Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) Renkum

DEFINITIEF: 29 januari 2010
(vastgesteld door de gemeenteraad: 28 januari 2010)

Projectnr. Oranjewoud: 189177
revisie 01

Opdrachtgever

Gemeente Renkum
Postbus 9100
6860 HA OOSTERBEEK

datum vrijgave	beschrijving revisie 01	goedkeuring	vrijgave
15 december 2009	Definitief GVVP	E. Happel	R. Coffeng

Inhoud Blz.

	Samenvatting	4
1	Inleiding	6
1.1	Aanleiding	6
1.2	Doel GVVP	7
1.3	Startnotitie	7
1.4	Aanvullende onderwerpen en uitgangspunten	8
1.5	Proces GVVP	8
1.6	Leeswijzer	9
2	Huidige situatie	11
2.1	Beleidskader en ontwikkelingen	11
2.2	Algemeen	11
2.3	Kentekenonderzoek	12
2.4	Verkeersveiligheid	13
2.4.1	Objectieve verkeersonveiligheid	13
2.4.2	Subjectieve verkeersonveiligheid	15
2.4.2.1	Samenspraak	16
2.4.2.2	Internetpoll	16
2.4.2.3	Consultering basisscholen	17
2.5	Leefbaarheid	18
2.6	Bereikbaarheid	19
2.6.1	Wegennet	19
2.6.2	Fietsnetwerk	20
2.6.3	Parkeren autoverkeer	20
2.6.4	Parkeren vrachtverkeer	21
2.6.5	Stallen (brom)fietsverkeer	22
2.6.6	Openbaar vervoer netwerk	22
2.6.6.1	Treinverbinding	22
2.6.6.2	Busverbindingen	22
2.6.6.3	Buurtbus	23
2.6.6.4	Haltetoegankelijkheid en DRIP's	23
2.6.6.5	Aanbesteding openbaar vervoer 2010	23
3	Visie gemeente Renkum	25
4	Raamwerk uitwerking visie	26
4.1	Categorisering van wegen	26
4.1.1	Gemotoriseerd verkeer - lokale aanpak	26
4.1.2	Gemotoriseerd verkeer - (boven)regionale en landelijke aanpak	29
4.2	(Brom)fiets	30
4.2.1	Lokale aanpak	30
4.2.2	(Boven)regionale en landelijke aanpak	32
4.3	Openbaar vervoer	32
4.4	Parkeren	32
4.4.1	Autoverkeer	32
4.4.2	Parkeerfonds	33
4.4.3	Grote voertuigen	34
4.4.4	(Brom)fietsers	34
4.4.5	Gehandicaptenparkeren	34
4.5	Kwetsbare verkeersdeelnemers	35

4.6	Mensgerichte maatregelen	35
4.6.1	Verkeerseducatie	35
4.6.2	Communicatie	36
4.6.3	Mobiliteitsmanagement	36
4.6.4	Duurzaamheid en verkeer	37
4.6.5	Verkeershandhaving	37
4.7	Monitoring	37
4.8	Subsidiemogelijkheden	38
5	Uitwerking visie	39
5.1	Inleiding	39
5.2	Prioriteiten maatregelen	39
5.3	Aanpak met lokale maatregelen	40
5.4	Aanpak met regionale maatregelen	41
6	Uitvoeringsprogramma's	42
6.1	Actieprogramma 2010	42

Samenvatting

Op dit moment zijn er op verkeer- en vervoersbeleid diverse deelplannen beschikbaar (zoals de Kadernota, Parkeernota, Fietsnota). Het ontbreekt hierbij echter aan samenhang en actualiteit. Onderliggend GVVP geeft hierop antwoord, door in één document het gehele verkeer- en vervoerbeleid te vatten. In het GVVP is de samenhangende totaalvisie op het gebied van verkeer en vervoer beschreven. Het GVVP beschrijft de verkeersvisie voor de korte, middellange en lange termijn.

Voorafgaand aan het GVVP is een startnotitie opgesteld. Deze is door de raad van 24 juni 2009 vastgesteld. De raad heeft ervoor gekozen de beleidsdoelen Verkeersveiligheid en Leefbaarheid de allerhoogste prioriteit te geven en het beleidsdoel Bereikbaarheid een hoge prioriteit. Ook is in de startnotitie vastgelegd dat in dit GVVP speciale aandacht moet worden besteed aan de categorisering van wegen, de vervoerwijzekeuze (brom)fietsers, Openbaar Vervoer, parkeren, kwetsbare verkeersdeelnemers en mensgerichte maatregelen.

De analyses ten behoeve van het GVVP zijn gebaseerd op enerzijds feiten en cijfers zoals verkeersongevallen, kenteken- en parkeeronderzoeken (objectieve analyse) en anderzijds op meningen van verkeersdeelnemers en inwoners (subjectieve analyse). Voor de subjectieve analyse zijn de inwoners intensief betrokken door middel van het principe van samenspraak, de internetpoll en de consultatie van alle basisscholen in de gemeente Renkum.

De belangrijkste conclusies op basis van de analyses zijn als volgt samen te vatten:

Sluipverkeer
Op een aantal (gebiedsontsluitende) wegen is het aandeel doorgaand verkeer - sluipverkeer relatief hoog. Aanpak hiervan kan de verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeteren. Speciale aandacht is nodig voor het ontmoedigen van het doorgaande verkeer in de oost-west relatie. In het kader van deze problematiek zijn in het coalitieakkoord 2006-2010 dan ook al diverse maatregelen omschreven.

Verkeersonveiligheid
Met betrekking tot de verkeersveiligheid is het volgende geconstateerd. Er zijn 508 verkeersongevallen geregistreerd in de gemeente over de jaren 2005 t/m 2008, 30% hiervan is slachtofferongeval. Met 75% is het aandeel (brom)fietsers is erg hoog bij de slachtofferongevallen en de leeftijdscategorieën 12 t/m17 jaar, 25 t/m 59 jaar maar ook senioren boven de 60 jaren komen relatief vaak voor in de ongevalstatistieken. Geconstateerd wordt dat op de doorgaande wegen in de gemeente (provinciale wegen en gebiedsontsluitende wegen) relatief de meeste ongevallen voorkomen. Deze drukste routes worden ook als het meest onveilig ervaren. Uit de analyse van de subjectieve gegevens blijkt dat inwoners het volgende ervaren:

- te hoog aandeel sluipverkeer en te hoge snelheden, dit leidt tot een onveilig gevoel;
- inwoners ervaren het halen en brengen situatie bij de scholen veelal als onveilig;
- inwoners ervaren het fietsnetwerk in de gemeente als onsamenhangend

- inwoners pleiten voor een intergraal maatregelenpakket. Niet alleen infrastructurele maatregelen maak ook mensgerichte maatregelen (voorlichting/educatie).

