoor is op het Smidsplein echter onvoldoende restcapaciteit. Als oplossing hiervoor zouden extra parkeerplaatsen op en rondom het Smidsplein of langs de Hoofdstraat kunnen worden gerealiseerd, maar dit is strijdig met de beleidsambitie van de Centrumvisie om de verkeersruimte te verkleinen. Als alternatief kan een blauwe zone op het Smidsplein worden ingevoerd. Hierdoor daalt de parkeerdruk inclusief mogelijke uitbreiding Albert Heijn naar 73%. Voorwaarde voor het instellen van een blauwe zone is dat een oplossing wordt gevonden voor de 47 langparkeerders. Een optie hiervoor is het inzetten van de restcapaciteit binnen het gebied van 400 meter loopafstand rondom het Smidsplein, of de capaciteit van het Oranjeterrein gebruiken. De vraag is echter of dit ook daadwerkelijk gebruikt gaat worden, of dat de parkeerdruk in de straten rondom het Smidsplein toeneemt. Een toekomstvastere oplossing is daarom de bestaande parkeervoorzieningen in het centrum of de parkeervoorziening bij de mogelijke toekomstige Aldi uit te breiden en deze meerlaags te maken.

Uit het participatieproces komt naar voren dat ondernemers en bewoners de wens hebben om de huidige parkeersituatie rondom het Smidsplein te optimaliseren. Het instellen van een blauwe zone is in lijn met de Centrumvisie en komt tegemoet aan de wens om de huidige parkeersituatie te verbeteren.

Aanbeveling
Wat betreft verkeer adviseren wij een bestuurlijke afweging te maken tussen de ambities van de Centrumvisie (leefbaar, verkeersveilig en groen centrum met meerdere ruimtelijke ontwikkelingen) aan de ene kant en de wensen van de bewoners en ondernemers (huidige intensiteit en verdeling verkeer behouden en op de Koninginnelaan bij voorkeur laten dalen) aan de andere kant. Hierbij kan worden gekozen voor een fasering, waarin eerst de Hoofdstraat en Koninginnelaan opnieuw worden ingericht conform de ambities van de Centrumvisie (met minimaal fietsstroken op de Hoofdstraat). In een later stadium kan dan op basis van de daadwerkelijke verkeersintensiteiten benodigde aanvullende maatregelen of het toestaan van de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen worden (her)overwogen.

Ten aanzien van parkeren is ons advies om de parkeersituatie op het Smidsplein op korte termijn te verbeteren door te zoeken naar een tijdelijke parkeervoorziening voor langparkeerders en parallel daaraan te verkennen welke structurele (meerlaagse) alternatieven binnen een realistische loopafstand gerealiseerd kunnen worden. Als de parkeervraag voor langparkeerders hiermee op korte en lange termijn kan worden ingevuld, kan op het Smidsplein een blauwe zone worden ingesteld.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Een aantal jaar geleden is de Rondweg rondom Voorthuizen geopend. Hierdoor is het gebruik van de wegen in de kern veranderd en daarmee ook het karakter van het centrum. Deze kans is door de gemeente Barneveld, inwoners, ondernemers, vastgoedeigenaren en andere belanghebbenden gegrepen om de basis te leggen voor aan een eigentijds, karakteristiek en levendig centrumgebied.

1.1.1 Centrumvisie

Dit heeft geresulteerd in Centrumvisie en de Visie op de hoofdwegenstructuur in Voorthuizen die in de zomer van 2021 door de gemeenteraad zijn vastgesteld (7 juli 2021). Hierbij zijn de onderstaande ambities uit de Centrumvisie als richtinggevend kader vastgesteld voor de ontwikkeling van het centrumgebied en is besloten deze ambities als uitgangspunt te nemen bij de verdere concretisering van de visie:

Ambitie 1 Levendig centrum: eigentijds, karakteristiek en levendig centrum:
Een compact centrum, met een duidelijke gebiedsafbakening waarbij de herontwikkeling van de oude AH-locatie een sleutelpositie inneemt.

- Toevoeging nieuwe functies als aanvulling op detailhandel.
- De basis op orde, een schoon, heel en veilig centrum.

Ambitie 2 Bereikbaar centrum: een goed bereikbaar centrum met minder verkeer door de Hoofdstraat:

- Uitgangspunt is dat de auto te gast is in het centrum, verkeersfunctie van de Hoofdstraat wordt afgewaardeerd. Herinrichting van de Hoofdstraat met een nieuwe inrichting die aansluit bij het karakter van het centrum.
- Zorgdragen voor voldoende passende parkeergelegenheid in en om het centrumgebied.
- Wijzigen parkeerregime door uitbreiding blauwe zone.
- Ontwikkelen parkeerroute buitenom via Koninginnelaan, Rembrandtstraat, Gerard Doustraat, Roelenengweg, Sportparkstraat en Molenweg.
- Onaantrekkelijk maken van Hoofdstraat voor doorgaand verkeer, waaronder vrachtverkeer en landbouwverkeer.

Ambitie 3 Aantrekkelijk verblijfsgebied: Bunckmanplein en Horecaplein Kerkstraat als huiskamer van Voorthuizen:

- Verbeteren synergie tussen horecapleinen door aanpassing ruimtelijke structuur.
- Toevoegen meer groen, uitbreiden groene slinger in west-oost richting langs de Hoofdstraat.
- Doorontwikkeling evenementen en promotieplan.

Ambitie 4 Gebiedsbranding: "Sterke identiteit waar Voorthuizen trots op kan zijn:

- Ontwikkelen van Voorthuizen als entree van de Veluwe waarbij onder andere wordt ingezet op herkenbare entrees met groene elementen.

1.1.2 Verdere concretisering

Belangrijk onderdeel van het raadsbesluit om de Centrumvisie vast te stellen is de benodigde verdere concretisering. Ambitie 2 (*Bereikbaar centrum*) bevat daarbij belangrijke aandachtspunten die om een nadere uitwerking en beoordeling vragen. De algemene uitgangspunten bij ambitie 2 (de Hoofdstraat afwaarderen en onaantrekkelijk maken voor doorgaand verkeer en zorgdragen voor voldoende parkeergelegenheid) zijn daarbij richtinggevende uitgangspunten. De genoemde concrete maatregelen (de blauwe zone en parkeerroute) zijn richtinggevende suggesties en zijn nog niet als uit te voeren maatregelen vastgesteld.

In een nadere uitwerking moet duidelijk worden in hoeverre de beleidsambities uit de Centrumvisie mogelijk zijn, welke maatregelen daarbij het beste passen en in welke mate er draagvlak is voor deze maatregelen. De verkeersmaatregelen die bij ambitie 2 worden genoemd moeten daarbij afgewogen worden ten opzichte van alternatieve maatregelen.

Het voorliggende parkeer- en verkeerscirculatieplan bevat deze verdere concretisering en geeft op basis van de Centrumvisie, een uitgebreid participatietraject en een verkeerskundige analyse een advies over de toekomstige parkeer- en verkeerssituatie in Voorthuizen. Het doel van dit plan is te komen tot een robuuste en toekomstbestendige parkeer- en verkeerssituatie.

1.2 Uitgangspunten

De Centrumvisie beschrijft de plannen voor heel het centrum van Voorthuizen en bevat een aantal beoogde ruimtelijke ontwikkelingen. Omdat wij een nadere concretisering geven van deze Centrumvisie, hanteren wij de volgende uitgangspunten:

- De Centrumvisie benoemt een aantal mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen die de kwaliteit van het centrum kunnen vergroten. Wij toetsen in dit plan de complete ambitie van de Centrumvisie en gaan in de berekeningen er daarom vanuit dat deze ruimtelijke ontwikkelingen gerealiseerd zullen worden.
- De ambities uit de Centrumvisie hebben wat verkeer en het parkeren betreft de grootste impact op de Hoofdstraat en de Koninginnelaan en het daartussen liggende gebied (inclusief het Smidsplein). Daarom ligt de focus van dit plan en ook van het participatietraject op dit gebied. Dit betreft de volgende straten en parkeerterreinen:
  - Hoofdstraat (tussen rotonde De Punt en Apeldoornsestraat)
  - Koninginnelaan (tussen Hoofdstraat en Molenweg)
  - Molenweg (tussen Koninginnelaan en Apeldoornsestraat)
  - Smidsplein
  - Van den Berglaan
- De berekening wat betreft verkeersintensiteiten baseren wij op verkeerstellingen (zie bijlage 1). Voor het verdelen van de verkeersstromen zijn geen herkomsten en bestemmingen van het verkeer beschikbaar. Daarom verdelen we het verkeer volgens onderbouwde uitgangspunten op basis van het meest logische gebruik van het wegennet, waarbij het verkeer hoofdzakelijk gericht is op de Hoofdstraat als belangrijkste verkeersweg in het centrum.
- In de berekeningen van de verkeersintensiteiten rekenen we niet met autonome groei van het verkeer door bijvoorbeeld woningbouw aan de randen van Voorthuizen. Het beleid is er namelijk op gericht om de verkeersintensiteit in het centrum te verlagen en het gebruik van de rondweg te vergroten. De autonome groei zal zich daarom hoofdzakelijk vertalen in een hogere intensiteit op de rondweg en de A1, waardoor het extra verkeer in het centrum beperkt zal zijn. Met het verkeer dat vanuit de nieuwe wijken het centrum

bezoekt is rekening gehouden in de verkeersgeneratie die meekomt in de plannen voor de mogelijke uitbreiding en verplaatsing van de supermarkten (zie 2.3).
- De ambities uit de Centrumvisie richten zich op het vergroten van het toeristische karakter en de verblijfsfunctie van het centrum van Voorthuizen. Omdat dit aspect van het centrum op zaterdag in de zomermaanden het sterkst aanwezig is, kijken we voor de parkeerdruk naar de zaterdag in de zomermaanden als maatgevend moment (zie ook bijlage 1).

1.3 Proces

Onderdeel van het proces om te komen tot dit parkeer- en verkeerscirculatieplan was het volgende participatietraject met verschillende stakeholders:
- Ten eerste is gesproken met verschillende ondernemers om hun knelpunten, visie en ideeën op het gebied van parkeren op te halen.
- Vervolgens spraken we op een inloopavond met bewoners uit het onderzoeksgebied, waar zij hun visie en ideeën voor parkeren met ons hebben gedeeld.
- Met de gemeentelijke projectgroep is gesproken over koppelkansen en aandachtspunten uit andere beleidsterreinen.
- In een overleg met de kopgroep uit de Centrumvisie (bestaande uit belangenvertegenwoordigers zoals OVV, Plaatselijk Belang Voorthuizen, het Wijkplatform en ondernemers) zijn de eerste oplossingsrichtingen bediscussieerd.

Door bovenstaande bijeenkomsten hebben we een helder beeld gekregen van de verschillende belangen en standpunten, knelpunten die worden ervaren met betrekking tot parkeren en visies of ideeën. De belangen en standpunten van verschillende partijen hebben we (samen met de ambities vanuit het beleid) betrokken in de overwegingen achter onze adviezen in dit parkeer- en verkeerscirculatieplan.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de huidige situatie en geeft een nadere uitwerking van de beleidsambities uit de Centrumvisie en de Visie op de hoofdwegenstructuur. In hoofdstuk 3 beschrijven we vervolgens de opbrengst uit het participatietraject. Op basis van de informatie uit hoofdstuk 2 en 3 analyseren we in hoofdstuk 4 en 5 de mogelijkheden voor de gestelde beleidsambities. Ons uitgangspunt is daarbij hetgeen de Centrumvisie over verkeer en parkeren stelt, waarbij we ook alternatieve maatregelen verkennen. We leggen in deze hoofdstukken als het ware de ‘puzzel’ om te komen tot een robuuster en toekomstbestendige situatie voor het verkeer (hoofdstuk 4) en parkeren (hoofdstuk 5). Tot slot geven we in hoofdstuk 6 onze conclusies en aanbevelingen.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

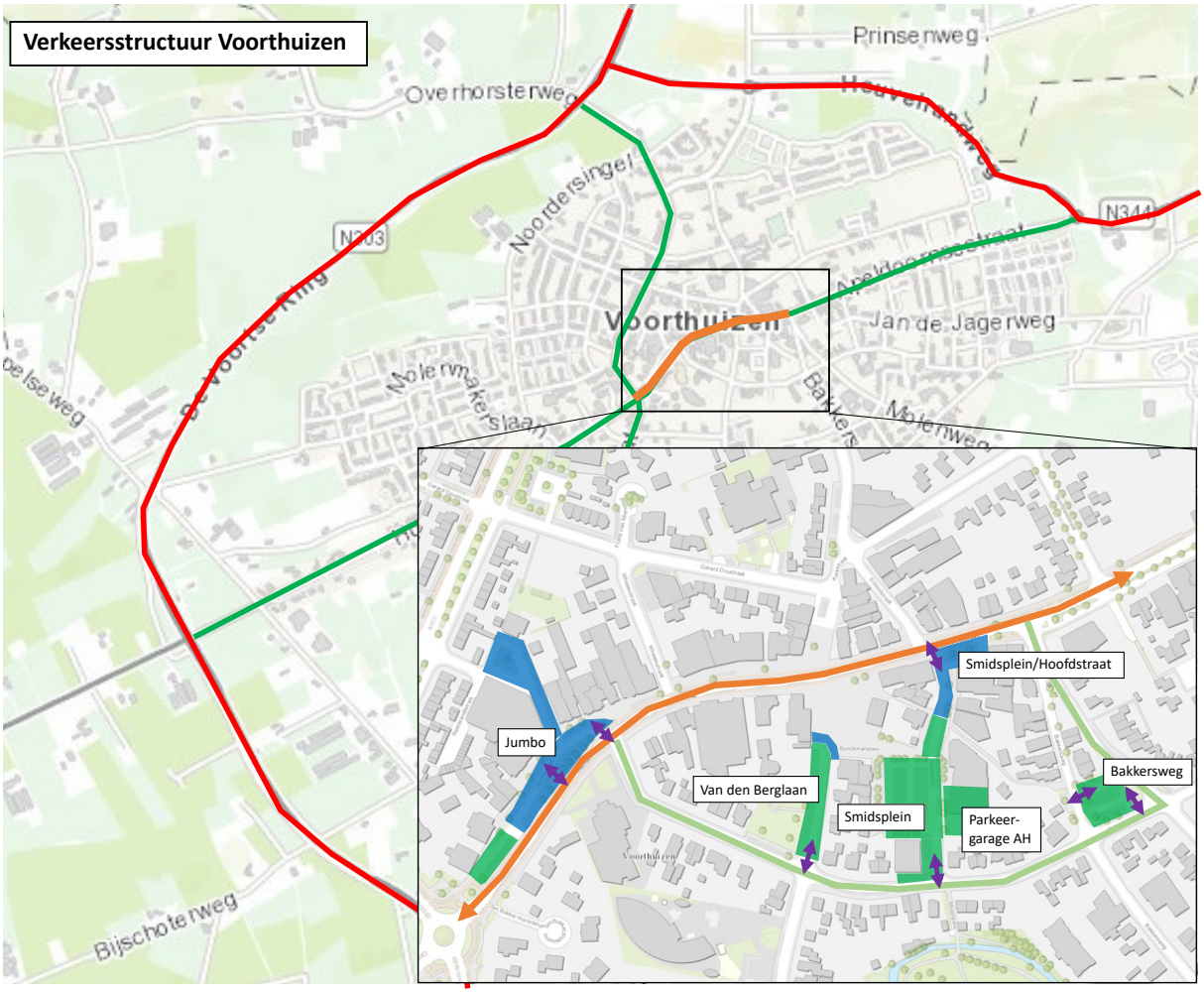
2. SITUATIESCHETS EN AMBITIES CENTRUMVISIE

2.1 Huidige situatie

2.1.1 Verkeer

De Hoofdstraat door het centrum van Voorthuizen heeft van oudsher een belangrijke functie. Veel bedrijvigheid is langs deze weg ontstaan vanwege het feit dat het een belangrijke doorgaande autoroute was. Door de komst van de Rondweg (N303 en Heuvelrandweg) in 2019 is de functie van de Hoofdstraat veranderd. Veel verkeer dat eerst door het centrum reed, kan nu gebruikmaken van deze Rondweg. Toch is de verkeersdruk op de Hoofdstraat nog relatief hoog.

Binnen Voorthuizen heeft de Hoofdstraat een belangrijke toegangsfunctie tot de parkeerterreinen bij de Jumbo en het Smidsplein. Ook via de Koninginnelaan kan het Smidsplein bereikt worden, alsmede de parkeervoorziening op de Van den Berglaan en de Bakkersweg. Het laad- en losverkeer van de Albert Heijn aan het Smidsplein maakt gebruik van zowel de route via de Hoofdstraat, als via de Koninginnelaan.

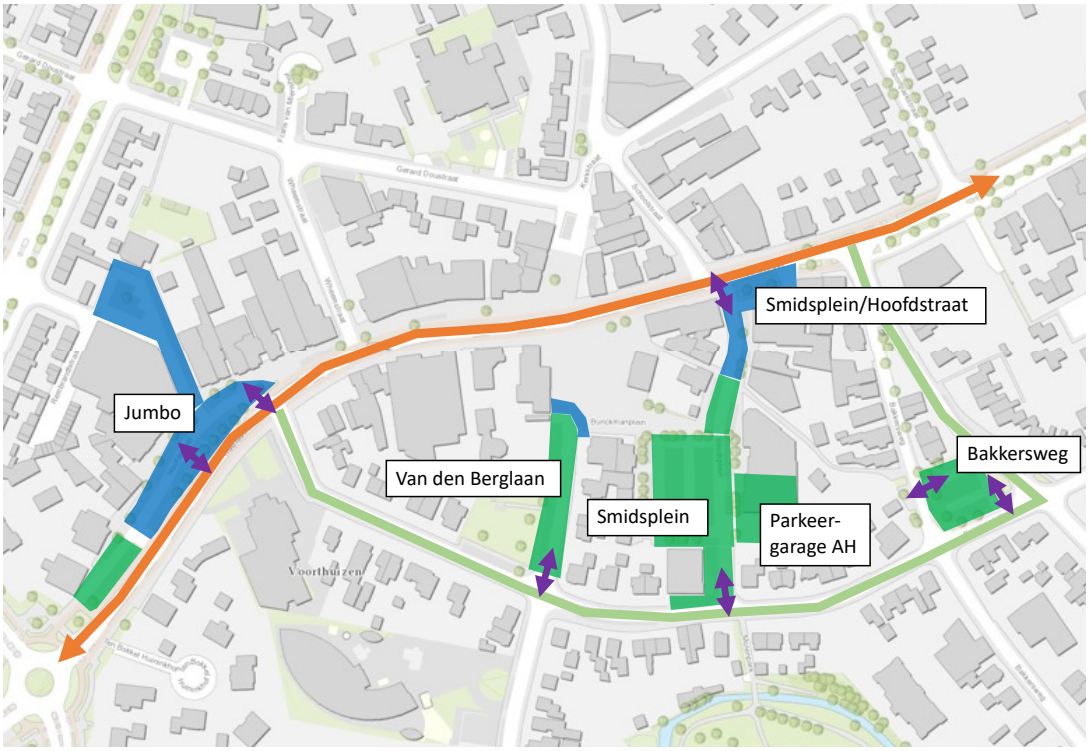


Figuur 1 – Verkeersstructuur Voorthuizen (rood: Rondweg, groen: oude doorgaande routes, oranje: Hoofdstraat) – Kader: detail centrumgebied met belangrijkste verkeersroutes en parkeerterreinen

2.1.2 Parkeren

Voorthuizen kent verschillende parkeerterreinen in en rondom het centrum: bij Jumbo (nabij de rotonde met de Rembrandtstraat) aan de westkant van het centrum, de Van Den Berglaan en het Smidsplein midden in het centrum en de Bakkersweg aan de oostkant van het centrum. In augustus 2020 is een parkeertelling in het centrum van Voorthuizen uitgevoerd. Augustus 2020 was in de zomervakantie en buiten een periode waarin corona-maatregelen van kracht waren en in de analyses in deze rapportage kijken we naar de zaterdag als maatgevende dag voor parkeren (zie bijlage 1 voor een nadere beschrijving van het onderzoek en de analyses).

Het gemeentelijk parkeerbeleid ziet 85% als een acceptabele parkeerdruk. Uit een parkeertelling blijkt dat de parkeerdruk op de genoemde parkeerterreinen op zaterdagen rond of boven deze 85% ligt. Er is rondom het centrum meer parkeercapaciteit beschikbaar. Het parkeerdrukonderzoek laat namelijk zien dat de totale parkeerdruk in en rond centrum op zaterdag rond de 50% ligt. Uit deze verdeling van de parkeerdruk kan worden opgemaakt dat bezoekers van het centrum bij voorkeur zo dicht mogelijk bij het centrum parkeren.



Figuur 2 – Parkeervoorzieningen centrum Voorthuizen (groen: vrij parkeren, blauw: parkeerduurbeperking/blauwe zone)

2.2 Beleidsambities

Door de komst van de Rondweg is het gebruik van de wegen in de kern veranderd en daarmee ook het karakter van het centrum. Deze kans is door de gemeente Barneveld, inwoners, ondernemers, vastgoedeigenaren en andere belanghebbenden gegrepen om de basis te leggen voor aan een eigentijds, karakteristiek en levendig centrumgebied. Dit heeft geresulteerd in Centrumvisie en de Visie op de hoofdwegenstructuur in Voorthuizen, die in het voorjaar van 2021 door de gemeenteraad is vastgesteld. Deze Centrumvisie geeft in hoofdlijnen weer welke ontwikkelingen en ambities er de komende jaren in het centrum van Voorthuizen zijn beoogd. Daarnaast is een Visie op Hoofdwegenstructuur van Voorthuizen opgesteld, die een beeld geeft van de (gewenste) functies van de wegen in en rond Voorthuizen. Beide beleidsdocumenten beogen het verbeteren van de huidige situatie. Daarom geven we hierna een nadere analyse van de beleidsambities in deze documenten.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

2.2.1 Centrumvisie

De Centrumvisie dient als stip op de horizon en geeft antwoord op de vraag hoe het centrum van Voorthuizen zich in de komende jaren gaat ontwikkelen. In de Centrumvisie staat onder andere op hoofdlijnen beschreven op welke wijze het parkeren kan worden vormgegeven. Volgens de Centrumvisie moet de leefbaarheid, de sfeer en het dorpse karakter van Voorthuizen worden versterkt. Daarom komt qua verkeer in het centrum de nadruk te liggen op langzaam verkeer, zoals voetgangers en fietsers. Het uitgangspunt is dat de auto zo veel mogelijk te gast is in het centrum. Fietsen wordt gemengd met autoverkeer, waardoor ook meer ruimte ontstaat voor groen en een klimaatadaptieve inrichting. Het centrum dient echter ook bereikbaar te blijven en er moet voldoende parkeergelegenheid zijn voor de verschillende doelgroepen die in het centrum wonen of werken of het centrum bezoeken. Uitgangspunt van de Centrumvisie is dat het aantal parkeervakken in het centrum minimaal hetzelfde blijft.

Als richtinggevende uitgangspunten gaat de Centrumvisie uit van een reductie van het autogebruik van de Hoofdstraat en een ontsluiting van het parkeren via o.a. de Koninginnelaan en/of de Hoofdstraat. Daarom stelt de Centrumvisie als richtinggevende suggesties dat in deze straten de voorkeur uitgaat naar de toepassing van parkeerplaatsen langs de rijbaan en asverspringingen of drempels om de snelheid van het verkeer te reduceren. Bovendien behoeven de oversteeklocaties voor langzaam verkeer aandacht, met name in de buurt van de scholen. Deze uitgangspunten en maatregelen zijn suggesties en zijn nog niet als uit te voeren maatregelen vastgesteld. Per deelgebied is als suggestie nader beschreven welke rol verkeer en parkeren zou moeten hebben:

- Centrum westzijde: de entreefunctie vanaf de rotonde moet worden versterkt door doorgaand verkeer te reduceren. Voor het terrein van de oude Albert Heijn wordt volgens de Centrumvisie verwacht dat de Aldi hierheen zal verplaatsen. Het parkeerterrein wordt dan uitgebreid en ontsloten via de Koninginnelaan. Bezoekend autoverkeer zou vanuit via de Koninginnelaan naar parkeerterreinen geleid kunnen worden.
- Horecaplein Kerkstraat en Bunckmanplein: met het reduceren van het doorgaand verkeer wordt de verbinding tussen beide pleinen versterkt. Centraal op het Bunckmanplein komt een gereguleerde oversteekplaats, waar fiets en voetganger voorrang hebben.
- Entree oostzijde: de aantrekkelijkheid van de route naar de horecapleinen via de oostelijke entree wordt versterkt voor voetgangers en fietsers. Bezoekend autoverkeer zou via de Molenweg en Koninginnelaan naar parkeerterreinen geleid kunnen worden.
- Smidsplein: met de uitbreiding van de Albert Heijn (zie paragraaf 2.3.2) verdwijnen 16 parkeerplaatsen en neemt de parkeerdruk op het Smidsplein toe. De uitbreiding is acceptabel, mits er een goede parkeeroplossing gevonden wordt. Daarom wordt in de Centrumvisie voorgesteld om de blauwe zone voor het gehele Smidsplein in te stellen. Langparkeren moet dan elders plaatsvinden.

In de Centrumvisie zijn met betrekking tot verkeer en parkeren vier scenario's uitgewerkt:

1. Uitbreiden 30-zone met Apeldoornsestraat;
2. Scenario 1 + Parkeerring Koninginnelaan / Roelenengweg – Gerard Doustraat;
3. Knip Hoofdstraat en éénrichtingsverkeer Koninginnelaan en Roelenengweg – Gerard Doustraat;
4. Scenario 3 + knip Koninginnelaan ter hoogte van Smidsplein

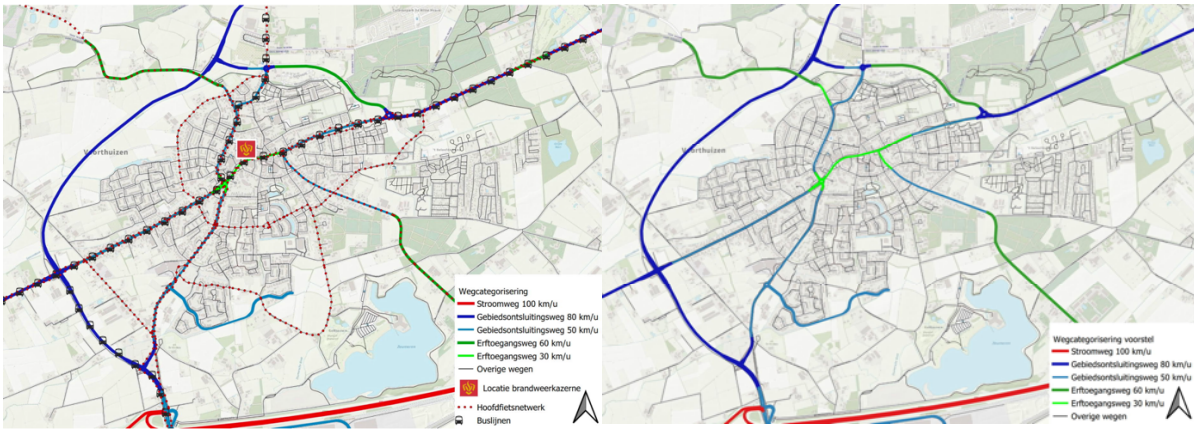
Scenario 3 en 4 worden als ongewenst beschouwd, omdat een knip op de Hoofdstraat en/of Koninginnelaan veel negatieve effecten hebben op omliggende straten en op de bereikbaarheid voor bussen en hulpdiensten. Daarom is gekozen voor scenario 1 en 2. Scenario 1 is in de Visie op Hoofdwegenstructuur Voorthuizen nader uitgewerkt. Scenario 2 beschouwen wij in dit parkeer- en verkeerscirculatieplan als een van mogelijkheden om te komen tot een robuuste en toekomstbestendige parkeer- en verkeerssituatie.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

2.2.2 Visie op Hoofdwegenstructuur Voorthuizen

Om gebruik van de Rondweg te stimuleren, dient het gebruik van centrumwegen zoals de Hoofdstraat en de Apeldoornsestraat te worden ontmoedigd voor doorgaand verkeer. Daarom is op basis van het netwerk, infrastructurele knelpunten en geplande projecten de Visie op de Hoofdwegenstructuur tot stand gekomen. Hierin wordt in het bijzonder aandacht gegeven aan het ontmoedigen van doorgaand verkeer. Dit biedt kansen voor de oversteekbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Voor het centrum van Voorthuizen is de route Baron van Nagellstraat – Hoofdstraat – Apeldoornsestraat het meest relevant. Dit is in afstand de kortste zuid-oostroute. Daarom is het reduceren van doorgaand verkeer op deze route het meest gewenst. Om de hoeveelheid doorgaand verkeer op de Apeldoornsestraat te verminderen, wordt geadviseerd om de functie op een gedeelte van deze straten aan te passen en het snelheidsregime te verlagen naar 30 km/u. Het gaat hierbij om het gedeelte van de Apeldoornsestraat tussen de Molenweg en de parallelweg Apeldoornsestraat / Nieuwe Kampstraat. In onderstaande afbeelding is de huidige wegencategorisering en het voorstel voor de toekomstige wegencategorisering weergegeven.



Figuur 3 – Huidige wegencategorisering (links) en voorstel voor wegencategorisering (rechts)

2.3 Ruimtelijke ontwikkelingen

De Centrumvisie benoemt ook een aantal mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen die de kwaliteit van het centrum kunnen vergroten, maar die ook effect hebben op het verkeer en de parkeervraag. We nemen de beschrijving hiervan uit de Centrumvisie over en vullen deze waar nodig aan met recente informatie.

2.3.1 Verplaatsing Aldi

Voor het terrein van de oude Albert Heijn zijn plannen in voorbereiding. Centraal in de herinvulling van deze plek is de mogelijke verplaatsing van de Aldi-supermarkt hiernaartoe. Deze plannen zijn nog in een vroeg ontwikkelstadium, maar volgens de meest recente plannen wordt deze Aldi gecombineerd met 35 appartementen. Het parkeerterrein wordt uitgebreid en ontsloten via de Koninginnelaan (en niet via de Hoofdstraat). Het aantal parkeerplaatsen moet toereikend zijn om deze ontwikkeling volledig te kunnen faciliteren. Daarnaast zal idealiter deze locatie een oplossing moeten bieden aan het (toenemend) tekort aan langparkeerplaatsen in het centrumgebied. Dit kan betekenen dat een gebouwde parkeervoorziening nodig is. (…) De winkels aan de Hoofdstraat blijven bereikbaar voor autoverkeer en een korte stop.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

2.3.2 Albert Heijn en Smidsplein

Parkeren vindt in dit gebied plaats op het Smidsplein en in een ondergrondse parkeergarage onder de Albert Heijn. Albert Heijn heeft een verzoek ingediend om uit te breiden richting het Smidsplein. Met de uitbreiding en het verdwijnen van 16 parkeerplaatsen zal de parkeerdruk op het Smidsplein toenemen. De uitbreiding is acceptabel, mits er een goede parkeeroplossing wordt gevonden. Daarom wordt voorgesteld om de blauwe zone voor het gehele Smidsplein in te stellen. Hierdoor wordt lang parkeren ontmoedigd en voldoende ruimte vrijgemaakt voor de uitbreiding van de supermarkt. Het lang parkeren dient dan elders plaats te vinden. (…) Het inventariseren (en mogelijk verplaatsen) van de verkeersbehoefte van de ambulante handel en marktondernemers op zaterdagen behoort tot de mogelijkheden om een betere parkeerbalans te creëren. (…) Met de uitbreiding van de blauwe zone kan het lang parkeren naar elders (bijvoorbeeld het terrein van de oude Albert Heijn) worden verplaatst.

