



Aan het college van burgemeester en wethouders

Onderwerp:

Voorstel Evaluatie en Toekomstvisie Transferium in Barneveld (v150923)

Gevraagde beslissing:

1. Vast te stellen dat het Transferium voorziet in de behoefte bij een select gezelschap vaste gebruikers.
2. De gemeenteraad te informeren over dit besluit door middel van bijgaande brief via rubriek B.

Akkoord/Aantekeningen secretaris:

Datum: 23-9-2015 Steller: R.Both

Afd: V&A Aantal bijlagen 1

Afd.hoofd:

Akkoord ☐ FIN ☐ B&D/Jur. ☐ OR ☒ B&D/Com. ☐ ADF
☐ P&O ☐

- ☒ Ter kennisname naar de raad
Nummer beleidsproduct: 231
☐ Op overzicht Bestaand beleid (website)

Openbaarheid

Besluit (voorblad) openbaar: ☒ Ja ☐ Nee, zie beslispoint :
Groentje openbaar: ☒ Ja ☐ Nee, zie beslispoint :
Bijlagen openbaar: ☒ Ja ☐ Nee, vermelden op bijlage

Collegeleden	Akkoord	Bespreken	Aantekeningen
Burgemeester			
Wethouder A. de Kruijf			
Wethouder P.J.T. van Daalen			
Wethouder G.J. van den Hengel			
Wethouder E. Fokkema			

Beslissing burgemeester en wethouders :

12 OKT. 2015

Nummer op besluitenlijst: 42/02

Inform advies . V&I
raad

1. Inleiding

Tijdens de begrotingsbehandeling in november 2013 heeft de gemeenteraad gevraagd om de bezettingsgraad van het Transferium te inventariseren na het vertrek van het naastgelegen bedrijf BCA. In onze brief van juli 2014, over het gebruik van de garage op basis van een (globale) analyse van de gegevens over de parkeerdruk, hebben wij de raad geïnformeerd dat:

- er voldoende capaciteit beschikbaar is in het Transferium om automobilisten te stimuleren de file te omzeilen door in de trein te stappen richting de Randstad of Ede;
- uitbreiding van de garage naar circa 490 parkeerplaatsen vooralsnog niet nodig blijkt (op basis van de gebruikscijfers);
- ons gezamenlijke doel is om de garage zo goed mogelijk te benutten, om de beheerskosten te kunnen terug verdienen.

Op basis van deze informatie heeft de raad vragen gesteld over de doelgroep die de parkeergarage in haar huidige vorm gebruikt en over de wijze waarop de garage exploitabel is.

- Wat het gebruik en de kosten van het Transferium zijn geweest de afgelopen jaren;
- Welke ontwikkelingen in de toekomst van invloed zijn op deze voorziening;
- Wat er voor nodig is om hierop in te spelen.

De antwoorden op de vragen van de raad zijn verwoord in de voorgestelde raadsbrief.

2. Door de raad gestelde kaders.

3. Effect

- a) Meetbaar effect
- b) Maatschappelijk effect

4. Argumenten

5. Kanttekeningen

6. Uitvoering

Planning:

Communicatie:

Evaluatie/controle

7. Risico's, kosten, baten en dekking

Raadhuisplein 2
Postbus 63
3770 AB Barneveld
Telefoon 14 0342
Fax (0342) 495 376
E-mail info@barneveld.nl
Internet www.barneveld.nl

Aan de leden van de gemeenteraad

Geachte leden van de raad,

Datum: Tijdens de begrotingsbehandeling in november 2013 heeft u gevraagd om de bezettingsgraad van het Transferium te inventariseren na het vertrek van het naastgelegen bedrijf BCA in april 2014.