Leefbaarheid
Een hoog aandeel sluipverkeer, geluid- en stankoverlast, overlast van parkeren (vracht)auto's, slechte oversteekbaarheid en rommelige verkeerssituaties zijn de meest genoemde items door de inwoners in relatie tot het aspect leefbaarheid.

Bereikbaarheid
Wegennet gemotoriseerd verkeer en (brom)fietsers:
- op de bovenliggende rijkswegen A50 en A12 is de stagnatie van het verkeer het grootst. Dit leidt tot extra sluipverkeer via (provinciale) wegen in de gemeente. Ook op de provinciale wegen N225 (Utrechtseweg en Amsterdamseweg) zijn er fileproblemen zichtbaar;
- zowel het recreatieve als utilitaire (woon-werk) fietsnetwerk is nog te onsamenhangend. Zowel door de Stadsregio Arnhem - Nijmegen als de gemeente is een blauwdruk voor beide netwerken opgesteld. Afstemming tussen deze netwerken is nodig om concrete projecten te kunnen formuleren.

Parkeren:
- uit parkeeronderzoeken blijkt dat de huidige toegepaste blauwe zones niet qua tijd of ruimte moeten worden veranderd;
- aandacht voor het goed regelen van vrachtwagenparkeren (grote voertuigen) is nodig;
- er is geen specifiek beleid voor het stallen van (brom)fietsers bij bestemmingen, maar dit beleid is wel noodzakelijk.

Openbaar vervoer:
- aandacht is nodig voor optimalisatie (hogere frequentie) van de stoptrein Arnhem - Ede/Wageningen en de toegankelijkheid van station Wolfheze, ook de stations Arnhem en Ede/Wageningen zijn van groot belang voor de aansluiting op het intercitynetwerk;
- door de gemeente lopen drie busverbindingen in oost-westelijke richting;
- er is een grote wens vanuit de gemeente om de HOV verbinding vanuit Wageningen ook door te trekken naar Arnhem;
- de buurtbus op de verbinding Wolfheze - Oosterbeek - Doorwerth is erg succesvol gebleken door het groot aandeel gebruikers. Er ligt ook een duidelijke behoefte voor uitbreiding ervan naar het westelijk deel van de gemeente.
- de haltetoegankelijkheid (aanpassing aan richtlijnen vormgeving) en de informatieverstrekking over vertrektijden (d.m.v. DRIP's) is sterk verbeterd.

Op basis van de analyse wordt een raamwerk voor de integrale uitwerking van de verkeersvisie voorgesteld. De integraliteit speelt op drie terreinen een rol:
- lokaal en regionale aanpak: integraal als het gaat om zowel de aanpak in regionaal verband, in samenhang met het bovenliggende provinciale en rijkswegennet, alsook de aanpak van de wegen in beheer bij de gemeente Renkum zowel binnen als buiten de bebouwde kom;
- infrastructurele en mensgerichte maatregelen: integraal als het gaat om een maatregelenpakket dat zich niet alleen richt op de harde infrastructuur

maar zich ook zal moeten richten op de mensgerichte maatregelen op het gewenste verkeersgedrag te kunnen sturen;
- alle vervoerwijzekeuze: integraal als het gaat om maatregelen die gericht zijn op het gemotoriseerde verkeer (auto en vrachtauto) maar ook gericht zijn op het langzame verkeer zoals voetgangers en (brom)fietsers.

In de uitwerking van de visie wordt voorgesteld de volgende "bouwstenen" op te nemen:
- weginrichtingen conform het voorgestelde categoriseringsplan (inrichting gebiedsontsluitingswegen, 30 en 60 km/uur zones);
- bij de aanpak van de wegenstructuur niet alleen de problemen lokaal aanpakken maar tegelijkertijd ook (zwaar) inzetten op een (boven)regionale aanpak;
- het verder ontwikkelen en afstemmen van de recreatieve en utilitaire fietsnetwerken van de gemeente Renkum met de netwerken van de Stadregio Arnhem – Nijmegen en West-Veluwe;
- het verder ontwikkelen van beleid met betrekking tot de grote voertuigen, gehandicaptenparkeren;
- als het gaat om de kwetsbare verkeerdeelnemers inzetten op het optimaliseren van het voetpadennetwerk, voorlichting, educatieprogramma's en promotie;
- bij de mensgerichte maatregelen inzetten op permanente verkeerseducatie met aandacht voor senioren, jonge bromfietsers, kinderen en educatie bij verkeersprojecten;
- verbeteren schoolomgevingen, schoolroutes en gevaarlijke kruispunten;
- inzetten op de haltetoegankelijkheid van het Openbaar Vervoer;
- het beleid en de uitvoering ervan jaarlijks te monitoren.