2.3.3 Woningbouw

De Centrumvisie geeft mogelijkheden voor verdichting met woningen. Er zijn meerdere ontwikkellocaties benoemd ten noorden en zuiden van de oostentree: achter de Hema is bedrijvigheid in de vorm van een carrosseriebedrijf. Deze locatie kan worden herontwikkeld met woningbouw. Aan de zuidzijde van de Hoofdstraat, van het Chinees-Indisch restaurant tot aan de Albert Heijn, is eveneens een herontwikkeling met woningen mogelijk. Het meest kansrijk op de korte termijn is de herontwikkeling van de oude Albert Heijn, vooral voor levensloopbestendige woningen en voor starters (circa 100-125 woningen). Ook op het oude Trefpuntlocatie worden woningen voorzien (circa 30-40).

2.3.4 Kerkstraat, Bunckmanplein en Van den Berglaan

Het Bunckmanplein is een multifunctioneel plein dat ook (deels) wordt gebruikt voor de weekmarkt. Evenementen en de weekmarkt vinden in de regel plaats op het Bunckmanplein. Het plein is op dit moment vooral functioneel van karakter. Om voetgangers, fietsers en terrasbezoekers zich meer welkom te laten voelen, wordt het verblijfsklimaat opgewaardeerd. Onder meer door het toevoegen van (verplaatsbaar) groen. Ook kan de verblijfsfunctie van het plein worden versterkt door de opstelling (voorkant marktkramen naar winkels) en/of locatie (naar Hoofdstraat) van de weekmarkt te optimaliseren. Met het reduceren van het doorgaand verkeer op de Hoofdstraat wordt ook de verbinding tussen de Kerkstraat en het Bunckmanplein versterkt. (…)

De entree bij de Van den Berglaan wordt meer bij het Bunckmanplein betrokken, door het vergroenen van het autoparkeren ter plaatse. Zo ontstaat een betere aansluiting van het plein met het groen en het muziekhart in de Van den Berglaan. Dit komt de aantrekkelijkheid en de verblijfskwaliteit van het horecaplein ten goede. Het doortrekken van de Van den Berglaan in de richting van de Hoofdstraat en/of het Smidsplein is daarom geen optie. De parkeervakken worden gehandhaafd, aangezien deze veelvuldig gebruikt worden voor laden- en lossen en bezoek van aangelegen winkels en voorzieningen.

3. PARTICIPATIE

3.1 Participatieproces

Het parkeer- en verkeerscirculatieplan is tot stand gekomen met behulp van de inbreng van belanghebbenden. Onderstaand figuur vat de opzet van het participatieproces samen.

In fase 3 is gesproken met de meeste belanghebbenden, omdat de opbrengst van deze fase diende als inbreng voor het plan. Ondernemers en bewoners zijn de voornaamste belanghebbenden waarmee is gesproken, omdat het parkeerplan het meeste effect heeft op hun directe omgeving. Wat betreft de ondernemers is een groep ondernemers uitgenodigd die zich niet betrokken heeft gevoeld in het proces van de Centrumvisie. Op deze manier konden wij inzicht verkrijgen in de zorgen, visie, ideeën en knelpunten die zij hebben met betrekking tot parkeren. Voor de inloopavond voor bewoners zijn alle adressen in het onderzoeksgebied uitgenodigd (Koninginnelaan, Hoofdstraat en de straten daartussen), omdat de uitwerking van het parkeerplan vooral effect zal hebben op hun leefomgeving. Ook tijdens deze bijeenkomst zijn knelpunten, visies en ideeën op het gebied van parkeren opgehaald.

In de daaropvolgende fase zijn de eerste oplossingsrichtingen getoetst bij de kopgroep van de Centrumvisie. De kopgroep bestaat uit belangenvertegenwoordigers zoals de Ondernemersvereniging Voorthuizen, Plaatselijk Belang Voorthuizen, het Wijkplatform en ondernemers.



Figuur 4: Tijdlijn participatie

3.2 Visie, suggesties en aandachtspunten

3.2.1 Ondernemers

Na aanvang heeft Mobycon een presentatie gegeven waarbij de opdracht die de gemeente Mobycon heeft gegeven is toegelicht en de belangrijkste beleidsuitgangspunten zijn genoemd. Als reactie hierop heeft een gesprek plaatsgevonden over het proces van de Centrumvisie. Vervolgens is gebrainstormd over knelpunten en ideeën op het gebied van parkeren en verkeer.

Samengevat hebben de ondernemers de volgende standpunten:

- Ondernemers hechten er waarde aan dat bezoekers van Voorthuizen over de Hoofdstraat (en zo voor hun winkels langs) blijven rijden. Hierdoor zijn de winkels goed zichtbaar voor de bezoekers met de auto.
- De parkeersituatie moet worden behouden zoals hij is, waarbij alleen de knelpunten moeten worden opgelost.
- De parkeerproblematiek concentreert zich op het Smidsplein. Hier is in de zomermaanden op zaterdagen te weinig capaciteit. Daarnaast ervaren sommige ondernemers overlast door het laden en lossen van de Albert Heijn.
- De blauwe zone zou ook zonder de mogelijke uitbreiding van de Albert Heijn een oplossing kunnen zijn voor de hoge parkeerdruk op het Smidsplein. Daarnaast dient te worden uitgezocht of de parkeerplaats bij de oude Albert Heijn op korte termijn in kan worden gezet als extra parkeercapaciteit.

Het belang van de ondernemers is het bereikbaar houden van het centrum en hun eigen winkels en het voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

De concrete knelpunten die zijn ingediend door ondernemers kunnen worden bekeken via deze link[1] en ook in de participatienotitie behorende bij deze rapportage. In deze participatienotitie wordt beschreven in hoeverre deze knelpunten zijn meegenomen in de uitwerking van het plan.

3.2.2 Bewoners

Bij aanvang van de inloopavond voor bewoners heeft Mobycon op verzoek van de bewoners een plenaire toelichting gegeven op het project en het doel van deze avond. Vervolgens is het woord gegeven aan een vertegenwoordiger van een groep bewoners van de Koninginnelaan, die de standpunten en een plan van deze groep heeft gepresenteerd. Dit plan is aan Mobycon en de gemeente overhandigd.

Samengevat hebben de bewoners de volgende standpunten:

- De verkeersbewegingen en de parkeervraag van de huidige en toekomstige functies aan de Hoofdstraat moeten volgens de bewoners worden gefaciliteerd op de Hoofdstraat en niet op de omliggende straten.
- De parkeerring via de Koninginnelaan levert leefbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten op in de woonstraten van de bewoners. Concreet gezien levert extra verkeer knelpunten op aan de Koninginnelaan rondom de schoolroutes, bij de scherpe bocht ter hoogte van de Gereformeerde Kerk en rondom het Smidsplein door het laden en lossen van de bevoorradingswagens.

Het belang van bewoners is het leefbaar houden van de eigen woonomgeving (in dit geval de Koninginnelaan en omliggende straten).

De concrete knelpunten die zijn ingediend door bewoners kunnen worden bekeken via deze link[2] en ook in de participatienotitie behorende bij deze rapportage. In deze participatienotitie wordt beschreven in hoeverre deze knelpunten zijn meegenomen in de uitwerking van het plan.

[1] https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1tS7jSU86r1CauDWwFTmnx0c-rYWBZtg2&ll=52.18712385303174%2C5.610039884269709&z=17

[2] https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1tS7jSU86r1CauDWwFTmnx0c-rYWBZtg2&ll=52.18712385303174%2C5.610039884269709&z=17

3.2.3 Kopgroep

Met de kopgroep is gesproken over het proces van het parkeer- en verkeerscirculatieplan, de opbrengst uit de participatie en de eerste oplossingsrichtingen. Hierbij zijn een aantal mogelijke uitwerkingen voor parkeren bediscussieerd. Samengevat zijn de volgende punten bediscussieerd:

- Intensiever gebruik Koninginnelaan door parkerend verkeer: er zijn ideeën voor mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen in het centrum die extra verkeer aantrekken. Hierdoor is het onoverkomelijk dat het drukker wordt in de Koninginnelaan. Daar kun je het beste regie op voeren door de knelpunten in deze straat aan te pakken.
- Blauwe zone: het is wenselijk dat centrumbezoekers de mogelijkheid hebben om te verblijven, dus om bijvoorbeeld horeca te bezoeken en daarna nog te winkelen. Daar moet de maximumtijd van een blauwe zone op zijn afgesteld.
- Bevoorrading: in gesprek met de eigenaar van de Albert Heijn kan worden gekeken naar andere manieren van bevoorrading.

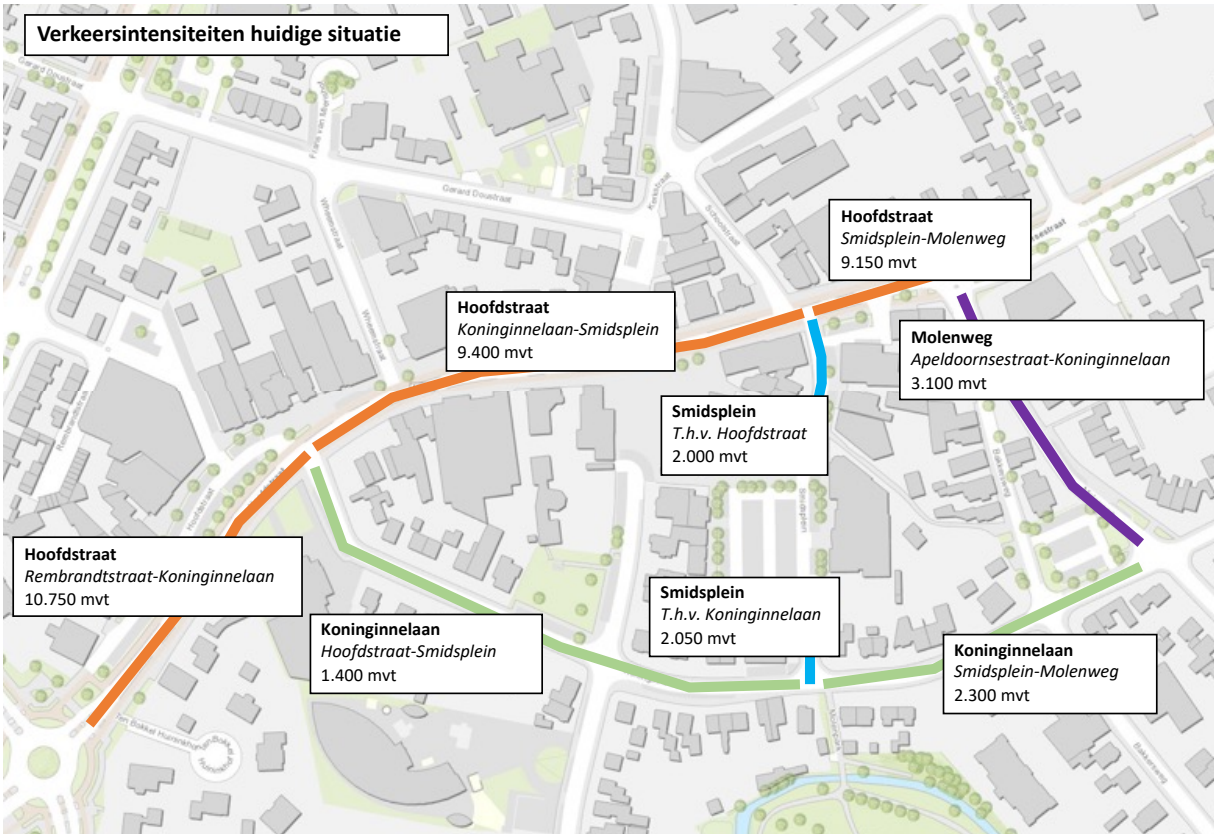
4. ANALYSE VERKEER

De ambities en mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen uit de Centrumvisie hebben effect op verkeer en parkeren. Dit hoofdstuk analyseren we het aspect verkeer, in het volgende hoofdstuk het aspect parkeren. Voor het aspect verkeer beoordelen we de huidige en de verkeerssituaties die de Centrumvisie beoogt. Daarna analyseren we verschillende mogelijke verkeersmaatregelen om de beoogde situatie (beter) mogelijk te maken en beschouwen wij het effect hiervan en het draagvlak hiervoor. In deze analyses is hetgeen de Centrumvisie over de verkeersafwikkeling stelt ons uitgangspunt. Aanvullend hierop verkennen we ook alternatieve mogelijke verkeersmaatregelen. We sluiten af met ons advies ten aanzien van de te nemen maatregel(en).

4.1 Huidige en beoogde verkeerssituatie

4.1.1 Huidige verkeersintensiteiten

In juni en juli 2022 zijn verkeerstellingen uitgevoerd op de Hoofdstraat, Koninginnelaan, Smidsplein en Molenweg. Een nadere beschrijving van deze tellingen is opgenomen in bijlage 1. Onderstaande figuur en tabel geven de telresultaten weer. Om schijnnauwkeurigheid te voorkomen, ronden we de intensiteiten af op vijftigtallen.



Figuur 5 – Verkeersintensiteiten huidige situatie

Straat	Gedeelte	Huidige intensiteit
Hoofdstraat	Rembrandtstraat-Koninginnelaan	10.750
	Koninginnelaan-Smidsplein	9.400
	Smidsplein-Molenweg	9.150
Koninginnelaan	Hoofdstraat-Smidsplein	1.400
	Smidsplein-Molenweg	2.300
Molenweg	Apeldoornsestraat-Haarkampstraat	3.100
Smidsplein	T.h.v. Hoofdstraat	2.000
	T.h.v. Koninginnelaan	2.050

Tabel 1 – Huidige intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal (telling juni en juli 2022)

4.1.2 Huidige theoretische capaciteit

Om te bepalen of de wegen deze en de toekomstige intensiteiten aankunnen, rekenen we met een theoretische capaciteiten van deze wegen. Deze capaciteiten hebben we bepaald op basis van landelijke richtlijnen uit CROW-publicatie Ontwerpwijzer Fietsverkeer (paragraaf 5.4). Omdat de systematiek van deze richtlijnen uitgaat van werkdagetmaalintensiteiten, beschouwen we in de analyses de capaciteiten en intensiteiten op werkdagetmaalniveau. Onderstaande tabel vat de maximale capaciteiten samen, die we na de tabel toelichten.

Straat	Huidig functie en profiel	Huidige theoretische capaciteit
Hoofdstraat	Erftoegangsweg met doorgaande functie Fietsers op fietspaden	10.000
Koninginnelaan	Erftoegangsweg met woonfunctie Fietser op rijbaan	4.000
Molenweg	Gebiedsontsluitingsweg	6.000
Smidsplein	Parkeerterrein	N.v.t.

Tabel 2 – Huidige functie, profiel en theoretische capaciteiten in motorvoertuigen per etmaal

Hoofdstraat
De Hoofdstraat is een erftoegangsweg met een belangrijke ontsluitende functie voor heel Voorthuizen. De Hoofdstraat heeft door de vrij liggende fietspaden een capaciteit van 10.000 motorvoertuigen per etmaal.

Koninginnelaan
De Koninginnelaan is een erftoegangsweg met fietsers op de rijbaan. Voor deze wegen geldt vanwege de verkeersveiligheid en de ruimte voor fietsers volgens de landelijke richtlijnen een maximale capaciteit van 4.000 tot 5.000 motorvoertuigen per etmaal, waarbij in den lande ook wel 6.000 motorvoertuigen per etmaal als maximum wordt aangehouden. Dit is de maximale capaciteit om op wegen met fietsers op de rijbaan de verkeersleefbaarheid en verblijfskwaliteit te borgen.

De Koninginnelaan ligt in het centrum van Voorthuizen en heeft een sterke woonfunctie. Bewoners hebben in het participatietraject de volgende wensen en knelpunten naar voren gebracht:
- De Koninginnelaan is een woonstraat, waardoor extra verkeer niet gewenst is.
- De bocht ter hoogte van de Gereformeerde Kerk is erg krap.
- Er wordt hard gereden.
- De oversteekbaarheid o.a. ten westen van de Van den Berglaan is slecht en verkeersonveilig.

Omdat de Koninginnelaan een sterke woonfunctie heeft en er knelpunten in de verkeersafwikkeling worden ervaren, kiezen we voor een maximale capaciteit aan de onderkant van de bandbreedte (4.000 motorvoertuigen per etmaal). De huidige verkeersintensiteiten passen hierbinnen.

Molenweg
De Molenweg is qua uitstraling en gebruik vergelijkbaar met de Koninginnelaan. Wel is de Molenweg een gebiedsontsluitingsweg met een ontsluitende functie richting Kootwijkerbroek en heeft daarmee een vergelijkbare functie en gebruik als de Hoofdstraat. Daarom kiezen we voor deze weg voor een maximale capaciteit aan de bovenkant van de bandbreedte (6.000 motorvoertuigen per etmaal).

Smidsplein
Het Smidsplein betreft een parkeerterrein. Hiervoor is de maximale capaciteit qua verkeersafwikkeling niet relevant, maar de parkeerdruk. Hoofdstuk 5 gaat hier nader op in.

4.1.3 Toekomstige theoretische capaciteit

De Centrumvisie gaan uit van een afwaardering van de Hoofdstraat, om zo de verkeersintensiteiten te verlagen. De fietsers gaan daarbij naar de rijbaan. Zoals gezegd geldt op wegen met fietsers op de rijbaan vanwege de verkeersveiligheid en de ruimte voor fietsers een maximale capaciteit van 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Vanwege de aard van de Hoofdstraat als belangrijke weg in Voorthuizen, kiezen we voor een hoge maximale capaciteit van 6.000 motorvoertuigen per etmaal als toekomstige theoretische capaciteit. Omdat de Koninginnelaan een sterkte woonfunctie behoudt, houden we hiervoor een maximale capaciteit van 4.000 motorvoertuigen per etmaal aan. De Molenweg wordt volgens de Visie op Hoofdwegenstructuur Voorthuizen tussen de Apeldoornsestraat en Koninginnelaan afgewaardeerd naar een erftoegangsweg met 30 km/h. De Molenweg houdt echter de ontsluitende functie richting Kootwijkerbroek. Daarom hanteren we voor de Molenweg hetzelfde uitgangspunt als voor de Hoofdstraat (6.000 motorvoertuigen per etmaal).

Straat	Huidige theoretische capaciteit	Toekomstige theoretische capaciteit
Hoofdstraat	10.000	6.000
Koninginnelaan	4.000	4.000
Molenweg	6.000	6.000

Tabel 3 – Huidige en toekomstige theoretische capaciteiten in motorvoertuigen per etmaal

4.1.4 Effect ruimtelijke ontwikkelingen

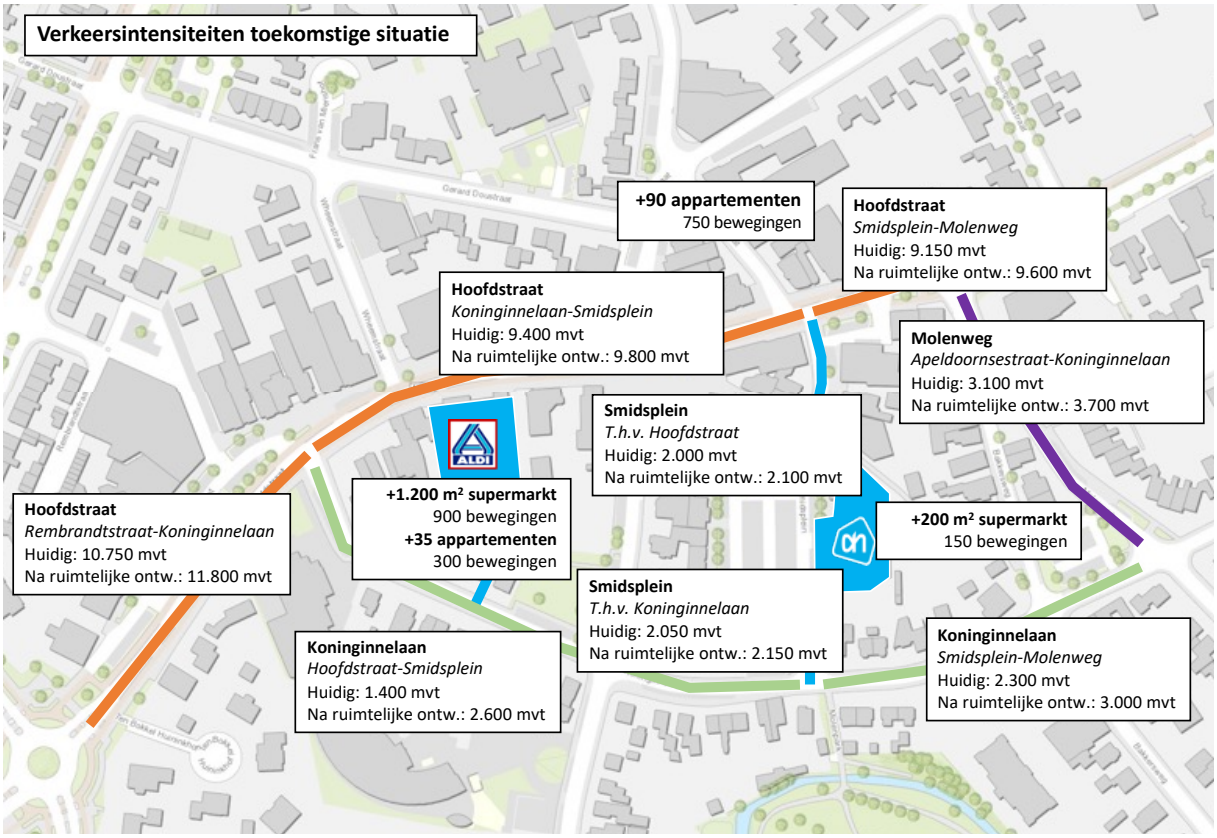
In hoofdstuk 2 hebben wij de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen uit de Centrumvisie beschreven. De gevolgen van deze ontwikkelingen voor het verkeer en het parkeren hebben wij in bijlage 2 nader uitgewerkt. Onderstaande tabel geeft de resultaten wat betreft het verkeer samengevat weer.

Ontwikkeling	Verkeersgeneratie
Verplaatsing Aldi	900
Woningen boven Aldi	300
Uitbreiding Albert Heijn	150
Overige woningbouw	750

Tabel 4 – Verkeersgeneratie mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen in motorvoertuigen per etmaal

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

De verkeersgeneratie hebben we volgens de uitgangspunten uit de Centrumvisie ten aanzien van de ontsluiting verdeeld over de Koninginnelaan en/of Hoofdstraat (zie bijlage 2). Het resultaat hiervan is weergegeven in onderstaande afbeelding. In deze afbeelding is nog geen rekening gehouden met een effect op de verkeersintensiteiten van het herinrichten van de Hoofdstraat.



Figuur 6 – Verkeersgeneratie en toekomstige verkeersintensiteiten mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen

Door de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen neemt de verkeersintensiteit op de Koninginnelaan en Hoofdstraat toe. In onderstaande tabel toetsen wij deze toekomstige intensiteiten (zonder effect van een herinrichting van de Hoofdstraat) aan de toekomstige theoretische capaciteit.

Straat	Gedeelte	Huidige intensiteit	Toekomstige intensiteiten na ruimtelijke ontwikkelingen	Toekomstige theoretische capaciteit	Toekomstige theoretische restcapaciteit
Hoofdstraat	Rembrandtstraat-Koninginnelaan	10.750	11.800	6.000	-5.800
	Koninginnelaan-Smidsplein	9.400	9.800	6.000	-3.800
	Smidsplein-Molenweg	9.150	9.600	6.000	-3.600
Koninginnelaan	Hoofdstraat-Smidsplein	1.400	2.600	4.000	1.400
	Smidsplein-Molenweg	2.300	3.000	4.000	1.000
Molenweg	Apeldoornsestraat-Haarkampstraat	3.100	3.700	6.000	2.300
Smidsplein	T.h.v. Hoofdstraat	2.000	2.100	N.v.t.	N.v.t.
	T.h.v. Koninginnelaan	2.050	2.150	N.v.t.	N.v.t.

Tabel 5 – Toekomstige intensiteiten en theoretische (rest)capaciteiten in motorvoertuigen per etmaal

Op de Koninginnelaan blijven de intensiteiten onder de maximale theoretische capaciteit. Op de Hoofdstraat zijn deze hoger dan de theoretische capaciteit. Dit is met name het geval tussen de Rembrandtstraat en Koninginnelaan, waar de intensiteit bijna twee keer hoger is dan de capaciteit. Dit wordt waarschijnlijk veroorzaakt door verkeer van en naar het parkeerterrein bij de Jumbo. Op het gedeelte tussen de Koninginnelaan en Molenweg is de overschrijding ongeveer 60%.

Om een intensiteit van maximaal 6.000 motorvoertuigen per etmaal op de Hoofdstraat te bereiken, moet de verkeersintensiteit dus met 3.800 tot 5.800 motorvoertuigen per etmaal dalen. Hierbij wordt de maximale theoretische capaciteit van de Koninginnelaan bij voorkeur niet overschreden. In de volgende paragraaf verkennen we verschillende maatregelen die genomen kunnen worden om dit te bereiken.

4.2 Mogelijke maatregelen conform Centrumvisie

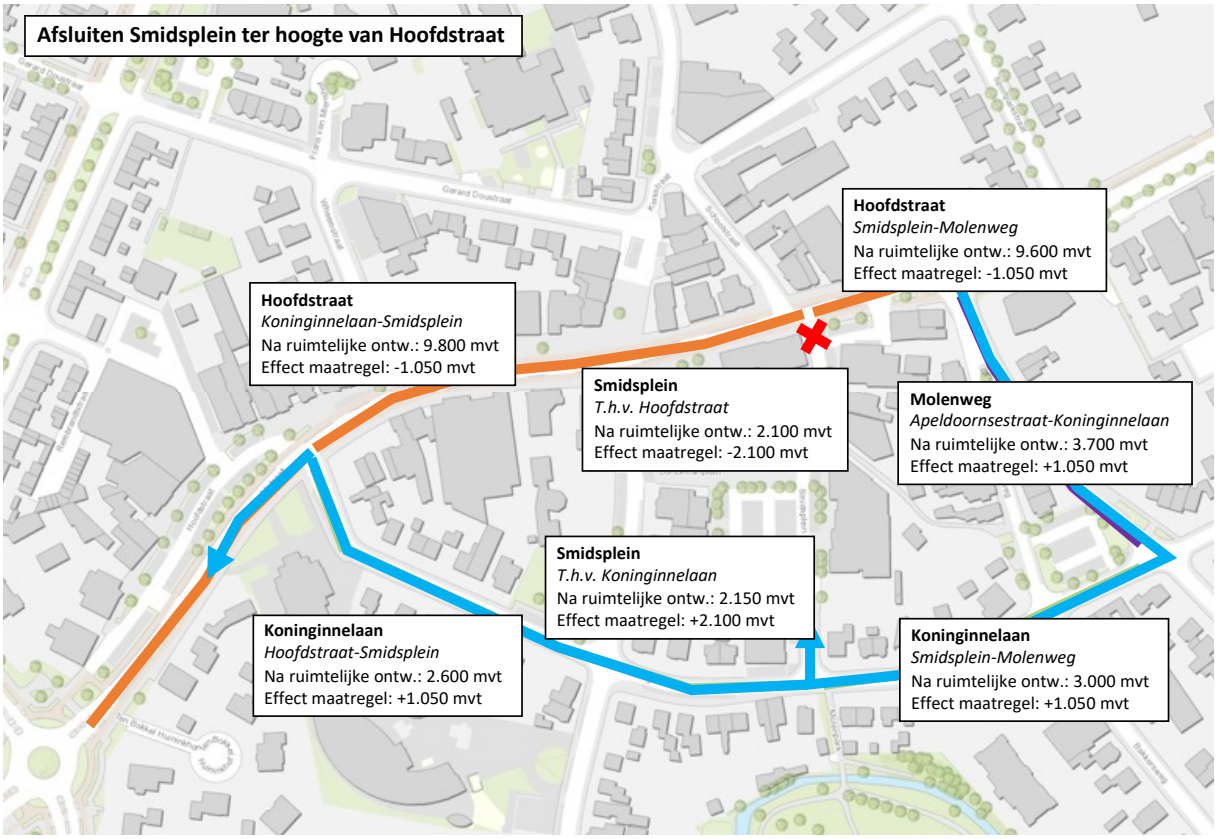
Op basis van de Centrumvisie beschouwen we de onderstaande maatregelen om de verkeersintensiteit op de Hoofdstraat te reduceren. In de volgende paragraaf analyseren we daarnaast alternatieve maatregelen die in het participatieproces naar voren zijn gebracht.

- Instellen parkeerring via Koninginnelaan
  1. Afsluiten Smidsplein ter hoogte van Hoofdstraat
  2a. Eenrichtingsverkeer van Smidsplein naar Hoofdstraat
  2b. Eenrichtingsverkeer met verplichte rijrichting vanaf Smidsplein richting Molenweg
  3. Alleen bewegwijzering
- Herinrichten Hoofdstraat

4.2.1 Instellen parkeerring via Koninginnelaan

De Centrumvisie noemt een parkeerring via o.a. de Koninginnelaan als richtinggevende suggestie voor de ontsluiting van het parkeerverkeer van het centrum. Deze maatregel is dus alleen relevant voor het gedeelte van de Hoofdstraat tussen de Koninginnelaan en Molenweg. Hieronder beschrijven we de verschillende manieren om deze parkeerring in te stellen, waarbij we afsluiten met een samenvattende tabel.

1. Afsluiten Smidsplein ter hoogte van Hoofdstraat
De meest dwingende manier is het afsluiten van het Smidsplein ter hoogte van Hoofdstraat. Hierdoor *moet* het parkerende verkeer via de Molenweg en/of Koninginnelaan rijden.



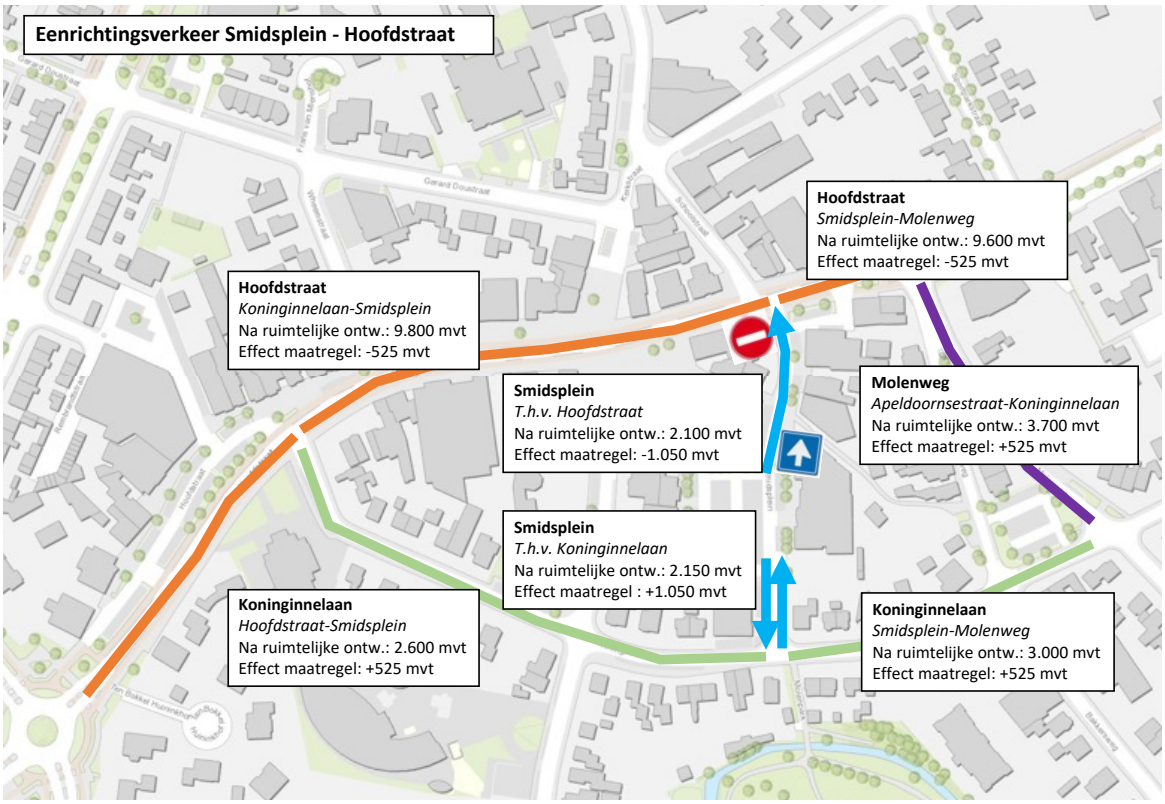
Figuur 7 – Variant 1: Afsluiten Smidsplein ter hoogte van Hoofdstraat

Vanaf de Hoofdstraat rijden in de toekomstige situatie 2.100 motorvoertuigen per etmaal van en naar het Smidsplein. Als deze voertuigen via de Koninginnelaan rijden en zich gelijk over oost- en westelijke richting verdelen, dan wijzigen de intensiteiten op de Koninginnelaan en Hoofdstraat per richting met (2.100 / 2 =) 1.050 motorvoertuigen.

