

Reactienota opmerkingen en zienswijzen Ontwerp GVVP

Inleiding

Het college van Barneveld heeft het "Gemeentelijk Verkeer en VervoersPlan (GVVP)" in voorbereiding. Dit GVVP verwoordt de Mobiliteitsvisie van de gemeente Barneveld voor de jaren 2018 tot 2022 met een doorkijk naar 2030.

We hebben voor het opstellen van het GVVP samen met inwoners, inwonersgroepen, maatschappelijke organisaties, ondernemers en andere overheden een aantal participatiemomenten georganiseerd waarin op een actieve manier is meegedacht over de toekomst van ons mobiliteitsbeleid. Het participatietraject bevestigde de uitgezette koers en richting van het mobiliteitsbeleid.

De reacties en opmerkingen die we hebben ontvangen zijn verwerkt in deze "Reactienota opmerkingen en zienswijzen Ontwerp GVVP". De reactienota is opgenomen als bijlage (4) bij het raadsvoorstel welke in de raadsvergadering van 13 december 2017 wordt behandeld.

Participatie

Het ontwerp GVVP heeft ter inzage gelegen van 4 oktober tot 1 november 2017. Een ieder is in de gelegenheid gesteld een zienswijze over het ontwerp naar voren te brengen.

Er zijn tevens diverse contactmomenten georganiseerd waarin een toelichting is gegeven op de visie en de maatregelen die we in de komende periode voornemens zijn uit te voeren.

De reacties

Er zijn drie schriftelijke reacties ingekomen van bewoners in de periode tijdens de periode dat het ontwerp GVVP ter inzage lag. Er zijn zes mondelinge reacties ingekomen tijdens de twee inlooppiddagen/-avonden op 5 oktober en 1 november 2017. Daarnaast hebben diverse gesprekken plaatsgevonden met inwonersgroepen, maatschappelijke organisaties, ondernemers en andere overheden waarin de input is besproken.

Bij veel reacties zijn vragen gesteld over de hoofdlijnen en uitwerkingsrichting van de Mobiliteitsvisie. Tevens zijn er vragen gesteld over specifieke thema's en lokale situaties. De opmerkingen en zienswijzen hebben niet tot grote aanpassingen van het GVVP geleid.

Hierna volgt een overzicht en de beoordeling van de ingekomen reacties.

1.	M.J. de Jager Frans Halsstraat 65 3781 EV VOORTHUIZEN	Datum ontvangst: 17 oktober 2017 Registratienummer: 1042865 Datum dagtekening: 17 oktober 2017
Reactie Naar aanleiding van het ontwerp GVVP heb ik de volgende opmerkingen: Ad 1.4 Visie & Ambities - Bij de genoemde punten mis ik "leefbaarheid" zoals de milieueffecten tgv fijnstof etc. Ad 3.2.2. , 3.2.4. 3.5 - Voor het ontmoedigen van het doorgaand verkeer op de Rembrandt/Rubenstraat is destijds als voorwaarde bij aanleg van een rondweg gesteld dat de snelheid teruggebracht zou worden naar 30km/u. In de dit jaar gehouden dorpsvisie door PBV hebben de bewoners dit ook aangegeven. Evenals de Hoofdstraat horen deze straten bij het centrumgebied en krijgt bestemmingsverkeer prioriteit boven doorgaand verkeer inclusie het weren van landbouwverkeer. Bij het maatregelenprogramma kernopgave 2 wordt voor 2018 of 2019 helaas gemist: "Maatregel opstellen: 30 km/u Rembrandt/Rubensstraat. Gemeentelijke reactie Bij de 'eigenschappen' van de (nieuwe) mobiliteit is de leefbaarheid (omgeving) en de duurzaamheid ('mobiliteit') een van de kaders waaraan het moet voldoen. In het kader van de Rondweg Voorthuizen N303 heeft de gemeente Barneveld een		

inspanningsverplichting verkeersmaatregelen in de kern van Voorthuizen te treffen. In een Samenwerkingsovereenkomst hebben de gemeente en de provincie Gelderland hierover afspraken gemaakt. De verkeersmaatregelen moeten het gebruik van de rondweg Voorthuizen N303 optimaliseren/stimuleren, het doorgaand (landbouw-vracht)verkeer ontmoedigen/weren en de verkeersveiligheid bevorderen.