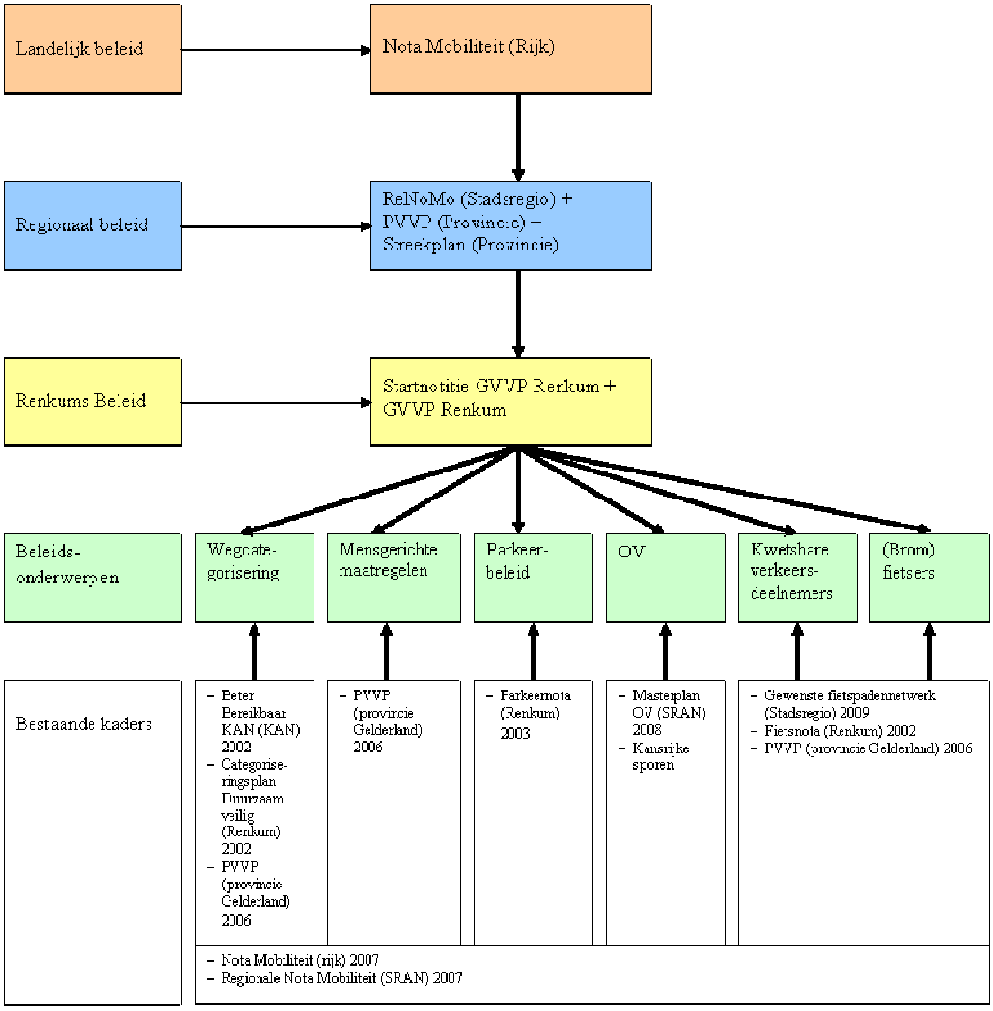
Genoemde “bouwstenen” zullen nodig zijn om de gestelde doelen te bereiken. Om bewuste keuzes te maken wanneer welke “bouwstenen” als eerste nodig zijn, dienen prioriteiten te worden gesteld. Het credo hierbij is: eerst die maatregelen treffen die het meeste bijdragen aan de gestelde doelen. Om deze prioriteiten te kunnen stellen, is de samenhang tussen de beleidsdoelen en de beleidsonderwerpen inzichtelijk gemaakt. Op basis hiervan is geconcludeerd dat zowel in(boven)regionale en landelijke "bouwstenen" geïnvesteerd moeten worden als in de lokale "bouwstenen". Om de belangrijkste doelen verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid te halen, levert het investeren in de “bouwstenen”: het categoriseren van wegen, (brom)fietsers, de kwetsbare verkeersdeelnemers en het monitoren van het verkeersbeleid het meeste rendement op. Voor 2010 zijn hiervoor reeds maatregelen benoemd vanuit het vigerende beleid.

De uitvoeringsprogramma's voor de projecten voor de middellange termijn (2011 t/m 2014) en de lange termijn (2015 t/m 2020) zijn onderliggend GVVP opgenomen. Deze zullen pas in het voorjaar van 2010 door de raad worden opgesteld en vastgesteld.
Alle uitvoeringsprogramma's zullen in de praktijk nog moeten worden afgestemd op de plannen van de afdeling Wijkbeheer zoals het rioleringsplan en het onderhoudsprogramma van wegen. Door deze afstemming kan zogenoemd 'werk met werk' worden gemaakt, waarmee kosten en overlast zoveel mogelijk worden beperkt.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Renkum heeft bureau Oranjewoud gevraagd haar te ondersteunen bij het opstellen van een Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan (GVVP). Hoewel er op dit moment diverse deelplannen beschikbaar zijn (zoals de Kadernota, Parkeernota, Fietsnota), ontbreekt het aan samenhang en actualiteit. Het GVVP moet hierop antwoord geven, door in één document het gehele verkeer- en vervoerbeleid te vatten, zie schema 1.1. Op deze wijze komt Renkum tot een samenhangende totaalvisie op het gebied van verkeer en vervoer. Kort samengevat is het GVVP de verkeersvisie op de korte, middellange en lange termijn met concrete projecten en maatregelen die worden vastgesteld voor 2010 en in een Meerjaren Uitvoeringsprogramma (M.U.P.) 2011-2014, dat wordt opgesteld in relatie tot de Structuurvisie en de plannen van afdeling Wijkbeheer.



Schema 1.1: Samenhang tussen verschillende plannen

1.2 Doel GVVP

Kort samengevat kan worden gesteld dat het doel van het GVVP is om tot een Renkumse totaalvisie te komen op het gebied van verkeer en vervoer voor de korte (2010), middellange (2011 t/m 2014) en lange termijn (2015 t/m 2020) met concrete projecten en maatregelen.

Het GVVP is een integraal beleidsplan waarin het beleid is opgenomen met betrekking tot de categorisering van wegen van het autoverkeer, (brom)fietsverkeer, het Openbaar Vervoer, parkeren, kwetsbare verkeerdeelnemers en mensgerichte maatregelen.

Bij het ontwikkelen van de visie moet rekening worden gehouden met het feit dat vanuit de Startnotitie door de Raad is gesteld dat de beleidsdoelen Verkeersveiligheid en Leefbaarheid de allerhoogste prioriteit moeten krijgen en Bereikbaarheid een hoge prioriteit.