Een knip op de Koninginnelaan ter hoogte van het Smidsplein (zoals voorgesteld als scenario 4 in de Centrumvisie) zal geen significant extra effect op de verkeersintensiteiten hebben. Het grootste gedeelte van het verkeer op de Koninginnelaan heeft namelijk de Koninginnelaan zelf of het Smidsplein als bestemming. Daardoor zal het verkeer vanwege een knip wel een andere route naar de Koninginnelaan rijden, maar wijzigt de totale verkeersintensiteit op de Koninginnelaan niet

2a. Eenrichtingsverkeer van Smidsplein naar Hoofdstraat

Een minder dwingend alternatief is het instellen van eenrichtingsverkeer. We gaan uit van een variant waarin het (bevoorradings)verkeer vanaf het Smidsplein naar de Hoofdstraat rijdt. Eenrichtingsverkeer vanaf de Hoofdstraat tot aan de Koninginnelaan (of andersom) wijzigt de totale verkeersintensiteiten op de aansluitingen van het Smidsplein namelijk niet. Daarnaast heeft eenrichtingsverkeer richting de Hoofdstraat het meeste effect op de verkeersstroom op de Hoofdstraat. Uitgaande dat op dit kruispunt in de toekomst gelijke voorrang geldt, moet verkeer vanuit het westen dan namelijk voorrang geven aan het verkeer vanuit het Smidsplein. Dit heeft een positief effect op het verminderen van het doorgaande verkeer. Als we ervanuit gaan dat elk voertuig dezelfde route heen als terug neemt (verkeer vanuit bijvoorbeeld het oosten vertrekt ook weer richting het oosten), dan halveert de intensiteit tussen het Smidsplein en de Hoofdstraat. De helft van het verkeer rijdt dan via de Koninginnelaan. Deze maatregel leidt bij een gelijke verdeling over oost- en westelijke tot een wijziging van de intensiteiten op de Koninginnelaan en Hoofdstraat per richting van (2.100 / 2 / 2 =) 525 motorvoertuigen per etmaal.

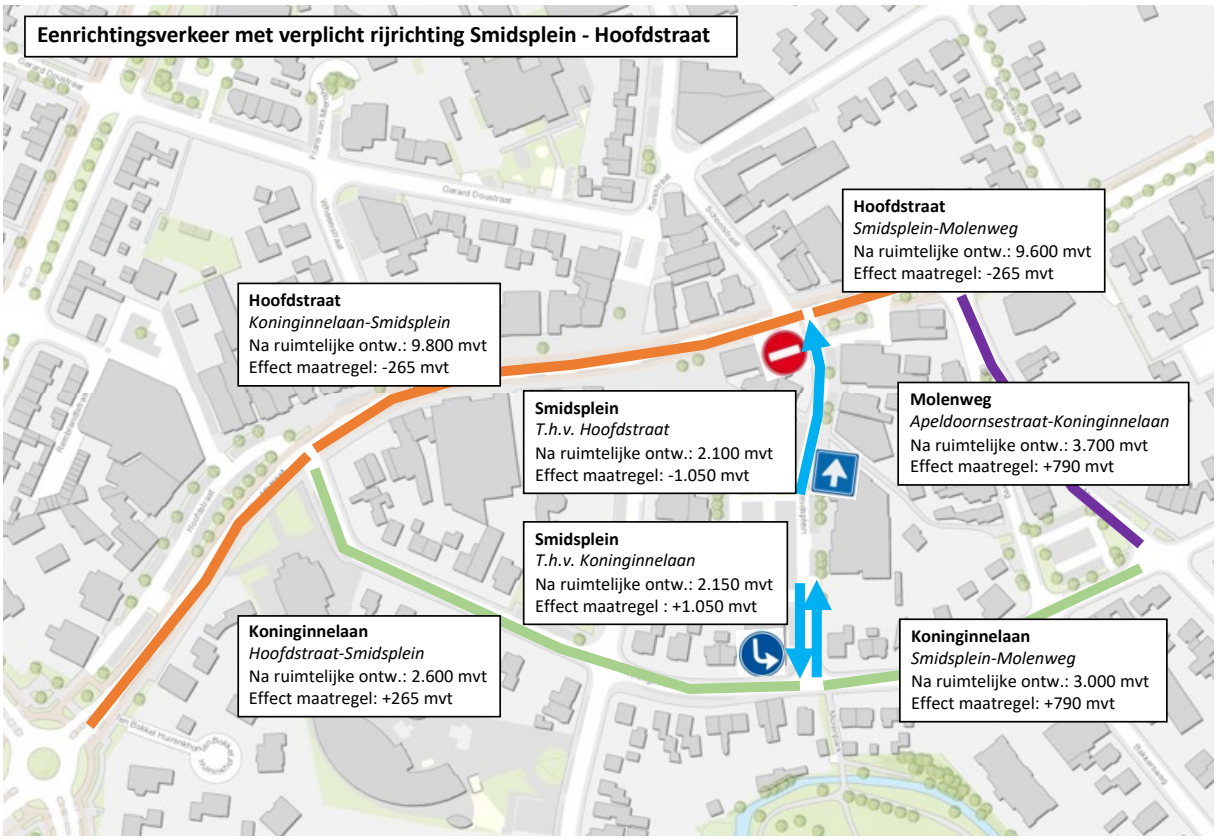


Figuur 8 – Variant 2a: Eenrichtingsverkeer van Smidsplein naar Hoofdstraat

2b. Eenrichtingsverkeer met verplichte rijrichting vanaf Smidsplein richting Molenweg

Aanvullend op het eenrichtingsverkeer kan een verplichte rijrichting worden ingesteld van het Smidsplein in oostelijke richting op de Koninginnelaan. Het voordeel hiervan is dat het verkeer vanaf het Smidsplein over het kortste gedeelte van de Koninginnelaan rijdt, en daarna via de Molenweg (die meer capaciteit heeft) de weg kan vervolgen. Omdat van de Koninginnelaan tussen het Smidsplein en de Molenweg in variant 1 (afsluiten Smidsplein t.h.v. Hoofdstraat) al de maximale capaciteit gebruikt wordt, passen we deze subvariant alleen toe op variant 2.

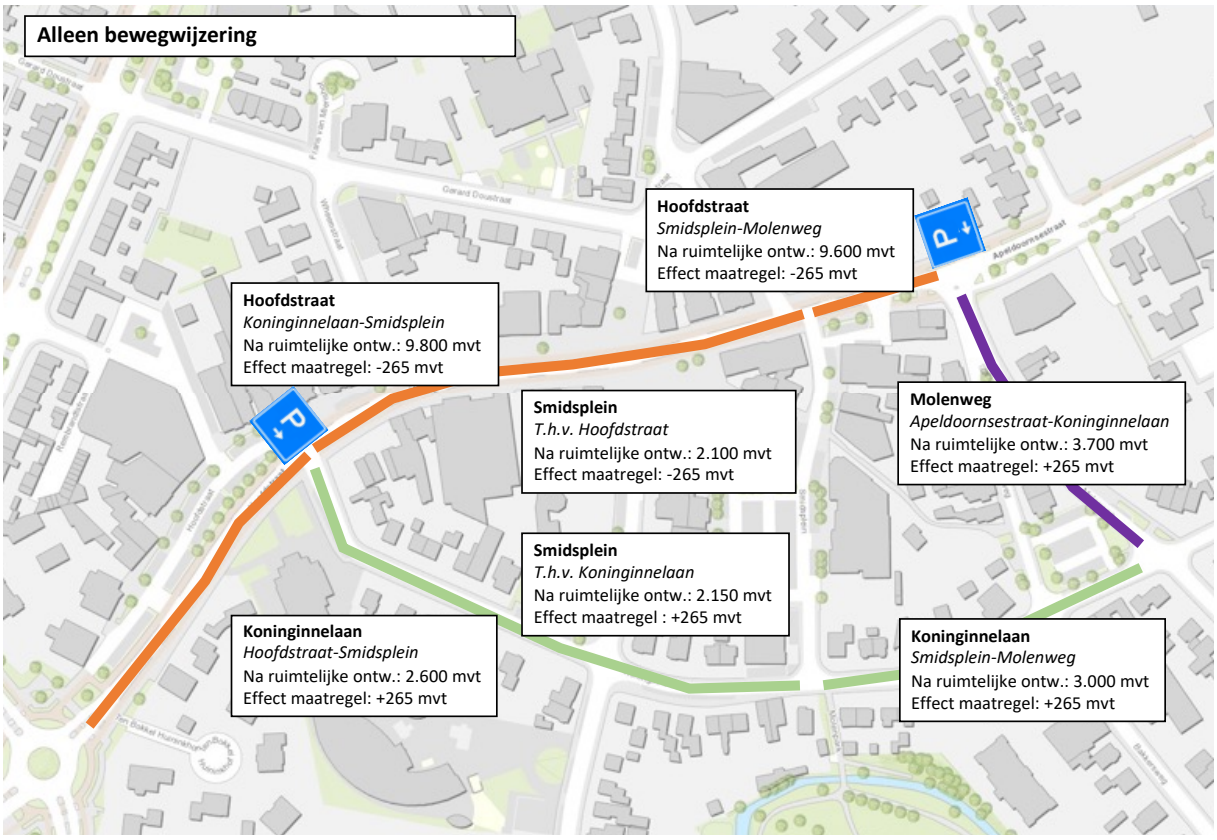
Door deze maatregelen verdwijnt ten opzichte van variant 2a de helft van het verkeer dat op de Koninginnelaan tussen de Hoofdstraat en het Smidsplein rijdt (525 / 2 = 265 motorvoertuigen per etmaal). Dit verkeer gaat via de Molenweg en de Hoofdstraat in westelijke richting rijden.



Figuur 9 – Variant 2b: Eenrichtingsverkeer van Smidsplein naar Hoofdstraat met verplichte rijrichting richting Molenweg

3. Alleen bewegwijzering

Tot slot kan de parkeerring ingesteld worden zonder infrastructurele maatregelen. Hierbij wordt bijvoorbeeld alleen bewegwijzering op de Hoofdstraat naar het Smidsplein geplaatst, die de Koninginnelaan in wijst. We nemen aan dat dit de helft van het effect heeft van het instellen van eenrichtingsverkeer. De intensiteiten op de Koninginnelaan en Hoofdstraat wijzigen per richting dan met (525 / 2 =) 265 motorvoertuigen per etmaal.



Figuur 10 – Variant 3: Alleen bewegwijzering

Samenvatting effecten varianten

Onderstaande tabel vat de effecten van de verschillende varianten samen.

Uitvoering parkeerring	Verkeer dat herverdeelt (per richting)	Gevolg intensiteit Hoofdstraat		Gevolg intensiteit Koninginnelaan		Gevolgen intensiteit Molenweg
		Koninginnelaan-Smidsplein	Smidsplein-Molenweg	Hoofdstraat-Smidsplein	Smidsplein-Molenweg	Apeldoornsestraat-Koninginnelaan
Huidige intensiteit	-	*9.400*	*9.150*	*1.400*	*2.300*	*3.100*
Toekomstige intensiteit na ruimtelijke ontwikkelingen	-	*9.800*	*9.600*	*2.600*	*3.000*	*3.700*
1. Afsluiten Smidsplein ter hoogte van Hoofdstraat	1.050	8.750	8.550	3.650	4.050	4.750
2a. Eenrichtingsverkeer van Smidsplein naar Hoofdstraat	525	9.275	9.075	3.125	3.525	4.225
2b. Verplichte rijrichting vanaf Smidsplein richting Molenweg	265	9.535	9.335	2.865	3.790	4.490
3. Alleen bewegwijzering	265	9.535	9.335	2.865	3.265	3.965
Toekomstige theoretische capaciteit	-	*6.000*	*6.000*	*4.000*	*4.000*	*6.000*

Tabel 6 – Effect maatregelen parkeerring op intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal

4.2.2 Herinrichten Hoofdstraat

Door de herinrichting van de Hoofdstraat wordt de verblijfsfunctie van deze weg meer benadrukt. Dit kan ertoe leiden dat minder doorgaand verkeer van de Hoofdstraat gebruik zal maken. In onderstaande tabel geven we per variant van de parkeerring weer met hoeveel procent de verkeersintensiteit nog moet dalen om de gewenste theoretische capaciteit van **6.000 motorvoertuigen per etmaal** te halen. Deze opgave ligt tussen ongeveer een derde tot de helft van de verkeersintensiteit.

Uitvoering parkeerring	Rembrandtstraat-Koninginnelaan	Te reduceren intensiteit	Te reduceren aandeel verkeer
Huidige capaciteit	*10.000*	-	-
Huidige intensiteit	*10.750*	-	-
Toekomstige intensiteit na ruimtelijke ontwikkelingen	*11.800*	*5.800*	*49%*

Tabel 7 – Opgave reductie verkeersintensiteit Hoofdstraat (Rembrandtstraat-Koninginnelaan) in motorvoertuigen per etmaal

Uitvoering parkeerring	Koninginnelaan-Smidsplein	Te reduceren intensiteit	Te reduceren aandeel verkeer
Toekomstige capaciteit	*6.000*	-	-
Huidige intensiteit	*9.400*	-	-
Toekomstige intensiteit na ruimtelijke ontwikkelingen	*9.800*	*3.800*	*39%*
Afsluiten Smidsplein ter hoogte van Hoofdstraat	8.750	2.750	31%
Eenrichtingsverkeer vanaf Hoofdstraat van/naar Smidsplein	9.275	3.275	35%
Verplichte rijrichting vanaf Smidsplein richting Molenweg	9.535	3.535	37%
Alleen bewegwijzering	9.535	3.535	37%

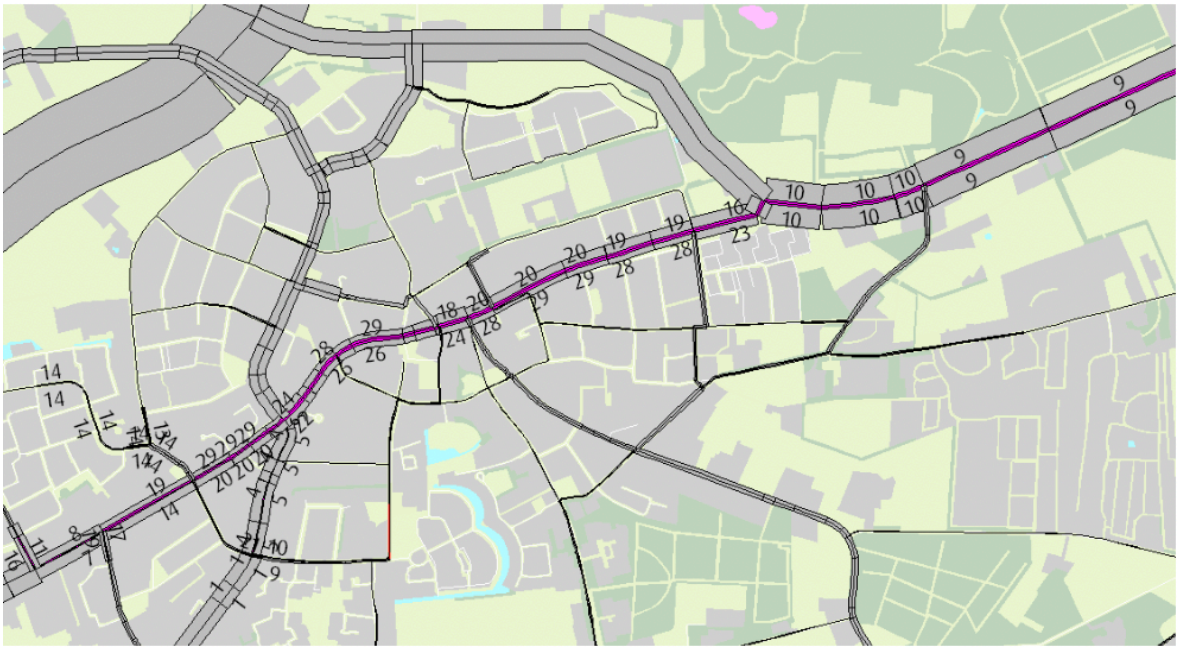
Tabel 8 – Opgave reductie verkeersintensiteit Hoofdstraat (Koninginnelaan-Smidsplein) in motorvoertuigen per etmaal

Uitvoering parkeerring	Smidsplein-Molenweg	Te reduceren intensiteit	Te reduceren aandeel verkeer
Toekomstige capaciteit	*6.000*	-	-
Huidige intensiteit	*9.150*	-	-
Toekomstige intensiteit na ruimtelijke ontwikkelingen	*9.600*	*3.600*	*38%*
Afsluiten Smidsplein ter hoogte van Hoofdstraat	8.550	2.550	30%
Eenrichtingsverkeer vanaf Hoofdstraat van/naar Smidsplein	9.075	3.075	34%
Verplichte rijrichting vanaf Smidsplein richting Molenweg	9.535	3.535	37%
Alleen bewegwijzering	9.335	3.335	36%

Tabel 9 – Opgave reductie verkeersintensiteit Hoofdstraat (Smidsplein-Molenweg) in motorvoertuigen per etmaal

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

Na de opening van de Rondweg heeft de gemeente door middel van een verkeersmodel onderzoek gedaan naar het aandeel doorgaand verkeer op de Hoofdstraat en Apeldoornsestraat. De variant die is onderzocht betreft prognosejaar 2030 en bevat geen herinrichting van de Hoofdstraat of het instellen van 30 km/h op de Apeldoornsestraat. Doorgaand verkeer is daarbij gedefinieerd als verkeer dat binnen één rit de rotonde De Punt en de rotonde Heuvelrandweg passeren. Onderstaande figuur geeft de resultaten weer. Het aandeel doorgaand verkeer op de Hoofdstraat ligt (afhankelijk van de richting en het wegvak) tussen de 18% en 29%, met een gemiddelde van 25%.



Figuur 11 – Percentage doorgaand verkeer ten opzichte van totale intensiteit per wegsegment. Bron: Onderzoek doorgaand verkeer Apeldoornsestraat Voorthuizen (december 2020).

Zoals gezegd moet de verkeersintensiteit op de Hoofdstraat met ongeveer een derde tot de helft dalen om de gewenste verkeersintensiteit te behalen die aansluit bij het gestelde beleidsdoel. Als het doorgaande verkeer door het instellen van 30 km/h op een gedeelte van de Apeldoornsestraat en de herinrichting van de Hoofdstraat geheel van de Hoofdstraat geweerd kan worden, dan is dat dus nog niet genoeg om de gewenste verkeersintensiteit te behalen. Er blijft dan een opgave van ongeveer 10% tot 30% over.

Onderstaande tabellen laten zien dat de intensiteiten met name op het gedeelte tussen de Koninginnelaan en Apeldoornsestraat (afhankelijk van de vorm van de parkeerring) door het weren van doorgaand verkeer in de buurt van de gewenste verkeersintensiteit komen. Dit effect kan versterkt worden door communicatie- en gedragscampagnes, waarmee weggebruikers gestimuleerd worden om van de Rondweg gebruik te maken. Omdat de Hoofdstraat wel beschikbaar blijft voor doorgaand verkeer, verwachten wij echter niet dat de intensiteiten door het herinrichten van de Hoofdstraat in de buurt van de gewenste **6.000 motorvoertuigen per etmaal** zullen komen.

Uitvoering parkeerring	Maximale reductie doorgaand verkeer	Intensiteit na weren doorgaand verkeer	Te reduceren aandeel verkeer
Toekomstige intensiteit na ruimtelijke ontwikkelingen	*2.950*	*8.850*	*32%*

Tabel 10 – Opgave na maximale reductie doorgaand verkeer (25%) Hoofdstraat (Rembrandtstraat-Koninginnelaan) in motorvoertuigen per etmaal

Uitvoering parkeerring	Maximale reductie doorgaand verkeer	Intensiteit na weren doorgaand verkeer	Te reduceren aandeel verkeer
Toekomstige intensiteit na ruimtelijke ontwikkelingen	*2.450*	*7.350*	*18%*
Afsluiten Smidsplein ter hoogte van Hoofdstraat	2.188	6.563	9%
Eenrichtingsverkeer vanaf Hoofdstraat van/naar Smidsplein	2.319	6.956	14%
Verplichte rijrichting vanaf Smidsplein richting Molenweg	2.384	7.151	16%
Alleen bewegwijzering	2.450	7.350	18%

Tabel 11 – Opgave na maximale reductie doorgaand verkeer (25%) Hoofdstraat (Koninginnelaan-Smidsplein) in motorvoertuigen per etmaal

Uitvoering parkeerring	Maximale reductie doorgaand verkeer	Intensiteit na weren doorgaand verkeer	Te reduceren aandeel verkeer
Toekomstige intensiteit na ruimtelijke ontwikkelingen	*2.400*	*7.200*	*17%*
Afsluiten Smidsplein ter hoogte van Hoofdstraat	2.138	6.413	6%
Eenrichtingsverkeer vanaf Hoofdstraat van/naar Smidsplein	2.269	6.806	12%
Verplichte rijrichting vanaf Smidsplein richting Molenweg	2.334	7.001	14%
Alleen bewegwijzering	2.400	7.200	17%

Tabel 12 – Opgave na maximale reductie doorgaand verkeer (25%) Hoofdstraat (Smidsplein-Molenweg) in motorvoertuigen per etmaal

4.2.3 Conclusie maatregelen conform Centrumvisie

Ten aanzien van de parkeerring concluderen wij dat alleen bij het afsluiten van het Smidsplein ter hoogte van Hoofdstraat de verkeersintensiteit op de Koninginnelaan met 4.050 motorvoertuigen per etmaal iets hoger worden dan de toekomstige theoretische capaciteit van 4.000 motorvoertuigen per etmaal. De overschrijding van 50 motorvoertuigen per etmaal is echter marginaal en wordt mede veroorzaakt door de afronding van de verkeersintensiteiten op vijftigtallen. Daarom achten we alle mogelijke varianten van de parkeerring verkeerskundig gezien mogelijk.

Geen van de varianten van de parkeerring leidt er daarnaast toe dat de verkeersintensiteit op de Hoofdstraat lager wordt dan de toekomstige theoretische capaciteit van 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Het herinrichten van de Hoofdstraat en het instellen van 30 km/h op de Apeldoornsestraat kan de verkeersintensiteit verder doen laten dalen. Omdat de Hoofdstraat echter beschikbaar blijft voor doorgaand verkeer, is de verwachting niet dat de intensiteiten in de buurt van de gewenste 6.000 motorvoertuigen per etmaal zullen komen.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

4.3 Alternatieve maatregelen uit participatieproces (aanvullend op Centrumvisie)

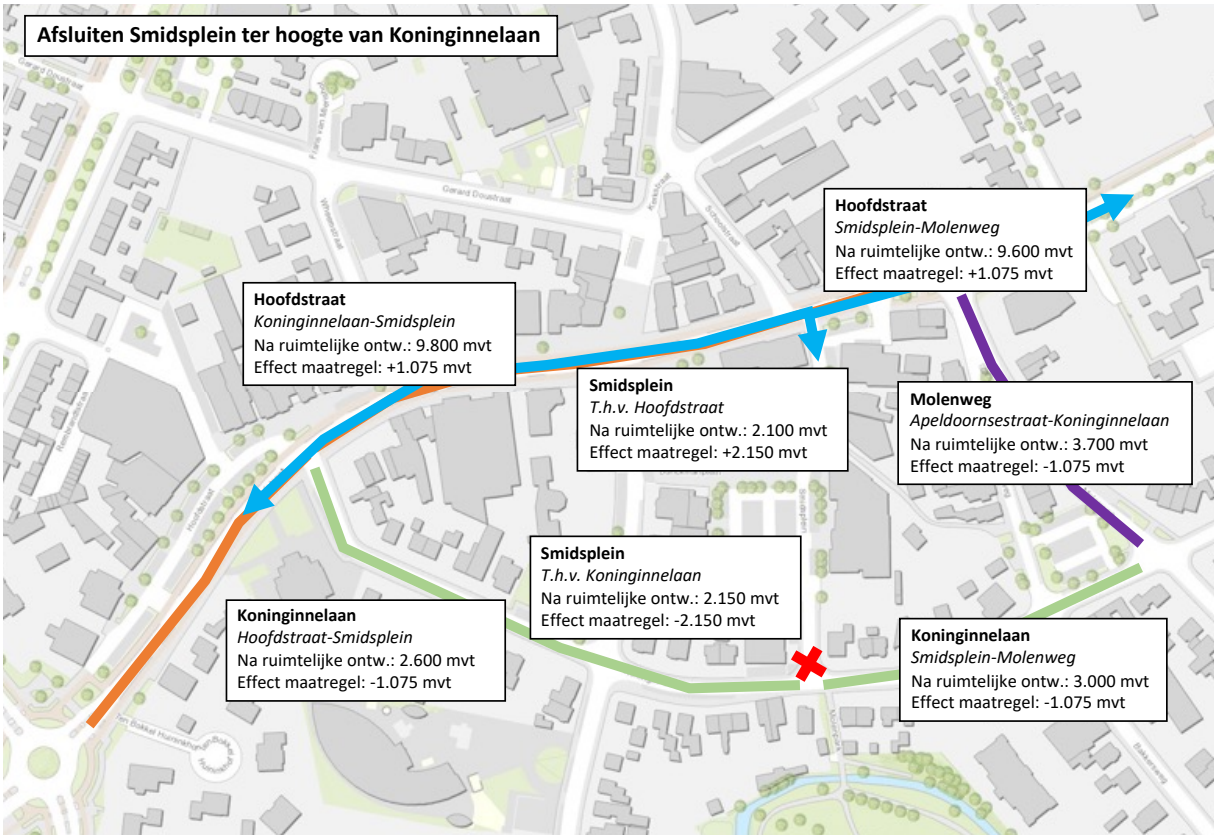
De parkeerring en ontsluiting van de ontwikkelingen die in de Centrumvisie als maatregel wordt genoemd is een richtinggevende suggestie. Daarom beschouwen we aanvullend de volgende alternatieve maatregelen voor het optimaliseren van de verkeerscirculatie (zie bijlage 5 voor een visueel overzicht). Deze maatregelen tijdens het participatietraject ingebracht.

1. Afsluiten Smidsplein t.h.v. Koninginnelaan
2. Ontsluiten bezoekers en bevoorrading Aldi via Hoofdstraat
3. Alleen bestemmingsverkeer via Koninginnelaan
4. Afwikkeling verkeer kruispunt Smidsplein-Hoofdstraat verbeteren

1. Afsluiten Smidsplein t.h.v. Koninginnelaan

Deze maatregel gaat de bewoners uit van het afsluiten van het Smidsplein ter hoogte van de Koninginnelaan. Om het Smidsplein te bereiken, moet het verkeer via de Hoofdstraat rijden. Tussen het Smidsplein en de Koninginnelaan rijden 2.150 voertuigen.

Als deze voertuigen via de Hoofdstraat rijden en zich gelijk over oost- en westelijke richting verdelen, dan wijzigen de intensiteiten op de Koninginnelaan en Hoofdstraat per richting dan met (2.150 / 2 =) 1.075 motorvoertuigen. Ook al het laad- en losverkeer rijdt dan over de Hoofdstraat. Vanaf het Smidsplein rijden dan 4.250 motorvoertuigen naar de Hoofdstraat. Omdat het kruispunt Smidsplein-Hoofdstraat met de huidige verkeersintensiteiten al als knelpunt wordt ervaren, kan deze verdubbeling van het verkeer vanaf het Smidsplein als ongewenst gezien worden.



Figuur 12– Variant 1: Afsluiten Smidsplein t.h.v. Koninginnelaan

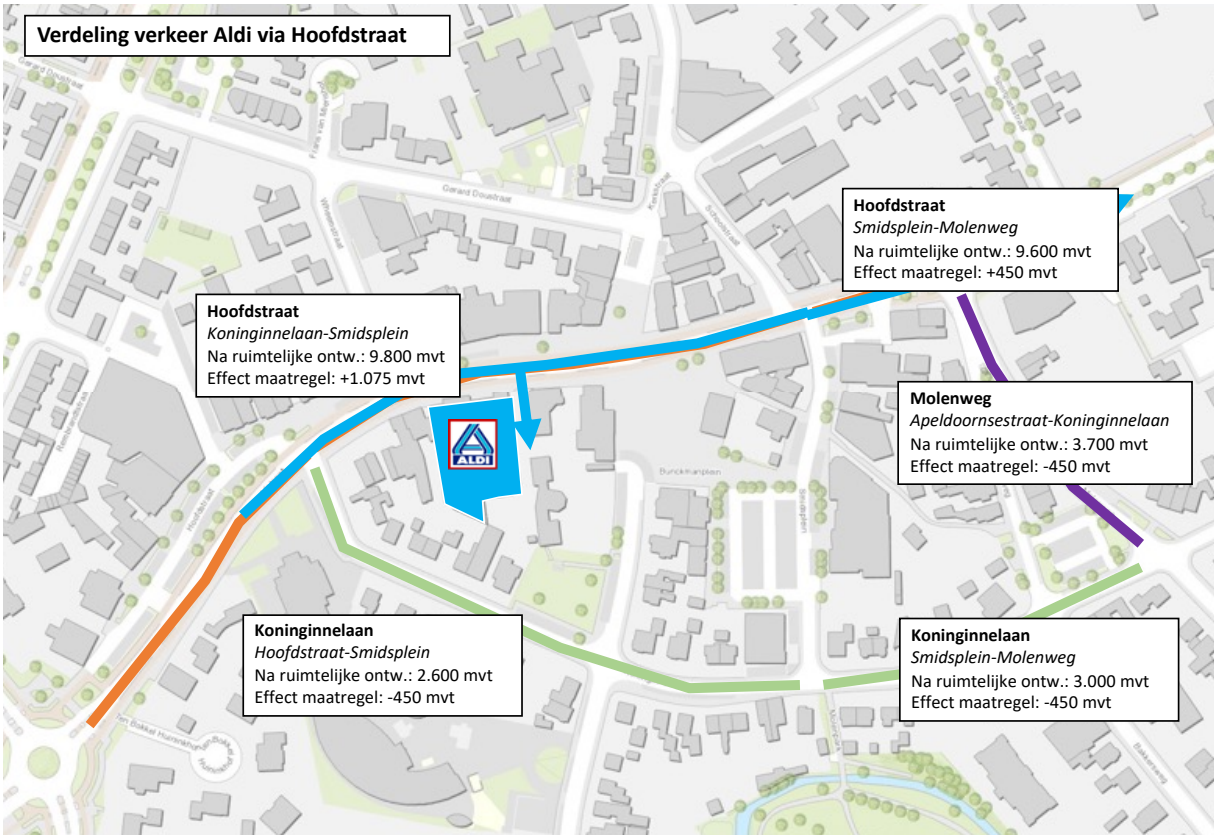
2. Ontsluiten bezoekers en bevoorrading Aldi via Hoofdstraat

De mogelijke toekomstige Aldi genereert 900 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze voertuigen volgens het idee van de bewoners via de Hoofdstraat gaan rijden, in plaats van via de Koninginnelaan, dan wijzigen de verkeersintensiteiten op de Koninginnelaan en Hoofdstraat met (900 /2 =) 450 motorvoertuigbewegingen per richting.