Ons kenmerk:

Wij hebben u, in onze brief van juli 2014, over het gebruik van de garage op basis van een (globale) analyse van de gegevens over de parkeerdruk, geïnformeerd dat:

Afdeling:
Vastgoed & Infrastructuur

Behandeld door:
R.Both

Doorkiesnummer:
(0342) 495 490

email:
r.both@barneveld.nl

Onderwerp:
**Evaluatie en toekomstvisie
Transferium**

- er voldoende capaciteit beschikbaar is in het Transferium om automobilisten te stimuleren de file te omzeilen door in de trein te stappen richting de Randstad of Ede;
- uitbreiding van de garage naar circa 490 parkeerplaatsen vooralsnog niet nodig blijkt (op basis van de gebruikscijfers);
- ons gezamenlijke doel is om de garage zo goed mogelijk te benutten, om de gedane investeringen te kunnen terug verdienen.

Naar aanleiding van deze informatie heeft u ons gevraagd:

1. Wat de doelgroep is die de parkeergarage in haar huidige vorm gebruikt. En als blijkt dat dit niet voldoende is, wat er nodig is om een potentiële doelgroep te bereiken.
2. Of de garage exploitabel is om de beheer- en onderhoudskosten te beheersen. En zo niet, wat dan nodig is om de garage in haar huidige vorm aantrekkelijk en rendabel te maken.
3. Of er andere redenen zijn om het Transferium in de huidige vorm in stand te houden. En of er zelfs mogelijkheden te benutten zijn voor uitbreiding van de parkeergelegenheid.

Naar aanleiding van vraag 1: De ontwikkeling van het gebruik

Achtergronden

De toenemende mobiliteit vormde 25 jaar geleden al een bedreiging voor de leefbaarheid en bereikbaarheid. Als een van de beleidsinstrumenten om de mobiliteit te beheersen worden transferia voorgesteld. Op basis van deze visie is door het rijk, de provincie en de gemeente destijds het initiatief ontwikkeld om een P+R / transferium aan het spoor bij Barneveld –waar het hoofdspoor en het regionale spoor samenkomen- te ontwikkelen.

In 2006 is de parkeergarage bij station Barneveld Noord in gebruik genomen. Deze voorziening was gericht voor reizen op de A1 naar het stadscentrum van Amersfoort en de Randstad.

Een transferium is een ruime parkeergelegenheid aan de rand van een stad om de parkeerdruk in het centrum te verminderen, de files naar het centrum te verminderen en is een middel om op aantrekkelijke wijze auto en openbaar vervoer aan elkaar te koppelen.

Het Transferium Barneveld Noord

Het Transferium bestaat uit treinstation Barneveld Noord, bushaltes, een parkeergarage met een capaciteit van maximaal 250 voertuigen, straatparkeerplaats voor circa 20 voertuigen, een fietsenstalling voor maximaal 592 fietsen en een traverse (met liften) over het (hoofd)spoor heen.

De parkeergarage draagt de naam 'Transferium Barneveld Noord'. Met de term Transferium wordt -in deze brief- alleen de parkeergarage aangeduid. De overige voorzieningen worden buiten beschouwing gelaten.

Vervoer op de Valleilijn (Ede-Amersfoort) wordt tot 2021 verzorgd door Connexxion, dagelijks 4x per uur. Op het hoofdspoor is geen treinstop. Het busvervoer (205 Barneveld-Harderwijk) langs het Transferium wordt verzorgd door Syntus.

Blad 2

Het Transferium is 365 dagen per jaar operationeel en het parkeren is gratis voor de gebruikers. De capaciteit van de garage bedraagt (246 plaatsen à 365 dagen) 89.790 'aantal parkeringen' (maximaal bij enkelvoudig gebruik).

Het gebruik van de garage

Uit de gegevens van de parkeerautomaten van 2013 en 2014 kunnen we vaststellen dat:

- de gemiddelde parkeerbezetting in 2013 42% (38.697) is en in 2014 33% (30.440) is;
- de bezetting op de gemiddelde weekenddag tussen 11 en 21% is;
- de bezetting op de gemiddelde werkdag tussen de 30 en 53% is;
- over het gehele jaar 2014 het gebruik met ruim 8.257 parkeringen is gedaald;
- de bezetting op het drukste moment over de jaren is opgelopen van 30% in 2007 tot 80% in 2013 en gedaald naar 74% in 2014;
- de bezetting pieken kent op werkdagen (circa 170-200 voertuigen per dag) en een laag gebruik in daluren (10-20 voertuigen).

