



Werken en wonen zijn voor de gemeente Barneveld onlosmakelijk verbonden. Voor de huidige inwoners streeft de gemeente naar een passend en gevarieerd aanbod, maar de werkgelegenheid moet ook evenwichtig meegroeien met de verwachte bevolkingsgroei. De ambities laten zich goed samenvatten als 'eigen ondernemers, regionale profilering en verbreding van het aanbod'. De gemeente zet in op:

- Het bieden van ruimte aan de groei behoeft van zittende ondernemers en startende bedrijven om de huidige inwoners te faciliteren;
- De vestiging van nieuwe bedrijven. Daarbij streeft de gemeente naar meer variatie op het aanbod aan werkgelegenheid, om zodoende in te spelen op de bevolkingsgroei. Daarbij gelden de volgende aandachtspunten:
 - Profilering in bedrijvigheid is belangrijk, het accent wordt gelegd op de sectoren *voedsel, transport en distributie en recreatie en toerisme*. Met deze combinatie van activiteiten sluit de gemeente aan op de ontwikkelingen van food valley in regionaal verband, de gunstige ligging aan de snelwegen en de fraaie ligging tussen 'Veluwe en Vallei';
 - De gemeente zet op het vlak van de *logistiek* vooral in op bedrijven gericht op de agrofood sectoren, passend bij en gericht op de bestaande bedrijvigheid in Barneveld. Wel zet de gemeente in op enkele specifieke projecten, zoals een logistiek facility center en een goederenoverslagterminal aan het spoor;
 - Om tot verbreding te kunnen komen van de economie wordt tenslotte aandacht gegeven aan de realisatie van *zakelijke dienstverlening*, bij voorkeur op locaties waar beeldkwaliteit van belang is (zichtlocaties) en met een goede bereikbaarheid. In het bijzonder leent zich daarvoor

de locatie Harselaar-Centraal (Columbiz-park / Transferium) en op termijn (bij voldoende marktvraag) mogelijk ook op andere locaties in de kern Barneveld.

Ruimtebehoefte

Voor deze ambities is veel ruimte nodig. Hiertoe is in 2010 / 2011 onderzoek verricht, verwoord in het 'regioprogramma bedrijventerreinen'. Hierin is de vraag naar bedrijventerreinen in de regio bevestigd. De vraag is natuurlijk waar deze ambities het beste verwezenlijkt kunnen worden. Hiertoe heeft de gemeente een bundelingsbeleid (zie *paragraaf 2.3*). Hiermee sluit de gemeente direct aan op de gunstige ligging aan de snelweg en kan nieuwe bedrijvigheid een bijdrage leveren aan een kwaliteitsverbetering van de huidige bedrijventerreinen.

Hieronder staat de profilering van de bedrijventerreinen:

- Briellaard Noord en Thorbeckelaan Noord vooral gericht op lichte milieucategorieën en met een hoge beeldkwaliteit en uitstraling;
- Columbizpark gericht op dienstverlenende bedrijven (kantoren);
- Harselaar Driehoek en Harselaar-Zuid worden gemengde bedrijventerrein met ruimte voor grotere en kleinere bedrijven, ook in de middelzware tot zwaardere categorieën. In Harselaar-Zuid is ruimte opgenomen voor de ontwikkeling van een agro-businesscluster (bedrijven gericht op de toelevering aan de agrarische sector of het verwerken van producten uit de agrarische sector);
- Harselaar West West is primair bedoeld voor de nieuwvestiging van BCA Autoveiling en een logistiek facility center. De gemeente wenst hier in samenwerking met de transportsector te komen tot een strategisch parkeerbeleid voor vrachtauto's. Het logistiek facility center is bedoeld als



gemeenschappelijke plek voor meerdere bedrijven en moet het bestaande bedrijventerrein verlossen van de te grote parkeerdruk. Ook andere bedrijven zijn mogelijk in Harselaar West West.

Optimaal ruimtegebruik

Zorgvuldig ruimtegebruik is een uitgangspunt voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen in de gemeente. De provincie maakt hierbij gebruik van de SER ladder, die stelt dat inbreiding voor uitbreiding gaat. Omdat de ruimtebehoefte van het bedrijfsleven per periode kan verschillen, zal een kritisch beleid ten aanzien van ruimtebeslag ook in de toekomst nodig blijven. In de gemeentelijke visie betekent dat, dat inbreiding voor uitbreiding gaat. De ruimtebehoefte van het bedrijfsleven zal allereerst gezocht moeten worden door een betere benutting van het eigen terrein (optimaal ruimtegebruik).

De bedrijventerreinen zijn in Barneveld al zeer intensief in gebruik. Optimaal ruimtegebruik ziet de gemeente door de betere benutting van de beschikbare ruimte waarbij de zittende bedrijven worden gekoppeld aan verbetering in de duurzaamheid, uitstraling en groenstructuur. Daarmee houden de terreinen ook toekomstwaarde. Daarnaast kan door het schuiven met bedrijven ruimte worden gewonnen voor bijvoorbeeld een betere logistiek van bedrijven en mede daardoor voor een betere uitstraling. Hiervoor gaat uitbreiding dus vooraf aan de mogelijkheid tot inbreiden. In het kader van de revitalisering van Harselaar-West is gestreefd naar het op gang brengen van een proces waardoor met behulp van sanering van ongewenste situaties en verplaatsing van bedrijfsonderdelen (onder meer in de vorm van een facilitycenter voor de transportsector), ruimte wordt geschapen voor nieuwe ontwikkelingen. In eerste aanleg zijn de inspanningen



Figuur 4; uitsnede visiekaart bedrijventerrein Harselaar.

vooral gericht op een doelmatiger inrichting van de openbare ruimte en beeldkwalitatieve verbeteringen. Uitgangspunt voor de gemeente is dat uitbreiding en inbreiding communicerende vaten zijn, ze dienen in Barneveld gelijk op te gaan. Concreet betekent dat een samenhangend programma van:

- Uitbreiding;
- Instellen van parkmanagement (zie regio programma bedrijventerreinen);
- Zoeken naar schuifruimte (bedrijfsverplaatsingen);
- Mogelijkheid voor verbeteringen in de openbare ruimte en parkeerfaciliteiten.

Bedrijventerreintjes voor plaatselijk verzorgende bedrijven

Er moeten voldoende mogelijkheden zijn om kleine schone bedrijven te vestigen op bedrijfsterreintjes in de kleinere kernen. Mogelijkheden voor kleinschalige bedrijventerreintjes op kernniveau zijn beperkt. In een aantal kernen zijn mogelijkheden daartoe fysiek of vanuit het oogpunt van bescherming van het landschap en/of natuur uitgesloten. Daar waar op kernniveau fysieke mogelijkheden bestaan, wordt dat bij de behandeling van de kernen afzonderlijk concreet aangegeven. Mogelijkheden voor het ontwikkelen van een dergelijk kleinschalig bedrijventerreintje worden getoetst aan de volgende voorwaarden:



- Nadrukkelijk moet er sprake zijn van een substantiële vraag naar ruimte van ondernemers uit de (directe omgeving van de) kern;
- De te vestigen onderneming moet een duidelijke functionele relatie met de betreffende kern hebben (historische binding, herkomst personeel, afzetgebied e.d.).