Als het laad- en losverkeer enkel via de Hoofdstraat wordt afgewikkeld, dan moeten deze vrachtwagens altijd een keer bij aankomst of vertrek achteruit over de Hoofdstraat rijden. Dit is gezien de hoge intensiteiten op de Hoofdstraat vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst. Ook in de tijd dat de Albert Heijn nog in dit pand gevestigd was, was dit al een knelpunt. Op het laad- en losverkeer gaan we in paragraaf 4.4.1 nader in.

3. Alleen bestemmingsverkeer via Koninginnelaan

Dit idee van de bewoners is in feite een samenvatting van het afsluiten van het Smidsplein ter hoogte van de Koninginnelaan en het ontsluiten van de bezoekers en bevoorrading van de Aldi via de Hoofdstraat. Door die maatregelen komt alleen bestemmingsverkeer nog over de Koninginnelaan. Door de maatregel tezamen wijzigen de verkeersintensiteiten met (1.075 + 450 =) 1.525 motorvoertuigen per richting.



Figuur 13 – Variant 2: Ontsluiten bezoekers en bevoorrading mogelijke Aldi via Hoofdstraat



Figuur 14 – Variant 3: Alleen bestemmingsverkeer via Koninginnelaan

4. Afwikkeling verkeer kruispunt Smidsplein-Hoofdstraat verbeteren

Ondersteunend aan de voorgaande maatregelen is door de bewoners voorgesteld de doorstroming van het kruispunt van het Smidsplein met de Hoofdstraat te verbeteren, door hier bijvoorbeeld een rotonde aan te leggen (zie bijlage 5). Hierdoor kan het verkeer optimaler via de Hoofdstraat afgewikkeld worden, in plaats van via de Koninginnelaan. Deze maatregel heeft op zichzelf geen effect op de verkeersintensiteiten. De acht parkeerplaatsen die door deze maatregel moeten worden gecompenseerd, worden voorzien ten zuiden van de Hoofdstraat en ten westen van het Smidsplein. In paragraaf 5.3.2 (in het hoofdstuk over parkeren) gaan we hier verder op in.

De huidige situatie op dit kruispunt in het participatietraject meerdere malen genoemd als verkeersonveilig en onoverzichtelijk. In de planvoorbereiding van de herinrichting van de Hoofdstraat kan het optimaliseren van dit punt worden meegenomen, waarbij voorgestelde maatregel kan worden betrokken. Wel zij hierbij opgemerkt dat een rotonde op deze locatie verkeerskundig gezien voor de verkeersafwikkeling niet noodzakelijk is en zeer waarschijnlijk ruimtelijke niet kan worden ingepast. De benodigde optimalisatie van dit punt zal dus in de planvoorbereiding nader moeten worden uitgewerkt.

4.3.1 Conclusie maatregelen alternatieve maatregelen

Onderstaande tabel vat de gevolgen van de voorgestelde maatregelen op de verkeersintensiteiten samen. Te zien is dat de intensiteit op de Hoofdstraat door deze maatregelen verder af komt te staan van intensiteit van 6.000 motorvoertuigen per etmaal die vanuit de beleidsambitie uit de Centrumvisie gewenst is. Daarentegen wordt de beschikbare capaciteit van de Koninginnelaan nog minder optimaal benut dan in de huidige situatie al het geval is. Er ontstaat dus een scheve verdeling van het verkeer over het beschikbare wegennet. Een en ander heeft tot gevolg dat voor een keuze voor deze alternatieve maatregelen een herziening nodig is van de beleidsambities ten aanzien van het karakter en het gebruik van de Hoofdstraat en/of de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen uit de Centrumvisie.

Uitvoering parkeerring	Verkeer dat herverdeelt (per richting)	Gevolg intensiteit Hoofdstraat		Gevolg intensiteit Koninginnelaan		Gevolgen intensiteit Molenweg
		Koninginnelaan-Smidsplein	Smidsplein-Molenweg	Hoofdstraat-Smidsplein	Smidsplein-Molenweg	Apeldoornsestraat-Koninginnelaan
Huidige intensiteit	-	*9.400*	*9.150*	*1.400*	*2.300*	*3.100*
Toekomstige intensiteit na ruimtelijke ontwikkelingen	-	*9.800*	*9.600*	*2.600*	*3.000*	*3.700*
Afsluiten Smidsplein t.h.v. Koninginnelaan	1.075	10.875	10.675	1.525	1.925	2.625
Ontsluiten bezoekers en bevoorrading Aldi via Hoofdstraat	450	10.250	10.050	2.150	2.550	3.250
Alleen bestemmingsverkeer via Koninginnelaan	1.525	11.325	11.125	1.075	1.475	2.175
Toekomstige theoretische capaciteit	-	*6.000*	*6.000*	*4.000*	*4.000*	*6.000*

Tabel 13 – Effect alternatieve maatregelen op intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal

4.4 Draagvlak

In hoofdstuk 3 beschrijven wij de resultaten van het participatieproces dat voor dit parkeer- en verkeerscirculatieplan is doorlopen. Uit deze participatie blijkt dat ondernemers er waarde aan hechten dat bezoekers van Voorthuizen over de Hoofdstraat kunnen blijven rijden. Hierdoor blijven zij voor hun winkels langsrijden, waardoor de winkels goed zichtbaar zijn voor bezoekers met de auto. Aanpassingen in de verkeersstructuur zijn vanuit dit standpunt niet gewenst. Bewoners van de Koninginnelaan vinden extra verkeer via de Koninginnelaan ongewenst, omdat zij vrezen leefbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten. Naar hun mening dienen de verkeersbewegingen van de functies aan de Hoofdstraat te worden gefaciliteerd op de Hoofdstraat en niet op de omliggende straten. Dit komt ook naar voren in de alternatieve maatregelen die zij hebben ingebracht (zie paragraaf 4.3).

Op basis van deze standpunten is er bij bewoners geen draagvlak voor aanpassingen in de verkeersstructuur die de verkeersintensiteiten in hun straat doen stijgen. Er is bij hen wel draagvlak voor maatregelen waardoor de intensiteiten dalen. Bij ondernemers is geen draagvlak voor aanpassingen waardoor minder bezoekers voor hun winkels blijven langsrijden. Zowel de ondernemers als bewoners hebben daarnaast verschillende zorgen geuit over het laad- en losverkeer van de supermarkten en over incidentele afsluitingen in verband met de markt of evenementen. Hier gaan we hieronder kort op in.

4.4.1 Laad- losverkeer

Verkeerskundig gezien is vrachtverkeer, zoals laad- en losverkeer, onderdeel van de maximale theoretische capaciteit van een weg. De landelijke richtlijn uit CROW-publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren) paragraaf 2.1 stelt dat dit aandeel vrachtverkeer in woongebieden gemiddeld 2% kan zijn. Uit de verkeerstellingen blijkt dat dit aandeel vrachtverkeer op de Hoofdstraat gemiddeld 3,5% is en op de Koninginnelaan gemiddeld 1,2%. De Koninginnelaan voldoet dus aan de landelijke richtlijn, de Hoofdstraat heeft vanuit deze richtlijn een opgave om het aandeel (doorgaand) vrachtverkeer te verlagen.

Voor specifiek laad- en losverkeer geldt dat dit slechts een aantal keer per dag langsrijdt, waardoor eventuele overlast gevende situaties door laad- en losverkeer alleen incidenteel plaatsvinden. Het laad-losverkeer is daarom verkeerskundig gezien op zowel de Koninginnelaan als de Hoofdstraat daarom niet bezwaarlijk. Vanuit verkeersveiligheid en beleving kan laad- en losverkeer daarentegen minder gewenst zijn, omdat het groter verkeer is en meerdere keren per dag langsrijdt en vrachtwagens moeten manoeuvreren om laad- en losplaatsen te bereiken. Het laad- en losverkeer is echter niet onoverkomelijk, aangezien de supermarkt in het centrum is gevestigd.

Dat het laad- en losverkeer niet gewenst is, blijkt uit de reactie van de bewoners hierop. Zij geven aan dat laad- en losverkeer voor onoverzichtelijke en verkeersonveilige situatie zorgt en daarom ongewenst is in de Koninginnelaan. Voor de Hoofdstraat is de beleidsambitie gesteld om de verblijfskwaliteit hier te vergroten, waardoor ook hier laad- en losverkeer niet gewenst is. Daarom is het gewenst om het laad- en losverkeer voor de supermarkten binnen de belangen ten aanzien van laad- en losverkeer zo optimaal mogelijk af te wikkelen.

Voor de Albert Heijn geldt dat het bevoorradingsdock al bestaat en niet verplaatst kan worden. Vrachtauto's moeten dus op het Smidsplein een achteruitrijdende beweging blijven maken om dit dock te bereiken. De situatie hier kan geoptimaliseerd worden door de gehele parkeersituatie op het Smidsplein te verbeteren (zie hoofdstuk 4). Hierdoor daalt de parkeerdruk, waardoor de kans kleiner wordt op conflicten tussen de manoeuvrerende vrachtauto's en geparkeerde voertuigen. Voor de mogelijke toekomstige Aldi kan in de planontwikkeling een bevoorradingsoplossing worden gecreëerd die verkeersveilig is en waarbij conflicten met ander verkeer zoveel mogelijk worden voorkomen.

Omdat laad- en losverkeer op zowel de Koninginnelaan als de Hoofdstraat niet gewenst, maar ook niet onoverkomelijk is, kunnen de lasten het beste verdeeld worden. Dit kan door voor het laad- en losverkeer een eenrichtingsroute over het Smidsplein af te spreken of met verplichte rijrichtingen voor vrachtverkeer af te dwingen, waarbij het vrachtverkeer via de Koninginnelaan komt aanrijden en via de Hoofdstraat wegrijdt, of andersom. Het meest logisch is dat dit vrachtverkeer hierbij via de Molenweg heen of terug rijdt, omdat daardoor het kortste deel van de Koninginnelaan en de Molenweg (die een ontsluitende functie heeft) worden gebruikt. Bij de herinrichting van de Hoofdstraat en Koninginnelaan kan rekening worden gehouden met deze eenrichtingsroute en met de benodigde manoeuvreruimte voor vrachtwagens.

4.4.2 Markt en evenementen op Hoofdstraat

De ambitie van de Centrumvisie is om het karakter van Voorthuizen als evenementendorp te versterken, waardoor in de toekomst meer evenementen te verwachten zijn. Als evenementen of (een pilot van) de markt op de Hoofdstraat wordt gehouden, is de Hoofdstraat afgesloten en moet het verkeer via alternatieve routes rijden. Dit zijn de Heuvelrandweg, de Roelenengweg/Gerard Doustraat en de Koninginnelaan. In de verkeerstelling die in 2022 is uitgevoerd, komen piekmomenten door evenementen voor. Het evenement dat de hoogste piek op de Koninginnelaan veroorzaakt verschilt per gedeelte van de Koninginnelaan. Deze zijn weergegeven in onderstaande tabel, waarbij ook de intensiteit van de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen bij deze intensiteiten is opgeteld.

Wegvak Koninginnelaan	Datum	Evenement	Intensiteit 2022	Intensiteit na ruimtelijke ontwikkelingen
Hoofdstraat-Smidsplein	26-jul	Braderie Hoofdstraat	1.900	3.150
Smidsplein-Molenweg	9-jul	Voorthuizen Loopt	3.300	3.600

Tabel 14 – Verkeersintensiteit Koninginnelaan tijdens evenementen in motorvoertuigen per etmaal.

Voor de Koninginnelaan geldt een theoretische capaciteit van 4.000 motorvoertuigen per etmaal. De intensiteiten op dagen met evenementen blijven hier (ook inclusief mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen) onder. Door het instellen van een parkeerring zal (afhankelijk van de vormgeving van deze parkeerring) de intensiteit op de Koninginnelaan met 265 tot 1.050 motorvoertuigen per etmaal stijgen naar 3.826 tot 7.650 motorvoertuigen tussen Smidsplein-Molenweg. Op evenementdagen komen de pieken in de intensiteit dus boven de theoretische capaciteit. Volgens landelijke ontwerprichtlijnen voor wegen worden wegen gedimensioneerd op het zogenaamde 'maatgevende moment'. Dit is het meest voorkomende moment waarop de verkeersvraag het grootst is en waarop het verkeer nog goed moet kunnen worden afgewikkeld. Volgens de landelijke richtlijn uit CROW-publicatie 305 (Verkeersgeneratie leisure) paragraaf 3.2.8 is het niet realistisch om de parkeer/verkeerscapaciteit van evenementen op piekdagen af te stemmen. Incidentele overbelasting is dus niet bezwaarlijk.

Wel bevat CROW-publicatie 305 aanbevelingen om de bereikbaarheid rondom evenementen te optimaliseren. Voor evenementen op de Hoofdstraat kan het beste worden ingezet op goede communicatie die weggebruikers en deelnemers en bezoekers wijst op de mogelijkheden voor omrijden via de Heuvelrandweg, de te gebruiken parkeervoorzieningen (zoals het Oranjeterrein) en de mogelijkheden om met het openbaar vervoer te komen. Aanvullend kan het parkeren op afstand worden gefaciliteerd door de inzet van een pendel tussen de parkeervoorziening(en) en het centrum.

4.5 Conclusie en advies

4.5.1 Conclusies

In dit hoofdstuk hebben wij de huidige en de beoogde verkeerssituatie en mogelijke maatregelen en het draagvlak daarvoor geanalyseerd. Samengevat hebben wij op basis hiervan de volgende conclusies:

- Door de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen uit de Centrumvisie neemt de verkeersintensiteit op de Hoofdstraat en Koninginnelaan toe. Deze verkeersintensiteit blijft zonder wijzigingen in de routing of infrastructuur op de Koninginnelaan binnen de toekomstige theoretische capaciteit.
- Voor de ambitie uit de Centrumvisie om de Hoofdstraat een grotere verblijfsfunctie te geven, moet de verkeersintensiteit worden gereduceerd. Dit kan door het herinrichten van de Hoofdstraat, het instellen van 30 km/h op de Apeldoornsestraat en/of wijzigingen in de verkeerscirculatie, waardoor parkerend verkeer meer gebruik gaat maken van de Koninginnelaan en minder van de Hoofdstraat
- Verkeerskundig gezien is er geen bezwaar tegen de mogelijke maatregelen om parkerend verkeer meer via de Koninginnelaan te laten rijden.
- De combinatie van alle mogelijke maatregelen leidt niet tot een verkeersintensiteit die past bij de beleidsambitie om de Hoofdstraat een grotere verblijfsfunctie te geven en fietsers op de rijbaan te laten rijden. Afhankelijk van het gedeelte van de Hoofdstraat moet aanvullend nog 10% tot 30% van het verkeer gereduceerd worden. Op basis hiervan zullen op de Hoofdstraat minimaal fietsstroken nodig blijven.
- Voor wijzigingen in de verkeerscirculatie is geen draagvlak onder bewoners als deze leiden tot een stijging van de verkeersintensiteit in hun straat. Er is wel draagvlak voor maatregelen die de intensiteit in hun straat doet dalen. Bij ondernemers is geen draagvlak als dit leidt tot minder verkeer voor hun winkels. Voor het afsluiten van het Smidsplein ter hoogte van de Hoofdstraat is bij bewoners en ondernemers geen draagvlak. Wel heeft de kopgroep (met daarin een vertegenwoordiging van bewoners en ondernemers) eerder ingestemd met (de ambities voor het verkeer uit) de Centrumvisie.
- Alternatieve maatregelen die de verkeersintensiteit op de Koninginnelaan doen dalen, zorgen voor hogere verkeersintensiteiten op de Hoofdstraat en een schevere verdeling van de verkeersintensiteit over het

beschikbare wegennet. Voor deze maatregelen is een herziening van de beleidsambitie uit de Centrumvisie ten aanzien van het karakter en gebruik van de Hoofdstraat nodig.
- Laad- en losverkeer in de Koninginnelaan en de Hoofdstraat en incidentele overbelasting van het wegennet bij markt of evenementen op de Hoofdstraat zijn vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en leefbaarheid niet gewenst, maar verkeerskundig gezien ook niet onoverkomelijk. Bij de herinrichting van de Hoofdstraat en Koninginnelaan kan rekening worden gehouden met de benodigde manoeuvreruimte voor laad- en losverkeer en met het verlagen van het aandeel vrachtverkeer op de Hoofdstraat.

4.5.2 Advies

Op basis van de resultaten en conclusies van de analyses kan voor verschillende opties gekozen worden. Het verschil tussen deze opties wordt bepaald door de mate waarin de ambities van de Centrumvisie worden gerealiseerd en de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen worden toegestaan, of de mate waarin de wensen van de bewoners en ondernemers worden ingevuld. De keuze tussen deze opties vraagt om een bestuurlijke afweging.

Optie 1: Realiseren ambities Centrumvisie
Het realiseren van de ambities van de Centrumvisie vraagt om maximale verkeerskundige maatregelen. Naast de herinrichting van de Hoofdstraat en het instellen van 30 km/h op de Apeldoornsestraat, wordt daarbij het Smidsplein ter hoogte van de Hoofdstraat afgesloten. Hierdoor rijdt al het verkeer via de Koninginnelaan en daalt de verkeersintensiteit op de Hoofdstraat tot dicht bij de gewenste verkeersintensiteit. De Koninginnelaan wordt hierdoor drukker, maar tegen deze hogere verkeersintensiteit is verkeerskundig gezien geen bezwaar. Voor deze toename in verkeersintensiteit op de Koninginnelaan is echter geen draagvlak onder de bewoners en voor de afname van de verkeersintensiteit op de Hoofdstraat geen draagvlak onder ondernemers. De intensiteiten op de Hoofdstraat zullen na het toepassen van deze maatregelen naar verwachting boven de theoretische capaciteit voor wegen met gemengd verkeer blijven. Daarom blijven in de herinrichting van de Hoofdstraat minimaal fietsstroken nodig.

Optie 2: Realiseren wensen bewoners en ondernemers
Bewoners hebben aangegeven dat zij bij voorkeur de verkeersintensiteit in hun straat zien dalen en ondernemers willen het verkeer graag voor hun winkels op de Hoofdstraat houden. Om dit te bereiken kan bijvoorbeeld het Smidsplein aan de kant van de Koninginnelaan worden afgesloten. Hierdoor stijgt de verkeersintensiteit op de Hoofdstraat, waardoor deze intensiteit tot ongeveer het dubbele van intensiteit stijgt die vanuit de Centrumvisie gewenst is. Ook al het laad- en losverkeer maakt dan gebruik van de Hoofdstraat. Voor deze maatregelen is daarom een herziening van de beleidsambitie uit de Centrumvisie ten aanzien van het karakter en gebruik van de Hoofdstraat nodig.

Optie 3: Compromis ambities centrumvisie en wensen bewoners en ondernemers
Om een tussenweg te vinden tussen de ambities van de Centrumvisie en de wensen bewoners en ondernemers, kan in fases worden gewerkt. Onze analyses zijn namelijk gebaseerd op een verkeersmodel die de toekomstige verkeersintensiteiten berekent. In een later stadium kunnen op basis van de daadwerkelijke intensiteiten aanvullende verkeersmaatregelen worden afgewogen, die de verkeersintensiteit op de Hoofdstraat zover als nodig is doen dalen en op de Koninginnelaan doen stijgen. Wij adviseren in deze optie de volgende fasering:

Fase 1 (vanaf nu tot en met herinrichtingen)

- Voer de beoogde herinrichting van de Hoofdstraat uit en ga daarbij minimaal uit van het toepassen van fietsstroken.
- Voer een herinrichting van de Koninginnelaan uit en maak deze hiermee geschikt om het verkeer vanuit de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen en het parkerend verkeer optimaal te kunnen afwikkelen.
- Verdeel het laad- en losverkeer met een bestemming tussen de Hoofdstraat en Koninginnelaan over de Hoofdstraat en Koninginnelaan door een eenrichtingslaad- en losroute af te spreken en bij de reconstructie van deze wegen rekening te houden met de voorkeursroute (via de Molenweg (die een ontsluitende functie heeft) en het kortste deel van de Koninginnelaan (Smidsplein-Molenweg)).
- Neem nog geen verkeerskundige maatregelen om het verkeer van de Hoofdstraat via de Koninginnelaan te leiden.

Fase 2 (vanaf oplevering herinrichtingen)

- Reduceer de verkeersintensiteit op de Hoofdstraat door het gebruik van de Heuvelrandweg te stimuleren door gedrags- en informatiecampagnes.
- Monitor de verkeersintensiteit en -afwikkeling op de Hoofdstraat en Koninginnelaan en overweeg op basis hiervan aanvullende maatregelen om het (laad- en los)verkeer anders te verdelen tussen de Hoofdstraat en Koninginnelaan, of om beoogde ruimtelijke ontwikkelingen wel of niet toe te staan. Uit deze monitoring kan namelijk blijken dat de intensiteiten al tot een aanvaardbare hoeveelheid zijn gedaald, waardoor verdere maatregelen niet noodzakelijk zijn.
- Sta incidentele overbelasting van het wegennet bij markt of evenementen toe en beperk de overlast zoveel mogelijk door goede communicatie en een pendel naar parkeervoorzieningen op afstand.

4.5.3 Toelichting

In ons advies proberen wij een balans te vinden tussen het halen van de beleidsambities uit de Centrumvisie en het toestaan van de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen aan de ene kant, en de wens vanuit bewoners en ondernemers om geen negatieve verkeerseffecten van deze beleidsambities te krijgen aan de andere kant. Daarom beschrijven wij drie mogelijke opties en geven wij niet een advies voor één van deze opties. De keuze voor een van deze opties vraagt namelijk om een bestuurlijke belangenafweging.

5. ANALYSE PARKEREN

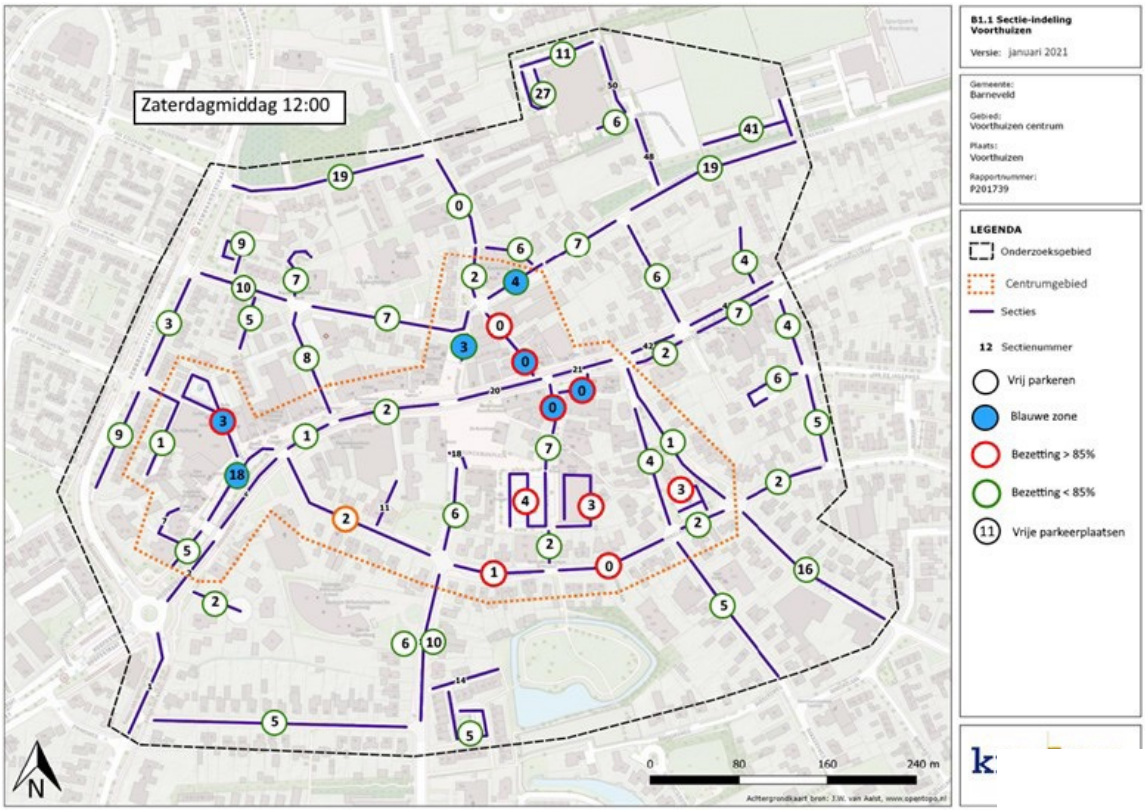
In het vorige hoofdstuk hebben we de effecten van de ambities en mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen uit de Centrumvisie op het verkeer geanalyseerd. In dit hoofdstuk analyseren we het aspect parkeren. Voor dit aspect beoordelen we de huidige parkeersituatie en de parkeersituatie die de Centrumvisie beoogt. Daarna analyseren we verschillende mogelijke parkeermaatregelen om de huidige en beoogde situatie te verbeteren of (beter) mogelijk te maken. In de analyses is hetgeen de Centrumvisie over het parkeren stelt ons uitgangspunt. Aanvullend hierop verkennen we ook alternatieve mogelijke maatregelen. We sluiten af met ons advies ten aanzien van de te nemen maatregel(en).

5.1 Huidige en beoogde parkeersituatie

5.1.1 Huidige situatie

In augustus 2020 is een parkeertelling in het centrum van Voorthuizen uitgevoerd. Augustus 2020 was in de zomervakantie en buiten een periode waarin corona-maatregelen van kracht waren. In de analyses in deze rapportage kijken we naar de zaterdag als maatgevende dag voor parkeren. Bijlage 1 bevat een nadere beschrijving van het onderzoek en de analyses.

Het onderzoek laat zien dat de parkeerdruk op de genoemde terreinen in de gemeten situatie op zaterdagmiddag hoger is dan 85% (uitgezonderd bij de Jumbo, omdat hier een blauwe zone geldt). Deze 85% is volgens het parkeerbeleid van de gemeente maximaal wenselijke parkeerdruk. Van de geparkeerde voertuigen op zaterdagmiddag was 41% ook 3 uur eerder geteld. Deze voertuigen parkeren dus 3 uur of langer.



Figuur 15 – Parkeerdruk huidige situatie (zaterdagmiddag)

De parkeersituatie op het Smidsplein is vanuit de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen het meest relevant (zie paragraaf 2.3.2). Daarom geven we hieronder de parkeerdruk van het Smidsplein (secties 24, 25 en 26) en de daarnaast gelegen parkeergarage van de Albert Heijn (sectie 27) weer, die gemeten is op zaterdag 22 augustus 2020. Uitgaande van de beleidsmatige maximale parkeerdruk van 85% is er op het Smidsplein het drukste moment (zaterdag 11.00 uur) geen restcapaciteit, ook niet als de parkeergarage van de Albert Heijn optimaler wordt benut.

Tijdstip	Smidsplein			Parkeergarage AH			Gezamenlijk		
	Capaciteit	Bezetting	%	Capaciteit	Bezetting	%	Capaciteit	Bezetting	%
08:00	112	71	63%	48	13	27%	160	84	53%
09:00	112	82	73%	48	22	46%	160	104	65%
10:00	112	88	79%	48	23	48%	160	111	69%
11:00	112	101	90%	48	36	75%	160	137	86%
12:00	112	99	88%	48	45	94%	160	144	90%
13:00	112	92	82%	48	32	67%	160	124	78%
14:00	112	94	84%	48	24	50%	160	118	74%
15:00	112	87	78%	48	27	56%	160	114	71%

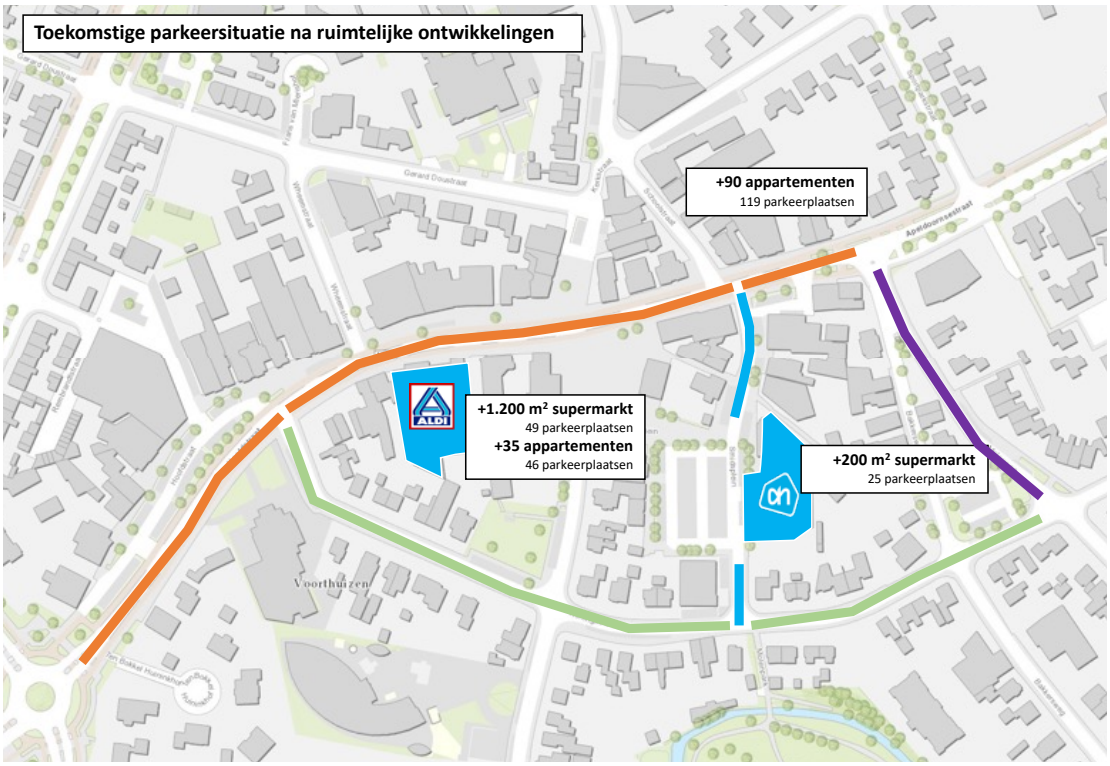
Tabel 15 – Parkeerdruk huidige situatie Smidsplein en parkeergarage Albert Heijn

5.1.2 Effect ruimtelijke ontwikkelingen

In hoofdstuk 2 hebben wij de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen uit de Centrumvisie beschreven. De gevolgen van deze ontwikkelingen voor het verkeer en het parkeren hebben wij in bijlage 2 nader uitgewerkt. Onderstaande tabel en afbeelding tonen de resultaten wat betreft het parkeren.

Ontwikkeling	Parkeeropgave	Locatie extra parkeerplaatsen
Verplaatsing Aldi	49	Eigen terrein, openbaar toegankelijk
Woningen boven Aldi	46	Eigen terrein
Uitbreiding Albert Heijn	9	Openbare ruimte, zie ook bijlage 3
Compensatie vervallen parkeerplaatsen Albert Heijn	16	Openbare ruimte, zie ook bijlage 3
Overige woningbouw	119	Eigen terrein

Tabel 16 – Parkeeropgave per ontwikkeling in parkeerplaatsen



Figuur 16 – Parkeeropgave, verkeersgeneratie en toekomstige verkeersintensiteiten mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen

Omdat er in de huidige openbare ruimte geen restcapaciteit is om de parkeeropgave van de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen mee in te vullen, moet de parkeeropgave van elke ontwikkeling gefaciliteerd worden door de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen. De plannen voor de woningen boven de Aldi gaan uit van parkeren op eigen terrein. Omdat deze parkeeropgave daarmee is ingevuld, laten we deze ontwikkeling in de verdere analyse buiten beschouwing. Voor de overige woningbouw is de planvorming nog niet concreet genoeg om te bepalen waar deze parkeeropgave gefaciliteerd wordt. Ook deze parkeeropgave laten we daarom verder buiten beschouwing.