Vanaf het begin in 2006 kent de parkeerbezetting van het Transferium in 2010 een matige groei naar zo'n 60%. De economische crisis lijkt geen invloed te hebben op het gebruik, want het Transferium verheugde zich in een groeiend gebruik naar 80% in 2013. Komt de bezetting boven de 80%, dan wordt het voor automobilisten over het algemeen al zoeken naar een plekje.

Het gebruik is gegroeid naar gemiddeld circa 39.000 voertuigen per jaar. Als een gemiddelde autobezetting 1,5 personen per auto is, gaat het jaarlijks om circa 57.000 gebruikers/reizigers.

In 2014 bleek de parkeerbezetting de grens van de capaciteit nog niet te hebben bereikt, want een deel van de bezetting bleek te bestaan uit bezoekers en personeel van de naburige firma BCA. Na de verhuizing van dit bedrijf naar Bedrijvenpark Harselaar WestWest in maart 2014 blijkt er nog voldoende parkeercapaciteit aanwezig om de gebruikers te faciliteren.

Reismotieven: Transferium, voor wie?

Het Transferium was bedoeld om de gebruiker –op het filegevoelige traject van de A1– een filevrije reis te bieden door (snel) over te laten stappen op het openbaar vervoer, met name de Valleilijn.

Uit onderzoek, van de provincie Gelderland onder gebruikers, blijkt dat men gebruik maakt van de garage:

- | | |
|----------------------------|------|
| • 3 dagen of meer per week | 65%; |
| • 1 à 2 dagen per week | 13%; |
| • enkele keren per maand | 8%; |



- | | |
|--|------------|
| • incidenteel | 14% |
| Het reismotief is: | |
| • Woon-werkverkeer | circa 60%; |
| • School/studieverkeer | circa 23%; |
| • Sociaalrecreatief (winkelen) verkeer | circa 17%; |

De provincie en de gemeente hebben in de eerste jaren na de opening een publieks-campagne georganiseerd om het Transferium onder de aandacht te brengen. Niet alleen werden automobilisten (onderweg) benaderd, maar ook werknemers uit Amersfoort (werklocatie) en inwoners van Apeldoorn (thuislocatie).

Een gratis vervoer met de Valleilijn, stadsdienst Amersfoort, trein naar Utrecht en openbaar vervoer van GVV en Connexxion kon niet veel reizigers –vanaf de A1- naar het Transferium lokken. De veronderstelde reden(en):

Blad 3

Kostenverhogend;

Het vinden van een parkeerplaats in de buurt van de bestemming leverde voor potentiële gebruikers geen problemen op. (Maar dankzij het gevoerde parkeertarief –gratis in het Transferium- in combinatie met het verhogen van de tarieven in de binnenstad van Amersfoort is het gebruik toch gegroeid.);

Tijdrovend;

De reis volledig met het eigen vervoer werd als prettiger ervaren ten opzichte van een onderbroken verbinding via het openbaar vervoer. Deze constatering sluit niet aan op de behoefte van de gebruiker om sneller (langs de file) en goedkoper (dan met de auto) en comfortabeler (overstappen; met bagage) te reizen. Om vanaf de snelweg A1 per trein verder te reizen is zo'n 30 tot 40 minuten nodig inclusief de treinreis. In die tijd kan de bestemming per auto bereikt zijn. Eigenlijk zijn de files (steeds weer) essentieel voor een goed werkend Transferium, maar als de A1-automobilist daar vóór al te lang in de file heeft gestaan is de kans groot dat hij doorrijdt naar de eindbestemming. En als het te 'vroeg' gepasseerd wordt heeft de automobilist nog geen idee van de eventueel op te lopen vertragingen. Slechts 5% van de A1-automobilisten staat nooit in de file;