1.3 Startnotitie

Het GVVP is opgesteld op basis van beleidsdoelen en – onderwerpen, zoals die in de op 24 juni 2009 door de gemeenteraad vastgestelde Startnotitie GVVP staan genoemd. Deze is gebaseerd op de Kadernota Verkeer uit 2003, en vervolgens aangescherpt op basis van twee aspecten:

- de actualiteit van de landelijke, provinciale en regionale ontwikkelingen die zijn vastgelegd in de Nota Mobiliteit (landelijk beleid), het Provinciaal verkeer -en vervoerplan (PVVP) (provinciaal beleid) en de Regionale Nota Mobiliteit (ReNoMo) van de Stadsregio Arnhem – Nijmegen;
- de actualiteit van zowel objectieve als subjectieve onderzoeksgegevens. De objectieve verkeersgegevens gaan over cijfers gebaseerd op bijvoorbeeld verkeersongevallen of verkeersonderzoeken, de subjectieve gegevens gaan over meningen en gevoelens van verkeersdeelnemers en inwoners in de gemeente Renkum die zijn geïnventariseerd door middel van onder andere het middel 'samenspraak'.

In het proces tot 'aanscherping' van de beleidsdoelen is een uitgebreid voorbereidingsproces doorlopen dat in de Startnotitie is beschreven. In de Startnotitie is vervolgens vastgelegd dat de beleidsdoelen Verkeersveiligheid en Leefbaarheid de hoogste prioriteit hebben, en dat beleidsdoel Bereikbaarheid daar qua prioriteit net onder ligt. Ook is vastgelegd dat in dit GVVP in elk geval voldoende aandacht is voor de volgende beleidsonderwerpen:

- wegcategorisering;
- mensgerichte maatregelen;
- parkeerbeleid;
- openbaar vervoer;
- kwetsbare verkeersdeelnemers;

Gaandeweg het proces bleek dat de kwetsbare verkeersdeelnemers beter aandacht krijgen als ervoor wordt gekozen de (brom)fietsers als apart beleidsonderwerp te zien. Een zesde onderwerp wordt dus: (brom)fietsers.

1.4 Aanvullende onderwerpen en uitgangspunten

Bij de behandeling van de Startnotitie in de vergadering van 24 juni 2009 is verder door de raad aandacht gevraagd voor de aanvullende onderwerpen:

- relatie met landelijke 'Strategische visie verkeersveiligheid' (2008);
- koppeling met parkeeronderzoeken Oosterbeek en Renkum (2008);
- relatie met de Milieunota van de gemeente Renkum;
- visie ontwikkelen op handhaving;
- ervoor zorgen dat in het GVVP niet alleen aandacht uitgaat naar de rijks/provinciale wegen maar vooral naar wegen die in beheer zijn van de gemeente Renkum;
- verkeer over water, waarbij (naast het bestaande pontje Driel-Heveadorp/Oosterbeek) extra aandacht wordt gevraagd voor een mogelijk nieuwe verbinding tussen Heteren en Renkum;
- schoolgaande kinderen;
- de mensen die aanwezig waren tijdens Samenspraakavonden een 'rol' geven in het vervolg van het project.

Daarnaast is als belangrijke basis en als het ware een belangrijk uitgangspunt voor het GVVP gehanteerd de uitkomsten van de reeds uitgevoerde kenteken- en parkeeronderzoeken in 2008.

1.5 Proces GVVP

De stuurgroep van het project bestond uit:
- D. van Uitert, wethouder Verkeer;
- J. Steverink, afdelingsmanager ROM;
- W. Sonnevijlle, projectleider verkeer;
- E. Happel, Oranjewoud (projectleider).

In deze stuurgroep zijn de belangrijkste kaders en de aanpak besproken en vastgesteld.

Het proces van het GVVP is doorlopen conform onderstaand stappenplan:

<u>Stap 1: Opstellen Startnotitie met voorbereidingsproces</u>
In deze stap zijn de volgende deelstappen genomen:
- analyse van (beleids)documenten (Nota Mobiliteit PVVP, De Stadsregio Arnhem - Nijmegen 2007, en Kadernota 2003 van de gemeente Renkum;
- analyse van objectieve verkeersgegevens (op basis van geregistreerde verkeersongevallen);
- analyse van subjectieve verkeersgegevens (op basis van de inzet van "samenspraak" en het toepassen van een "internetpoll" en het consulteren van alle basisscholen).

Er is een eerste analysestap gemaakt op basis waarvan de beleidsdoelen en onderwerpen in de raad van 24 juni 2009 zijn vastgelegd.

<u>Stap 2: Overleg met de projectgroep.</u>
De projectgroep is in het leven geroepen om het proces van de totstandkoming van het GVVP te sturen. Aan de projectgroep namen deel:

W.Sonnevijlle	gemeente Renkum (projectleider verkeer)
B. Jansen	gemeente Renkum (wijkbeheer)
mw. W. Schultze	gemeente Renkum (ROM/structuurvisie)
mw. P. Tirion	gemeente Renkum (communicatie)
H. Aalders	gemeente Renkum (bedrijfscontactfunctionaris)
H. Smink	gemeente Renkum (Toezichthouder/BOA)
F. van de Kemp	gemeente Renkum (ROM/duurzaamheid)
G. Drent	gemeente Renkum (ROM/Milieu)
E. Happel	Oranjewoud (projectleider)

Stap 3: Nadere analyse
De volgende onderdelen zijn nader geanalyseerd:
- de in schema 1.1 genoemde beleidsdocumenten;
- objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid (zie voor uitleg, stap 1).

Stap 4: Opstellen aanzet concept GVVP
De resultaten van de analyses worden beschreven in dit GVVP. Op basis van deze probleemanalyses wordt uiteindelijk de verkeersvisie beschreven en uitgewerkt in een in relatie tot de Structuurvisie en de plannen van de afdeling Wijkbeheer opgesteld Meerjaren Uitvoeringprogramma (M.U.P.) In deze stap wordt de aanzet tot het concept opgesteld. Op basis van de analyses zijn de belangrijkste knelpunten bekend en wordt de aanzet tot een visie beschreven.

Stap 5: Overleg met projectgroep
De aanzet tot het conceptplan wordt in de projectgroep besproken.