Voor de ontwikkelingen van beide supermarkten moet de parkeeropgave nog worden ingevuld. Hiervoor verkennen we in de paragraaf hierna de mogelijkheden.

5.2 Mogelijke maatregelen conform Centrumvisie

Voor het invullen van de parkeeropgave van de supermarkten analyseren we op basis van de Centrumvisie het verplaatsen van geparkeerde marktvoertuigen en het invoeren van een blauwe zone als parkeermaatregel. In de volgende paragraaf analyseren we daarnaast alternatieve maatregelen die in het participatieproces naar voren zijn gebracht.

5.2.1 Verplaatsen geparkeerde marktvoertuigen

Volgens het parkeerdrukonderzoek zijn op het drukste moment (zaterdag 11.00 uur) 28 voertuigen geparkeerd die op basis van de totale parkeerduur als werkende kunnen worden bestempeld. Het onderzoek maakt echter geen onderscheid tussen soort werkende. Dit kunnen dus zowel werknemers in winkels, als marktkooplieden zijn. Beide groepen kunnen echter ook op afstand parkeren, wat voldoende is om de parkeeropgave van de Albert Heijn in te vullen. De praktijk leert echter dat werknemers slechts beperkt bereid zijn om vrijwillig op afstand parkeren, waardoor deze maatregel geen zekerheid geeft op verbetering van de parkeersituatie op het

Smidsplein. Deze maatregel kan wel als kortetermijnmaatregel wordt verkend en uitgevoerd, om de parkeersituatie voor zover mogelijk in de huidige situatie al te verbeteren.

5.2.2 Blauwe zone

Een andere optie om structureel parkeercapaciteit vrij te maken, is het instellen van een parkeerduurbeperking (blauwe zone) op het gedeelte van het Smidsplein waar momenteel nog geen blauwe zone geldt. Om het effect hiervan te berekenen, maken we gebruik van het onderscheid tussen kort- en langparkeren in het parkeerdrukonderzoek uit 2020. Met langparkeren worden auto's bedoeld die langer dan 3 uur op het parkeerterrein geparkeerd staan. De meeste langparkeerders op het Smidsplein zijn geteld op zaterdag 12:00, toen zijn 47 langparkeerders geteld. Deze langparkeerders kunnen worden geweerd door het invoeren van een parkeerduurbeperking (blauwe zone).

Onderstaande tabel laat zien dat het invoeren van een blauwe zone voldoende is om de parkeeropgave van de Albert Heijn van 25 parkeerplaatsen in te kunnen vullen en ook om onder de 85% parkeerdruk te komen. De parkeerdruk daalt door het weren van langparkeerders namelijk naar maximaal 54% zonder uitbreiding van de Albert Heijn. Een blauwe zone is dan alleen op zaterdag rond 11.00 en 12.00 uur nodig (zie bijlage 4). Inclusief de uitbreiding van de Albert Heijn wordt de parkeerdruk maximaal 73% en is de blauwe zone op donderdagmiddag vanaf 15.00 uur, vrijdag vanaf 10.00 uur en zaterdag de hele dag nodig (zie bijlage 4).

Het invoeren van een blauwe zone heeft echter tot gevolg dat de langparkeerders elders een parkeerplaats moeten vinden. Dit betreffen maximaal 47 langparkeerders. De mogelijkheden hiervoor analyseren wij hierna.

Tijdstip	Smidsplein zonder uitbreiding Albert Heijn met langparkeerders			
	Capaciteit	Bezetting	Langparkeerders	%
08:00	112	71	34	63%
09:00	112	82	38	73%
10:00	112	88	44	79%
11:00	112	101	45	90%
12:00	112	99	47	88%
13:00	112	92	41	82%
14:00	112	94	37	84%
15:00	112	92	31	82%

Tijdstip	Smidsplein zonder uitbreiding Albert Heijn zonder langparkeerders			
	Capaciteit	Bezetting	Langparkeerders	%
08:00	112	37	0	33%
09:00	112	44	0	39%
10:00	112	44	0	39%
11:00	112	56	0	50%
12:00	112	52	0	46%
13:00	112	51	0	46%
14:00	112	57	0	51%
15:00	112	61	0	54%

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

Tijdstip	Smidsplein na uitbreiding Albert Heijn en zonder langparkeerders			
	Capaciteit	Bezetting	Langparkeerders	%
08:00	96	46	0	48%
09:00	96	53	0	55%
10:00	96	53	0	55%
11:00	96	65	0	68%
12:00	96	61	0	64%
13:00	96	60	0	63%
14:00	96	66	0	69%
15:00	96	70	0	73%

Tabel 17 – Parkeerdruk Smidsplein voor en na weren langparkeerders

5.2.3 Herplaatsen langparkeerders

De Nota Parkeernormen geeft voor verschillende functies een maximale loopafstand. Omdat langparkeren past bij de functies winkelen en verblijfsrecreatie, houden we hiervoor de geldende 400 meter loopafstand aan. De beschikbare capaciteit binnen deze afstand is in onderstaande tabel en afbeelding weergegeven.

Afstand	Capaciteit tot 85% parkeerdruk	Locatie
100 meter	4	Woonstraten rondom Smidsplein
200 meter	3	Woonstraten rondom Smidsplein en mogelijk toekomstig terrein Aldi
300 meter	32	Woonstraten ten noorden van Hoofdstraat
400 meter	63	Woonstraten ten noorden van Hoofdstraat en langs Molenweg

Tabel 18 – Beschikbare parkeercapaciteit voor herplaatsen langparkeerders

Te zien is dat alleen binnen 300 tot 400 meter is voldoende capaciteit beschikbaar is. De vraag is echter hoe realistisch het is dat de langparkeerders hier in de praktijk gebruik van gaan maken, of dat zij in de woonwijk direct bij het Smidsplein een parkeerplaats gaan zoeken. Verkeer wil namelijk zo dicht mogelijk bij de bestemming parkeren. Dit leidt tot zoekverkeer en een hogere parkeerdruk in de straten rondom het Smidsplein, wat een verplaatsing van het probleem inhoudt. Een parkeeralternatief op afstand waarbij bezoekers van het centrum parkeren op bijvoorbeeld het Oranjeterrein parkeren, is vanuit dit oogpunt gezien daarom ook niet haalbaar. Bovendien vindt in de toekomst mogelijk woningbouw plaats op het Oranjeterrein, waardoor dit terrein als parkeervoorziening op termijn kan komen te vervallen.



Figuur 17 – Beschikbare parkeercapaciteit voor herplaatsen langparkeerders

Daarom verkennen we hierna de mogelijkheden om de loopafstand tot 200 meter te verkleinen, door langparkeerders te faciliteren op het parkeerterrein bij de mogelijke toekomstige Aldi, of op een van de bestaande parkeerterreinen.

5.2.4 Langparkeerders binnen realistische loopafstand

Volgens de berekeningen in bijlage 2 is de parkeeropgave van de mogelijke Aldi 49 parkeerplaatsen. Als hierbij ook de 47 langparkerende voertuigen van het Smidsplein een plaats moeten krijgen, dan moeten bij de Aldi (49 + 47) 96 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. In de huidige situatie zijn er op het terrein 15 parkeerplaatsen aanwezig. Daarnaast is een sloopvergunning verleend voor de panden op de percelen ten zuiden van de Aldi (Koninginnelaan 9 en 11). Op het terrein van deze percelen kunnen ook parkeerplaatsen ten behoeve van de Aldi worden gerealiseerd. Een eerste inschatting op basis van de oppervlakte van deze percelen is dat hier (rekening houdend met de gemeentelijke ontwerpeisen voor parkeervoorzieningen en voldoende manoeuvreruimte voor het laden en lossen) bij de toekomstige Aldi in totaal 40 tot 45 parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. De exacte inpassing moet uitwijzen of het mogelijk is om dit aantal uit te breiden tot voor de parkeervraag van 49 parkeerplaatsen voor de Aldi. De beschikbare ruimte is in ieder geval niet voldoende om ook de langparkerende voertuigen te faciliteren. Zoals eerder vermeld is er ook geen restcapaciteit op de bestaande parkeervoorzieningen op bijvoorbeeld het Smidsplein of Bunckmanplein.

Voor het faciliteren van langparkeerders is daarom een meerlaagse parkeervoorziening (ondergronds of bovengronds) nodig bij de Aldi, of op de locatie van een van de bestaande parkeervoorzieningen op het Smidsplein of Bunckmanplein. De keuze voor een gebouwde parkeervoorziening vraagt echter om een complexe afweging ten aanzien van de kosten voor de investering, exploitatie en beheer en onderhoud en de partij die deze lasten moet gaan dragen. De locatie van deze parkeervoorziening is afhankelijk van deze afweging.

5.3 Alternatieve maatregelen uit participatieproces (aanvullend op Centrumvisie)

De blauwe zone die in de Centrumvisie als parkeermaatregel wordt genoemd is een richtinggevende suggestie. Daarom beschouwen we aanvullend de volgende alternatieve maatregelen voor het optimaliseren van de parkeersituatie. Deze maatregelen tijdens het participatietraject door bewoners en ondernemers ingebracht (zie bijlage 5 voor een visueel overzicht van de maatregelen die door bewoners zijn ingebracht).

- Aanleggen parkeerplaatsen Smidsplein (idee ondernemers en bewoners)
- Aanleggen parkeerplaatsen langs Hoofdstraat t.h.v. Gereformeerde kerk en bij Smidsplein (idee bewoners)
- Instellen parkeerverwijssysteem

5.3.1 Aanleggen parkeerplaatsen Smidsplein

Er zijn in het participatieproces verschillende opties ingebracht om (extra) parkeerplaatsen aan te leggen (zie bijlage 5). Zo is gesuggereerd dat er op de plek van de huidige 16 parkeerplaatsen op het Smidsplein die verdwijnen als gevolg van de uitbreiding, 6 langsparkeerplaatsen zouden kunnen worden gerealiseerd. Daarnaast levert het verwijderen van het huisje voor winkelwagens één parkeerplaats op en kunnen er aan de noordkant van het Smidsplein 9 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Daarnaast is de suggestie gedaan om de parkeercapaciteit op de Van den Berglaan bij het Bunckmanplein uit te breiden. Hier is een aanvullende capaciteit van ongeveer 10 plaatsen mogelijk. Al deze parkeerplaatsen liggen binnen 100 meter van de Albert Heijn. De totale invulling wordt dan (6+1+9+10 =) 26. Of al deze suggesties haalbaar zijn moet blijken uit maatvaste tekeningen van deze parkeerplaatsen. Zouden al deze extra parkeerplaatsen mogelijk zijn, dan is dit

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

in ieder geval voldoende om de minimale parkeeropgave van 25 parkeerplaatsen te faciliteren. De parkeerdruk blijft hiermee echter nagenoeg gelijk aan de huidige situatie en dus boven de 85%.

Deze oplossing is niet in lijn met de ambities uit de Centrumvisie. De Centrumvisie gaat namelijk uit van het verkleinen van de ruimte voor verkeer en het vergroten van de horeca- en verblijfsruimte. Voor een keuze voor deze alternatieve maatregel is dus een herziening nodig van de beleidsambities uit de Centrumvisie ten aanzien van het karakter en het gebruik van het centrum.

5.3.2 Aanleggen parkeerplaatsen langs Hoofdstraat t.h.v. Gereformeerde kerk en bij Smidsplein

Vanuit bewoners is het idee ingebracht om langs de Hoofdstraat ter hoogte van de Gereformeerde kerk extra parkeerplaatsen aan te leggen. In bijlage 5 hebben we een globale ruimtelijke inpassing hiervan weergegeven, waarbij we rekening houden met de perceelgrens van de Gereformeerde kerk. In totaal zijn ongeveer 45 parkeerplaatsen op deze locatie mogelijk. Deze parkeeroplossing is dus ongeveer voldoende om de langparkerende voertuigen te faciliteren. Daarnaast bevat het plan van de bewoners een optimalisatie van het kruispunt Smidsplein-Hoofdstraat, waarbij de te compenseren parkeerplaatsen worden voorzien ten zuiden van de Hoofdstraat op het gedeelte wat nu voet- en fietspad is (zie paragraaf 0).

Deze voorgestelde parkeervoorzieningen heeft echter een aantal belangrijke kanttekeningen:

- De verkeersintensiteiten op de Hoofdstraat zijn zowel in de huidige als in de gewenste situatie dermate hoog dat haakse parkeervakken vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid bij voorkeur niet worden toegepast.
- De voorgestelde parkeervoorziening ver van het Smidsplein waar deze voertuigen nu parkeren. Door deze factoren zullen deze voertuigen in de omgeving gaan parkeren. Dit leidt tot zoekverkeer en een hogere parkeerdruk in de omliggende straten, wat een verplaatsing van het probleem inhoudt.
- Door deze parkeeroplossingen krijgt de Hoofdstraat op deze locaties een sterke verkeerskundige uitstraling en vervalt hier het voetpad.
- Een van de beleidsambities van de Centrumvisie is het verkleinen van de ruimte voor verkeer en het vergroten van de ruimte van langzaam verkeer. Deze oplossingen zijn dus niet in lijn met de gestelde beleidsambities, waardoor ook voor deze maatregel een herziening van deze beleidsambities nodig is.

5.3.3 Instellen parkeerverwijssysteem

Een laatste ingebracht optie is het instellen van een parkeerverwijssysteem. Bezoekers volgen in dit systeem een parkeerroute die met bebording is aangegeven, zodat zij via alle parkeerterreinen worden geleid totdat ze een parkeerplaats gevonden hebben. Dit systeem zal echter geen of zelfs een negatief effect hebben op de parkeersituatie. Op de andere parkeerterreinen is namelijk ook geen restcapaciteit. Hierdoor zal het verwijzen naar andere terreinen met name ertoe leiden dat verkeer dat zoekt naar een parkeerplaats langere afstanden tussen de terreinen gaat afleggen en uiteindelijk weer bij het Smidsplein uitkomt. Bovendien resulteert deze maatregel niet in de benodigde extra parkeercapaciteit.

5.4 Draagvlak

In hoofdstuk 3 beschrijven wij de resultaten van het participatieproces dat voor dit parkeer- en verkeerscirculatieplan is doorlopen. Uit deze participatie blijkt dat bewoners de wens hebben dat alleen (toekomstige) bewoners kunnen parkeren aan en rondom de Koninginnelaan. De overige bezoekers moeten dan op het Smidsplein of langs de Hoofdstraat parkeren. Voor het plan om bezoekers van de supermarkten aan of bij de Koninginnelaan te laten parkeren is dus geen draagvlak onder de bewoners.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

Zowel ondernemers als bewoners hebben daarnaast de wens om de huidige parkeersituatie rondom het Smidsplein te optimaliseren. Ondernemers gaven wel aan dat het instellen van een blauwe zone geen 'wisselgeld' mag zijn om de uitbreiding van de Albert Heijn mogelijk te maken. Vanuit die invalshoek is er bij de ondernemers dus geen draagvlak voor een blauwe zone.

5.5 Conclusie en advies

5.5.1 Conclusie

In dit hoofdstuk hebben wij de huidige en de beoogde parkeersituatie en mogelijke maatregelen en het draagvlak daarvoor geanalyseerd. Samengevat hebben wij op basis hiervan de volgende conclusies:

- De parkeerdruk op de parkeerterreinen in het centrum is in de huidige situatie op het maatgevende moment (zaterdag in de zomermaanden) al hoger dan de 85% die vanuit het parkeerbeleid gewenst is. Op het Smidsplein (vanuit de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen het meest relevant) is deze 90%.
- Maatregelen om de parkeersituatie op het Smidsplein te verbeteren zijn het op afstand laten parkeren van werknemers en marktkooplieden of het instellen van een parkeerduurbeperking (blauwe zone). Het instellen van een blauwe zone geeft hierbij de meeste zekerheid op het structureel vrij te maken van parkeercapaciteit en doet de parkeerdruk op het Smidsplein dalen naar 54% (bij een parkeerduurbeperking van 3 uur). Een blauwe zone is in de huidige situatie alleen nodig op zaterdagen.
- De verschillende (woningbouw)ontwikkelingen vullen de parkeeropgave conform het parkeerbeleid van de gemeente op eigen terrein in (met uitzondering van de Albert Heijn). De parkeeropgave voor de mogelijke verplaatsing van de Aldi wordt openbaar toegankelijk.
- Voor de uitbreiding van de Albert Heijn moeten extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden aangelegd.
- Voor de uitbreiding van de Albert Heijn is er op het Smidsplein onvoldoende restcapaciteit om de parkeeropgave in te vullen. Hiervoor zijn twee oplossingen mogelijk:
  - Extra parkeerplaatsen op en rondom het Smidsplein of langs de Hoofdstraat realiseren. Dit is echter strijdig met de beleidsambitie van de Centrumvisie om de verkeersruimte te verkleinen en de verblijfs- en horecafunctie en ruimte en verkeersveiligheid voor langzaam verkeer in het centrum te vergroten.
  - De invoering van een blauwe zone op het Smidsplein. De parkeerdruk op het Smidsplein is met blauwe zone en na toevoeging van de parkeeropgave van de Albert Heijn 73%. De blauwe zone is in deze situatie nodig op donderdagmiddag, vrijdag en zaterdag.
- Voorwaarde bij het instellen van een blauwe zone is dat een oplossing wordt gevonden voor de 47 langparkeerders. Hiervoor zijn twee oplossingen mogelijk:
  - De restcapaciteit binnen het gebied van 400 meter loopafstand rondom het Smidsplein, of de capaciteit van het Oranjeterrein gebruiken. De vraag is echter of het realistisch is dat dit ook daadwerkelijk gebruikt gaat worden, of dat de parkeerdruk in de straten rondom het Smidsplein toeneemt en het parkeerprobleem feitelijk verschuift. Bovendien komt de parkeervoorziening van het Oranjeterrein op termijn mogelijk te vervallen door beoogde woningbouw op dit terrein.
  - De bestaande parkeervoorzieningen of de toekomstige parkeervoorziening bij de mogelijke toekomstige Aldi uitbreiden. Deze moet dan meerlaags worden uitgevoerd.
- Ondernemers en bewoners hebben de wens geuit om de huidige parkeersituatie rondom het Smidsplein te optimaliseren.
- Onder bewoners is geen draagvlak om bezoekers van de supermarkten aan of bij de Koninginnelaan te laten parkeren en ondernemers geven aan dat het instellen van een blauwe zone geen 'wisselgeld' mag zijn voor de uitbreiding van de Albert Heijn.

- Het instellen van een blauwe zone is in lijn met de Centrumvisie en komt tegemoet aan de wens om de huidige parkeersituatie te verbeteren.
- Een parkeerverwijssysteem zal geen of zelfs een negatief effect hebben op de parkeersituatie

5.5.2 Advies

Naar aanleiding van deze conclusies adviseren wij het volgende, onderscheiden naar twee sporen die parallel aan elkaar kunnen worden uitgevoerd:

Spoor 1: Verbeteren parkeerdruk Smidsplein huidige situatie

De parkeerdruk op het Smidsplein is in de huidige situatie al hoger dan vanuit het parkeerbeleid gewenst is. Daarom is ons advies de volgende mogelijkheden te onderzoeken om de parkeersituatie op korte termijn te verbeteren:

- Overleg met ondernemers en marktkooplieden over vrijwillig parkeren op afstand.
- Onderzoek de mogelijkheden om in de huidige situatie langparkeerders in de nabijheid van het Smidsplein te faciliteren, om zo op korte termijn een blauwe zone in te kunnen stellen. Dit kan bijvoorbeeld door voor de langparkeerders tijdelijk gebruik te maken van de parkeervoorziening bij de mogelijke toekomstige Aldi. Onderzoek hierbij ook het effect van bewoners die recht hebben op een ontheffing van de blauwe zone.

Spoor 2: Werken naar robuuste parkeersituatie Smidsplein

Om ook op lange termijn en in combinatie met de beoogde uitbreiding van de Albert Heijn een robuuste parkeersituatie op het Smidsplein te creëren, adviseren wij het volgende:

- Verken voor de langparkeerders haalbare structurele alternatieven die binnen een realistische loopafstand liggen. Deze verkenning richt zich op een meerlaagse parkeervoorziening bij de mogelijke toekomstige Aldi, of onder het Buckmanplein of Smidsplein. De verkenning moet inzicht geven in de kosten voor de investering, exploitatie en beheer en onderhoud en aangeven welke partij deze lasten moet gaan dragen. De locatie van deze parkeervoorziening is afhankelijk van deze afweging.
- Alleen als voldaan kan worden aan het voorgaande punt: stel een blauwe zone in op het Smidsplein. Hoewel deze in de huidige situatie alleen op zaterdagen nodig is, is vanuit het oogpunt van uniformiteit ons advies om aan te sluiten bij de tijdvensters van de blauwe zone die al op een deel van het Smidsplein geldt (maandag tot en met zaterdag tussen 9.00 en 18.00 uur en vrijdagen van 6.00 tot 18.00 uur).
- Alleen als voldaan kan worden aan het voorgaande punt is de uitbreiding van de Albert Heijn vanuit verkeerskundig oogpunt mogelijk.

5.5.3 Toelichting

In ons advies gaan we uit van de juridische regels die gelden voor het invullen van parkeeropgaven van ruimtelijke ontwikkelingen. Deze gaan ervanuit dat (ten eerste) de parkeeropgave op eigen terrein of in de openbare ruimte moet worden ingevuld en dat (ten tweede) deze extra parkeervraag niet mag leiden tot een verzwaring van een bestaand parkeerknelpunt. Voor de uitbreiding van de Albert Heijn kan hieraan alleen worden voldaan, als aanvullende maatregelen op het Smidsplein worden genomen. Uit de analyse blijkt dat het instellen van een blauwe zone hiervoor de beste oplossing is. Dit verbetert namelijk structureel en met zekerheid ook de huidige situatie en sluit het beste aan bij de gestelde beleidsambities. Daarom adviseren we om al op korte termijn deze blauwe zone in te stellen. Voorwaarde hiervoor is wel dat een goede tijdelijke en structurele oplossing wordt gevonden voor de langparkerende voertuigen op het Smidsplein.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

6. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

In dit parkeer- en verkeerscirculatieplan hebben wij invulling gegeven aan de nadere uitwerking van de beleidsambities uit de Centrumvisie voor wat betreft verkeersafwikkeling en parkeren. In dit hoofdstuk geven we een samenvatting van de conclusies voor verkeer (paragraaf 4.5) en parkeren in (pararaaf 5.5). Op basis hiervan geven wij onze concrete aanbevelingen voor het vervolgproces na dit parkeer- en verkeerscirculatieplan.

6.1 Conclusies

Verkeer
Ten aanzien van het verkeer concluderen we dat de verkeersintensiteit op de Hoofdstraat en Koninginnelaan toeneemt door de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen die de Centrumvisie. Deze toekomstige verkeersintensiteit blijft zonder wijzigingen in de routing of infrastructuur op de Koninginnelaan binnen de toekomstige theoretische capaciteit. Voor de ambitie uit de Centrumvisie om de Hoofdstraat een grotere verblijfsfunctie te geven, moet de verkeersintensiteit worden gereduceerd. Dit kan door het herinrichten van de Hoofdstraat, het instellen van 30 km/h op een gedeelte van de Apeldoornsestraat en/of wijzigingen in de verkeerscirculatie door bijvoorbeeld een knip op het Smidsplein ter hoogte van de Hoofdstraat, waardoor parkerend verkeer meer gebruik gaat maken van de Koninginnelaan en minder van de Hoofdstraat.

De analyse in dit parkeer- en verkeerscirculatieplan laat zien dat bij een combinatie van alle mogelijke maatregelen de intensiteiten op de Koninginnelaan binnen de theoretische capaciteit blijven en er dus geen bezwaar tegen is om parkerend verkeer meer via de Koninginnelaan te laten rijden. Uit de analyse blijkt echter ook dat de mogelijke maatregelen niet leiden tot een verkeersintensiteit die past bij de beleidsambitie om de Hoofdstraat een grotere verblijfsfunctie te geven en fietsers op de rijbaan te laten rijden. Op basis van deze resultaten zullen op de Hoofdstraat fietsstroken of -paden nodig blijven.

Uit het participatieproces komt naar voren dat voor wijzigingen in de verkeerscirculatie geen draagvlak onder bewoners als deze leiden tot een stijging van de verkeersintensiteit in hun straat. Er is wel draagvlak voor maatregelen die de intensiteit in hun straat doet dalen. Bij ondernemers is geen draagvlak als dit leidt tot minder verkeer voor hun winkels. Voor het afsluiten van het Smidsplein ter hoogte van de Hoofdstraat is bij bewoners en ondernemers dus geen draagvlak. Wel heeft de kopgroep eerder ingestemd met (de ambities voor het verkeer uit) de Centrumvisie. De alternatieve maatregelen die tijdens de participatie zijn ingebracht doen de verkeersintensiteit op de Koninginnelaan dalen en zorgen voor hogere verkeersintensiteiten op de Hoofdstraat. Voor deze maatregelen is dus een herziening van de beleidsambitie uit de Centrumvisie ten aanzien van het karakter en gebruik van de Hoofdstraat nodig. Tot slot is laad- en losverkeer is in zowel de Koninginnelaan als de Hoofdstraat vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en leefbaarheid niet gewenst, maar verkeerskundig gezien niet onoverkomelijk. Dit geldt ook voor incidentele overbelasting van het wegennet bij markt of evenementen op de Hoofdstraat. Bij de herinrichting van de Hoofdstraat en Koninginnelaan kan rekening worden gehouden met de benodigde manoeuvreruimte voor laad- en losverkeer.

Parkeren
Wat betreft parkeren is de parkeerdruk op het Smidsplein (vanuit de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen het meest relevant) in de huidige situatie met 90% op het maatgevende moment (zaterdag in de zomermaanden) al hoger dan de 85% die vanuit het gemeentelijk parkeerbeleid gewenst is. Tegelijk heeft de parkeergarage van de Albert Heijn ook een bezetting van 94%, waardoor overloop naar die garage niet mogelijk is. Maatregelen

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

om de parkeersituatie op het Smidsplein te verbeteren zijn het op afstand laten parkeren van werknemers en marktkooplieden of het instellen van een parkeerduurbeperking (blauwe zone). Het instellen van een blauwe zone geeft hierbij de meeste zekerheid op het structureel vrijmaken van parkeercapaciteit en doet de parkeerdruk op het Smidsplein dalen naar 54% (bij een parkeerduurbeperking van 3 uur).

De verschillende mogelijke (woningbouw)ontwikkelingen vullen de parkeeropgave conform het parkeerbeleid van de gemeente op eigen terrein in. Voor de mogelijke uitbreiding van de Albert Heijn moeten extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden aangelegd. Hiervoor is op het Smidsplein echter onvoldoende restcapaciteit. Als oplossing hiervoor zouden extra parkeerplaatsen op en rondom het Smidsplein of langs de Hoofdstraat kunnen worden gerealiseerd, maar dit is strijdig met de beleidsambitie van de Centrumvisie om de verkeersruimte te verkleinen. Als alternatief kan een blauwe zone op het Smidsplein worden ingevoerd. Hierdoor daalt de parkeerdruk inclusief mogelijke uitbreiding Albert Heijn naar 73%. Voorwaarde voor het instellen van een blauwe zone is dat een oplossing wordt gevonden voor de 47 langparkeerders. Een optie hiervoor is het inzetten van de restcapaciteit binnen het gebied van 400 meter loopafstand rondom het Smidsplein, of de capaciteit van het Oranjeterrein gebruiken. De vraag is echter of dit ook daadwerkelijk gebruikt gaat worden, of dat de parkeerdruk in de straten rondom het Smidsplein toeneemt. Een toekomstvastere oplossing is daarom de bestaande parkeervoorzieningen in het centrum of de parkeervoorziening bij de mogelijke toekomstige Aldi uit te breiden en deze meerlaags te maken.

Uit het participatieproces komt naar voren dat ondernemers en bewoners de wens hebben om de huidige parkeersituatie rondom het Smidsplein te optimaliseren. Het instellen van een blauwe zone is in lijn met de Centrumvisie en komt tegemoet aan de wens om de huidige parkeersituatie te verbeteren.

6.2 Aanbevelingen

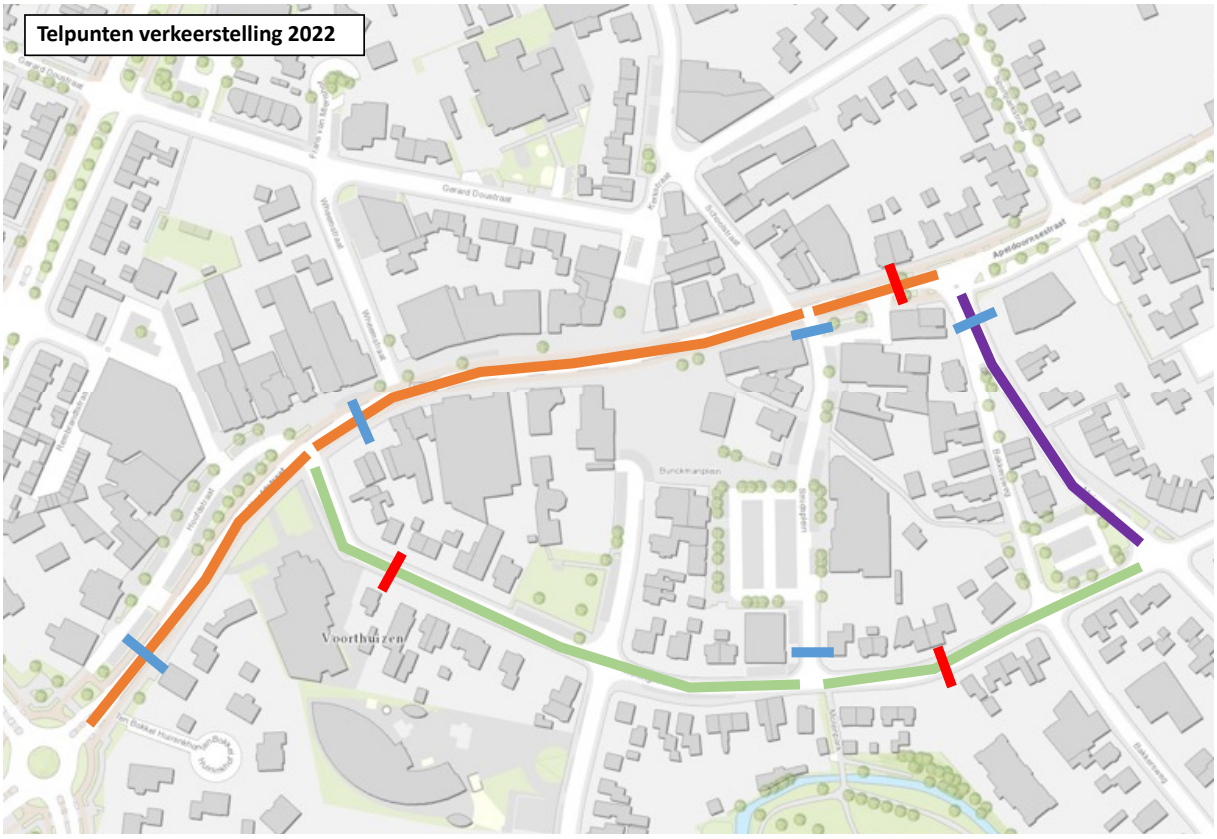
Wat betreft verkeer adviseren wij een bestuurlijke afweging te maken tussen de ambities van de Centrumvisie (leefbaar, verkeersveilig en groen centrum met meerdere ruimtelijke ontwikkelingen) aan de ene kant en de wensen van de bewoners en ondernemers (huidige intensiteit en verdeling verkeer behouden en op de Koninginnelaan bij voorkeur laten dalen) aan de andere kant. Hierbij kan worden gekozen voor een fasering, waarin eerst de Hoofdstraat en Koninginnelaan opnieuw worden ingericht conform de ambities van de Centrumvisie (met minimaal fietsstroken op de Hoofdstraat). In een later stadium kan dan op basis van de daadwerkelijke verkeersintensiteiten benodigde aanvullende maatregelen of het toestaan van de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen worden (her)overwogen.

