

Kadernotitie GVVP Barneveld

1. Inleiding

Barneveld ontwikkelt een nieuw Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP). De eerste fase, informatie halen bij alle belangrijke spelers, is nu bijna afgerond en er zijn kaders opgesteld. De voorliggende Kadernotitie is daar het resultaat van. Het vormt de basis om tot een goed en gedragen plan te komen.

Wat is de kern van de Kadernotitie? Er is gezocht naar de belangrijkste onderwerpen waar het GVVP antwoord op moet geven. Het gaat daarbij om drie soorten onderwerpen:

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

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

2. Strategische Visie en GVVP

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

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

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

3. Actualisatie en proces

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

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

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

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

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

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

4. Huidige situatie, trends en ontwikkelingen

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

Verkeersdruk

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

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

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

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

Veiligheid

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

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

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

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

Ontwikkelingen

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

Ruimte

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

Economie

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

Verkeer en vervoer

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

Milieu en omgeving

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

5. Opgaven voor het GVVP

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

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

Ruimte

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

Economie

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

Opgaven (ga voor het plan uit van)	• Het opwaarderen van het knooppunt A1/A30. • Het ontwikkelen van een logisch netwerk van rondwegen en radialen binnen de (met name grotere) kernen. Dat betreft in ieder geval een rondweg ten oosten van Barneveld. • Het primair benutten van de huidige of geplande infrastructuur. Secundair nieuwe infrastructuur aanleggen. • Een invulling geven aan de koers om binnen de kernen prioriteit te geven aan het bestemmingsverkeer boven het doorgaand verkeer. • Het centrum van Barneveld (inclusief huidige centrumring) is een verblijfsgebied waar autoverkeer ondergeschikt is aan het langzaam verkeer. • Het inspelen op de nieuwe ontwikkelingen in het openbaar vervoer. • Een halte op de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn bij station Barneveld-Noord. Hierbij hoort een optimale inzet van openbaar vervoer (bijvoorbeeld busverbindingen) en een goede fietsbereikbaarheid. • Een kwartierdienst op de volledige Valleilijn. • Het blijven inzetten op fietsgebruik door een veilig, direct, comfortabel en kwalitatief fietsnetwerk (zowel utilitair als recreatief) te ontwikkelen. • Subjectieve verkeersonveiligheid bij fietsers bij fietsoversteken en fietspaden wordt aangepakt. • Het stimuleren van “Nieuwe mobiliteit” (het nieuwe werken, minder verkeer, schonere vervoerwijzen, deelmobiliteit). • Pilots op het gebied van energieopwekking in infrastructuur en het combineren van werklocaties en laadpalen. • Het faciliteren van een weg-railterminal in Harselaar als daarvoor vanuit de markt behoefte aan is.
Keuzen (maak in het plan de keuze)	• Welke toegevoegde waarde heeft een Westelijke Rondweg Barneveld? Kan de A30 deze taak ook oppakken? • Hoe om te gaan met de druk belaste snelwegaansluitingen? Is capaciteitsvergroting nodig en zo ja hoe? • De opvang van doorgaand verkeer (waaronder landbouw- en vrachtverkeer) door de kernen naar routes rond de kernen. • Hoe de wegen ten zuiden van Kootwijkerbroek vormgeven en categoriseren? Dit mede in relatie tot de Oostelijke Rondweg Barneveld. • Hoe om te gaan met hogere wachttijden bij kruisingen binnen de kern? Accepteren of investeren? • Selectief inzetten op fietspaden langs wegen buiten de kom. • Maatwerk bij voorrang voor fietsers bij fietsoversteken. • Inzetten op een Intercitystation of stoptreinstation op de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn? • Hoe om te gaan met de matige bezettingsgraad van de (betaalde) parkeervoorziening in Barneveld? • Hoe wordt de parkeerdruk in de oudere woonwijken gefaciliteerd? • Hoe wordt de parkeerdruk op de bestaande bedrijventerreinen gefaciliteerd?
Aandachtspunten (houdt in de uitwerking van het plan rekening met)	• Het GVVP houdt rekening met het rijks-, provinciaal en regionaal verkeersbeleid. • De milieukundige effecten (onder andere fijn stof) van wijzigingen in de verkeerscirculatie en het zo nodig treffen van maatregelen (bijvoorbeeld groenvoorzieningen). • De toegankelijkheid voor mensen met een beperking in het kader van Europese regelgeving. • Het minimale onderhoudsniveau Basis voor fietspaden.

Milieu en omgeving

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

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

6. Planning

De planning van de voorbereiding is als volgt.

Fase 2 Ontwikkelen	december 2016-februari 2017
Vaststellen Kadernotitie raad	februari 2017
Fase 3 Verbeelden	december 2016-april 2017
Ontwerp-GVVP in college en ter info naar raad	mei 2017
Ter inzage leggen ontwerp-GVVP	mei 2017
Vaststellen GVVP raad	juli 2017