Het kan ook noodzakelijk zijn een kleinschalig bedrijventerreintje te ontwikkelen ten behoeve van het verplaatsen van hinderlijke bedrijven uit de kern. Bij het ontwikkelen van kleinschalige bedrijventerreintjes dient rekening te worden gehouden met de principes van duurzame inrichting en bedrijfsprocessen.

Lokale bedrijvigheid:

- Puurveen;
- Zuidoost zijde Terschuur;
- Zoekzone bedrijvigheid Stroe.

Werklandschappen

Ook zal aandacht worden besteed aan de mogelijkheid tot het realiseren van zogenaamde “werklandschappen”. Het betreft een nieuw planningconcept dat is opgenomen in de provinciale structuurvisie Bedrijventerreinen en Werklocaties. Het gaat uit van de mengbaarheid van bedrijfsfuncties met andere functies in stedelijk gebied. Lichte bedrijvigheid kan daarbij samengaan met wonen en recreëren. Dit multifunctionele ruimtegebruik biedt voordelen op het gebied van ruimtebeslag, veiligheid en levendigheid.

Bij toekomstige uitbreidingen wordt gezocht naar mogelijkheden om door werklandschappen nieuwe vormen van werkgelegenheid te creëren of te clusteren en daarmee tegelijk een impuls te geven aan de ruimtelijke kwaliteit.

Wij denken bij werklandschappen op de eerste plaats aan een vermenging van de functies wonen en werken. Concrete zoeklocaties om werklandschappen te realiseren zijn:

- De verbindingsweg in Voorthuizen;
- Barneveld Zuidoost (omgeving Valkseweg).



3.3. Voorzieningen

Beleidsuitgangspunten:

- De gemeente zet zich in voor het behoud van de basisvoorzieningen per dorpskern;
- De gemeente kiest voor een compact en meer multifunctioneel centrum van Barneveld;
- Het aantal winkels, dat zich op perifere locaties mag vestigen wordt uitgebreid met winkels voor doelgerichte aankopen, die niet sterk bijdragen aan het 'recreatief winkelen';
- Er worden mogelijkheden geschapen voor enkele winkelvoorzieningen (voor dagelijkse aankopen) op wijkniveau (Barneveld Zuid- en Noord en Voorthuizen zuid, o.a. Holzenbosch).

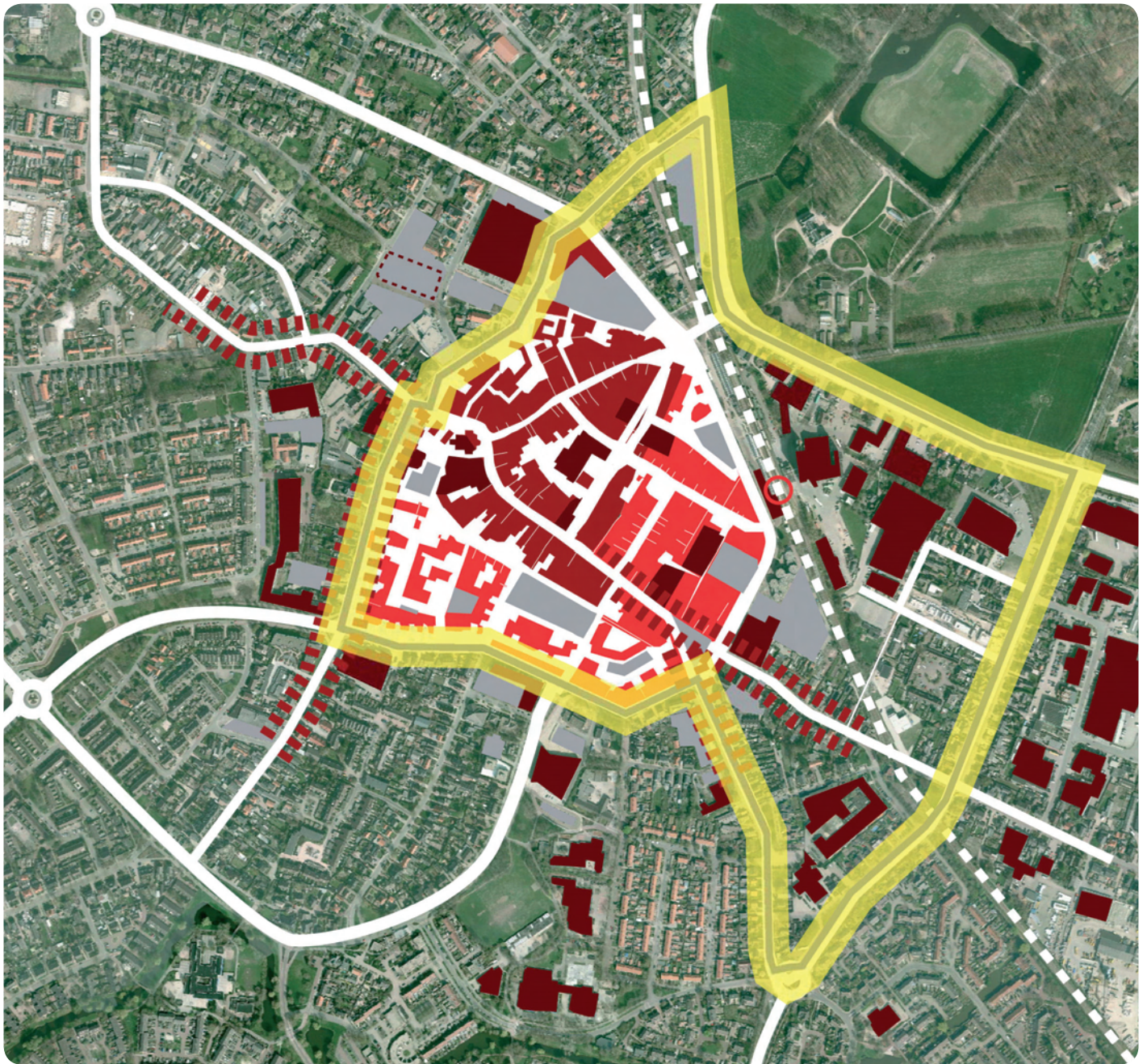
Een goed voorzieningenniveau is belangrijk voor een goed woonklimaat. Het accent per kern verschilt. Voor de hoofdkern bestaat dit uit een volledig en kwalitatief sterk aanbod in een aantrekkelijk centrumgebied. Barneveld heeft een regionale verzorgingsfunctie en de inzet is om deze te behouden en op termijn met de groeiende bevolking verder uit te bouwen. Voor Voorthuizen zijn de voorzieningen afgestemd op het grote aantal recreanten. Voor de (overige) kleine kernen is de inzet het behoud van de basisvoorzieningen.