Voor parkeren is onze aanbeveling om onderzoek te doen naar de alternatieven voor de langparkeerders op het Smidsplein, zodat op het Smidsplein een blauwe zone ingesteld kan worden en de parkeersituatie hier verbetert. Om de huidige situatie te verbeteren kan gezocht worden naar tijdelijke parkeervoorziening voor langparkeerders in de nabije omgeving. Voor de toekomstige situatie kan een verkenning worden uitgevoerd naar een meerlaagse parkeervoorziening bij de mogelijke toekomstige Aldi, of onder het Buckmanplein of Smidsplein. De verkenning moet inzicht geven in de kosten voor de investering, exploitatie en beheer en onderhoud en aangeven welke partij deze lasten moet gaan dragen. Op basis van deze afweging kan een voorkeurslocatie gekozen en nader uitgewerkt worden.

BIJLAGE 1 – VERKEERSTELLINGEN EN PARKEERDRUKMETING

Verkeerstellingen

In juni en juli 2022 zijn verkeerstellingen uitgevoerd in het centrum van Voorthuizen. In eerste instantie betrof het een hertelling van de verkeerstelling die in 2020 (na het openen van de Rondweg) is uitgevoerd. Op advies van bewoners is de telling uitgebreid met andere telpunten. Onderstaande afbeelding geeft dit weer.



Figuur 18 – Telpunten verkeerstelling 2022 (rood: hertelling 2020, blauw: toegevoegd).

Het aantal telpunten is uitgebreid terwijl de tellingperiode al gestart was. Daarom hebben de telpunten verschillende onderzoeksperioden. Deze perioden zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Straat	Gedeelte	Onderzoeksperiode
Hoofdstraat	Rembrandtstraat-Koninginnelaan	7 juli - 27 juli
	Koninginnelaan-Smidsplein	7 juli - 27 juli
	Smidsplein-Molenweg	19 juni - 27 juli
Koninginnelaan	Hoofdstraat-Van den Berglaan	19 juni - 27 juli
	Smidsplein-Molenweg	19 juni - 27 juli
Smidsplein	T.h.v. Hoofdstraat	17 juli - 27 juli*
	T.h.v. Koninginnelaan	7 juli - 22 juli
Molenweg	Apeldoornsestraat-Haarkampstraat	7 juli - 27 juli

*Tabel 19 – Onderzoeksperiode per telpunt - * Telpunt van 8 t/m 16 juli buiten dienst*

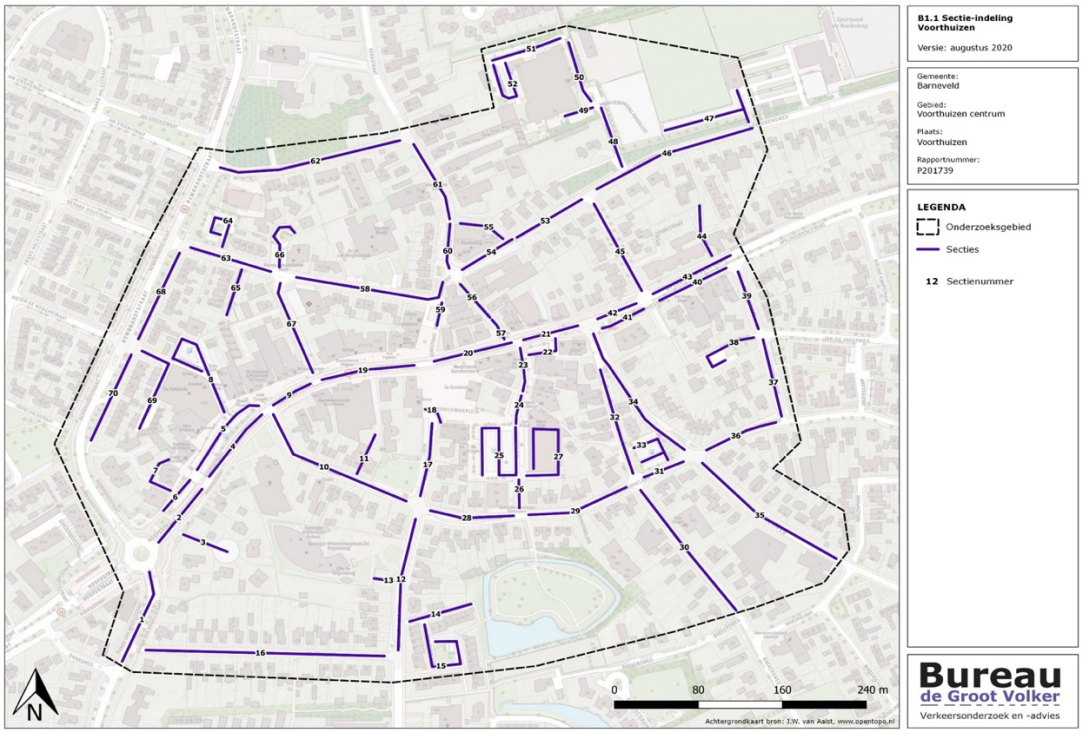
Om schijnnauwkeurigheid te voorkomen, ronden we alle verkeersintensiteiten af op vijftigtallen. De capaciteiten van de wegen bepalen op basis van landelijke richtlijnen uit CROW-publicatie Ontwerpwijzer Fietsverkeer (paragraaf 5.4). Omdat de systematiek van deze richtlijnen uitgaat van werkdagetmaal-intensiteiten, beschouwen we in de analyses de capaciteiten en intensiteiten op werkdagetmaalniveau. Daarom hebben we de zaterdagen en zondagen uitgesloten van de analyse. Daarnaast waren tijdens de verkeerstellingen verschillende evenementen die de verkeersintensiteiten beïnvloedden. In paragraaf 4.4.2 gaan we in op de verkeerssituatie tijdens evenementen. Voor de overige analyses hebben we ook de tellingen op deze dagen uitgesloten. Onderstaande tabel geeft de betreffende evenementen weer.

Evenement	Datum
Dweilorkesten	2-jul
Voorthuizen Loopt	9-jul
Braderie Hoofdstraat	19-jul
Braderie Hoofdstraat	26-jul

Tabel 20 – Uitgesloten data vanwege evenementen – Boerenprotest Stroe 22 juni heeft geen zichtbaar effect op de verkeersintensiteiten gehad

Parkeerdrukmeting

In augustus 2020 is een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd in en rond het centrum van Voorthuizen. Augustus 2020 was in de zomervakantie en buiten een periode waarin corona-maatregelen van kracht waren. Onderstaande figuur toont het onderzoeksgebied en de sectie-indeling.



In het participatieproces is aangegeven dat het parkeerdrukonderzoek secties bevat die geen eigendom zijn van de gemeente. In de analyses hebben we daarom alleen de secties meegenomen die duidelijk voor het openbaar verkeer openstaan en dus geen eigen terrein zijn of achter een pand op een particulier perceel liggen. Tabel 21 geeft weer om welke secties het gaat en of we deze wel of niet in de analyses hebben gebruikt.

Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Voor openbaar verkeer openstaand?	Meegenomen in analyse?
3	Ten Bokkel Huininkhof	3	Nee, bordje 'eigen terrein'	Nee
7	Hoofdstraat	19	Ja, maar achter pand op particulier perceel	Nee
11	Koninginnelaan	0	Nee, afgesloten terrein	Nee
26	Smidsplein	9	Ja	Ja
27	Parkeergarage Albert Heijn	48	Ja	Ja
28	Koninginnelaan	13	Ja	Ja
44	Apeldoornsestraat	5	Ja, maar achter pand op particulier perceel	Nee
47	Roelenengweg	41	Ja	Ja
55	Roelenengweg	7	Ja, maar achter pand op particulier perceel	Nee

Tabel 21 – Particuliere secties in parkeerdrukonderzoek

De parkeersituatie op het Smidsplein is vanuit de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen het meest relevant (zie paragraaf 2.3.2). Daarom beschouwen we in de analyses ten aanzien van het Smidsplein de onderstaande secties.

Sectie	Straatnaam	Capaciteit
24	Smidsplein (aansluiting Hoofdstraat)	13
25	Smidsplein (parkeerterrein)	90
26	Smidsplein (aansluiting Koninginnelaan)	9
27	Parkeergarage Albert Heijn	48

Tabel 22 – Relevante secties rondom het Smidsplein

BIJLAGE 2 – PARKEERVRAAG EN VERKEERSGENERATIE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

In deze bijlage geven we de rekenkundige analyse van parkeervraag en verkeersgeneratie van de verschillende mogelijke ontwikkelingen in het centrum van Voorthuizen. Hiervoor hanteren we de volgende uitgangspunten

- We gaan uit van de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen die de Centrumvisie beschrijft.
- We baseren de berekeningen van de parkeervraag op de Nota parkeernormen gemeente Barneveld 2020.
- Het gemeentelijke beleid voorziet niet in normen met betrekking tot de verkeersaantrekkende werking van ontwikkelingen. Daarom baseren we ons op de landelijke kencijfers uit CROW-publicatie 381. De uitgangspunten zijn hetzelfde als in de parkeerberekening.
- De kencijfers voor verkeersaantrekkende werking kennen ook een bandbreedte, in lijn met de Nota Parkeernormen hanteren we het kencijfer dat op 60% van deze bandbreedte zit om de verkeersgeneratie mee te berekenen (voor woningen geldt 65%) en hanteren we stedelijkheidsgraad ‘weinig stedelijk’.
- Het verkeersgeneratiekental voor woningen wordt uitgedrukt in weekdagetmaal. Om tot werkdagetmaal te komen, hebben we het kental met 1,1 vermenigvuldigd.
- Voor de woningbouwopgave is wel bekend dat dit appartementen betreffen, maar nog niet welk type appartementen (koop of huur en prijssegment). Daarom gaan we uit van het gemiddelde van de parkeernormen en verkeersgeneratiekentallen van alle onderscheiden type appartementen. Hiermee geven we inzicht in het gemiddelde effect van de mogelijke appartementen die in Voorthuizen worden voorzien. Dit is weergegeven in onderstaande tabel.
- Om schijnveiligheid te voorkomen, ronden we de verkeersgeneratie af op vijftigtallen.

Soort appartement	Parkeernorm	Verkeersgeneratie per werketmaal
Koop, appartement, duur	1,7	10,3
Koop, appartement, midden	1,5	8,3
Koop, appartement, goedkoop	1,4	7,4
Huur, appartement, duur	1,5	8,3
Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	1,2	5,9
Gemiddelde (afgerond)	**1,5***	**8,1**

*Tabel 23 – Gehanteerde parkeernorm en verkeersgeneratie woningen – *Waarvan 0,3 voor bezoekers*

Verplaatsing Aldi (incl. woningbouw)

Parkeren

Door de mogelijke verplaatsing van de Aldi naar de oude locatie van de Albert Heijn, wordt 1.200 m^2 bruto vloeroppervlakte supermarkt in het centrum toegevoegd. Op basis van de meest recente plannen voor deze verplaatsing nemen we aan dat hierbij 35 appartementen worden gebouwd. Als we uitgaan van de functies ‘Full service supermarkt’ (4,1 parkeerplaatsen per 100 m^2 bvo) en het gemiddelde kental voor appartementen (1,5 parkeerplaatsen per woningen, waarvan 0,3 voor bezoekers), dan bedraagt de maatgevende parkeeropgave 95 parkeerplaatsen: 49 parkeerplaatsen voor de Aldi en 46 parkeerplaatsen voor de woningen

Functie programma	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterda-gavond	Zondag-middag
Full service supermarkt (>1.000m2)	30%	60%	60%	0%	60%	100%	40%	0%
	15	**30**	**30**	**0**	**30**	**49**	**20**	**0**

Tabel 24 – Parkeeropgave Aldi

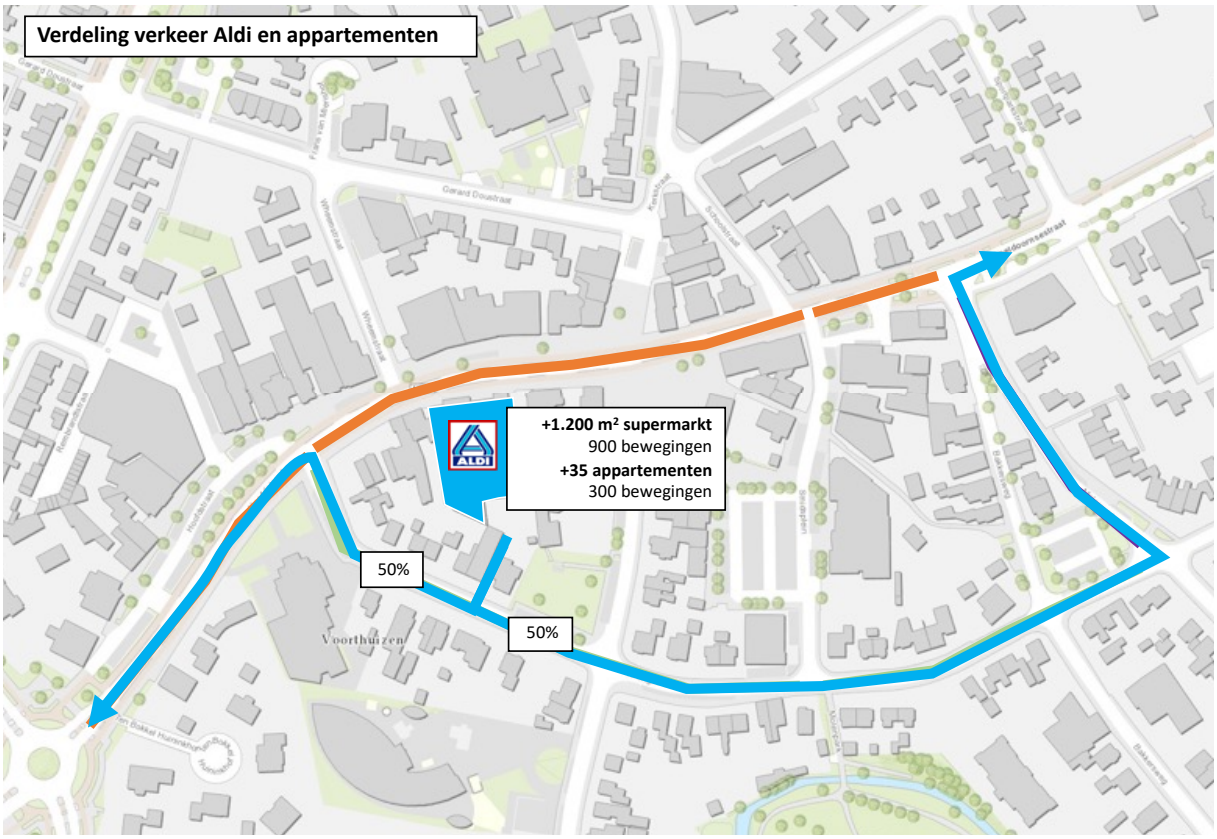
Functie programma	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Appartementen	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
	21	21	38	42	34	25	34	29
Wonen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
	1	2	8	0	7	6	11	7
Parkeervraag toekomstige situatie	**22**	**23**	**46**	**42**	**41**	**32**	**44**	**37**

Tabel 25 – Parkeeropgave woningen bij Aldi

Verkeer

Het 60-percentiel van de verkeersgeneratie van een supermarkt bedraagt 77,96 motorvoertuigen per weekdagetmaal. De mogelijke komst van de Aldi van 1.200 m2 BVO leidt daarmee tot (1.200 / 100 * 77,96 =) afgerond 900 motorvoertuigen per weekdagetmaal. Voor de 35 woningen geldt de berekende verkeersgeneratie van 8,1 motorvoertuigen per weekdagetmaal (zie Tabel 23). De komst van de 35 appartementen leidt dus tot een extra verkeersaantrekkende werking van (8,1 * 35 =) afgerond 300 motorvoertuigbewegingen per weekdag. De totale verkeersgeneratie van deze locatie is dus (900 + 300 =) 1.200 per weekdagetmaal.

Dit verkeer wordt volgens de Centrumvisie ontsloten via de Koninginnelaan. Als we aannemen dat het zich hier gelijk verdeelt tussen oost en west, dan resulteert dit in de onderstaande verdeling van het verkeer.



Figuur 19 – Verdeling verkeer Aldi en appartementen

Albert Heijn en Smidsplein

Parkeren

Ook voor de mogelijke uitbreiding van de Albert Heijn gaan we uit van de functie 'Full service supermarkt (>1.000m2)'. De uitbreiding van de Albert Heijn met 2.000 m^2 bruto vloeroppervlakte resulteert daarmee in een parkeeropgave van 9 parkeerplaatsen. Bovendien verdwijnen door de uitbreiding 16 parkeerplaatsen, waardoor de totale opgave 25 parkeerplaatsen betreft. In bijlage 3 geven we daarnaast een nadere analyse op basis van de huidige situatie.

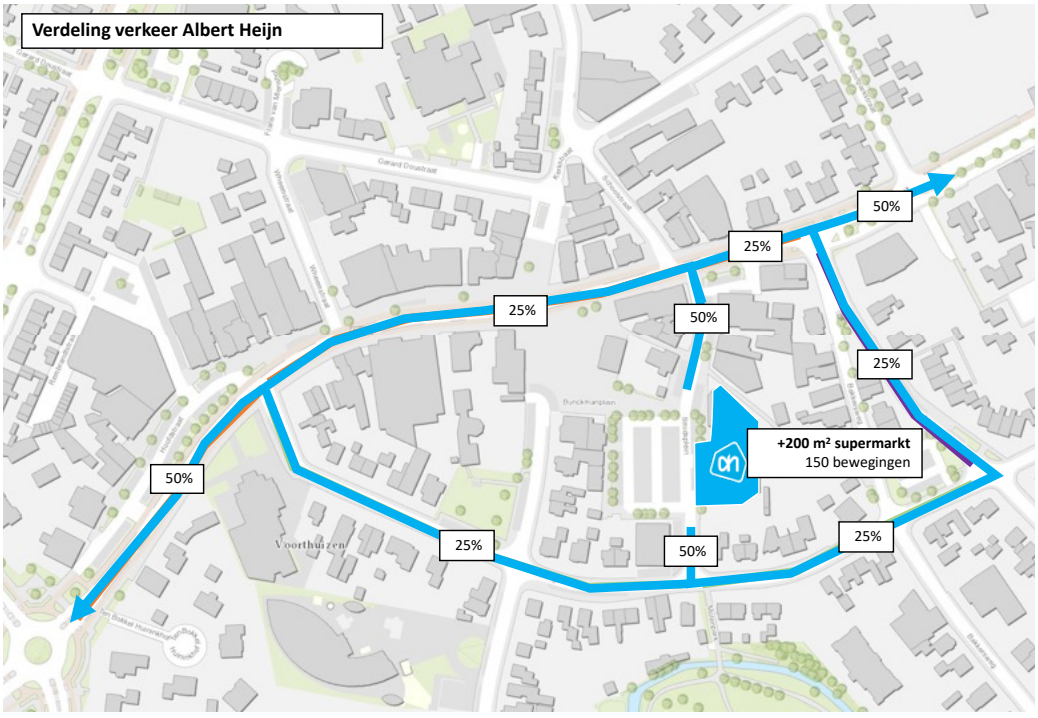
Functie programma	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
AH uitbreiding	30%	60%	60%	0%	60%	100%	40%	0%
	3	5	5	0	5	9	3	0
Te compenseren parkeerplaatsen	16	16	16	16	16	16	16	16
Parkeervraag toekomstige situatie	**19**	**21**	**21**	**16**	**21**	**25**	**19**	**16**

Tabel 26 – Parkeeropgave uitbreiding Albert Heijn

Verkeer

De verkeersaantrekkende werking van de Albert Heijn is hetzelfde berekend zoals bij de Aldi en bedraagt (200 / 100 * 77,96 =) afgerond 150 motorvoertuigbewegingen per weekdagetmaal.

Het verkeer van en naar het Smidsplein verdeelt zich nagenoeg gelijk richting de Hoofdstraat en Koninginnelaan. Als we voor de uitbreiding van de Albert Heijn deze verdeling aanhouden en aannemen dat het zich gelijk verdeelt tussen oost en west, dan resulteert dit in de onderstaande verdeling van het verkeer.



Figuur 20 – Verdeling verkeer Albert Heijn

Overige woningbouw

Parkeren

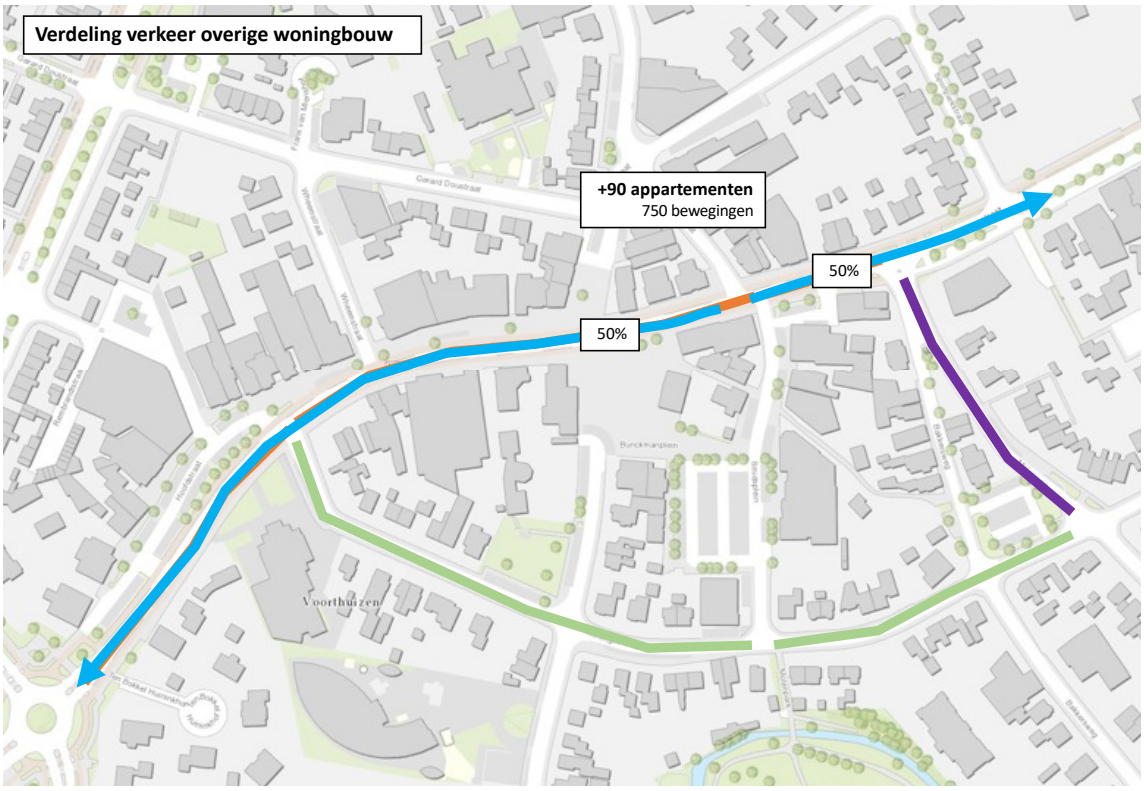
De 35 appartementen die mogelijk bij de toekomstige Aldi worden ontwikkeld zijn onderdeel van het toevoegen van 100 tot 125 woningen in het centrum, waar de Centrumvisie over spreekt. Als we ervanuit gaan dat de overige 90 woningen ook appartementen zullen betreffen, dan hebben deze woningen een parkeernorm van 1,5 parkeerplaatsen per woningen (waarvan 0,3 voor bezoekers) en daarmee een parkeeropgave van 119 parkeerplaatsen.

Functie programma	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Appartementen	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
	54	54	97	108	86	65	86	76
Wonen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
	3	5	22	0	19	16	27	19
Parkeervraag toekomstige situatie	57	60	119	108	106	81	114	95

Tabel 27 – Parkeeropgave overige woningbouw

Verkeer

De komst van de 90 appartementen leidt tot een extra verkeersaantrekkende werking van (8,1 * 90 =) afgerond 750 motorvoertuigbewegingen per weekdag. De locatie van deze woningbouw moet nog worden vastgesteld, maar de zoekgebieden bevinden zich ronde Hoofdstraat. Daarom gaan we uit van een ontsluiting via de Hoofdstraat, met een gelijke verdeling van het verkeer tussen oost en west. Dit resulteert in onderstaande verdeling van het verkeer.



Figuur 21 – Verdeling verkeer overige woningbouw

BIJLAGE 3 – NADERE ANALYSE PARKEEROPGAVE ALBERT HEIJN

In deze bijlage geven we een nadere analyse van de parkeeropgave van de mogelijke uitbreiding van de Albert Heijn. We baseren ons hierbij op de randvoorwaarden uit de Nota parkeernormen gemeente Barneveld 2020. Daarnaast is in augustus 2020 een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 1), die we als basis van de analyse gebruiken.

Huidige parkeerdruk nabij Albert Heijn

Volgens de Nota parkeernormen geldt voor de functie 'boodschappen' een maximale loopafstand van 100 meter. Hierdoor zijn voor de Albert Heijn twee parkeerterreinen relevant, namelijk het Smidsplein (totaal 112 parkeerplaatsen, zie bijlage 1) en de eigen parkeergarage van de Albert Heijn (48 parkeerplaatsen). Het gemeentelijke beleid stelt een maximaal wenselijke parkeerdruk van 85%. De gezamenlijke bezetting van het Smidsplein en parkeergarage van de Albert Heijn is op zaterdag om 12:00 het hoogst. Dan is er op het Smidsplein sprake van een bezetting van 88% (101 plaatsen). Met een maximaal wenselijke bezetting van 85% betekent dit dat er in de huidige situatie feitelijk een tekort is van 4 plaatsen. Ook de parkeerkelder van de Albert Heijn overschrijdt de maximaal wenselijke parkeerdruk. Met een bezetting van 94% (45 plaatsen) om 12:00 is hier een tekort van 4 plaatsen.

Tijdstip	Smidsplein			Parkeergarage AH			Gezamenlijk		
	Capaciteit	Bezetting	%	Capaciteit	Bezetting	%	Capaciteit	Bezetting	%
08:00	112	71	63%	48	13	27%	160	84	53%
09:00	112	82	73%	48	22	46%	160	104	65%
10:00	112	88	79%	48	23	48%	160	111	69%
11:00	112	101	90%	48	36	75%	160	137	86%
12:00	112	99	88%	48	45	94%	160	144	90%
13:00	112	92	82%	48	32	67%	160	124	78%
14:00	112	94	84%	48	24	50%	160	118	74%
15:00	112	87	78%	48	27	56%	160	114	71%

Tabel 28 – Parkeerdruk huidige situatie Smidsplein en parkeergarage Albert Heijn

Parkeeropgave Albert Heijn en beleidsmatige parkeeropgave

Zoals in bijlage 2 berekend, is de parkeeropgave van de Albert Heijn 9 parkeerplaatsen. Daarbij verdwijnen door de uitbreiding 16 parkeerplaatsen, waardoor de totale opgave 25 parkeerplaatsen betreft. Daarnaast is het beleidsmatige gewenst om een parkeerdruk van maximaal 85% te bereiken.

De uitbreiding van de Albert Heijn leidt tot een afname van 16 parkeerplaatsen op het Smidsplein. Dit brengt de capaciteit op het Smidseplein van 112 naar 96 parkeerplaatsen. Ten opzichte van de maximaal wenselijke capaciteit van 85% is er daardoor een tekort van 17 plaatsen op het maatgevende moment. Samen met de parkeeropgave van de uitbreiding van de Albert Heijn van 9 plaatsen is het tekort (17 + 9 =) 26 plaatsen.

Een ruimtelijke ontwikkeling mag een bestaand parkeerprobleem niet verzwaren, maar hoeft deze ook niet op te lossen. Daarom moet een oplossing gezocht worden voor minimaal 25 parkeerplaatsen, maar is het wenselijk om een oplossing te vinden voor 26 parkeerplaatsen.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

BIJLAGE 4 – NADERE ANALYSE BLAUWE ZONE

Onderstaande tabel toont de parkeerdruk op het Smidsplein (sectie 24, 25 en 26) in de huidige situatie en na het toevoegen van de mogelijke uitbreiding van de Albert Heijn, inclusief en exclusief het instellen van een blauwe zone. Te zien is dat een blauwe zone in de huidige situatie alleen op zaterdag rond 11.00 en 12.00 uur noodzakelijk is. Met de mogelijke uitbreiding van de Albert Heijn wordt dit noodzakelijk op donderdagmiddag vanaf 15.00 uur, vrijdag vanaf 10.00 uur en zaterdag de hele dag nodig.