Stap 6: Opstellen concept GVVP
Het concept-GVVP wordt opgesteld. Dit betekent dat de visie verder wordt uitgewerkt op basis waarvan de uit te voeren projecten worden vastgesteld.

Stap 7: Overleg met projectgroep
Het concept-GVVP wordt in de projectgroep besproken.

Overige stappen
Nadat het concept-GVVP in de projectgroep is besproken, zijn de volgende stappen gezet:
- terugkoppeling resultaten GVVP door middel van GVVP bijeenkomsten op 10 en 18 november 2009 voor de inwoners. De betrokken organisaties en inwoners die aanwezig waren tijdens de 'samenspraakavonden' werden hiervoor persoonlijk uitgenodigd;
- vaststellen definitieve GVVP in januari 2010 door de raad met uitvoeringsprogramma 2010, maar zonder MUP voor de jaren 2011 t/m 2014;
- MUP 2011 t/m 2014 wordt opgesteld als integraal onderdeel van het GVVP Renkum en na de gemeenteraadsverkiezingen aangeboden aan de raad in 2010.

1.6 Leeswijzer

Het GVVP Renkum bestaat uit twee rapporten.

Onderhavige rapportage is de visie op verkeer en vervoer, nu en in de toekomst. In hoofdstuk 2 wordt de huidige situatie van het verkeer beschreven op basis van

diverse onderwerpen. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de visie van de gemeente Renkum beschreven. In hoofdstuk 4 wordt het raamwerk van de uitwerking van de visie beschreven, de uitwerking van de visie in hoofdstuk 5 en de acties in Meerjaren Uitvoeringprogramma's (M.U.P.'s) in hoofdstuk 6.

De achtergrondinformatie met onder meer gebruik van tabellen en grafieken is opgenomen in een apart bijlagenrapport. Het bijlagenrapport bestaat uit drie delen: het eerste deel beschrijft het bestaande beleidskader en de ontwikkeling op het gebied van verkeer en vervoer. Het tweede deel geeft de huidige verkeerssituatie weer binnen de gemeente Renkum en tenslotte geeft het derde deel weer de uitwerking van de visie.

2 Huidige situatie

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste resultaten van de analyse van de huidige verkeerssituatie omschreven. Gedetailleerde achtergrondinformatie en resultaten van detailanalyses of kaarten zijn terug te vinden in het bijlagenrapport.

2.1 Beleidskader en ontwikkelingen

Het GVVP is een niet geheel op zichzelf staand document. Het GVVP houdt immers rekening met het beleid en de ontwikkelingen die gelden op nationaal (Nota Mobiliteit, Nota Ruimte en Duurzaam Veilig), provinciaal (PVVP) en regionaal niveau (Stadsregio Arnhem - Nijmegen). De doelstellingen en achtergronden van deze documenten worden samengevat in het bijlagenrapport. De belangrijkste onderdelen die vanuit de hierboven beschreven documenten betrokken worden in het GVVP zijn:

- zet in op betrouwbaarheid en snelheid over de weg (rijkswegen);
- doorgaan met Duurzaam Veilig (infrastructureel en mensgericht);
- zorgen voor een leefbare omgeving en een veilig en bereikbaar verkeerssysteem;
- optimaliseren van 'ketenmobiliteit';
- integraal pakket ((vracht)auto, fiets en Openbaar Vervoer);
- netwerkbenadering (afstemming van netwerken rijk, provincie en gemeente).

In het coalitieakkoord zijn in het kader van de geschetste problematiek de volgende maatregelen opgenomen:

- aansluiting A50 / N224 (‘oortjes’): het college zet in op vermindering van het doorgaand verkeer van de Utrechtseweg en stelt in dit verband alles in het werk om te komen tot aansluiting van de A50 met de N224 (de ‘oortjes’);
- Benedendorpsweg: maatregelen om het doorgaande sluip-/intergemeentelijk verkeer te verminderen;
- de Bloemenbuurt Heelsum mag geen hinder ondervinden van doorgaand autoverkeer van en naar de sportfaciliteiten, daartoe zullen adequate maatregelen genomen worden. Er zal tevens onderzoek worden gedaan naar een, voor de omwonenden, minder belastende verkeersontsluiting van het golfterrein;
- verbetering verkeerssituaties rondom de Hogenkampseweg en het ‘vrachtwagenluw’ maken van de Schelmseweg;
- een ander voorbeeld betreft het JP Heije-terrein. Het college zal, in het kader van de leefbaarheid van buurten, onderzoeken op welke wijze voorkomen kan worden dat doorgaand autoverkeer (met name schoolbusjes) via de zij-ingang (oostzijde, nabij de Van Borsselenweg) het terrein van de JP Heije-stichting oprijden. Gepaste maatregelen zullen genomen worden.

2.2 Algemeen

De gemeente Renkum ligt in het midden van de provincie Gelderland. Buurgemeenten zijn Wageningen aan de westzijde, Ede aan de noordzijde,

Arnhem aan de oostzijde en Overbetuwe aan de zuidzijde. Het grondgebied van de gemeente Renkum beslaat 4.712 hectare. De gemeente Renkum kent een zestal kernen, te weten Doorwerth, Heelsum, Heveadorp, Oosterbeek, Renkum en Wolfheze. Per 1 januari 2009 woonden 31.762 personen binnen de gemeente. Aan de noordzijde van de gemeente ligt de spoorlijn Utrecht-Arnhem. De gemeente Renkum heeft de beschikking over twee stations, te weten Wolfheze en Oosterbeek. Op beide stations halteren stoptreinen. De stations worden niet aangedaan door sneltreinen en intercity's. Over een nieuw station bij Arnhems Buiten wordt gesproken.

De bevolkingsomvang van gemeente Renkum blijft op grond van de meest recente statistieken nagenoeg stabiel. Er zijn binnen de gemeente wel enkele woningbouwlocaties gepland, maar daarbij gaat het vooral om herinrichting of om inbreidingslocaties. Ook op het gebied van werkgelegenheid wordt geen grootschalige toename van het aantal arbeidsplaatsen verwacht. In de buurgemeenten is wél sprake van ruimtelijke ontwikkelingen die invloed kunnen hebben op de gemeente Renkum. Zo wil de gemeente Wageningen meer hoogwaardige werkgelegenheid aantrekken door onderdelen van de universiteit te bundelen. Aan de oostzijde van de gemeente zijn er vergevorderde plannen voor de ontwikkeling van het bedrijvenpark Arnhems Buiten (voorheen Business Park Arnhem). Hier is een uitbreiding van de werkgelegenheid voorzien, mogelijk in combinatie met de bouw van woningen.