De resultaten uit de dorpsvisiedag wordt als input meegenomen. De verkeersmaatregelen hebben met name betrekking op de Hoofdstraat, de Apeldoornsestraat, de Rembrandtstraat/Rubenstraat en de Baron van Nagellstraat.

Conclusie

Het project "Verkeersmaatregelenplan kern Voorthuizen" is een project dat qua planvorming al is opgestart en is als zodanig vermeld in het GVVP.

3.	M. van Leijenhorst Barneveld Per email	Datum ontvangst: 5 oktober 2017 Registratienummer: 1043901 Datum dagtekening: 5 oktober 2017
----	--	--

Reactie

Het concept GVVP zit er prima uit. Goed gedaan.

Ik heb een aantal opmerkingen, namelijk: - Ik lees onder het kopje klimaatadaptatie over het klimaatbestendig maken van de verhardingen. Dit juich ik van harte toe. Met pijn in mijn hoofd en hart heb ik de afgelopen jaren gezien dat er volledig geasfalteerde parkeerplaatsen gerealiseerd zijn bij achtereenvolgens het Schaffelaartheater, de Midden Nederland Hallen en nu ook weer bij de Jumbo. Ik hoop dat de gemeente hier meer in zal sturen. - Als het gaat over fietsparkeren wordt geschreven dat er rekening zal worden gehouden met nieuwe fietsvarianten, zoals bakfietsen en fietsen met kratten. Met de recente herinrichting van de Burgemeester Kunzelaaan zijn alle fietsenrekken vervangen door fietsenrekken waar fietsen met kratten onmogelijk in kunnen worden gezet. Hetzelfde geldt voor de fietsenrekken op het station (waarvan er overigens nog steeds te weinig zijn). Dit vind ik persoonlijk zeer ergerlijk en wil de gemeente graag vragen of er alternatieve fietsenrekken kunnen worden overwogen, in plaats van overal de standaard nieuwe fietsenrekken te plaatsen. - Ik lees over het stimuleren en faciliteren van vervoerskeuzen voor een gezond, schoon en veilig leefmilieu. Wellicht kan de gemeente hier in opnemen dat de scholen kunnen meedoen aan de actie/het onderwijsprogramma 'Groene Voetstappen' die lopen/fietsen naar school stimuleert. En het Low Car Diet voor bedrijven. (www.groenevoetstappen.nl en www.lowcardiet.nl) - Heel prettig dat er nog steeds wordt ingezet op opstapmogelijk richting Apeldoorn met de trein en een kwartiersdienst richting Arnhem.

Gemeentelijke reactie

In het kader van de duurzaamheid gaan we voortaan goed nadenken voordat we zomaar asfalt gaan toepassen. De genoemde locaties waren natuurlijk al ver in de voorbereiding.

Ook het fietsparkeren staat in de belangstelling en daarom zijn het aantal rekken verdubbeld. Zoals u waarschijnlijk nu kunt zien hebben wij uw advies al opgevolgd in het project 't Dijkje.

We hebben met dit GVVP het voornemen om dat vaker toe te passen.

Het aantal fietsenklemmen wordt uitgebreid en het gebruik wordt regelmatig onderzocht om altijd genoeg fietsklemmen over te hebben.

We hebben contact met de scholen voor Voortgezet Onderwijs om fietsen en lopen te stimuleren, ook om bewegingsarmoede tegen te gaan.

Naast deze zaken heeft u geconstateerd dat wij best hoge ambities hebben uitgesproken over het openbaar vervoer, zoals de trein en de treinstop op de verbinding tussen Amersfoort en Apeldoorn.

Conclusie

De genoemde wensen voor de fietsklemmen zijn in de voorbereiding. De genoemde projecten zullen we meenemen in de samenwerking met de scholen. De reactie bevestigt de ingeslagen koers van het GVVP.

3.	Provincie Gelderland OV-spoorzaken Arnhem	Datum ontvangst: 9 augustus 2017 Registratienummer: -- Datum dagtekening: 9 augustus 2017
----	---	---

Reactie

Provincie is verantwoordelijk voor grootste deel OV zoals trein, bus buurtbus. De railterminal aan het hoofdspoor heeft geen consequenties voor gebruik/capaciteit Valleilijn.