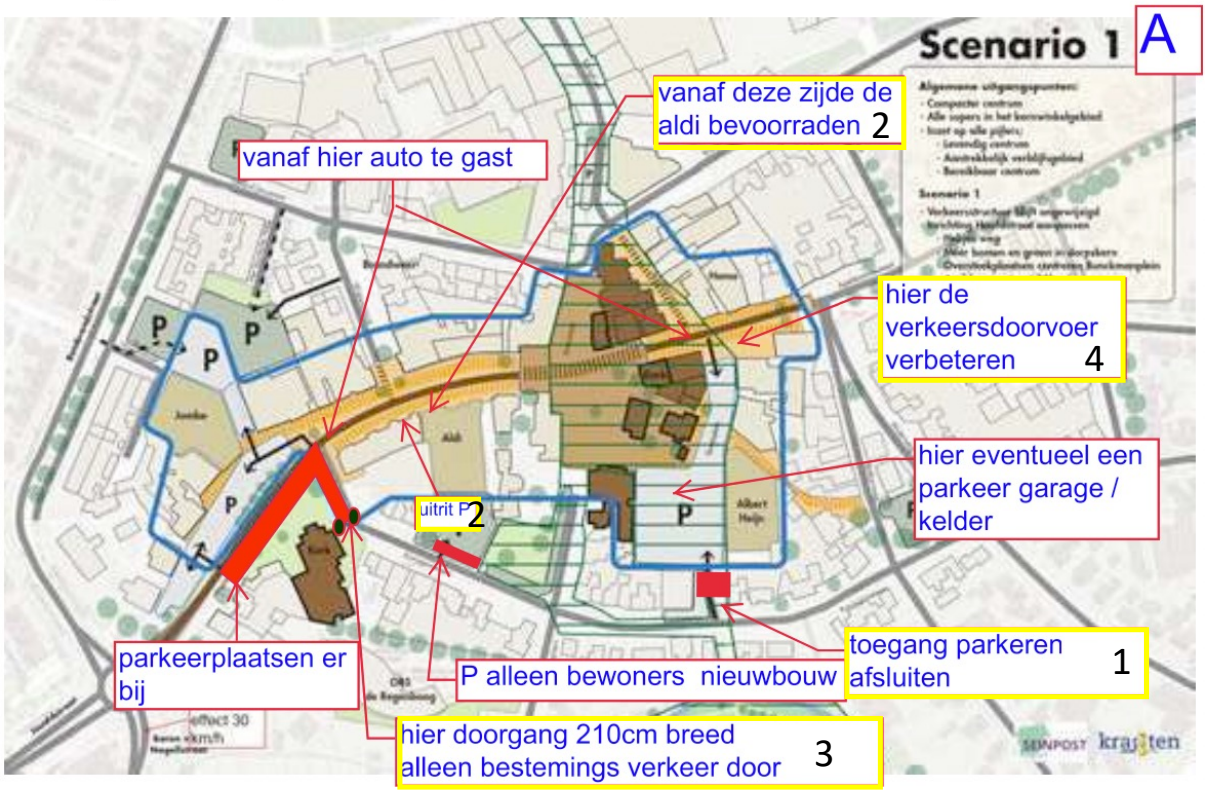
Onderzoeksmoment	Blauwe zone	Huidige situatie		Na uitbreiding Albert Heijn	
		Parkeervraag	*Parkeerdruk*	*Parkeervraag (incl. vervallen pp)*	*Parkeerdruk*
do 20 aug 2020 5:00	Nee	13	12%	38	34%
	Ja	4	4%	29	26%
do 20 aug 2020 6:00	Nee	17	15%	42	38%
	Ja	3	3%	28	25%
do 20 aug 2020 7:00	Nee	22	20%	47	42%
	Ja	6	5%	31	28%
do 20 aug 2020 8:00	Nee	40	36%	65	58%
	Ja	15	13%	40	36%
do 20 aug 2020 9:00	Nee	54	48%	79	71%
	Ja	29	26%	54	48%
do 20 aug 2020 10:00	Nee	51	46%	76	68%
	Ja	24	21%	49	44%
do 20 aug 2020 11:00	Nee	66	59%	91	81%
	Ja	36	32%	61	54%
do 20 aug 2020 12:00	Nee	68	61%	93	83%
	Ja	37	33%	62	55%
do 20 aug 2020 13:00	Nee	68	61%	93	83%
	Ja	36	32%	61	54%
do 20 aug 2020 14:00	Nee	62	55%	87	78%
	Ja	31	28%	56	50%
do 20 aug 2020 15:00	Nee	88	79%	113	101%
	Ja	57	51%	82	73%
do 20 aug 2020 16:00	Nee	86	77%	111	99%
	Ja	55	49%	80	71%
do 20 aug 2020 17:00	Nee	76	68%	101	90%
	Ja	52	46%	77	69%
vr 21 aug 2020 6:00	Nee	16	14%	41	37%
	Ja	5	4%	30	27%
vr 21 aug 2020 7:00	Nee	23	21%	48	43%
	Ja	10	9%	35	31%
vr 21 aug 2020 8:00	Nee	39	35%	64	57%
	Ja	18	16%	43	38%
vr 21 aug 2020 9:00	Nee	53	47%	78	70%

Onderzoeksmoment	Blauwe zone	Huidige situatie		Na uitbreiding Albert Heijn	
	Ja	30	27%	55	49%
vr 21 aug 2020 10:00	Nee	72	64%	97	87%
	Ja	48	43%	73	65%
vr 21 aug 2020 11:00	Nee	75	67%	100	89%
	Ja	47	42%	72	64%
vr 21 aug 2020 12:00	Nee	82	73%	107	96%
	Ja	52	46%	77	69%
vr 21 aug 2020 13:00	Nee	80	71%	105	94%
	Ja	43	38%	68	61%
vr 21 aug 2020 14:00	Nee	91	81%	116	104%
	Ja	47	42%	72	64%
vr 21 aug 2020 15:00	Nee	92	82%	117	104%
	Ja	44	39%	69	62%
vr 21 aug 2020 16:00	Nee	84	75%	109	97%
	Ja	35	31%	60	54%
vr 21 aug 2020 17:00	Nee	86	77%	111	99%
	Ja	44	39%	69	62%
vr 21 aug 2020 18:00	Nee	82	73%	107	96%
	Ja	44	39%	69	62%
vr 21 aug 2020 19:00	Nee	81	72%	106	95%
	Ja	34	30%	59	53%
vr 21 aug 2020 20:00	Nee	91	81%	116	104%
	Ja	47	42%	72	64%
vr 21 aug 2020 21:00	Nee	86	77%	111	99%
	Ja	47	42%	72	64%
za 22 aug 2020 8:00	Nee	71	63%	96	86%
	Ja	37	33%	62	55%
za 22 aug 2020 9:00	Nee	82	73%	107	96%
	Ja	44	39%	69	62%
za 22 aug 2020 10:00	Nee	88	79%	113	101%
	Ja	44	39%	69	62%
za 22 aug 2020 11:00	Nee	101	90%	126	113%
	Ja	56	50%	81	72%
za 22 aug 2020 12:00	Nee	99	88%	124	111%
	Ja	52	46%	77	69%
za 22 aug 2020 13:00	Nee	92	82%	117	104%
	Ja	51	46%	76	68%
za 22 aug 2020 14:00	Nee	94	84%	119	106%
	Ja	57	51%	82	73%
za 22 aug 2020 15:00	Nee	92	82%	117	104%
	Ja	61	54%	86	77%

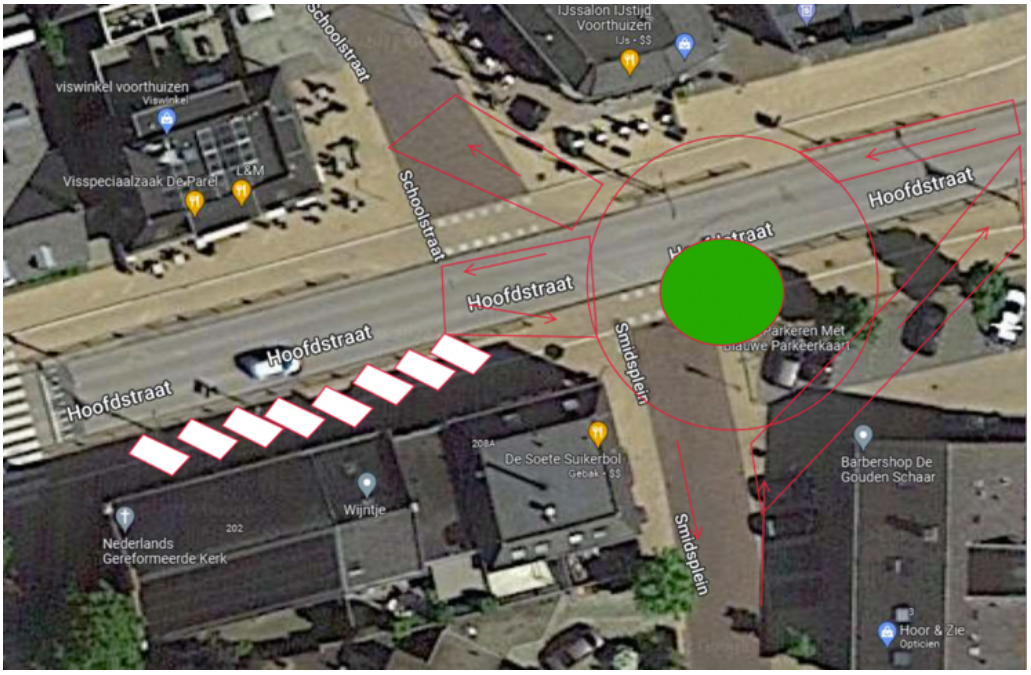
Tabel 29 – Analyse effect blauwe zone op parkeerdruk Smidsplein

BIJLAGE 5 – IDEEEN BEWONERS VERKEER EN PARKEREN

SCENARIO 1: A voorstel van de bewoners Koninginnelaan
Uitbreiding 30-zone met Apeldoornsestraat



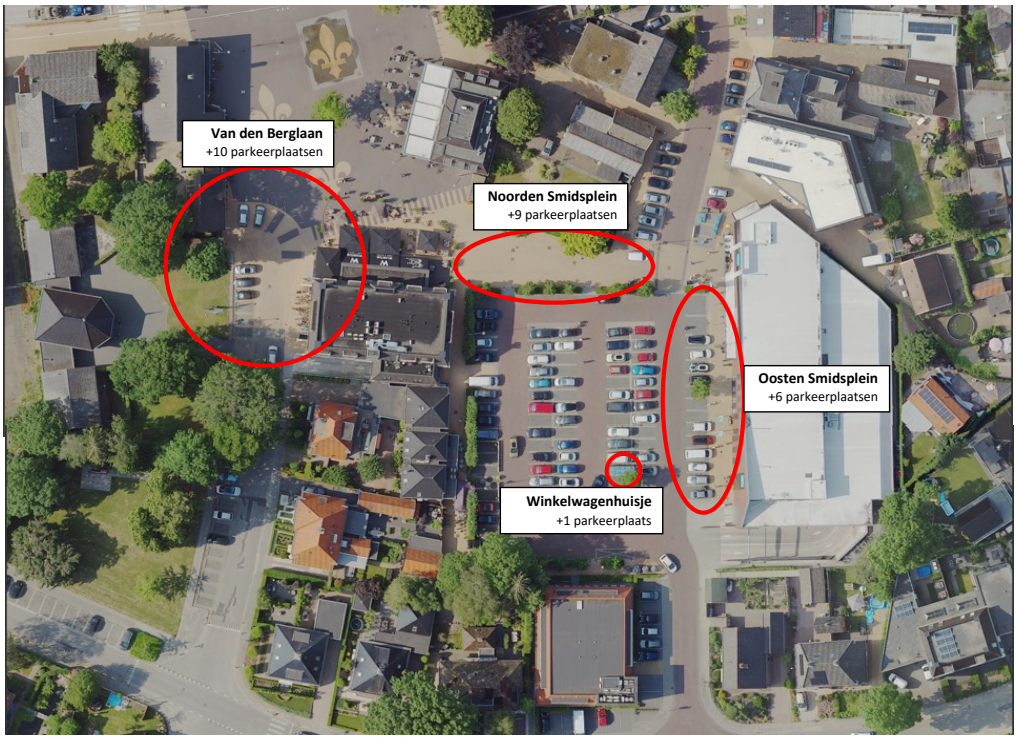
Figuur 22 – Ideeën bewoners verkeer en parkeren



Figuur 23 – Voorstel bewoners kruispunt Hoofdstraat-Smidsplein



Figuur 24 – Globale inpassing voorstel bewoners extra parkeerplaatsen langs Hoofdstraat



Figuur 25 – Globale inpassing voorstel ondernemers extra parkeerplaatsen rondom Smidsplein

MOBYCON

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

DELFT • 'S-HERTOGENBOSCH • ZWOLLE • OTTAWA

Postbus 2873 • 2601 CW Delft • t (015) 214 78 99 • info@mobycon.nl • www.mobycon.nl

Plaatselijk Belang Voorthuizen

Aan: Gemeente Barneveld

Onderwerp: Rapport Parkeer- en verkeerscirculatieplan centrum Voorthuizen

Voorthuizen, 12 december 2022

Geacht college,

Plaatselijk Belang Voorthuizen spreekt haar waardering uit voor het opgemaakte rapport dat een goed beeld geeft van de onderzochte situatie.

Dat niet het hele centrumgebied is meegenomen, met name de effecten op de Roelenengweg/Gerard Doustraat route, is jammer maar werd verklaard tijdens de bespreking op vrijdag 2 december.

Het rapport is duidelijk en de conclusie dat de Hoofdstraat niet kan worden ingericht zoals in de Centrumvisie werd vastgelegd als: “auto te gast”, is goed onderbouwd en wordt dan ook onderschreven door PBV.

We kunnen ons volledig vinden in de adviezen op de pagina’s 36 en 45 van het rapport en de daaruit voortvloeiende aanbevelingen in paragraaf 6.2. Het is zaak nu vaart te maken met de besluitvorming en snel te starten met de eerste uitvoering zodat Voorthuizen kan zien dat er wat gebeurt.

Daarnaast zijn wij van mening dat er op zeer korte termijn een verbod voor vracht- en landbouwverkeer (m.u.v. bestemmingsverkeer) moet komen voor de Hoofdstraat!

Verder vragen we specifiek aandacht voor de communicatie vanuit de gemeente. We zijn van mening dat er een vaste communicatieadviseur moet worden benoemd die het hele project voor zijn/haar rekening neemt en we niet steeds wisselende ‘woordvoerders’ zien verschijnen.

Met veel genoegen zullen wij als PBV met twee afgevaardigden deelnemen in de Regiegroep zoals die werd voorgesteld in de gesprekken die we recent met onder andere wethouder Pluimers hadden. Naast ondergetekende zal worden gezocht naar een representatieve, bij voorkeur vrouwelijke, afgevaardigde van de vereniging.

We wensen u veel wijsheid toe bij de te nemen besluiten.

Met vriendelijke groeten
Vereniging Plaatselijk Belang Voorthuizen

René Hogeweg
Voorzitter

Secretariaat: J. Overeem, Roelenengweg 154, 3781 BD Voorthuizen Tel. 06-21877585
Bank: NL07RABO 0366 3129 60| KvK nr: 40120848 | www.plaatselijkbelang.nl | info@plaatselijkbelang.nl

Bijlage 3.2.: Reactie wijkplatform Voorthuizen Centrum Parkeer- en Verkeerscirculatieplan Voorthuizen

Aan-en opmerkingen t.a.v. het Parkeer-en verkeerscirculatieplan Voorthuizen.
Van Joep van Tilburg, Wijkplatform Voorthuizen-centrum.

Allereerst mijn complimenten voor dit uitgebreide plan, het is goed samengevat en goed gedetailleerd onderbouwd.
Maar het roept ook vragen op, die ik hierna graag wil toelichten.

De verkeersintensiteit en de parkeer problemen worden door alle veranderingen en uitbreidingen van winkelbestanden en appartementen alleen maar groter, terwijl wij in de Centrumvisie er van zijn uitgegaan dat deze minder moeten worden. De Centrumvisie is toen ook vastgesteld zonder deze huidige onderbouwing van het Parkeer-en Verkeerscirculatieplan centrum-Voorthuizen.
Het lijk ons erg verstandig om de beleidsambities van de Centrumvisie t.a.v. dit plan bij te stellen en aan te passen aan de werkelijke prognoses. Ook is duidelijk naar voren gekomen bij ondernemers, belangenorganisaties, overleggroepen en bewoners, dat de Hoofdstraat de belangrijkste hoofd ader is en blijft binnen ons dorp. De Hoofdstraat zal de verkeersintensiteit moeten blijven verwerken, om zo de druk op de straten rond het centrum en met name de Koninginnelaan te ontlasten. Zoals in de Centrumvisie is gesteld dat de auto te gast is, is dan ook te hoog gegrepen blijkt achteraf.
Doet men dat niet dan ontstaan er nieuwe verkeersstromen rond het centrum, deze straten zijn daar niet op ingericht en er is geen ruimte om dat te veranderen. Dan verlegt men de problemen en zullen alleen versterkt worden.

<u>Verkeer;</u>
De cijfers van verkeersstromen-en intensiteit zijn gebaseerd op het type weg, maar die kunnen in de praktijk ook heel anders uitpakken. Mocht dat zo zijn, dan wordt het moeilijk om op de werkelijke situatie te sturen.
-Het is echt noodzakelijk om het doorgaande verkeer te ontmoedigen om door het dorp te rijden.
Daar moet dan al mee beginnen bij de rotonde bij de Heuvelrandweg en bij rotonde de Punt, maar niet bij het begin van de Hoofdstraat. Als je bij het begin van de hoofdstraat daarmee begint, creëer je twee extra verkeersstromen om het centrum heen en dat is niet de bedoeling.
-Ik ben er voorstander van als men het vrachtwagen verkeer wat niet in Voorthuizen-centrum moet zijn te verbieden. Dat geldt ook voor het landbouw verkeer, met zijn grote tractoren.

We zijn er geen voorstander van om een knip te leggen in de Hoofdstraat naar het Smitsplein, dat geldt voor het zelfde om een knip te leggen in de Koninginnelaan naar het Smitsplein.
Dit omdat men dan maar één in- en uitgang van het Smitsplein creëert. Doe je dit wel, dan ontstaan er op zo'n kruispunt te veel verkeersbewegingen denk ik.

Het is beter om het Smitsplein aan twee kanten te ontsluiten en zo de drukte van het verkeer evenredig te verdelen. (Anders ontstaat er dezelfde situatie zoals bij de Jumbo nu)
-De oplossing om het verkeer van af het Smitsplein naar de Koninginnelaan verplicht richting Molenweg te laten rijden, dat is het kortste stukje Koninginnelaan, lijkt inderdaad een goede oplossing. Dit geldt zo wie zo voor vrachtauto's.
-De uitrit van het Smitsplein op de Hoofdstraat zal verbeterd moeten worden, met een gelijkwaardige kruising.
- Eénrichtingsroute voor vrachtauto's over het Smitsplein lijkt een goede oplossing.
-Bevoorrading van de e.v.t. nieuwe locatie van de Aldi is een groot probleem, net als vroeger met de bevoorrading van AH op de Hoofdstraat. Bevoorrading op de Hoofdstraat lijkt ons niet wenselijk.
Niet alleen omdat het de doorstroom belemmerd, maar ook dat het daardoor veel ruimte kost, wat ten koste gaat van een leuke inrichting van het centrum als grotere verblijfsfunctie. Het onderbreekt e.v.t. een wandelpromenade en de groenstroken als geheel.

<u>Parkeren;</u>
Parkeren blijft een probleem door de beperkte openbare ruimtes. Ook hier ontkom je er niet aan om de beleidsambitie van de Centrumvisie te herzien.
Dit wordt versterkt door de uitbreidingen van de Aldi in het centrum en AH.
-De oplossing zou kunnen zijn om op de locatie van de oude AH aan de Koninginnelaan een ondergrondse en bovengrondse meerlaagse parkeermogelijkheid te bouwen.
Dit zou ook op het Smitsplein gerealiseerd kunnen worden.
Dit alles mag niet leiden tot betaald parkeren.
-Een suggestie zou kunnen zijn om als de Aldi verhuist naar het centrum, om de achter gelaten winkelruimte om te bouwen tot parkeergarage. Een welkome aanvulling voor langparkeerders. Ook bij Koolloos tegenover de huidige Aldi kunnen lang parkeerders staan.
-Voordat men een blauwe zone voor parkeren op het Smitsplein instelt, moet er een oplossing zijn voor het lang parkeren. Het liefst binnen de 400 meter.

Dit zijn tot nu toe mijn aanbevelingen.

Met vriendelijke groet;
Joep van Tilburg,
Wpf-vc

Bijlage 3.3.: Reactie Ondernemersvereniging Parkeer- en Verkeerscirculatieplan Voorthuizen:

Onderstaand een aantal punten, grotendeels al eerder benoemd. Ik geef e.e.a. graag puntsgewijs weer:

- Instellen blauwe zone lijkt een oplossing voor de parkeerdruk op het Smidsplein. Dit zou in onze beleving snel ingesteld kunnen worden. Daarmee kunnen in onze beleving al heel veel problemen en bezwaren in een vroeg stadium opgelost worden.

- Afsluiten Smidsplein richting Hoofdstraat. Hier is in november 2021 al correspondentie vanuit ons en een aantal leden geweest dat dit niet wenselijk is. Er is destijds vanuit de Gemeente aangegeven dat dit ook niet aan de orde zou zijn. Nu wordt dit toch weer ingebracht. Voor ons reden dit nogmaals onder de aandacht te brengen.

- op pagina 23 (figuur 8) een opzet zie voor eenrichting welke in mijn optiek, ook veiligheidstechnisch, de verkeerde kant op is.

- Door de afsluiting van de Apeldoornsestraat is op dit moment de verkeersintensiteit in het centrum merkbaar lager. In hoeverre is hier richting de toekomst een blijvend effect van te verwachten? Dit in combinatie met aanpassingen in Navigatiesystemen, waardoor meer mensen de rondweg nemen?

- Inrichting van de Markt op zaterdag, deze is ten tijde van corona uitgebreid ten kosten van zo'n 10 parkeerplaatsen. Wij krijgen zo langzamerhand echter de indruk dat dit permanent is, dit lijkt ons in het kader van de parkeerdruk die alom genoemd wordt geen wenselijke situatie, het moet toch niet moeilijk zijn terug te gaan naar de oude situatie van voor corona?

- Er schijnt in het verleden al eens een tekening te zijn geweest met de inrichting van een soort van parkeerplein ter hoogte van de kruising Koninginnelaan-Hoofdstraat. Is het wellicht een idee deze nog eens onder het stof vandaan te halen (ik ken deze ook niet)?

- De inrichting van de Hoofdstraat met behoud van fietspaden roept bij ons nog de vraag op in hoeverre er dan echt iets gaat veranderen aan de beleving en behoud je daarmee juist niet meer de mogelijkheid voor doorgaand verkeer?

- Tijdens de bespreking van dit plan is de mogelijkheid besproken om vrachtverkeer niet zijnde bestemmingsverkeer van het centrum te weren. Dit zou lastig zijn in verband met handhaving, maar mij is nog niet helemaal duidelijk waarom dat niet te handhaven is. Een vrachtwagenchauffeur heeft toch altijd vrachtbrieven e.d. bij zich waarmee hij zijn bestemming kan aantonen. Daarnaast is onduidelijk is wat hiervan het effect is op de verkeersintensiteit

- Wat zijn de gevolgen voor Gerard Doustraat van de beschreven maatregelen, dit mis ik toch wel een beetje in dit onderzoek. Als je een P-route zou kunnen maken van Koninginnelaan, Smidsplein/Molenweg en Gerard Doustraat met (deels) eenrichtingsverkeer zou dit misschien op meerdere fronten verlichting kunnen geven. Maar goed dat is vooral op gevoel.

- kijk waar je snel resultaat kunt halen door zo veel mogelijk het laaghangende fruit zo snel mogelijk op te pakken

Met vriendelijke groet,

Jan van Leeuwen (namens de Ondenemersvereniging)

Bijlage 3.4.: Reactie bewoners Koninginnelaan Parkeer- en Verkeerscirculatieplan Voorthuizen;

Beste allen,

Nogmaals dank
Voor de uitnodiging en de toelichting van het onderzoek. Onze conclusie is dat het onderzoeksrapport vrij theoretisch is.

Jammer dat het rapport erg theoretisch is,
Wij hadden meer een adviserend rapport verwacht.
Voor ons als straat zijnde is het een tegenvaller dat er per etmaal is gerekend en niet naar de drukke momenten als er veel kinderen op de weg zijn die naar school moeten bijvoorbeeld. En missen er ook een aantal knelpunten die naar onze mening niet zijn benoemd. O.a:
1- De bocht bij de gereformeerde kerk.
Deze bocht is het passeren van 2 auto's al lastig. Laat staan een auto met een vrachtauto.
2- De bocht die aan de andere kant ligt en waar je nu op een drukke dag al lang moet wachten tot je er veilig door heen kan
3- Het bevoorraden van de albert heijn
4- Dat er nu de mogelijkheid is om langs de weg te parkeren en hoe vaak er dan schade ontstaat aan diverse auto's.

Waar wij als straat zijnde al problemen voorzien komt nu ook uit het rapport. Als aanwonende van het centrum begrijpen wij dat het drukker is. Maar wij hebben niet gevraagd om een complete route voor onze deur. In onze ogen is het niet mogelijk om het verkeer te laten omleiden via de Koninginnelaan.

Aan de hoofdstraat wordt het drukker bij toepassen van centrumvisie plan 1 2 3 of 4.

Ook op de Koninginnelaan wordt het drukker op het moment als we het centrum visieplan uit gaan voeren.
Dit willen wij niet als aanwonende. Er word te weinig geluisterd naar aanwonende. Doordat wij zelf actie ondernamen worden wij nu een klein beetje betrokken bij de plannen. Maar als gemeente zijnde had dit bij voorhand al
Beter gemoeten.

Ook hebben wij als Koninginnelaan een aanpassing op het visie plan aangeboden aan de gemeente en aan het adviesbureau Mobycon.
In dit plan zitten:
80 parkeerplaatsen extra.
Hiervan zijn 65 parkeerplekken in de buurt van de in het plan genoemde Aldi.
Dit plan is uit te werken met meer groen in het centrum.
Geeft minder verkeer op de hoofdstraat en op de Koninginnelaan.
En maakt ook de veiligheid op de beide straten hoger.
Wat we niet hebben uitgewerkt maar nog wel mogelijk is, dat het bevoorraden van de Aldi dan ook via de hoofdstraat mogelijk is.
Dit door het terrein van de fietsenmaker hiervoor gedeeltelijk te benutten.
En in dit plan is de uitrit van het smidsplein op de hoofdstraat ook opgelost door het toepassen van een rotonde.

Wij willen hier enkel mee aangeven dat er ook andere mogelijkheden zijn.

Graag willen wij ook gebruik maken van onze spreekrecht bij de raad. Hopende dat we nogmaals onze bezwaren en zorgen kunnen aangeven.

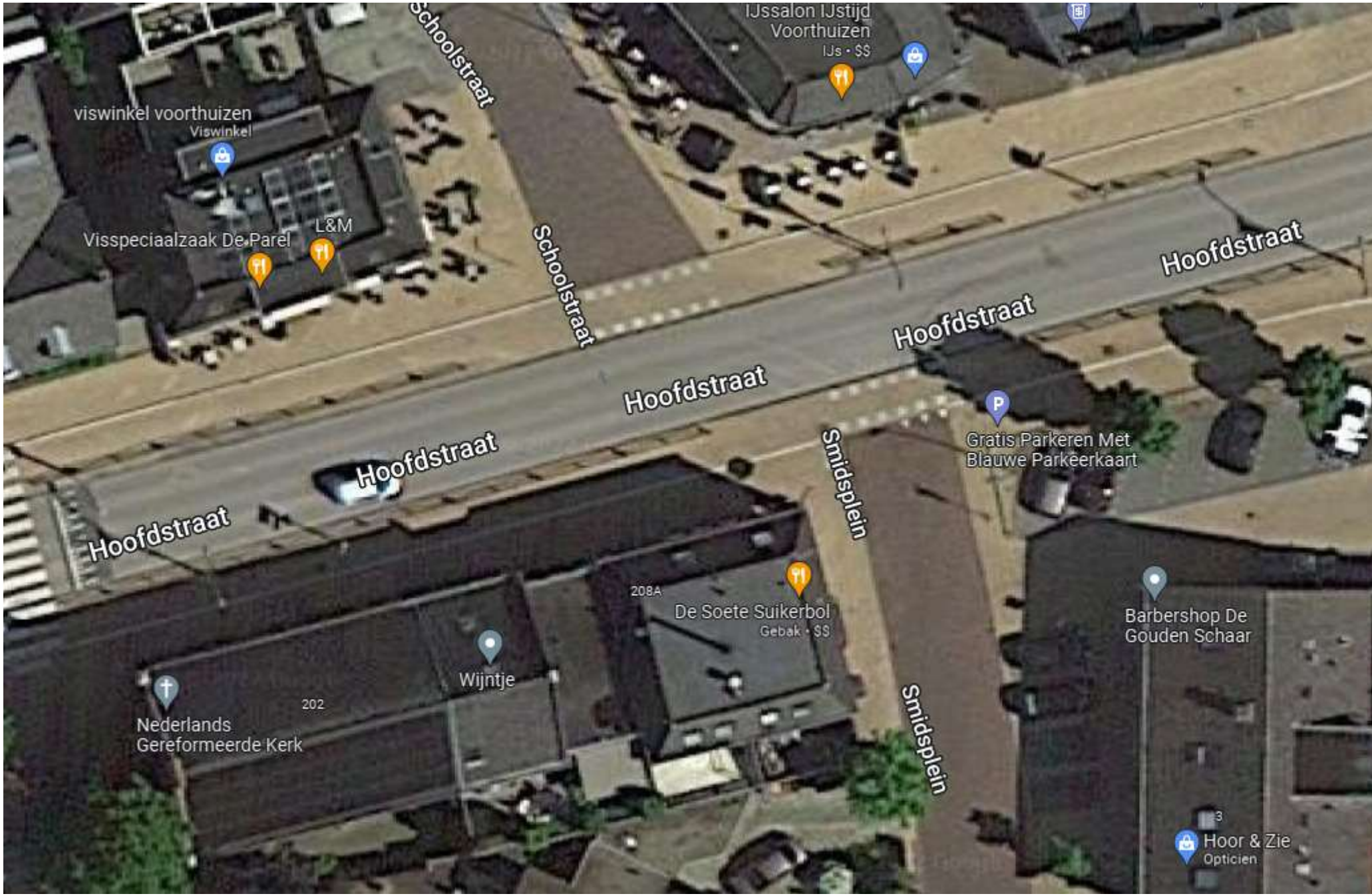
Ook is ons verteld dat er een regiegroep gevormd gaat worden. Dit zal bestaan uit o.a. De ovv, plaatselijk belang en wijkplatforms.

Nu zijn wij nooit benaderd door een dergelijk wijkplatform en of plaatselijk belang.
Maar als Koninginnelaan zijnde willen we graag toegevoegd worden aan de regiegroep.

In de bijlage zit nogmaals ons idee.
Mochten er vragen zijn dan horen wij dit graag.

Met vriendelijke groet,

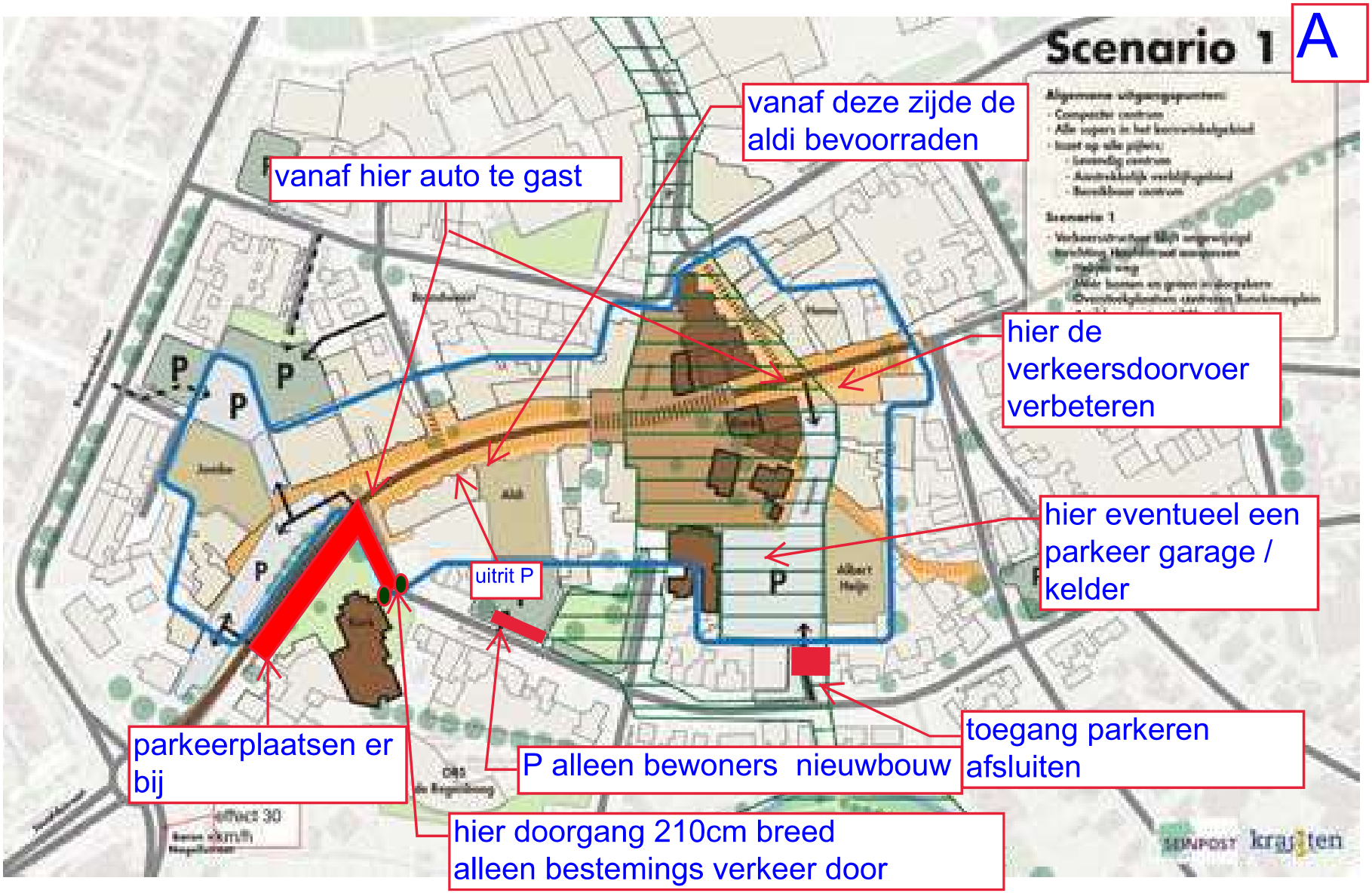
Wilko van de Kamp en Anisa van de Kolk
Namens alle bewoners van de Koninginnelaan te Voorthuizen.