Niet-de-juiste-treinverbinding;

Het biedt niet de juiste verbinding vindt de automobilist op de A1. Een directe treinverbinding zonder overstappen vindt men een vereiste, omdat er al een overstap van auto in openbaar vervoer wordt gemaakt. Het kunnen gebruiken van een Intercitytrein is daarbij erg belangrijk, met name voor langere afstanden naar Utrecht of Amsterdam. Uit de herkomst-bestemmingsgegevens van het onderzoek van de provincie (Probit) is op te maken dat van de 41% van de automobilisten uit Apeldoorn op de A1 heeft slechts 12% bestemming Amersfoort heeft en de rest reist verder dan Amersfoort;

'Niet zichtbaar' vanaf de A1.

Vanaf 2009 staan er langs de A1 en de N303 twee borden met reisinformatie. Volgens een onderzoek van de provincie uit 2010 laat 26% van de Transferiumgebruikers zich leiden door deze borden. De vraag is of deze borden inmiddels ingehaald zijn door navigatie en boordcomputers. Daarnaast is de route vanaf de A1 naar het Transferium niet optimaal en vanuit Barneveld is de bereikbaarheid een probleem.

De gebruikers: forensen en eigen inwoners

Vanuit het oosten naar de Randstad vóór de file overstappen op het openbaar vervoer was de gedachte, maar de eindbestemming van de trein (Valleilijn) is Amersfoort. 90% van de verplaatsingen naar Amersfoort en Utrecht –voor het werk- wordt met de auto gemaakt, waarvan het grootste deel in de spits.

Opvallend is de ambitie in relatie tot de concurrentiepositie met de auto. De totale reistijd per openbaar vervoer dient dan op z'n minst gelijk aan, of korter dan, die per auto te zijn.

Hoewel in 2009 76% van de ondervraagden uit een onderzoek van de provincie aangeeft dat het Transferium bijdraagt aan de bestrijding van de files en 39% aangeeft dat dit bijdraagt aan de verbetering van het milieu, maakt in absolute aantallen maar een zeer beperkt aantal passerende automobilisten op de A1 gebruik van het Transferium als P+R.

Van het totaal aantal Transferiumgebruikers komt zo'n 20% vanaf de A1 (vanuit het oosten) en 45% komt via de N303 (vanuit noord en zuid).

Inwoners van Barneveld gebruiken het Transferium; circa 80% komt uit de directe omgeving van Barneveld (Voorthuizen, Garderen en Kootwijkerbroek). Hier was het Transferium in eerste instantie niet voor bedoeld. Gedachte er achter was dat reizigers uit Barneveld op zouden stappen op station Barneveld Centrum.

In zekere zin is het Transferium een aanvulling op de gratis P+R De Vetkamp / Burgemeester Kuntzelaan in de kern van Barneveld.

Samenvatting gebruik

- We constateren grote pieken in het gebruik –vooral op werkdagen- en een laag gebruik in daluren en weekenden;
- De gemiddelde bezetting vertoont een stijgende trend en komt uit op 43% in 2013 en is in 2014 iets gedaald;
- De gemiddelde bezetting op werkdagen is 53% in 2013;
- Op circa 60 dagen stond de teller in 2013 tussen de 170 en 230 voertuigen per (werk)dag. Dat is 70 tot 85% met uitschieters naar 94% bezetting. 2014 kent 25 piekdagen;
- Uit de gegevens is na de daling in april 2014 een stabilisatie van de parkeerdruk te zien. Vanaf mei/juni 2014 is weer een lichte groei waarneembaar;
- Het gebruik door forensen (vanaf de A1) valt tegen;
- Er blijken twee soorten parkeerders te zijn waarvoor het Transferium het meest interessant is:
 - kortparkeerders (1-4 uur: van buiten de gemeente; zaken doen in Harselaar, zoals de 'BCA-ers');
 - langparkeerders (>4 uur: eigen inwoners; bezoek aan Amersfoort/Randstad en Ede).