Conclusies:
Renkum ligt in het midden van de provincie Gelderland. Renkum heeft ruim 31.000 inwoners verdeeld over de dorpen Doorwerth, Heelsum, Heveadorp, Oosterbeek, Renkum en Wolfheze en het buitengebied. Renkum is geen groeigemeente. Er zijn binnen de gemeente wel enkele woningbouwlocaties. Het gaat dan met name om herinrichting of om inbreidingslocaties.

2.3 Kentekenonderzoek

Om inzicht te krijgen in de verkeersstromen binnen de gemeente Renkum heeft de gemeente een kentekenonderzoek laten verrichten, namelijk dinsdag 18 en donderdag 30 oktober 2009 tijdens de ochtend- en avondspits. De belangrijkste resultaten zijn hieronder samengevat:

- 12-15% van het verkeer dat via de Bennekomseweg of de Hartenseweg naar of van Wageningen rijdt, komt van de A50 en rijdt dus door Renkum-Heelsum;
- 16-23% (afhankelijk van de dag en tijdstip) van het verkeer dat door Oosterbeek naar het Kematerrein en terug rijdt, komt van buiten de gemeente;
- Minder dan 5% van het verkeer dat Arnhem in en uit rijdt via Oosterbeek en Onderlangs is afkomstig van de A50;
- Op dinsdag rijdt ongeveer 34% van al het verkeer op de Schelmseweg richting Arnhem, 29% hiervan heeft als bestemming omgeving Kematerrein; Op donderdag rijdt ongeveer 45% van al het verkeer op de Schelmseweg richting Arnhem, 42% hiervan heeft als bestemming omgeving Kematerrein; Verkeer vanaf Stationsweg naar Arnhem is ongeveer 5%, bestemming Kematerrein is nihil;

- 40-55% (afhankelijk van de dag en tijdstip) van het verkeer (beide richtingen) op de Schelmseweg heeft als bestemming of herkomst de kern Oosterbeek, ongeveer
  6-9% heeft bestemming/herkomst verder naar het westen;
- 30-45% (afhankelijk van de dag en tijdstip) van het verkeer (beide richtingen) op de Utrechtseweg in Oosterbeek is doorgaand verkeer.
- Doorgaand verkeer Benedendorpsweg:
  - ongeveer 25% (van west naar oost);
  - ongeveer 40% (van oost naar west).
- Verkeer tussen Wolfhezerweg (ten noorden van Wolfheze) en Kievitsdel (naar de A50) is nihil.

Op basis van de resultaten van het kentekenonderzoek kan worden gesteld dat aandacht nodig is voor:
- zoveel mogelijk voorkomen van doorgaand gemotoriseerd verkeer, inclusief sluipverkeer om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de dorpen, wijken en buurten te optimaliseren;
- het ontmoedigen van het doorgaande verkeer in de oost-westelijke relatie.

Conclusies kentekenonderzoek:
Op een aantal (gebiedsontsluitende) wegen is het aandeel doorgaand verkeer - sluipverkeer relatief te hoog. Aanpak hiervan kan de verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeteren. Speciale aandacht is nodig voor het ontmoedigen van het doorgaande verkeer in de oost-west relatie. In het kader van deze problematiek zijn in het coalitieakkoord dan ook al diverse maatregelen omschreven.

2.4 Verkeersveiligheid

De beschrijving en analyse van de verkeersveiligheid bestaat uit twee belangrijke onderdelen: de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. Bij de objectieve verkeersveiligheid gaat het om feiten en cijfers, in dit geval de analyse van de door de politie geregistreerde verkeersongevallen. Bij de subjectieve verkeersveiligheid gaat het om gevoelens en mening van inwoners en verkeersdeelnemers. Deze zijn gepolst op verschillende manieren: samenspraakbijeenkomsten met de inwoners in de dorpskernen, de internetpoll en de consultatie van de basisscholen.