Regionaal verzorgende functie van Barneveld

De gemeente heeft een detailhandelsvisie (2006) opgesteld, die dit ambitieniveau verder heeft uitgewerkt voor de detailhandel in de hoofdkern Barneveld. Inzet is het verbeteren van de winkelstructuur, het parkeren en de bereikbaarheid van het centrum (*zie voor de laatste twee punten paragraaf 3.4. en 4.1.*).

Onderdeel van de winkelstructuur is het type voorzieningen en het profiel dat de gemeente hierin voor Barneveld kiest. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt in 'boodschappen doen', 'recreatief winkelen' en 'doelgerichte aankopen'. Onder deze laatste categorie vallen o.a. grootschalige voorzieningen, die vaak op perifere locaties kunnen worden gevonden. Hoewel de gemeente tot voor kort winkels zoveel mogelijk concentreerde in de centra komen sommige winkelvoorzieningen van oudsher al (zowel solitair als geconcentreerd) op perifere locaties voor. Tot nu toe is de inzet van het centrum in Barneveld heel breed, zowel het boodschappen doen, het recreatief winkelen als grootschalige voorzieningen als bruin en witgoed, sport, electro en discount winkels vinden hun plek in het centrum. De straten direct om het zgn. kernwinkelgebied vallen hierbinnen.





Figuur 5; het centrum en de nieuwe parkeerring (geel)

Opgave voor Barneveld is om een keuze te maken voor de functionele ontwikkeling van het centrum. Bij een groeiende bevolking hoort volgens de strategische visie ook het denken over uitbreiding van winkelvoorzieningen. Om deze uitbreiding van het winkelvloeroppervlak op te vangen zijn meerdere strategieën denkbaar:

1. De uitbreiding van het centrum
2. Ruimte maken in het huidige centrum door:
 - a. De realisatie van dagelijkse winkelvoorzieningen (supermarkt) op wijkniveau³.
 - b. De mogelijkheid om de winkels voor zgn. doelgerichte aankopen op perifere locaties te mogen realiseren.

In de visie van de gemeente is het behouden van een sterk centrum, die een centrale rol vervult in de boodschappenfunctie en het recreatief winkelen, essentieel. De combinatie van beide is belangrijk om in regionaal verband een verzorgende functie te behouden. Een belangrijke kwaliteit van het centrum is de compactheid ervan. In de toekomstige visie van de gemeente is het centrum van Barneveld compact en meer multifunctioneel. Er zal ruimte zijn voor maatschappelijke functies, meer horeca gericht op ontmoeting en recreatief winkelen. Aan de andere kant zal de gemeente mogelijkheden scheppen voor functies op perifere locaties (ruimte maken):

- Winkelvoorzieningen 'boodschappen' op wijkniveau. Zoals gezegd, is de boodschappenfunctie op dit moment grotendeels geconcentreerd in het centrum. Met de zuidelijke uitbreidingswijken ontstaat echter de kans om voorzieningen op wijkniveau te realiseren. In de

visie van de gemeente worden in een dergelijk cluster alleen een supermarkt en bijbehorende verswinkels gerealiseerd. Het grootste deel van de supermarkten en alle dagelijkse (zoals de drogisterijen) en niet dagelijkse voorzieningen worden in of direct rondom het centrum gehandhaafd;

- Uitbreiding winkels voor doelgerichte aankopen op perifere locaties. Sommige typen voorzieningen gedijen door de schaal en de gerichtheid meer op perifere locaties. De detailhandelsvisie constateert dat de vraag vanuit de markt naar uitbreiding van winkels op perifere locaties zal toenemen. Bovendien is dit een logische ontwikkeling voor een groeiende kern. In het huidige beleid zijn de doe het zelf winkels en winkels gericht op wonen al toegestaan op perifere locaties. In de visie wordt het aantal winkels, dat zich op perifere locaties mag vestigen uitgebreid, zolang het de ontwikkeling van het centrum niet blokkeert. Alleen voorzieningen voor doelgerichte aankopen, die minder bijdragen aan het recreatief winkelen, kunnen zich daarom op perifere locaties vestigen.

De ontwikkeling van perifere locaties dient geclusterd plaats te vinden op goed bereikbare plaatsen. De ambitie is om winkels op perifere locaties meer dan nu te bundelen op één of enkele plaatsen. In de detailhandelsvisie worden meerdere potentiële locaties genoemd⁴. Om bundeling te bereiken speelt in de structuurvisie in beginsel de locatie aan de Scherpenzeelseweg een belangrijke rol. Eventueel kan de Thorbeckelaan-zuid hieraan worden toegevoegd, aansluitend op de ontwikkeling van de evenementenhal. Het groene karakter van het gebied, zoals verwoord in paragraaf 3.5, moet hierbij wel worden meegenomen.

³De detailhandelstructuurvisie spreekt in dit geval van nevenvestigingen voor dagelijkse winkelvoorzieningen.

⁴Andere mogelijk te onderzoeken locaties zijn (het te ontwikkelen bedrijventerrein) Thorbeckelaan Noord, zichtlocaties op Harselaar of langs de nieuwe rondweg West. Belangrijk is wel om duidelijke keuzes te maken.





3.4. Verkeer en infrastructuur

Multifunctionaliteit van het centrum

De belangrijkste koopkrachtbinding wordt gerealiseerd door inwoners uit Barneveld zelf. Voorzieningen op het vlak van cultuur en horeca versterken de lokale binding met het centrum, maar kunnen ook de aantrekkelijkheid als regionaal centrum bevorderen. Cultuurvoorzieningen komen verspreid in het centrum voor. In 1997 is onderzocht of de verschillende culturele functies meer geconcentreerd konden worden. Hierbij is destijds geopperd om een cultuurcluster te ontwikkelen aan de Nieuwstraat. In de praktijk is echter gebleken dat dit niet mogelijk is. Daarom is er gekozen om de huidige spreiding van culturele functies over het hele (centrum) gebied in stand te laten.

Beleidsuitgangspunten:

- De gemeente zet in op een sterker onderscheid in wegen, gericht op meer veiligheid en een goede doorstroming en bereikbaarheid;
- Speerpunt voor de komende jaren zijn investeringen in een ringstructuur (rondwegen Barneveld Oost en West en Voorthuizen West) en goede en snelle fietsverbindingen;
- De gemeente zet zich in voor een sterke ontwikkeling aan het spoor en zet functies in om het draagvlak te verhogen;
- De gemeente zet in op een parkeerring het centrum van Barneveld op basis van de bestaande wegenstructuur.