Ondanks dat het gebruik door de jaren heen aan de hand van het soort transferiumgebruikers niet helemaal goed te vergelijken is, is duidelijk dat het Transferium voorziet in een behoefte bij een select gezelschap eigen inwoners en vaste gebruikers.

Naar aanleiding van vraag 2: De kosteneffectiviteit

De kosten zijn verdeeld in kosten voor de realisatie van het parkeergedeelte (incidentele lasten) en de kosten tijdens het gebruik (structurele lasten).

- De incidentele lasten zijn de investeringskosten (€ 2,3 miljoen) welke zijn gefinancierd door de provincie Gelderland. De investeringskosten per parkeervak bedroegen circa € 9.350,-. Doorgaans ligt een dergelijk kengetal tussen circa € 5.000,- voor parkeervakken op straatniveau (straatparkeren) en circa € 30.000,- voor parkeervakken in garages (bebouwd parkeren).
- De structurele lasten -de gemeentelijke exploitatielasten per parkeervak- bedragen circa € 555,- per jaar (= € 1,53 per dag per vak). De gemeente heeft de bouwbegeleiding verzorgd op 10.225 m² eigen grond (en een klein deel op grond van NS) en heeft de regie in het beheer en onderhoud. De structurele lasten bedragen in 2015 afgerond € 136.600, exclusief BTW en de interne personeelslasten (bron VIS).

Er is slechts sprake van (structurele) lasten omdat baten ontbreken als gevolg van 'het gratis parkeren'. Er is wel sprake van 'maatschappelijke baten' als gevolg van het gebruik van openbaar vervoer in plaats van de auto (milieubelasting en energieverbruik,



congestie en verhoging verkeersveiligheid). Maar de parkeervoorziening geeft automobilisten ook weer de gelegenheid om met de auto naar het station te komen in plaats van de fiets.

Kosten en baten in evenwicht brengen?

Dit is mogelijk enerzijds door inkomsten te genereren en/of anderzijds door het besparen op de beheerskosten.

Inkomsten genereren door 'afschaffen gratis parkeren'

Het overdekt en beschermd parkeren rechtvaardigt dat de gebruiker een bijdrage levert in de beheerskosten. Als het principe 'de gebruiker betaalt' wordt ingevoerd dan kan onderzoek worden overwogen naar de mogelijkheden voor 'betaald parkeren'.

Blad 5

Door de invoering van betaald parkeren kan het effect ontstaan dat een deel van de oorspronkelijke gebruikers het Transferium -tijdelijk- de rug toe keert. Mogelijk wijken een aantal gebruikers uit naar De Vetkamp als (gratis) P+R en/of in de wijken in de schil rondom het station.

De parkeerautomaten zijn 10 jaar oud. In verband met de technische- en economische levensduur moet worden gezien of deze nog voldoende kunnen functioneren in de komende jaren bij nieuwe ontwikkelingen. Bij het afschaffen van 'gratis parkeren' zal worden overwogen om het huidige contract van parkeerbeheer (Barneveld-centrum, jaarlijkse kosten circa € 65.000,-) uit te breiden met het Transferium (raming circa € 30.000 tot 40.000 per jaar).

De herzieningstermijn in het kader van terugvordering BTW-afdracht bij betaald parkeren verloopt op of na 2016. Om die reden is het afschaffen van 'gratis parkeren' nog niet eerder aan de orde.

Inkomsten genereren van 'derden'

Op het bovendeck van het Transferium is door derden een 'telecommast' geplaatst tegen een jaarlijkse vergoeding tot 2024 van € 4.900 per jaar.

De markt kan uitgedaagd worden om concepten te ontwikkelen als het elektrische 'Car2Go' zoals in Amsterdam als operationeel is of het deelautoproject Stapp.in. Mogelijk zijn bedrijven geïnteresseerd om projecten te starten met E-scooters en E-bikes voor het natransport in Harselaar.