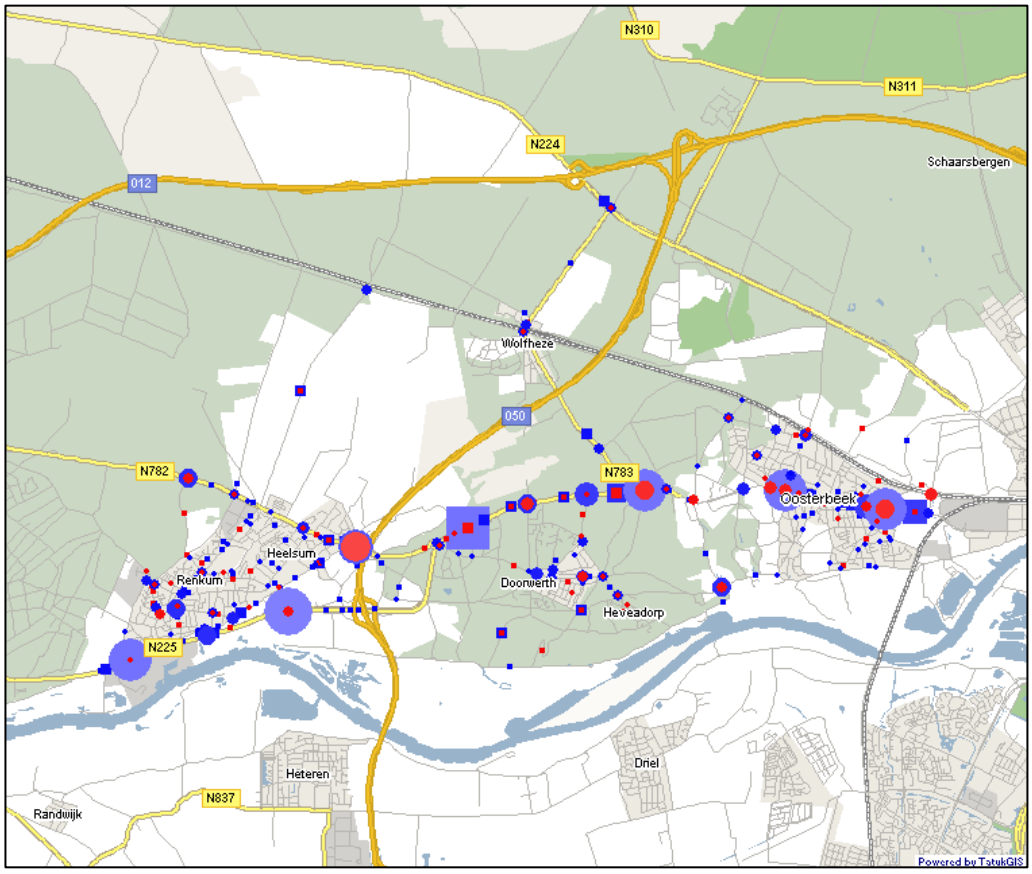
2.4.1 Objectieve verkeersonveiligheid

In de analyse is met name aandacht besteed aan de verkeersongevallen met letsel en/of dodelijke afloop. Deze ongevallen hebben namelijk een hogere registratie-graad en zijn betrouwbaarder voor de analyse. De uitsluitend materiële schade (UMS) ongevallen worden steeds minder door de politie geregistreerd en zijn voor de analyse onvoldoende betrouwbaar en dus minder bruikbaar.

Uit de verkeersveiligheidsanalyse blijkt het volgende:
- in de jaren 2005 t/m 2008 zijn in de gemeente Renkum 508 verkeersongevallen geregistreerd. 30% van deze ongevallen zijn slachtofferongevallen. Van deze slachtofferongevallen was er 4x sprake van een dodelijk ongeval;
- een vergelijking van het aantal doden en ziekenhuisgewonden in de periode 2004 - 2008 met de periode 1999 - 2003 laat zien dat de afname in de

gemeente Renkum gunstiger is dan de gemiddelde andere Gelderse gemeenten;
- de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers over de jaren laat een positieve trend zien. Dit betekent niet dat hiermee de verkeersveiligheid geen aandacht meer behoeft daar het autobezit en -gebruik nog steeds toeneemt en de kans op een negatieve trend aanwezig is;
- het merendeel van de ongevallen vindt plaats op gemeentelijke wegen. Zowel op gemeentelijke als op provinciale wegen binnen Renkum is er een daling van het aantal ongevallen, maar op gemeentelijke wegen is die daling hoger dan op provinciale wegen;
- de belangrijkste hoofdtoedrachten van de ongevallen zijn het niet verlenen van voorrang/doorgang en onvoldoende afstand bewaren;
- het aandeel (brom)fietsers en voetgangers in de ongevallen is hoog. Deze groep heeft 35% aandeel in het totaal aantal ongevallen en maar liefst 75% aandeel in de ongevallen waarbij sprake is van letsel of dodelijke afloop;
- de leeftijdscategorieën 12 t/m 17 jaar, 25 t/m 59 jaar en boven de 60 jaar komen vaak in de ongevalstatistieken voor;
- op de doorgaande wegen om en door de dorpskernen komen relatief de meeste slachtofferongevallen voor.

Op kaart 2.1 zijn alle verkeersongevallen afgebeeld die door de politie zijn geregistreerd in de jaren 2005 t/m 2008.



Kaart 2.1: Verkeersongevallen die door de politie zijn geregistreerd in de jaren 2005 t/m 2008.

In de dorpskern Renkum/Heelsum komen de volgende routes en/of kruispunten relatief vaak in de ongevallenstatistieken voor:

- wegvakken: N782 (Bennekomseweg), Europalaan en Hogenkampseweg;
- kruispunten: N225 (Rijksweg)/Dorpsstraat, N225 (Rijksweg)/Heidesteinlaan en de N782 (Bennekomseweg)/N782 (Utrechtseweg).

Voor de dorpskern Doorwerth/Heveadorp zijn dit:

- wegvakken: N225 (Utrechtsweg) en Van der Molenallee;
- kruispunten: N225 (Utrechtseweg)/Oude Kloosterweg/Kasteelweg, N225 (Utrechtseweg)/Kerklaan en de N225 (Utrechtsweg)/Wolfhezerweg.

Voor de dorpskern Oosterbeek zijn dit:

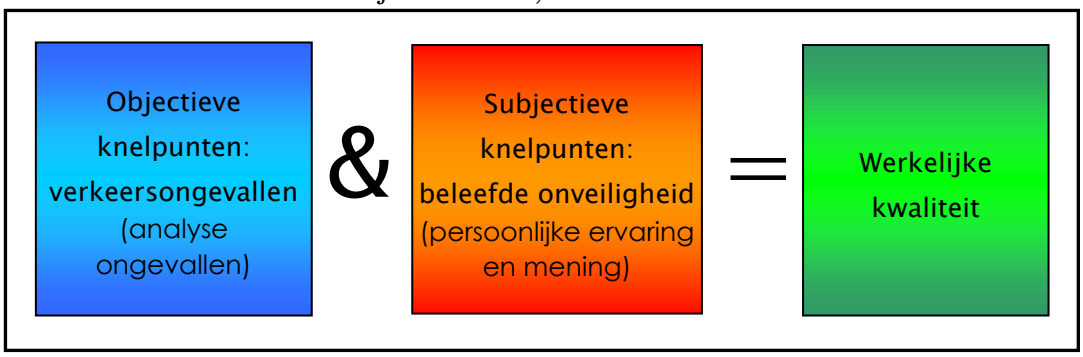
- wegvakken: N225 (Utrechtseweg);
- kruispunten: N225 (Utrechtseweg)/Stationsweg en N225 (Utrechtseweg)/-Schelmseweg.