De gemeente Barneveld heeft op Nationaal niveau een goede bereikbaarheid door de ligging aan de A1 en de A30. Centraal in de huidige verkeersstructuur staat de Baron van Nagellstraat (met in het verlengde de Stationsstraat), die als een centrale as door het gebied heen loopt. In de loop der jaren is de druk op deze centrale as als gevolg van de groei van zowel de bevolking, recreanten en de algehele mobiliteitsgroei, toegenomen. Deze groei zal in de toekomst naar verwachting verder toenemen. De ligging aan twee snelwegen zorgt voor heel geconcentreerde verkeersstromen. Veel verkeer zoekt zijn weg via enkele radialen richting de aansluitingen met de snelweg of naar het centrum van Barneveld. Daar waar intern verkeer en extern verkeer elkaar kruisen ontstaan drukke (en mogelijk onveilige) situaties. De grootste verkeersdruk bevindt zich in het bundelingsgebied Barneveld – Harselaar – Voorthuizen. Belangrijke uitgangspunten voor infrastructurele verbeteringen in dit bundelingsgebied zijn:

- Opvangen van de autonome toenemende verkeersdruk;
- Verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Harselaar;
- Goede bereikbaarheid van de uitbreiding van bedrijventerrein Harselaar (o.a. Harselaar-Zuid en Harselaar Driehoek);
- Goede ontsluiting van de nieuwe woonwijken aan de zuidzijde van Barneveld;
- Verbeteren van de bereikbaarheid van de belangrijkste recreatiegebieden aan de oostkant van Voorthuizen en rond Garderen en Kootwijk;
- Goede aansluiting van de nieuwe woonwijken Blankensgoed en Voorthuizen Zuid op de ontsluitingsstructuur;
- Goede afwikkeling van het centrumverkeer in Barneveld.

In de huidige structuur komt de infrastructuur in zowel Barneveld als Voorthuizen nagenoeg overeen met de historische radiale structuur die kenmerkend is voor dorpen op de zandgronden. Aangezien deze routes over het algemeen heel gericht zijn, worden ze ook intensief gebruikt voor heel verschillende doelgroepen.

Daarom is aanvullend een samenhangend pakket van infrastructurele projecten rond de kernen Barneveld, Voorthuizen en Harselaar nodig. Dit samenhangende pakket is gericht op het opvangen van de mobiliteitsgroei en verminderen van intensief dubbelgebruik (snel- en langzaam verkeer). Gestreefd wordt naar een verdere verbetering van de bereikbaarheid van, en leefbaarheid en verkeersveiligheid in de gemeente Barneveld.

Op hoofdlijnen houdt het samenhangende pakket aan maatregelen het volgende in:

- Een sterker onderscheid in de functie van wegen, waardoor de verkeersstromen meer dan nu het geval is van elkaar worden losgekoppeld;
- Het realiseren van een ringstructuur rondom de kern Barneveld, die gericht is op doorstroming en gerichte bereikbaarheid;
- Het spoor belangrijker maken en door nieuwe stations en hieraan gekoppelde ruimtelijke ontwikkelingen;
- Het verbeteren van de bereikbaarheid van het centrum van Barneveld;
- Het aanleggen van een goede fietsstructuur.

Onderscheid in historische radialen in Barneveld

Het onderscheid in wegen moet in Barneveld worden versterkt. Er zal onderscheid worden gemaakt in toe leidende wegen en ontsluitingswegen. De toel-

eidende wegen zijn bedoeld voor de bereikbaarheid van Barneveld van buitenaf en gericht op een goede doorstroming. De ontsluitingswegen hebben primair een interne ontsluitingsfunctie. In enkele gevallen vallen deze functies samen. Dit zijn de entrees van het centrumgebied; de Baron van Nagellstraat, de Plantagelaan, en in mindere mate de Thorbeckelaan, de Lunterseweg en de Valkseweg.

Door een beter onderscheid te maken in de functie van wegen, kan een deel van het verkeer op de drukke radialen worden afgeleid. Barneveld kiest ervoor niet alle typen verkeer meer op de radialen te hebben. Dit laatste kan invloed hebben op verschillende kanten van het spectrum:

- Het beter faciliteren van het fietsverkeer door losliggende routes;
- Het loskoppelen van het doorgaande autoverkeer van de historische radialen.

Voor Barneveld wordt door de aanleg van een nieuwe ringstructuur in de meeste gevallen gekozen voor de tweede optie, het loskoppelen van de hoofdverkeersstromen van de historische structuur. De historische radialen worden 'weer' voor lokaal verkeer. Ze worden ingezet op efficiënt en veilig dubbelgebruik, gericht op bestemmingsverkeer en fietsverkeer. De radialen met een entreefunctie krijgen een expliciete functie als toevoerweg richting het centrum. Dit zijn de radialen met een voldoende ruim profiel, zodat er voor fietsers ruimte is voor vrijliggende fietspaden (Baron van Nagellstraat, Plantagelaan). Daarnaast zet de gemeente zich in voor een nieuwe snelfietsstructuur en betere fietsbereikbaarheid van de wijken (zie paragraaf 3.4.).

Nieuwe ringstructuur

De hoofdstromen (doorgaand verkeer en hoofdstromen richting de voorzieningen) moeten op een efficiënte (en veilige) manier naar de plek van bestemming worden geleid. Hiervoor zet Barneveld in op een nieuwe ringstructuur. De buitenring bestaat uit een westelijke en een oostelijke rondweg. De binnenring bestaat uit een parkeerring rondom het centrum.

In deze structuurvisie is gekozen voor een oostelijke en een westelijke rondweg. De basis voor deze keuze is gelegen in het feit dat beide rondwegen een verschillende bijdrage leveren aan de bereikbaarheidsambities van de gemeente. Bovendien is een nieuwe verbinding tussen de rondweg West en de Baron van Nagellstraat onwenselijk gezien de ambities voor een groene buffer aan de noordzijde van Barneveld (zie paragraaf 3.5.). Daarnaast bestaat het gevaar dat het doortrekken van een westelijke rondweg kan leiden tot een kortsluiting tussen de A30 en de A1, die bij drukte op het knooppunt verkeer zou kunnen aantrekken. Ten zuiden van de Esvelderbeek heeft de gemeente nu bovendien de kans een bijzonder (luw en groen) woongebied te realiseren. Dat is belangrijk om op gemeenteniveau tot een gedifferentieerd woonmilieu te komen (zie paragraaf 3.1.). Hieronder staat de rol en uitwerking van beide rondwegen verwoord.

DE OOSTELIJKE RONDWEG

De oostelijke rondweg heeft een lokale functie met als doel:

- Omleiden van het verkeer, dat niet in het centrum hoeft te zijn ter verhoging van de leefbaarheid en bereikbaarheid van het centrum;
- Realiseren van een goede ontsluiting van bedrijventerrein Harselaar.