Het landschap verandert ivm teruglopende Rijkssubsidie. Wij willen een einde maken aan verplaatsen lege voertuigen en ook mogelijkheden van andere aanbieders van mobiliteitsdiensten vanuit de vraag van de reiziger stimuleren. Regiotaxi is naar de regio overgedragen, dus daar iets meer zeggenschap vanuit Barneveld.

De ICT toepassingen zoals ERTMS zal meer capaciteit op het spoor geven. Maar voor 2040 is daar voor Gelderland niks te verwachten. Boodschap is dat het qua capaciteit erg vol zit op het NL spoor en dat Toekomstbeeld OV 2040 over 1,5 jaar (project Min I en M) meer duidelijkheid moet geven hoe en waar wordt geïnvesteerd in het spoor.

Valleilijn is in ochtendspits druk. Door toevoeging extra materieel (begin 2018) en gekoppelde inzet treinstellen (doen we ook nu al) kun je wel lucht bieden. De meeste lucht moet komen van volledige kwartierdienst op valleilijn (planstudie gestart, in 2018 besluit over middelen, realisatie rond 2022 verwacht).

De conclusie is dat moet worden gestreefd naar innovatieve invullingen die voor de reizigers een gelijkwaardig (of beter) alternatief vormen en die vanuit operationeel oogpunt goedkoper en rendabeler zijn: deze deel ik dan ook niet. En blijft erg vaag? Wat bedoel je hier dan?

Mobiliteitspleinen of "knopen": ja, dat past ook in verdere uitwerking van de OV Visie.

IC stop: laten jullie daarmee de regiosprinter Afoort-Adoorn als project vallen? Dat is dan wel een koerswijziging. Misschien hier iets zeggen over een wens voor IC stop als tijdelijke maatregel ikv werkzaamheden bij Hoevelaken en dan zien wat daarvan het effect is voor langere termijn. Valleilijn laten doorrijden naar Utrecht en Arnhem gaan we als provincie niet doen. Is geen capaciteit voor op het spoor (te druk, niet inpasbaar, levert groot risico voor punctualiteitssterugval op en betekent fors hogere exploitatiekosten die we niet kunnen dekken).

Een voorbeeld daarvan is de in 2016 gestarte proef met zelfrijdend busvervoer dat in de toekomst een oplossing zou kunnen zijn voor de mobiliteitsproblemen in Regio FoodValley". Het GVVP gaat niet echt in wat dan die mobiliteitsproblemen zijn...en het effect van zelfrijdende auto (en niet busvervoer) lijkt me nog klein te zijn.

OV: Stations aan de Valleilijn zijn op orde, hooguit nog wat aanvullingen nodig als fietsparkeren of P en R daarom vragen. Ik lees ook iets over verplaatsen P en R NS voorzijde naar Vetkamp waarvan ik de reden niet ken.

Parkeren: gaan jullie nog overwegen om een tarief te vragen voor gebruik van de P en R bij Transferium B-noord?

Gemeentelijke reactie

Het landschap verandert inderdaad als gevolg van genoemde ontwikkelingen. De gemeente streeft naar rendabel ov. Maar dat mag niet ten koste gaan van de afhankelijkheid van het ov.

Volledige kwartierdienst Valleilijn is oplossing voor drukke ochtendspits vanaf 2022.

We laten de regiosprinter Afoort-Adoorn als project 'vallen' als blijkt dat er 'geen toekomst' is voor een 'stoptrein' op dit traject. Onderzoek moet uitwijzen of een regiosprinter toekomst heeft. Volgens Min I en M heeft een intercity toekomst en kan een stop op het hoofdspoor als tijdelijke maatregel in het kader van de werkzaamheden bij Hoevelaken uitkomst bieden. Bij alle Stations aan de Valleilijn komen aanvullingen vwb fietsparkeren. We verplaatsen P + R NS van voorzijde naar Vetkamp iom NS. We gaan overwegen om een tarief te vragen voor gebruik van de P en R bij Transferium Barneveld noord.

Conclusie

Provincie herkent in het GVVP de landelijke- en provinciale visie. De lokale-/regionale ambitie om met het ov aangesloten te zijn met belangrijke bestemmingen in Nederland wringt met de mogelijkheden en invloed van de provincie. Deze reactie geeft aanleiding de ontwikkelingen nauwgezet te volgen.