Het Transferium inzetten –tegen betaling- als incidentele voorziening, bijvoorbeeld bij grote evenementen wordt momenteel niet zinvol geacht. De huidige parkeerfaciliteiten in Barneveld hebben hiervoor momenteel voldoende capaciteit.

Besparen op beheerskosten

Een andere manier om het Transferium rendabel te maken is energie besparen eventueel in combinatie met het aanbieden van het opladen van elektrische voertuigen (EV -met name auto's):

- Er kan verder worden bespaard op de energiekosten (van circa € 10.000) door het aanbrengen van zonnepanelen op het bovendeck. Een haalbaarheidsstudie zonnepanelen geeft aan dat het mogelijk om een installatie binnen een termijn van 20 jaar terug te verdienen;
- In 2014 is al reeds Led-verlichting aangebracht welk een jaarlijkse besparing van € 1.000,- heeft opgebracht;
- Inkomsten te genereren voor het opladen van EV's. Volgens de haalbaarheidsstudie 'opladen' kunnen 9 à 10 oplaadpunten overdag (en mogelijks ook 's nachts) maximaal 10 EV's voorzien van een volle accu en duurzame variant door middel van slimme oplaadpalen;
- Het Transferium te ontwikkelen als een opslagpunt voor energie van een aantal huishoudens van gebruikers ('energiehub' of 'energiebuffer') lijkt nog te vroeg. Niet alleen gebruiken, maar ook (terug) geven, vergelijkbaar met een ecosysteem en Green Deal.

Naar aanleiding van vraag 3: De ruimtelijke ontwikkelingen

Naast het Transferium ligt het gebied 'Columbiz Park' dat volop in ontwikkeling is. In het kader van een totale upgradering van bedrijventerrein Harselaar is in 2005 een start gemaakt met de heroriëntatie /-inrichting van het deel dat nu Columbiz Park wordt genoemd. Met de komst van een hotel-congrescentrum, aangrenzend aan het Transferium dat wordt gecombineerd met een restaurant en brasserie, start een nieuwe fase in de ontwikkeling van de stationsomgeving.

Hotel

Het hotel heeft een parkeerterrein voor 109 voertuigen op maaiveldniveau (voornamelijk voor eigen gasten, personeel en diensten) en zou bij extreme drukte in het hotel-complex gebruik kunnen maken in de daluren van de parkeergarage van het Transferium. Met de wens van het hotel voor een geschatte extra capaciteit voor 80 parkeerplaatsen kan het bovendien gebruikt worden voor hotelgasten, zolang treinreizigers er genoeg ruimte voor over laten. Er is inmiddels een intentie uitgesproken tussen gemeente en hoteleigenaar/-ontwikkelaar over het gebruik voor de komende jaren.

De focus ligt op het proces dat het hotel en Transferium onderdeel gaan worden van een wederkerig systeem, waarbinnen functies en gebruikers in samenhang zijn met elkaar. Deze ontwikkeling sluit aan op de toekomstige behoefte van de mens in relatie tot duurzame (auto)mobiliteit en de nieuwe manier van tijdsbesteding.



Het Columbiz Park, het hotel en de parkeergarage van het Transferium. Een andere ontwikkeling is de Harselaar-Spoortunnel. Dit heeft positieve invloed op de doorstroming van de Baron van Nagellstraat en ontsluiting van het Transferium.

Relevante bestemmingen: 1 Spoortunnel; 3 Evenementenhal; 5 Hotel locatie; 6 Ruimtereservering Transferium-uitbreiding; 7 stationsplein.

Uitbreiding Transferium (i.r.t. aanpak knooppunt Hoevelaken)

In de zuidwesthoek ligt de ruimtereservering voor een eventuele uitbreiding van het Transferium, een gespiegelde kopie van het huidige gebouw, goed voor een verdubbeling van het aantal parkeerplaatsen. Deze tweede fase van het Transferium hoeft niet op korte termijn ontwikkeld te worden maar de daarvoor gereserveerde ruimte blijft onbebouwd. Deze ruimte kan eventueel op korte/middellange termijn worden ingericht voor straatparkeren voor ongeveer 130 voertuigen, afhankelijk van de inrichting, bijvoorbeeld als inzet bij de werkzaamheden aan knooppunt Hoevelaken.