Figuur 6; visie op de verkeersstructuur in Barneveld.

Het noordelijke deel van de oostelijke rondweg (Harselaar-Zuid tot aan de Wesselseweg) is noodzakelijk om de toekomstige uitbreiding van Harselaar-Zuid afdoende te kunnen ontsluiten. Voor een duurzame ontsluiting van Harselaar-Zuid is het daarnaast noodzakelijk een aantal nieuwe verbindingswegen te ontwikkelen en te realiseren. Dit betreft tenminste de aanleg van de verlengde Mercuriusweg en een hoofdontsluiting naar de Stationsweg. Voor de realisatie van de woonwijken Veller I en II wordt de Scherpenzeelseweg onderdeel van de wijkontsluitingsroute.

Op termijn krijgt de oostelijke rondweg een belangrijke rol in de bereikbaarheid van Barneveld, zodat het autoverkeer het centrum (via de Stationsweg, Van Zuijlen van Nievelddlaan, Lunterseweg) kan vermijden. Er ligt een kans om de ringstructuur aan de oostzijde af te maken door het deel tussen de Wesselseweg en de Lunterseweg met elkaar te verbinden. Hiermee wordt tevens de ambitie ingevuld om te komen tot een duurzame ontsluiting van Barneveld.

Op lange termijn blijft met de oostelijke rondweg ook de optie in stand om een extra aansluiting op de A1 te maken, oostelijk van Harselaar. Dit zou een uitstekende ontsluiting van Harselaar en Barneveld op de A1 betekenen en de verbinding Baron van Nagellstraat/Stationsweg ontlasten.

WESTELIJKE RONDWEG

Het is de ambitie van de gemeente om te komen tot een westelijke rondweg parallel aan de snelweg A30. In de eerste plaats zal het een ontlasting betekenen voor de invalswegen aan de westzijde van Barneveld, doordat meer dan nu ingezet kan worden op een centrale invalsroute (via de Plantagelaan). Een westelijk deel van een ringweg om Barneveld maakt tevens een keuze mogelijk tussen de op-/afritten Thorbeckelaan

en Scherpenzeelseweg op de A30 en is van groot belang voor de bereikbaarheid van Barneveld-Zuid door hulpdiensten vanuit het Hulpverleningscentrum.

Ook zal de westelijke rondweg zich samen met de Nijkerkerweg sterker gaan profileren als invalsroute voor Harselaar vanuit het zuiden en het westen. Het regionale bestemmingsverkeer voor Harselaar heeft de keuze om via de A30 of A1 Harselaar te bereiken. Tenslotte vormt de westelijke rondweg een kapstok voor allerlei nieuwe ontwikkelingen aan de A30 (zie paragraaf 4.1.4). De ambitie is om deze route gefaseerd aan te leggen, afhankelijk van overige ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied.

De afslagen

Aan de westelijke rondweg liggen twee afslagen van de A30. De afslag Barneveld Centrum wordt de belangrijkste entree richting het centrum (via de Plantagelaan) en Barneveld zuid en oost (Scherpenzeelseweg). De afslag Barneveld-Noord wordt een belangrijke entree van het dorp mede in relatie tot de ontwikkeling van het gebied Thorbeckelaan-Zuid en de toekomstige woningbouwlocatie Barneveld-Noord. Ook zal het voor verkeer vanuit het zuiden een toegangspoort tot Harselaar blijven.

DE BINNENRING

De gemeente wil een nieuwe parkeerring in het centrum realiseren. Het centrumverkeer wordt nu voor een deel afgewikkeld langs de Burgemeester Kuntzelaan. In de huidige situatie levert dit een barrière op tussen het centrum en het treinstation. De gemeente heeft bovendien de ambitie om het treinstation in de toekomst belangrijker te maken.

De nieuwe centrumring zal bestaan uit de route Stationsstraat, Van Zuijlen van Nievelddlaan, Lunterseweg, Bouwheerstraat, Amersfoortsestraat, Gasthuisstraat (Zie figuur 6). Tegelijk zet de



gemeente in op het ontmoedigen van de Burgemeester Kuntzelaan ter hoogte van het station waardoor doorgaande autobewegingen worden beperkt en de weg meer vrijkomt om aangrenzende parkeergelegenheden goed te ontsluiten. Belangrijk is dat er niet meer ingrepen aan de infrastructuur plaatsvinden dan noodzakelijk.

Overige verkeersmaatregelen

BARON VAN NAGELLSTRAAT (BARNEVELD NOORD)

In het gemeentelijk verkeer en vervoersplan (GVVP, 2010) wordt De Baron van Nagellstraat een belangrijke schakel genoemd voor de externe en interne bereikbaarheid van de gemeente. Het verbindt Barneveld met de snelweg A1, Harselaar en Voorthuizen. Met de uitbreiding van de woningbouw in Barneveld en het bedrijventerrein Harselaar wordt deze relatie steeds belangrijker. Dit blijkt ook uit de verkeersprognoses. Het GVVP voorziet een toename van verkeer van 15.800 naar 23.500 voertuigen op het noordelijke deel van de Baron van Nagellstraat en een toename van 13.500 naar 17.500 op de Stationsweg (ten zuiden van de Baron van Nagellstraat).

De spoorwegovergang kan door de grotere verkeersdruk gecombineerd met een toenemende druk op het spoorwegenet een knelpunt gaan vormen in de bereikbaarheid van Barneveld. Daarom zet de gemeente in op de ondertunneling van de Stationsweg/Baron van Nagellstraat.

De Baron van Nagellstraat is de afgelopen jaren al sterk opgewaardeerd met een uitstraling als entree. De belangrijkste wijziging is de realisatie van Columbizpark (zie paragraaf 3.2. en 4.3.1.). Door aanpassingen aan het wegprofiel en meer aandacht voor stedenbouw en groen is en wordt ook de beeldkwaliteit verbeterd. De ambitie voor de komende jaren blijft om de Baron van

Nagellstraat door te ontwikkelen als groen/rode poort voor Barneveld.

ONTSLUITING VOORTHUIZEN

In het Provinciale Statenakkoord 2007 heeft de provincie gekozen voor een westelijke omlegging van de N303 om Voorthuizen (tussen Baron van Nagellstraat en Voorthuizerweg).

Daarnaast wordt een (gemeentelijke) wegverbinding aan de noordzijde van Voorthuizen, tussen de N303 en de Apeldoornsestraat, wenselijk geacht. Deze weg geeft mogelijkheden om de Hoofdstraat te ontlasten, door het huidige doorgaande verkeer in Voorthuizen via deze weg om te leiden. In het tracéonderzoek wordt rekening gehouden met de ruimtelijke invulling van de woonwijk Blankensgoed, de ligging van het Wilbrinksbos, de begraafplaats Diepenbosch en Recreatiepark Bos en Weide alsmede met de ruimtelijke behoefte van een nieuw overdekt zwembad op de huidige locatie.