4.	Provincie Gelderland OV-streekvervoer (bus) Arnhem	Datum ontvangst: 9 augustus 2017 Registratienummer: -- Datum dagtekening: 9 augustus 2017
Reactie Als sociaal vangnet blijft de Valleihopper in exploitatie. Deze is met name van belang voor kernen als De Glind, Zwarteboek, Terschuur, Achterveld. Deze kernen genereren sowieso al erg weinig reizigers met Valleihopper.		

De Deelfiets (Keobike) wordt voorzien op stations en andere overstappunten. Keo-bike' op Barneveld-Noord is ook van belang voor de bereikbaarheid van het industrieterrein Harselaar.

Barneveld zet specifiek in op de fietsbereikbaarheid. Snelle fietsinfrastructuur Putten-Voorthuizen-Barneveld- Lunteren wordt hiervoor op een hoger niveau gebracht om een alternatief te bieden voor bijvoorbeeld de Valleihopper. Grootste doelgroep van de fietsvoorzieningen zullen ook de scholieren zijn uit de kleinere kernen.

Gemeente Barneveld gaat ook met de scholen en Recreatievoorzieningen in overleg.

Barneveld zet in op 'Automaatje' en ziet het wel als een structurele voorziening en wil een soort van garantie voor dit concept.

Barneveld wil inzetten op elektrische buurtauto's.

Voor de periode na 2021 ziet de gemeente een wijziging op mobiliteit aan de onderkant van de markt. Groei zit vooral op de bereikbaarheid van Harselaar. Voor alle andere verbindingen voorziet de gemeente een systeem vanuit knooppunten naar bestemmingen. Barneveld-Noord en Barneveld-centrum zijn daarbij in de ogen van de gemeente de belangrijkste knooppunten

Gemeentelijke reactie

Er wordt gestreefd naar rendabel ov. Regiotaxi is naar de regio Foodvalley overgedragen. Barneveld gaat deze 'Valleihopper' inzetten voor regulier ov in de toekomst.

Er moet worden gestreefd naar innovatieve invullingen die voor de reizigers een gelijkwaardig (of beter) alternatief vormen en die vanuit operationeel oogpunt goedkoper en rendabeler zijn, zoals buurt-, buurt+ en deelautoconcepten.

Mobiliteitspleinen passen in verdere uitwerking van de OV Visie.

Conclusie

Provincie waardeert het lokale-/regionale streven voor een beter ov voor inwoners zonder eigen vervoer (basismobiliteit). Provincie biedt aan om samen te werken aan een flexibele vorm van ov ter aanvulling van de nieuwe concessie. Dit GVVP is flexibel genoeg om op deze ontwikkelingen in te spelen .

5.	Welzijn Barneveld Sociaal vervoer (prive auto) Barneveld	Datum ontvangst: 29 mei 2017 Registratienummer: — Datum dagtekening: 29 mei 2017
<i>Reactie</i> Zelfs als de huidige automaatje-gebruikers een wmo indicatie zouden kunnen krijgen dan is Valleihopper geen goed alternatief voor automaatje-gebruikers omdat de chauffeur niet wacht, niet de passagier mee naar binnen begeleid en geen garantie kan geven voor aankomsttijd omdat er meerdere passagiers tegelijkertijd worden vervoerd. Daarnaast is de Vallei Hopper zonder wmo indicatie fors duurder dan AutoMaatje. <i>Gemeentelijke reactie</i> Er wordt gestreefd naar rendabel ov. Met deze 'Valleihopper' wordt ingezet op regulier ov in de toekomst. Er moet worden gestreefd naar innovatieve invullingen die voor de reizigers een gelijkwaardig (of beter) alternatief vormen en die vanuit operationeel oogpunt goedkoper en rendabeler zijn, zoals buurt-, buurt+ en deelautoconcepten. <i>Conclusie</i> <i>Automaatje is een prima aanvulling op het ov en past in dit GVVP .</i>		