IJssalon IJstijd Voorthuizen
IJs · $$
viswinkel voorthuizen
Viswinkel
Visspeciaalzaak De Parel
L&M
Schoolstraat
Schoolstraat
Hoofdstraat
Hoofdstraat
Hoofdstraat
Hoofdstraat
Hoofdstraat
Gratis Parkeren Met Blauwe Parkeerkaart
Smidsplein
Smidsplein
208A
De Soete Suikerbol
Gebak · $$
Barbershop De Gouden Schaar
Wijntje
202
Nederlands Gereformeerde Kerk
3
Hoor & Zie
Opticien

SCENARIO 1: A

voorstel van de bewoners Koninginnelaan

Uitbreiding 30-zone met Apeldoornsestraat



REACTIES OPBRENGST PARTICIPATIE PARKEER- EN VERKEERSCIRCULATIEPLAN CENTRUM VOORTHUIZEN

Door inwoners aangedragen wensen die buiten de scope van het onderzoek vallen zijn doorgegeven aan de gemeente. Het college heeft kennisgenomen van deze wensen en zal deze betrekken en in overweging nemen in het vervolgtraject wat gaat komen. Het proces daarvoor is opgenomen in het collegevoorstel en de raadsmemo van 21 december 2022.

Nr.	Locatie	Categorie	Opmerking participatie	Reactie
1	Algemeen	Extra parkeer-capaciteit	Parkeren vanaf centrum (deze willen ook de klanten hebben dan zijn zij ook degene die de lasten moeten dragen)	Zie paragraaf 5.3
2	Algemeen	Handhaving	Handhaving moet strenger, op zaterdag in het bijzonder!	Zie antwoord 113
3	Algemeen	Handhaving	Handhaving strenger -> vanwege foutparkeren.	Zie antwoord 113
4	Algemeen	Overig	Wanneer de AH toestemming krijgt voor uitbreiding en daardoor meer verkeer oplevert, zou het kunnen zijn dat de AH niet meer in het centrum thuishoort en buiten het centrum beter af is. Denk aan het terrein naast het tuincentrum Ganzenbeek.	In ons onderzoek richten we ons op de effecten van de ambities van de Centrumvisie en de ruimtelijke ontwikkelingen op het verkeer en parkeren, met als doel een robuuste parkeer- en verkeerssituatie te creëren. Het verplaatsen van de Albert Heijn valt daarom buiten de scope van ons onderzoek
5	Algemeen	Overig	Oude situatie zo veel mogelijk handhaven	In ons onderzoek richten we ons op de effecten van de ambities van de Centrumvisie en de ruimtelijke ontwikkelingen op het verkeer en parkeren, met als doel een robuuste parkeer- en verkeerssituatie te creëren. We gaan er daarom niet vanuit dat de situatie blijft zoals deze is.
6	Algemeen	Overig	Onderzoek voor parkeerbeleid voor nieuwe woningen m.b.t. bezoekers, kerkbezoekers en eventuele koopzondagen.	In ons onderzoek richten we ons op de effecten van de ambities van de Centrumvisie en de ruimtelijke ontwikkelingen op het verkeer en parkeren, met als doel een robuuste parkeer- en verkeerssituatie te creëren. We geven hiermee invulling aan deze opmerking
7	Algemeen	Overig	Parkeerruimte wat past in straatbeeld en grootte dorp. 't Is geen stad!!	In ons onderzoek richten we ons op de effecten van de ambities van de Centrumvisie en de ruimtelijke ontwikkelingen op het verkeer en parkeren, met als doel een robuuste parkeer- en verkeerssituatie te creeren. Deze opmerking is stedenbouwkundig van aard en valt daarom buiten de scope van ons onderzoek.
8	Algemeen	Overig	Weinig informatie naar omwonenden.	Onderdeel van ons onderzoek was een uitgebreid participatietraject, waarin we omwonenden actief hebben betrokken.
9	Algemeen	Parkeer-overlast	Te weinig parkeerruimte rondom winkels.	Zie antwoord 74

Nr.	Locatie	Categorie	Opmerking participatie	Reactie
10	Algemeen	Verkeers-circulatie	Zo min mogelijk éénrichtingsverkeer	Zie paragraaf 4.2
11	Algemeen	Verkeers-veiligheid	Schoolgaande kinderen kunnen niet veilig oversteken.	Zie antwoord 71
12	Algemeen	Verkeers-veiligheid	Meer zebrapaden in centrum	Zie antwoord 59
13	Algemeen	Verkeers-veiligheid	Meer oversteekplekken (zebrapad) in het centrum.	Zie antwoord 25, 59 en 71
14	Algemeen	Verkeers-veiligheid	Wordt te hard gereden in en rondom het centrum.	Zie antwoord 25, 59 en 71
15	Algemeen	Verkeers-veiligheid	De verkeersdrukte is de afgelopen jaren enorm toegenomen en dan ook het hard rijden. Ze rijden echt heel hard!	Zie antwoord 25, 59 en 71
16	Algemeen	Verkeers-veiligheid	Verkeersveiligheid	Zie antwoord 25, 59 en 71
17	Algemeen	Verkeers-veiligheid	Is er gedacht aan de verkeersveiligheid en uitstoot van fijnstof bij toename verkeer?	In ons onderzoek toetsen we de (toekomstige) verkeerssituatie op basis van landelijke richtlijnen voor maximaal acceptabele intensiteiten. Deze houden rekening met verkeersveiligheid. Stikstof komt mogelijk in een later stadium bij de planuitwerking aan de orde.
18	Smidsplein	Laden en lossen	Laden / lossen Albert Heijn wordt nog groter probleem bij uitbreiding	Zie paragraaf 4.4.1
19	Smidsplein	Parkeer-overlast	Uitbreiding Albert Heijn zorgt voor verminderen (verdwijnen) parkeerplaatsen	Een initatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling is verplicht om te voorzien in de extra parkeervraag van de ontwikkeling en in het compenseren van parkeerplaatsen die verdwijnen. De parkeercapaciteit zal dus niet afnemen.
20	Apeldoornsestraat	Overig	Pendeldienst tijdens evenementen en dan parkeerterrein bij Oranjeterrein	Zie paragraaf 4.4.2
21	Apeldoornsestraat	Verkeers-circulatie	Sluipverkeer verminderen: A1 --> rondweg niet over hoofdstraat als sluiproute	Zie paragraaf 4.2
22	Apeldoornsestraat	Verkeers-veiligheid	Extra oversteekplaats voetgangers	Zie antwoord 25
23	Apeldoornsestraat	Verkeers-veiligheid	Concentratiepunt van verkeer	Zie antwoord 25
24	Apeldoornsestraat	Verkeers-veiligheid	Veel chaos door overstekende fietsers en auto's die te hard rijden	Zie antwoord 25
25	Apeldoornsestraat	Overig	Dorpskarakter behouden	Het gedeelte tussen de rotonde Heuvelrandweg en de Nieuwe Kampstraat krijgt zijn definitieve richting. Voor het overige deel zullen knelpunten en wensen t.a.v. de verkeersveiligheid en inrichting worden meegenomen tijdens herinrichting van dat gedeelte.
26	Bakkersweg	Parkeer-overlast	Door parkeren langs de weg geen ruimte voor rijdende auto's	In ons onderzoek toetsen we de (toekomstige) verkeerssituatie op basis van landelijke richtlijnen voor maximaal acceptabele intensiteiten. Deze houden rekening met verkeersveiligheid en geparkeerde voertuigen op de rijbaan.
27	Bakkersweg	Verkeers-circulatie	Eenrichtingsverkeer	Zie paragraaf 4.2

Nr.	Locatie	Categorie	Opmerking participatie	Reactie
28	Bakkersweg	Verkeers-veiligheid	Te hard gereden	Tijdens een eventuele herinrichting van de Bakkersweg ten zuiden van de Koninginnelaan zullen knelpunten en wensen t.a.v. de verkeersveiligheid en inrichting worden meegenomen
29	Bunckmanplein	Extra parkeer-capaciteit	Tuintje (achter Bunckmanplein bij smederij) daar gebeurd niks in de hele driehoek	Zie antwoord 38
30	Bunckmanplein	Markt	Markt op het Bunckmanplein laten wanneer er een evenement is.	Zie antwoord 137
31	Bunckmanplein	Markt	Markt op Bunckmanplein laten behalve bij evenementen. Bij evenementen markt voor winkels langs.	Zie antwoord 137
32	Centrum	Overig	Suggestie: Waarom maken jullie niet een mooi straatje met kleinere winkels richting Hoofdstraat met een doorgang naar het Bunckmanplein (via de muziektent) als zijnde een mooi dorpspark met groen en bankjes. Dus supermarkten -> naar de rand -> naast Ganzenbeek of elders -> meer boetiekjes/kaaswinkeltjes die sferen.	Zie antwoord 59
33	Gerard Doustraat	Extra parkeer-capaciteit	Parkeerplaatsen aan Gerard Doustraat beter benutten	De ambities uit de Centrumvisie hebben wat verkeer en het parkeren betreft de grootste impact op de Hoofdstraat en de Koninginnelaan en het daartussen liggende gebied (inclusief het Smidsplein). Daarom ligt de focus van ons onderzoek en ook van het participatietraject op dit gebied. Vanwege de loopafstand is de Gerard Doustraat niet geschikt als alternatieve parkeervoorziening voor de voorzieningen in het onderzoeksgebied. In een uitwerking van het plangebied Gerard Doustraat worden de verkeerseffecten op die weg onderzocht.
34	Gerard Doustraat	Overig	Gerard Doustraat beter informeren en nader onderzoeken	Zie antwoord 33
35	Gereformeerde kerk	Extra parkeer-capaciteit	Parkeerruimte voor gereformeerde kerk uitbreiden	Zie antwoord 123
36	Gereformeerde kerk	Extra parkeer-capaciteit	parkeerruimte vanaf rotonde 'de punt' naar Hoofdstraat t.h.v. kerk	Zie antwoord 123
37	Gereformeerde kerk	Extra parkeer-capaciteit	T.h.v. gereformeerde kerk parkeerplaatsen erbij	Zie antwoord 123
38	Hoofdstraat	Extra parkeer-capaciteit	Auto's parkeren langs hoofdstraat bij pleinen. Nadeel minder aantrekkelijk centrum	Zie paragraaf 5.3.2
39	Hoofdstraat	Extra parkeer-capaciteit	Op de Hoofdstraat meer parkeerruimte creëren	Zie antwoord 38

Nr.	Locatie	Categorie	Opmerking participatie	Reactie
40	hoofdstraat	Extra parkeer-capaciteit	Meer parkeerruimte op de Hoofdstraat	Zie antwoord 38
41	Hoofdstraat	Laden en lossen	Aldi bevoorraden vanaf zijkant	Zie paragraaf 4.3.2
42	Hoofdstraat	Markt	Geen pilot (Hoofdstraat dicht) op zaterdag	Zie antwoord 137
43	Hoofdstraat	Markt	Geen pilot op zaterdag.	Zie antwoord 137
44	Hoofdstraat	Markt	Geen pilot!	Zie antwoord 137
45	Hoofdstraat	Markt	Geen pilot op zaterdag!!! -> markt kan voor de winkels langs.	Zie antwoord 137
46	Hoofdstraat	Markt	6 weken proef (hoofdstraat dicht) uitleg en goedkeuring bewoners vragen lijkt mij logici	Zie antwoord 137
47	Hoofdstraat	Markt	Soms is de Hoofdstraat afgesloten voor evenementen maar is de straat leeg	Zie antwoord 137
48	Hoofdstraat	Overig	GEEN HOOGBOUW hoofdstraat	In ons onderzoek richten we ons op de effecten van de ambities van de Centrumvisie en de ruimtelijke ontwikkelingen op het verkeer en parkeren, met als doel een robuuste parkeer- en verkeerssituatie te creeren. Deze opmerking is stedenbouwkundig van aard en valt daarom buiten de scope van ons onderzoek
49	Hoofdstraat	Parkeer-route	Richting geven aan parkeren	Zie paragraaf 5.3.3
50	Hoofdstraat	Verkeers-circulatie	Auto te gast	Deze opmerking komt overeen met de ambitie uit de Centrumvisie en is ook een uitgangspunt van ons onderzoek.
51	Hoofdstraat	Verkeers-circulatie	Eerste indruk: vakantiegangers wil je over de Hoofdstraat	Zie paragraaf 4.4
52	Hoofdstraat	Verkeers-circulatie	Er rijden veel trekkers door het centrum deze mogen niet over de rondweg	Het klopt dat landbouwvoertuigen geen gebruik mogen maken van de Voortse Ring, deze mogen wel rijden via de Heuvelrandweg. In een later stadium onderzoeken we welke maatregelen aanvullend nodig zijn.
53	Hoofdstraat	Verkeers-veiligheid	Bloembakken zodat je moet slingeren	Zie antwoord 59
54	Hoofdstraat	Verkeers-veiligheid	Led markering zebrapad	Zie antwoord 59
55	Hoofdstraat	Verkeers-veiligheid	Snelheid te hoog op de Hoofdstraat	Zie antwoord 59
56	Hoofdstraat	Verkeers-veiligheid	Inrichting Hoofdstraat heeft geen 30 km/u uitstraling	Zie antwoord 59
57	Hoofdstraat	Verkeers-veiligheid	Zebrapad aanleggen tussen Wheemstraat en Kerkstraat	Zie antwoord 59
58	Hoofdstraat (Jumbo)	Verkeers-circulatie	Te smalle toegangsweg. Mensen moeten wachten op elkaar	Zie antwoord 59
59	Hoofdstraat / Smidsplein	Verkeers-circulatie	Rechts voorrang bij de Hoofdstraat / Smidsplein	Tijdens herinrichting van de Hoofdstraat t.b.v. de Centrumvisie zullen concrete knelpunten en wensen

Nr.	Locatie	Categorie	Opmerking participatie	Reactie
				t.a.v. de verkeersveiligheid en inrichting worden meegenomen
60	Hoofdstraat / Smidsplein	Verkeers-circulatie	Verkeersdoorvoer verbeteren m.b.v. rotonde	Zie paragraaf 4.3.4
61	Jumbo terrein	Parkeer-overlast	Parkeerplaats te vol	Deze opmerking zien we terug in de resultaten van het parkeerdrukonderzoek uit augustus 2020. De ambities uit de Centrumvisie hebben wat verkeer en het parkeren betreft echter de grootste impact op de Hoofdstraat en de Koninginnelaan en het daartussen liggende gebied (inclusief het Smidsplein). Daarom ligt de focus van ons onderzoek op dit gebied.
62	Koninginnelaan	Beperken Parkeer-vraag	Blauwe zone Koninginnelaan	De parkeerplaatsen aan de Koninginnelaan zijn hoofdzakelijk bedoeld voor (bezoekers van) de aanwonenden. Een blauwe zone is daarom geen geschikt middel om een parkeerknelpunt hier tegen te gaan.
63	Koninginnelaan	Beperken Parkeer-vraag	Parkeren van personeel voor de deur van bewoners	In ons onderzoek richten we ons op de effecten van de ambities van de Centrumvisie en de ruimtelijke ontwikkelingen op het verkeer en parkeren, met als doel een robuuste parkeer- en verkeerssituatie te creëren. We geven hiermee invulling aan dit aangegeven knelpunt
64	Koninginnelaan	Extra parkeer-capaciteit	Extra parkeermogelijkheden creëren in grasveld	Zie paragraaf 5.3
65	Koninginnelaan	Extra parkeer-capaciteit	Parkeerruimte extra op grasveld Koninginnelaan / vd Berglaan	Zie paragraaf 5.3
66	Koninginnelaan	Extra parkeer-capaciteit	T.h.v. oude Aldi alleen parkeerplaatsen voor bewoners nieuwbouw	Zie paragraaf 4.3.2
67	Koninginnelaan	Laden en lossen	Bevoorrading niet via Koninginnelaan	Zie paragraaf 4.4.1
68	Koninginnelaan	Laden en lossen	AH kan niet worden bevoorraad via Koninginnelaan door scholen	Zie paragraaf 4.4.1
69	Koninginnelaan	Overig	Woningen v/d Tweel staan leeg	In ons onderzoek richten we ons op de effecten van de ambities van de Centrumvisie en de ruimtelijke ontwikkelingen op het verkeer en parkeren, met als doel een robuuste parkeer- en verkeerssituatie te creeren. Deze opmerking is stedenbouwkundig van aard en valt daarom buiten de scope van ons onderzoek
70	Koninginnelaan	Overig	Nieuwe woningen op deze plek	In ons onderzoek richten we ons op de effecten van de ambities van de Centrumvisie en de ruimtelijke ontwikkelingen op het verkeer en parkeren, met als doel een robuuste parkeer- en verkeerssituatie te creeren. Deze opmerking is stedenbouwkundig van aard en valt daarom buiten de scope van ons onderzoek

Nr.	Locatie	Categorie	Opmerking participatie	Reactie
71	Koninginnelaan	Overig	Bomen behouden	Tijdens herinrichting van de Koninginnelaan t.b.v. het vervangen van het riool zullen concrete knelpunten en wensen t.a.v. de verkeersveiligheid en inrichting worden meegenomen
72	Koninginnelaan	Overig	Maak van het terrein achter de Muziektent, dus waar nu de leegstaande panden staan een mooi open winkelgebied met kleine winkeltjes en een dorpspark met bankjes waar je kunt zitten met horeca en een kopje koffie.	In ons onderzoek richten we ons op de effecten van de ambities van de Centrumvisie en de ruimtelijke ontwikkelingen op het verkeer en parkeren, met als doel een robuuste parkeer- en verkeerssituatie te creeren. Deze opmerking is stedenbouwkundig van aard en valt daarom buiten de scope van ons onderzoek
73	Koninginnelaan	Overig	Koninginnelaan is echt een hele fijne en mooie straat om te wonen. Waarom dat niet versterken qua architectuur en bouw. Draagt bij aan de sfeer en allure van het dorp en centrum ipv grote ruimte met alleen maar parkeerplaatsen. Mensen van buitenaf komen daar toch ook voor, sfeer en gezelligheid.	In ons onderzoek richten we ons op de effecten van de ambities van de Centrumvisie en de ruimtelijke ontwikkelingen op het verkeer en parkeren, met als doel een robuuste parkeer- en verkeerssituatie te creeren. Deze opmerking is stedenbouwkundig van aard en valt daarom buiten de scope van ons onderzoek
74	Koninginnelaan	Parkeer-overlast	Te weinig parkeerlocaties voor winkelpubliek. In het weekend worden opritten geblokkeerd	In ons onderzoek richten we ons op de effecten van de ambities van de Centrumvisie en de ruimtelijke ontwikkelingen op het verkeer en parkeren, met als doel een robuuste parkeer- en verkeerssituatie te creeren. We geven hiermee invulling aan het oplossen van dit knelpunt
75	Koninginnelaan	Parkeer-overlast	Mensen parkeren langs de weg bij evenementen	Zie paragraaf 4.4.2
76	Koninginnelaan	Parkeer-overlast	Mensen parkeren op eigen terreinen tijdens evenementen	Zie antwoord 75
77	Koninginnelaan	Parkeer-route	Parkeerroute ontbreekt	Zie paragraaf 5.3.3
78	Koninginnelaan	Verkeers-circulatie	Gezien de winkel (zit beneden het wonen) is het geen optie om de Koninginnelaan af te sluiten. Ook mede door eigen parkeren (terrein) voor de deur.	Zie paragraaf 4.3.3
79	Koninginnelaan	Verkeers-circulatie	Idee: Paaltje/knip. Doorgaand verkeer heeft hier niks te zoeken	Zie paragraaf 4.3.1
80	Koninginnelaan	Verkeers-circulatie	Conclusie: Houd de verkeerscirculatie zoals het is	Zie paragraaf 4.4
81	Koninginnelaan	Verkeers-circulatie	Koninginnelaan autoluw maken	Zie paragraaf 4.3.3
82	Koninginnelaan	Verkeers-circulatie	GEEN Parkeerroute Koninginnelaan	Zie paragraaf 4.3.3
83	Koninginnelaan	Verkeers-circulatie	Alleen bestemmingsverkeer	Zie paragraaf 4.3.3
84	Koninginnelaan	Verkeers-veiligheid	Bloembakken plaatsen	Tijdens herinrichting van de Koninginnelaan t.b.v. het vervangen van het riool zullen concrete knelpunten en wensen t.a.v. de verkeersveiligheid en inrichting worden meegenomen
85	Koninginnelaan	Verkeers-veiligheid	Veilige oversteekplaatsen realiseren	Zie antwoord 71

Nr.	Locatie	Categorie	Opmerking participatie	Reactie
86	Koninginnelaan	Verkeers-veiligheid	Verkeersveiligheid begin Koninginnelaan – kerk – kruispung vd Berghlaan verbeteren. + Gerard Doustraat. -> 15 km zone, drempels, bloembakken.	Zie antwoord 71
87	Koninginnelaan	Verkeers-veiligheid	Moeilijke en gevaarlijke bocht	Zie antwoord 71
88	Koninginnelaan	Verkeers-veiligheid	Te hard gereden	Zie antwoord 71
89	Koninginnelaan	Verkeers-veiligheid	Smal stuk Koninginnelaan	Zie antwoord 71
90	Koninginnelaan	Verkeers-veiligheid	Bocht bij kerk is veel te smal	Zie antwoord 71
91	Koninginnelaan	Verkeers-veiligheid	Verkeersveiligheid en snelheid	Zie antwoord 71
92	Koninginnelaan	Verkeers-veiligheid	Bocht t.h.v. kerk	Zie antwoord 71
93	Koninginnelaan	Verkeers-veiligheid	Bocht t.h.v. kerk – Koninginnelaan levensgevaarlijk.	Zie antwoord 71
94	Koninginnelaan	Verkeers-veiligheid	Koninginnelaan is nu al erg druk en onveilig op zaterdag. Ik maak me zorgen over de verkeersveiligheid wanneer er extra verkeer komt. Meer auto's naar de AH en evt naar de nieuwe supermarkt op de plaats van de oude AH vergroten deze problemen nog eens extra. Hetzelfde geldt voor appartementen boven de nieuwe supermarkt.	Zie paragraaf 4.2
95	Koninginnelaan	Verkeers-veiligheid	Weg te smal voor (druk) verkeer	Zie antwoord 71 en paragraaf 4.2
96	Koninginnelaan	Verkeers-veiligheid	Nulmeting verkeersveiligheid + geluidsoverlast Koninginnelaan / vd Berglaan / Gerard Doustraat	In ons onderzoek toetsen we de (toekomstige) verkeerssituatie op basis van landelijke richtlijnen voor maximaal acceptabele intensiteiten. Deze houden rekening met verkeersveiligheid. Geluid komt mogelijk in een later stadium bij de planuitwerking aan de orde.
97	Koninginnelaan	Verkeers-veiligheid	Geluidsonderzoek + uitstoot (co2) doen vanaf de Koninginnelaan.	In ons onderzoek toetsen we de (toekomstige) verkeerssituatie op basis van landelijke richtlijnen voor maximaal acceptabele intensiteiten. Geluid en CO2 komen mogelijk in een later stadium aan de orde
98	Kruising Hoofdstraat / Koninginnelaan	Verkeers-circulatie	Onoverzichtelijk en chaotisch kruispunt. Veel mensen onnodig op elkaar aan het wachten: opstommingen in de stroming	Zie antwoord 71
99	Kruising Koninginnelaan / Van Den Berglaan	Verkeers-veiligheid	Gevaarlijke situatie op het kruispunt	Zie antwoord 71
100	Locatie oude Albert Heijn	Extra parkeer-capaciteit	Parkeerkelder oude locatie AH	Zie paragraaf 5.2.3
101	Oranjeterrein	Markt	Markt naar Oranjeterrein kan ook goede optie zijn.	Zie antwoord 137

Nr.	Locatie	Categorie	Opmerking participatie	Reactie
102	Oude AH	Overig	Ik maak me zorgen over de nieuwbouw van veel appartementen op de plek v/d oude AH.	In ons onderzoek richten we ons op de effecten van de ambities van de Centrumvisie en de ruimtelijke ontwikkelingen op het verkeer en parkeren, met als doel een robuuste parkeer- en verkeerssituatie te creeren. Deze opmerking is stedenbouwkundig van aard en valt daarom buiten de scope van ons onderzoek.
103	Oude AH	Parkeer-overlast	Waarom de Aldi verplaatsen naar oude AH als er al te weinig parkeerplaatsen zijn?	Zie paragraaf 5.1.2
104	Parkeergarage Albert Heijn	Extra parkeer-capaciteit	Parkeergarage AH slecht gebruikt	Zie paragraaf 5.1.1
105	Parkeerkelder oude Albert Heijn	Extra parkeer-capaciteit	Is het mogelijk om parkeerplaatsen oude AH deze zomer open te krijgen	Zie paragraaf 5.2.3
106	Parkeerterrein Bakkersweg	Extra parkeer-capaciteit	Anders inrichten --> meer parkeerplaatsen	Tijdens een eventuele herinrichting van de Bakkersweg zullen knelpunten en wensen t.a.v. de verkeersveiligheid en inrichting worden meegenomen
107	Parkeerterrein Bakkersweg	Extra parkeer-capaciteit	Betere inrichting	Zie antwoord 106
108	Parkeerterrein Bakkersweg	Verkeers-veiligheid	Onoverzichtelijke uitrit	Zie antwoord 28
109	Parkeerterrein Smidsplein	Beperken Parkeer-vraag	Personeel op andere manier dan met de auto laten reizen	Zie paragraaf 5.2.1
110	Parkeerterrein Smidsplein	Beperken Parkeer-vraag	Betaald parkeren (1e uur gratis)	In lijn met de Centrumvisie hebben we eerst de invoering van een blauwe zone verkend. Dit blijkt het parkeerknelpunt op het Smidsplein voldoende tegen te gaan
111	Parkeerterrein Smidsplein	Beperken Parkeer-vraag	Parkeren parkeerterrein met 1e 2 uur gratis	Zie antwoord 110
112	Parkeerterrein Smidsplein	Beperken Parkeer-vraag	Blauwe zone kan maar met uitbreiding AH schiet het niet veel op	Zie paragraaf 5.2.2
113	Parkeerterrein Smidsplein	Handhaving	Meer handhaving	In ons onderzoek richten we ons op hoofdlijnen op de parkeerdruk in de huidige situatie en op de parkeersituatie in de toekomstige situatie, met als doel een robuuste parkeer- en verkeerssituatie te creeren. Dit operationele knelpunt hebben we daarom melding aan de gemeente doorgegeven.
114	Parkeerterrein Smidsplein	Parkeer-overlast	Te weinig capaciteit --> zoekverkeer	Zie antwoord 74
115	Parkeerterrein Smidsplein	Verkeers-circulatie	Supermarkt uitbreiding trekt extra verkeer	Zie paragraaf 4.2
116	Rembrandtstraat	Extra parkeer-capaciteit	Borden verboden parkeren worden niet weggehaald	In ons onderzoek richten we ons op hoofdlijnen op de parkeerdruk in de huidige situatie en op de parkeersituatie in de toekomstige situatie, met als

Nr.	Locatie	Categorie	Opmerking participatie	Reactie
				doel een robuuste parkeer- en verkeerssituatie te creeren. Dit operationele knelpunt hebben we daarom melding aan de gemeente doorgegeven.
117	Rembrandtstraat	Extra parkeer-capaciteit	Parkeren Bruna in tact blijven	Zie paragraaf 5.3.1
118	Rembrandtstraat	Markt	Markt hier.	Zie antwoord 137
119	Rondweg	Verkeers-circulatie	Is er onderzoek gedaan naar het gebruik v/d rondweg + a.v. fileverkeer in de ochtend? (Denk aan de dagelijkse files op de A1)	Om inzicht te krijgen in het effect van de opening van de Rondweg op langere termijn, hebben we in juni en juli 2022 verkeerstellingen uitgevoerd op onder andere de Hoofdstraat. In ons onderzoek richten we ons op hoofdlijnen op de verkeerssituatie, incidenten door files op de A1 vallen daarom buiten de scope van ons onderzoek
120	Rondweg	Verkeers-circulatie	Is er onderzoek geweest m.b.t. rondweg? (beter gebruik maken van de rondweg verplichten ook nu al)	Zie antwoord 119
121	Rondweg	Verkeers-circulatie	Promoten van rondweg!!	Zie paragraaf 4.2.2
122	Rondweg	Verkeers-circulatie	Promoten rondweg doorgaand verkeer!!!	Zie paragraaf 4.2.2
123	Rotonde De Punt	Extra parkeer-capaciteit	Parkeerplaatsen vanaf rotonde De Punt t.h.v. geref. Kerk	Zie paragraaf 5.3.2
124	Rotonde De Punt	Verkeers-veiligheid	Onveilige situatie voor fietsers bij rotonde De Punt	Zie antwoord 59
125	Smidsplein	Extra parkeer-capaciteit	Auto's parkeren aan zijkant Smidsplein	Zie antwoord 38
126	Smidsplein	Extra parkeer-capaciteit	Smidsplein onderkelderen	Zie paragraaf 5.2.3
127	Smidsplein	Extra parkeer-capaciteit	Parkeergarage onder Smidsplein	Zie paragraaf 5.2.3
128	Smidsplein	Laden en lossen	Vrachtwagens keren hier	Zie paragraaf 4.4.1
129	Smidsplein	Markt	Soms is er de hele dag een activiteit op Bunckmanplein dan staat de markt de hele dag op het Smidsplein	Zie antwoord 137
130	Smidsplein	Verkeers-circulatie	Veel verkeer vanuit Molenveen richting AH	Om inzicht te krijgen in de verkeersintensiteiten, hebben we in juni en juli 2022 verkeerstellingen uitgevoerd Verkeer vanuit Molenveen hebben we in deze verkeerstellingen gemeten.
131	Smidsplein	Verkeers-circulatie	Eenrichtingsverkeer bij de Nooij richting Albert Heijn en dan richting Koninginnelaan (linksaf)	Zie paragraaf 4.2
132	Smidsplein	Verkeers-circulatie	Toegang vanaf Koninginnelaan afsluiten	Zie paragraaf 4.3.1

Nr.	Locatie	Categorie	Opmerking participatie	Reactie
133	Van den Berghlaan	Extra parkeer-capaciteit	Groenteboer + visboer weer naar de oude plek (nemen plekken in)	In ons onderzoek richten we ons op hoofdlijnen op de parkeerdruk in de huidige situatie en op de parkeersituatie in de toekomstige situatie, met als doel een robuuste parkeer- en verkeerssituatie te creëren. Dit operationele knelpunt hebben we daarom melding aan de gemeente doorgegeven.
134	Van Den Berglaan	Extra parkeer-capaciteit	Parkeergarage	Zie paragraaf 5.2.3
135	Van Den Berglaan	Extra parkeer-capaciteit	Hier gebeurt weinig hier zit ruimte	Zie paragraaf 5.3.1
136	Van Den Berglaan	Extra parkeer-capaciteit	Parkeerruimte voor supermarkten restaurants en kleine winkels + parkeergarage?	Zie paragraaf 5.3.1
137	Van Den Berglaan	Markt	Markt naar deze locatie verplaatsen en harmonie ergens anders onder brengen.	De locatie van de Markt wordt onderzocht en uitgewerkt in een separaat traject
138	Van Den Berglaan	Markt	Muzieklocatie verplaatsen en de markt op deze locatie	Zie antwoord 137
139	Van Den Berglaan	Markt	Kan de markt evt ook verplaatst worden naar de v/d Berghlaan t.o. Avondrust? (Is al vaker daarheen verplaatst)	Zie antwoord 137
140	Van Den Berglaan	Markt	Mensen vinden het plan om de muziek te verplaatsen en de markt op deze locatie te houden niet goed	Zie antwoord 137
141	Wheemstraat	Parkeer-route	Parkeerplaatsen beter aangeven door parkeerroute. Bij evenementen moet organisator zeggen waar parkeren	Zie antwoord 137 en paragraaf 5.3.3