Het exacte tracé van de weg moet nog worden bepaald. Daarom is op de Structuurvisiekaart alleen een globale indicatie weergegeven.

ONTSLUITING RECREATIEGEBIED ZEUMEREN

In de gebiedsvisie Zeumeren is de verkeerssituatie van het gebied tussen Harselaar en Voorthuizen als gevolg van de mogelijke uitbreiding van recreatieve functies behandeld. Opgave vanuit deze visie is dat het doelgerichte recreatieverkeer in dit gebied geen nadelen mag opleveren voor de rest van het gebied. Inzet van de gemeente is om de mogelijke toename van de verkeersdruk op te vangen via de zuidelijke aansluiting langs de snelweg. Mocht op termijn blijken dat een onevenredig en onwenselijk deel van de toenemende verkeersdruk via de noordelijke entree wordt afgewikkeld, dan wordt de mogelijkheid onder-

zocht de noordelijke entree te sluiten voor autoverkeer. Een tweede onderzoeksvoorstel is om het verkeer in het plattelandsdeel van het plangebied geheel los te koppelen van de ontsluiting van recreatiegebied Zeumeren. Dit kan ook de hoeveelheid sluipverkeer beïnvloeden. Om dit mogelijk te maken zal een knip in één van de routes door het gebied gemaakt moeten worden. Dit kan op de zuidelijke entree van de Zeumerseweg. De ontwikkeling van de nieuwe wijk Holzenbosch speelt een expliciete rol als het gaat om verkeerskundige keuzes en maatregelen in dit gebied.

OPENBAAR VERVOER

De provincie Gelderland ontwikkelt een hoogwaardig snelnet van regionale spoorverbindingen, aangevuld met een systeem van snelbussen, als ruggengraat

voor het openbaar vervoer in Gelderland. Bij het regionale spoorvervoer op de Valleilijn wordt de verdere ontwikkeling gestimuleerd. Ook wordt er een nieuwe stationslocatie ontwikkeld in de nieuwe wijk Veller en wordt er gekeken naar de ontwikkeling van het station Barneveld Noord.

Het station Barneveld-Centrum zou een opwaardering kunnen krijgen, indien de aangrenzende bedrijventerreinen zouden kunnen worden herontwikkeld ten behoeve van meer op het openbaar vervoer gerichte functies.

Fietsstructuur

De gemeente heeft de ambitie om het gebruik van de fiets te stimuleren, zowel voor lokaal verkeer als voor recreatief gebruik. Daartoe wordt het fietsnetwerk



sterk verbeterd. In de visie wordt ingezet op:

- Het maken van snelle verbindingen tussen woon- en werkgebieden binnen de gemeente;
- Veilige fietsroutes tussen de wijken;
- Het verbeteren van schakels in het recreatief routenetwerk.

SNELLE FIETSVERBINDINGEN

Een bijzonder project is het realiseren van een zgn. snelfietsverbinding. Deze moet grote delen van Barneveld in een rechte lijn verbinden met het bedrijventerrein Harselaar en met het station Barneveld Noord. Meerdere wijken en het centrum van Barneveld (via de Burgemeester Kuntzelaan) takken op deze route aan. Op deze directe route dient een langzaam verkeersverbinding aansluiting te bieden naar het stationsgebied Barneveld-Noord / Columbiz park.

VEILIGE FIETSRoutes TUSSEN DE WIJKEN.

Met de realisatie van nieuwe wijken in Barneveld en Voorthuizen is er aandacht voor fietsers. Ingezet wordt op een vrijliggend langzaam verkeerssysteem

los van de autoroutes. Deze dienen weer aan te takken op bestaande fietsroutes in Barneveld of de lager geworden radialen.

Onder de spoorlijn in Veller is een fietstunnel gerealiseerd, als onderdeel van de hoofdfietsroute van de zuidrand van Barneveld, tussen bedrijventerrein De Briellaerd, de wijken De Burgt en Veller, de school De Meerwaarde en de wijk Norschoten. Deze fietsverbinding verbindt de gebieden aan weerszijden van het spoor.

SCHAKELS IN HET RECREATIEF ROUTENETWERK

De gemeente zet in op goede verbindingen in het buitengebied om het recreatieve profiel van de gemeente uit te nodigen. Waar mogelijk worden hier combinaties gemaakt met investeringen in natuurontwikkeling, zoals langs de Esvelderbeek. De bedoeling is om deze route door te trekken naar Kootwijkerbroek.

Een andere kans ligt in de fietsroutestructuur rondom Stroe, zodat het natuurtransferium in deze plaats (nog) beter tot zijn recht kan komen.



3.5. Groenstructuur

Beleidsuitgangspunten:

- Het vormen van groene bufferzones tussen stedelijke gebieden (Esvelderbeek, Zeumeren);
- De gemeente investeert in een robuuste groenstructuur in de kernen. Belangrijke elementen hierbij zijn het vormgeven en inrichten van de beekzones als natuurlijke groene dragers in de kernen;
- Voor Barneveld reserveert de gemeente ruimte voor groene scheggen voor een optimaal contact tussen kern en buitengebied.

De gemeenteraad heeft begin 2011 een groenstructuurplan vastgesteld. De visie gaat in op de kwaliteit van de kernen en op verbeteringen in de groenstructuur. Belangrijke aandachtspunten in de visie zijn het benutten van groen bij het realiseren van herkenbare structuren, het maken van betere randen en overgangen van de kernen naar het buitengebied en het inzetten van water als ordenend principe. Bijzondere kansen liggen er om de beken als natuurlijke lijnen te ontwikkelen.

Het belang van groen voor de ruimtelijke inrichting, ecologie, recreatie, educatie en de esthetische waarde ervan worden in het groenstructuurplan benadrukt. Groen mag dus niet worden gezien als een sectorale aangelegenheid, maar als integraal onderdeel van de ruimtelijke ordening. Voor de structuurvisie is het de opgave om de invulling van groen integraal af te wegen en op te nemen.

Voor de kleinere kernen is de doelstelling om de groene uitstraling te behouden, verbinding met het landschap te maken en de realisatie van voldoende recreatieve mogelijkheden. Het realiseren van kwalite

tatief groen staat hierbij voorop. De kwantiteit bepaalt echter mede of kwaliteit gerealiseerd kan worden.