5.	Reizigersorganisatie ROVER 'Voor een beter OV' Gelderland	Datum ontvangst: 23 oktober 2017 Registratienummer: — Datum dagtekening: 23 oktober 2017
<i>Reactie</i> Rover schat in dat de gemeente Barneveld nog een inhaalslag op dat gebied zou kunnen gaan maken, met de bijbehorende vervoersbewegingen. Op het platteland is de auto nog steeds het meest begeerde vervoermiddel. Ook als jongeren een gezin gaan stichten en gaan wonen buiten de grote steden, komt de auto op plaats één; soms twee		

auto's per gezin.
 We hebben in Nederland niet genoeg weilanden om vol te zetten met zonnepanelen om aan de elektriciteitsvraag van auto's te voldoen.
 Groene gemeenten als Barneveld spelen derhalve een heel belangrijke rol bij het wegvangen en omzetten van CO2. Blijf bomen planten.
 Verlichte reclameborden zoals langs de A 30 en langs de A1 bij Terschuur leiden weggebruikers af. Zouden verboden moeten worden.
 Op de rijbaan lopende voetgangers vertragen het overige verkeer.
 hogere snelheden van fietsers vragen om minder scherpe bochten in fietspaden, b.v. bij kruispunten.
 Stoptrein Apeldoorn – Almelo doortrekken van Apeldoorn via Barneveld Noord naar Amersfoort ?
 Analyseer ongevallen ook eens naar het tijdstip. De zelfrijdende auto komt er misschien ooit, maar voorlopig alleen op de snelweg.

Gemeentelijke reactie

Er wordt gestreefd naar rendabel ov. Met deze 'Valleihopper' wordt ingezet op regulier ov in de toekomst. Er moet worden gestreefd naar innovatieve invullingen die voor de reizigers een gelijkwaardig (of beter) alternatief vormen en die vanuit operationeel oogpunt goedkoper en rendabeler zijn, zoals buurt-, buurt+ en deelautoconcepten.

Conclusie

Rover streeft naar een beter ov en herkent bij Barneveld een dergelijk streven. Ook Rover biedt aan om samen te werken aan een nieuwe, rendabelere en flexibele vorm van ov.

6.	Diverse vertegenwoordigers van organisaties en belanghebbenden Meest relevante items en onderwerpen	Datum ontvangst: oktober-november 2017 Registratienummer: -- Datum dagtekening: --
BMV-COB	Centrum bereikbaarheid; bevoorrading; parkeren/stallen.	
BIK	Bereikbaarheid Harselaar bedrijven; Parkeerregiem.	
Stapp.in Deelauto	Parkeerlocaties, onderdeel vervoersysteem, app.	
Vervoerder NS	Openbaar vervoer spoor; hoofdspoor halte nabij noord; dienstregeling; samenloop; P+R; parkeren; voorplein.	
CROW	Kennisorganisatie; fietsontwerp; rotondes; oversteekvoorzieningen; ov.	
Vervoerder Connexxion	Openbaar vervoer spoor-Valleilijn; haltes Valleilijn; hoofdspoor halte nabij noord; dienstregeling, samenloop	
Vervoerder Syntus-Keolis	Openbaar vervoer streekbus, fietsvoorziening Keobike; halte Wittenberg; B-noord; -B-centrum; dienstregeling streekbus.	
Buurtbus org.	Organisatie met vrijwilligers valt onder de verzamelterm Flexnet.	
Transvision	Mobiliteitscentrale; Valleihopper; communicatie klanten valt onder de verzamelterm; Flexnet	
Rocov	Consumenten ov; voorzieningen voor reizigers.	
Gem.afdeling Fysieke domein	Onderhoud wegen-straten-pleinen; groenstructuur; hemelwater; bereikbaarheid. Ruimtelijke indeling+aanblik, verkeerscirculatie, ruimtelijke ontwikkeling; milieu&klimaat.	
Prov.afdeling Fysieke domein (Gelderland, Utrecht, Overijssel) en RWS	Onderhoud wegen; omgevingstructuur; bereikbaarheid. Ruimtelijke indeling+aanblik+landschap, verkeerscirculatie, ruimtelijke ontwikkeling; milieu&klimaat. OV-doorstroming wegen-gebruik fietspaden. Hoofdwegen A1-A30-A12	
Buurtbusorganisaties	Structureel overleg; combinatie met flexnet.	
Hulpdiensten/BOA's	Handhaafbaarheid en toezicht	
Gehandicaptenraad	Toegankelijkheid in het bijzonder voormensen met een beperking	
Regiogemeenten	Alle thema's	

Foodvalley en Amersfoort	
ParkeerService	Alle parkeerthema's inclusief stallen fietsen
VOC-IVW	Alle thema's
Wijkplatforms / Plaatselijke Belangen	Lokale situaties; wensen.
Voorthuizen centrum en vOldeB	Bewonersbijeenkomst
Kootwijkerbroek	Dorpsplan
Garderen	wensen