Conclusies

Het is duidelijk dat het Transferium voorziet in een behoefte bij een select gezelschap eigen inwoners en vaste gebruikers. Het gebruik door forensen, vanaf de A1, valt tegen.

De incidentele lasten zijn minimaal vanwege de provinciale investeringskosten. Maar de structurele lasten zijn hoger dan normaal, vanwege de beheerskosten, de kosten voor de traverse en omdat er nauwelijks directe inkomsten zijn.

Het is nu nog niet het moment om te overwegen om het 'gratis parkeren' af te schaffen voor het gebruik van het Transferium.



Besparen op beheer- en onderhoudskosten door middel van duurzame investeringen zoals zonnepanelen en nieuwe concepten als energiehubs is verantwoord. Hier zullen voorstellen voor worden voorbereid.

De markt zal worden benaderd om concepten te ontwikkelen op het gebied van na-transport, van OV-punt naar bestemming in buurt. Deze initiatieven kunnen imago verhogend werken, zodat het Transferium een landmark en/of icoon wordt in de regio. Verder kan de markt meer uitgedaagd worden om concepten te ontwikkelen i.k.v. na-transport, van OV-punt naar bestemming in buurt.

Aan de hand van de trends kan vastgesteld worden dat het Transferium Barneveld Noord toekomst heeft.

Door de uitbreiding van voorzieningen/service en door verdere samenhang te zoeken in de omgeving, met name in Columbizpark, kan het Transferium verder versterkt worden. Als in de toekomst wordt geconstateerd dat de bezetting van het Transferium toeneemt zal overwogen worden om het huidige Transferium gefaseerd uit te breiden. Met het beantwoorden van de vraag over de toekomstverwachting wordt ook de vraag beantwoord of het Transferium nog wel voldoet aan de verwachtingen van toen en of de visie van toen nog wel realistisch is.

Het verbeteren van de bereikbaarheid van het Transferium (vanaf Barneveld en vanaf de A1) is onder andere een belangrijke voorwaarde om uit te kunnen groeien tot een volwaardig Openbaar Vervoer-knooppunt.

Als laatste wordt opgemerkt dat het Transferium bij de aanpak van de reconstructie van knooppunt Hoevelaken ingezet kan worden, zoals oorspronkelijk bedoeld; voor forensen. Er zijn afspraken gemaakt om samen met de provincie Gelderland en Connexxion de inzet van het Transferium te promoten tijdens de wegwerkzaamheden aan het knooppunt Hoevelaken.

Hoe verder?

- We stellen het afschaffen van 'gratis parkeren' voorlopig uit tot de gemiddelde bezetting de 85%-grens heeft bereikt en om het verlies van parkeerders op te kunnen vangen;
- We onderzoeken de komende periode de mogelijkheden om met behulp van duurzame investeringen te besparen op beheer- en onderhoudskosten (energievisie);
- In het kader van de projecten Columbizpark en Harselaartunnel wordt nadere invulling gegeven aan het versterken van de voorzieningen afzonderlijk en in relatie tot de omgeving;
- De bereikbaarheid van het Transferium is hierbij een belangrijk aandachtspunt vanuit de richting A1, maar ook vanuit de richting Barneveld centrum;
- Wij komen begin 2016 met een voorstel voor de verbetering van de bereikbaarheid van het Transferium;
- De reconstructie van knooppunt Hoevelaken is een kans om het Transferium te promoten bij de forensen. Hiervoor wordt tijdig met de provincie en Connexxion een plan van aanpak opgesteld;
- Wij blijven in deze coalitieperiode onze ambities behouden om aansluiting te zoeken met een snelle treinverbinding met de Randstad en het oosten van het land.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,