Natuur en landschap zijn van groot belang voor de identiteit van Barneveld. Toch kennen Barneveld en Voorthuizen geen heldere groenstructuur. Er is weliswaar veel groen aanwezig, maar nergens is de samenhang duidelijk omschreven of wordt duidelijk hoe de nieuwe wijken hierop kunnen aansluiten. Belangrijkste uitgangspunten voor de groenstructuur in Barneveld zijn:

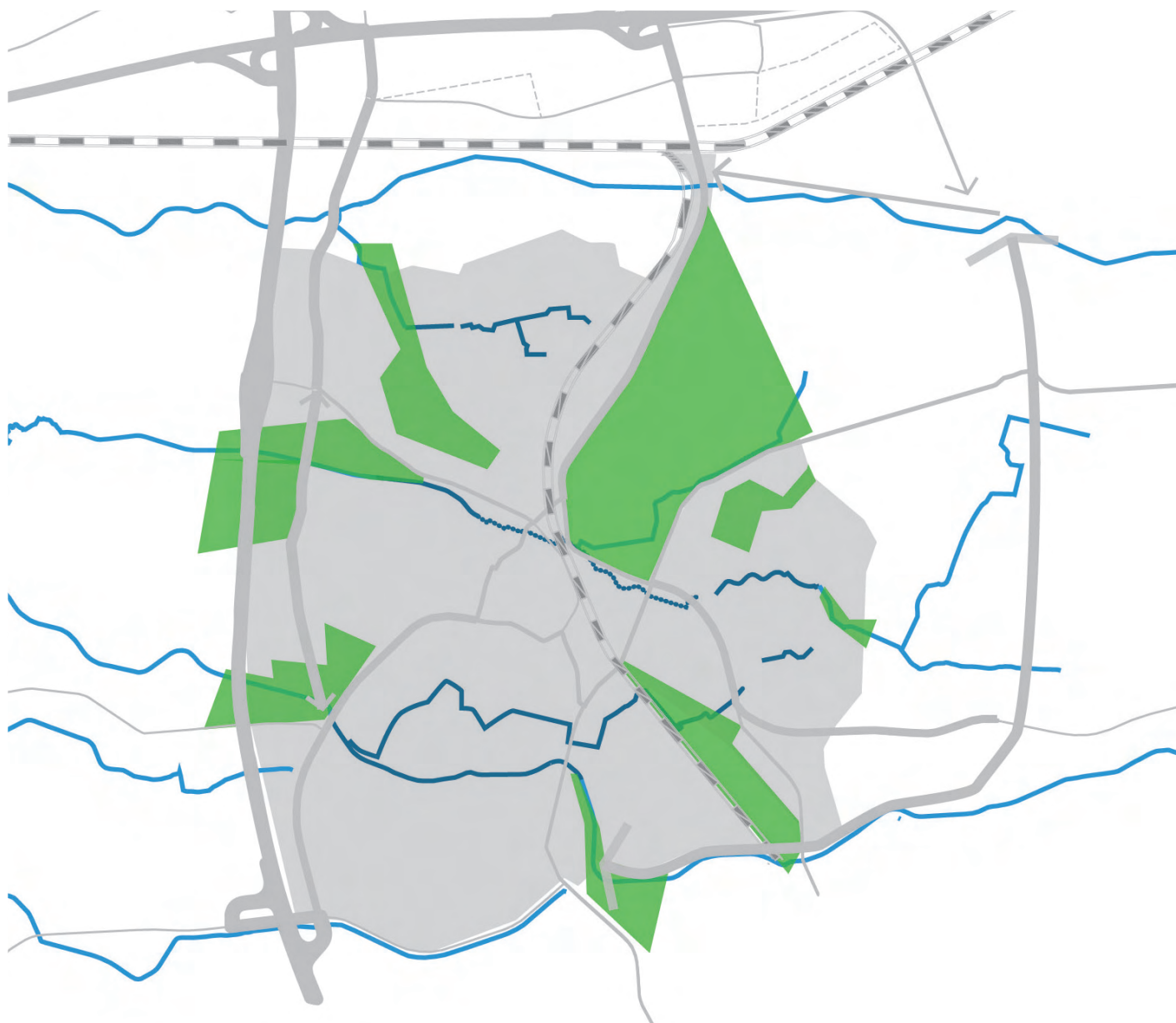
- Het vormen van groene bufferzones tussen stedelijke gebieden;
- Het behouden van de groene scheggen rond Barneveld;
- Het vormgeven en inrichten van de beekzones als natuurlijke groene dragers in de kernen.
- Het begeleiden van de belangrijkste wegen met laanbeplantingen;
- Zorgen voor goede en toegankelijke overgangen tussen de woonwijken en het buitengebied. *(zie hoofdstuk 4 voor specifieke toelichtingen op een aantal kernrandzones en overgangen).*

Groene bufferzones

Zowel het beekdal van de Esvelderbeek als het gebied Zeumeren vormen groene bufferzones. Dit is in de structuurvisie 2009 al vastgelegd. Voor beide zones is intussen een gebiedsvisie opgesteld.

Voor de Esvelderbeek is de visie van de gemeente om een natuurlijke zone rondom de beek te realiseren. Het gebied Barneveld Noord rond de Esvelderbeek





Figuur 7; Schematische weergave van de belangrijkste keuzes voor de groenstructuur in Barneveld (ontwikkeling van de beken als natuurlijke dragers en het realiseren van groene scheggen).

maakt deel uit van een natte ecologische verbindingzone. Het is dan ook uitdrukkelijk de bedoeling dat dit gebied tussen de toekomstige bebouwing in de zoekzone Barneveld Noord en het bedrijventerrein Harselaar West een open en overwegend groen/blauw karakter behouden en versterken middels aanleg van waterberging en nieuwe natuur. Daarnaast is ruimte voor de toevoeging van functies (b.v. door benutting van de mogelijkheden van functieverandering) en een landgoed. De wijk Barneveld Noord grenst aan de bufferzone, zodat de bufferzone een directe invloed op de woonkwaliteit van Barneveld heeft⁵. Dit is een belangrijk kenmerk in het realiseren van onderscheidende woonmilieus (zie paragraaf 3.1.).

In de gebiedsvisie Zeumeren is een stevig landschappelijk raamwerk de basis voor de groene buffer. Belangrijke elementen zijn hier de Zeumersebeek en

het kleinschalige coulisselandschap. Binnen het landschappelijke raamwerk is gezocht naar mogelijkheden voor een stevige economische basis met landbouw, recreatie en andere functies om het gebied met haar karakteristieken in stand te houden (zie paragraaf 4.2.6.).

Groene scheggen in Barneveld

Voor Barneveld zijn het Schaffelaarsebos en het Oosterbos duidelijke groengebieden. Samen vormen zij scheggen in het stedelijk gebied. Van oost naar west stromen er bovendien meerdere beken door het dorp. In feite is het groen in Barneveld overal dichtbij. In de visie wordt voor Barneveld de structuur van scheggen doorgezet. Het contact met het groen en het buitengebied kan ook bij een groeiende dorpskern zorgen voor een dorpse uitstraling van de woongebieden (zie figuur 7).



⁵Dit kenmerk is benoemd bij de keuze voor de ligging van de rondwegen.







Sfeerbeeld groene scheg ter hoogte van de Thorbeckelaan

Beekzones

De belangrijkste beek, die wordt ingezet voor natuurontwikkeling binnen de kern Barneveld, is de Barneveldsebeek. Langs deze beek wordt in samenhang met woningbouw een 'natuurlijke beekzone' ontwikkeld. Langs de wijk 'Veller I en II' vormt de beek de gemeentegrens. Er De ambitie is om een meer natuurvriendelijke inrichting van de beek c.q. de oevers te realiseren. Ook worden de mogelijkheden voor waterberging onderzocht. Op termijn wordt ook gestreefd naar natuurontwikkeling rond de Kleine Barneveldsebeek. Dit kan worden opgepakt als er nieuwe ontwikkelingen op de oude locatie van de school De Meerwaarde (aan de Thorbeckelaan) worden ontplooid.

Ten noorden van Voorthuizen wordt bij de realisatie van de rondweg West de Hoevelakensebeek onderdeel van de noordelijke randzone. Hier kan de heringerichte beek een recreatieve functie krijgen.

De beken in de groene bufferzones worden behandeld in hoofdstuk 4.

Op naar een samenhangende groenstructuur in Barneveld

De gemeente Barneveld heeft de ambitie om een betekenisvolle groenstructuur te realiseren, die bestaande elementen met elkaar verbindt. Vooral lijnelementen, zoals lanen en beken, maken deel uit van dit raamwerk. Daarnaast wenst men:

- Het Oosterbos in Barneveld te verbinden met de groene bufferzone Esvelderbeek;
- Een groene scheg te maken in het gebied tussen de Thorbeckelaan en de Kallenbroekerweg;
- Een groene scheg te maken tussen de Oude Kleuterweg en de Achterveldseweg;
- De beken als aanleiding te kiezen voor robuuste groenzones in de kern.

Een groene scheg wil niet zeggen, dat er geen gebouwen mogen worden gerealiseerd. Het gebied moet in zijn geheel wel een groene uitstraling behouden en de functie als uitloophet gebied en recreatieve verbinding kunnen vervullen.



3.6. Ruimtelijke kwaliteit

De gemeente staat voor grote functionele opgaven. Het besef is daar dat een goed woonmilieu niet alleen afhangt van de juiste woning, een goede mix van voorzieningen en werkgelegenheid. De ruimtelijke kwaliteit is van groot belang voor de woonkwaliteit. Dat betekent enerzijds dat nieuwbouw van woon- en werklocaties zorgvuldig moet gebeuren, maar tegelijk is aansluiting zoeken bij bestaande kwaliteiten belangrijk. Een herkenbare structuur draagt bij aan het 'thuisvoelen' op een plek.

De kernen in de gemeente Barneveld zijn sterk verschillend en hebben hun eigen kwaliteiten. Deze zullen dan ook in hoofdstuk 4 gebiedsgericht verder worden toegelicht. Wel is er een aantal bindende elementen te noemen, zoals het dorpse karakter, de historische agrarische linten, de nabijheid van het agrarische en natuurlijke buitengebied. Het zijn elementen, die de bewoners belangrijk vinden en die onderdeel zijn van de herkenbare woonkwaliteit.

Uitgangspunten voor de ruimtelijke kwaliteit in Barneveld zijn:

- Herkenbaar houden van historische lintbebouwing als dragers van de dorpse structuur. Ze staan per kern op de visiekaart weergegeven;
- Veel aandacht voor inbreiden binnen de dorpse structuur. De nieuwe invulling van het voormalige terrein van De Heus laat zien wat er mogelijk is wanneer bedrijven vertrekken uit de kern. Vaak vertrekt dit type bedrijven, omdat de activiteiten zich niet meer verhouden tot de woonkwaliteit van de omgeving of omdat de ontwikkelingsmo-

gelijkheden voor het bedrijf zelf te beperkt zijn. Inbreidingslocaties zijn vaak lastige en dure projecten. In de visie blijft de inpasbaarheid van de inbreidingen in de ruimtelijke structuur belangrijk;

- Accentueren van de entrees met aansprekende bebouwing en/of groen. Bij groeiende kernen vormen de kernrandzones vaak rommelige zones met gemengde functies. In de visie gaat de gemeente uit van zorgvuldig uitbreiden met aandacht voor de uitstraling naar buiten toe. Enkele dorpsentrees vormen een speerpunt. Zij staan op de visiekaart ingetekend;
- Aandacht voor groen in de uitbreidingswijken. Barneveld wil als groene gemeente ook een groen woonprofiel. Speerpunt vormt het ontwikkelen van natuurlijke aanleidingen in de wijken, zoals beken;
- Aandacht voor groene overgangen tussen dorp en buitengebied, het behouden van zichtlijnen en het accentueren van contrasten. Bij voorkeur worden geen nieuwe 'ontsluitingswegen' aan de rand van de kernen gelegd, maar wordt met nieuwbouw een gezicht naar buiten gemaakt. Op de visiekaarten staat dit per kern weergegeven;
- In Barneveld wordt ingezet op groene scheggen, om het contact tussen groen en buitengebied te behouden;
- In Barneveld komt ruimte voor stedelijke accenten (grotere bouwblokken, meer hoogte) in een dorpse sfeer. Hoewel de gemeente het dorpse karakter wil behouden, zijn er op enkele plaatsen al flinke bouwblokken gerealiseerd. De opgave zal zijn om hierin duidelijke keuzes te maken. De belangrijkste kansen voor stedelijke accenten liggen in een zone rondom het centrum en langs de belangrijkste toevoerwegen.



3.7. Duurzaamheid en klimaatadaptatie

In de regio FoodValley is duurzaamheid, en meer specifiek de thema's energie en klimaat, een speerpunt binnen het programma Leefomgeving. Binnen dit programma wordt in regionaal verband gezocht naar mogelijkheden voor het gebruik van duurzame energie, energiezuinig bouwen, het zoveel mogelijk wegnemen van ruimtelijke belemmeringen voor (collectieve) duurzame energieopwekking. Dit voor zowel nieuwe woningen als bestaande woningen. Ook klimaatadaptatie, het rekening houden bij ruimtelijke ontwikkelingen, met de gevolgen van klimaatveranderingen, is een thema dat de aandacht heeft. De opgave is om de komende jaren na te denken over de situering van functies ten opzichte van elkaar, zodat

de kansen die er zijn om gebruik te maken van de omgeving en elkaars voorzieningen, worden benut.

Deze uitgangspunten kunnen op verschillende manieren doorwerken in de structuurvisie. Hierbij kijken wij naar duurzaamheidsaspecten met een ruimtelijke component. Dit houdt in dat de gemeente bij ruimtelijke ontwikkelingen naar duurzame oplossingen en invullingen zoekt, o.a. door te sturen op de principes van energiezuinig bouwen en duurzame energieopwekking.

Bij de verdere uitwerking van maatregelen uit deze Structuurvisie wordt rekening gehouden met de principes van duurzaamheid.