Voor de dorpskern Wolfheze is dit de Wolfhezerweg waarbij de meeste ongevallen zijn geregistreerd op het noordelijk deel tussen de Duitsekampweg en de Parallelweg.
Als het gaat om specifiek de verkeersongevallen waarbij (brom)fietsers en voetgangers zijn betrokken, dan komen de volgende wegvakken en/of kruispunten relatief vaak in de ongevalstatistieken voor:

- Renkum: N782 (Bennekomseweg)/N782 (Utrechtseweg);
- Doorwerth/Heveadorp:
  - oversteek N225 (Utrechtseweg) bij aansluiting met Kasteelweg
  - oversteek N225 (Utrechtseweg)/Wolfhezerweg
- Oosterbeek: wegvak N225 (Utrechtseweg);
- tussen Oosterbeek en Doorwerth/Heveadorp: kruispunt Van Borsselenweg/Benedendorpsweg.

2.4.2 Subjectieve verkeersonveiligheid

Naast de objectieve verkeersonveiligheid is ook de subjectieve verkeersonveiligheid geanalyseerd. De subjectieve onveiligheid gaat over meningen van verkeersdeelnemers en inwoners over het verkeer, met andere woorden hoe zij het verkeer beleven. Hiervoor zijn diverse bronnen geraadpleegd: Samenspraak, Internetpoll en Consultatie van de scholen. Op deze wijze werden inwoners uitgebreid bij het voorbereidingsproces van de kaders van het GVVP betrokken. De combinatie van de cijfers (objectief) en de beleving (subjectief) geeft een totaalbeeld van de werkelijke kwaliteit, zie schema 2.1.



Schema 2.1: Samenhang tussen objectieve en subjectieve knelpunten die leidt tot de werkelijke kwaliteit.

In de volgende subparagrafen worden de bronnen toegelicht.

2.4.2.1 Samenspraak

De 'Samenspraak' hield in dat tijdens vier bijeenkomsten de inwoners door de raad zijn uitgenodigd mee te denken over het verkeer- en vervoersbeleid binnen de gemeente Renkum. De volgende samenspraakbijeenkomsten vonden plaats:

- 24 maart 2009 in de dorpskern Renkum voor de kernen Renkum/Heelsum;
- 31 maart 2009 in de dorpskern Oosterbeek;
- 2 april 2009 in de dorpskern Wolfheze;
- 14 april 2009 in de dorpskern Doorwerth voor de kernen Doorwerth/Heveadorp.

Tijdens iedere bijeenkomst konden de aanwezigen in werkgroepen, onder voorzitterschap van raadsleden, hun kennis en ervaring met het verkeer inbrengen door het aandragen van knelpunten en maatregelen. Tijdens het eerste deel van iedere avond werd in groepsverband met elkaar gediscussieerd over de problemen en oorzaken. Het tweede deel van de avond werd toegespitst op het aandragen van maatregelen. In het afsluitende deel van iedere avond werden de resultaten per groep plenair teruggekoppeld. Door de discussies in de groepen werd de complexiteit van de verkeersproblemen duidelijk. Bovendien werden tegenstrijdige, maar ook collectieve belangen zichtbaar waardoor begrip ontstond voor elkaars standpunten met als gevolg meer draagvlak voor de maatregelen. In de bijlagen zijn de resultaten van deze avonden in detail terug te vinden.

Het resultaat van de samenspraakavonden is als volgt samen te vatten:

- problemen zijn uiteenlopend van aard, eenduidige problemen, oorzaken en maatregelen bestaan niet. Veel problemen hangen met elkaar samen;
- verkeersveiligheid wordt vaak als punt van aandacht genoemd, hoge snelheden en sluipverkeer worden dan frequent genoemd als oorzaak;
- de doorgaande wegen worden vaak als verkeersonveilig ervaren;
- diverse routes worden als onveilig ervaren voor (brom)fietsers, het ontbreken van een samenhangend fietsnetwerk wordt daarbij als achterliggende oorzaak genoemd;
- mensen pleiten voor samenhang en uniformiteit bij het nemen van maatregelen;
- ook worden vaak problemen genoemd op het gebied van leefbaarheid. Het gaat hierbij dan om bijvoorbeeld een slechte oversteekbaarheid van wegen en onveilige kruispunten;
- een hoge parkeerdruk wordt ervaren in met name het centrum van de dorpskern van Oosterbeek;
- pak problemen aan door het ontwikkelen van een gedegen visie op het totale wegennet met een afstemming op de provinciale en rijkswegen in de regio.

2.4.2.2 Internetpoll

Parallel aan de Samenspraak konden inwoners hun mening over het verkeer in Renkum kenbaar maken middels een 'Internetpoll' op de website van de gemeente, in de periode van 18 maart tot en met 16 april dit jaar. De detailresultaten zijn in het bijlagenrapport terug te vinden. Het resultaat is als volgt samen te vatten:

- in totaal hebben 118 respondenten gebruik gemaakt van de internetpoll;
- bijna 13% van de respondenten vindt dat het verkeer in de gemeente veiliger is geworden, bijna de helft van de respondenten geeft aan dat het verkeer onveiliger is geworden en ruim 35% ervaart geen verschil;
- woon/centrumgebieden en doorgaande wegen moeten extra aandacht krijgen bij de aanpak van verkeersknelpunten;
- respondenten vinden dat met name het investeren in fiets- en voetgangersvoorzieningen, schoolomgevingen, parkeervoorzieningen en Openbaar Vervoer nodig is;
- de meeste respondenten hebben hun mening gegeven over de kernen Oosterbeek en Renkum; in deze kernen worden 30 zones en fietsvoorzieningen vaak genoemd als maatregel om de problemen op te lossen. In de kern Oosterbeek wordt daarnaast gepleit voor extra aandacht voor de parkeersituatie;
- naast het investeren in infrastructurele voorzieningen hechten de inwoners veel waarde aan het investeren in mensgerichte maatregelen zoals voorlichtingscampagnes.

2.4.2.3 Consultering basisscholen

Alle basisscholen van de gemeente Renkum zijn bezocht. Tijdens dit bezoek zijn de verkeersproblemen en oplossingsrichtingen van iedere school met de leerlingen van groepen 7 verkend in overleg met de leerkracht. De belangrijkste knelpunten zijn, na de verkenning in de klas, met een selecte groep leerlingen, buiten verkend door middel van een schouw 'op locatie'. De resultaten zijn als volgt samen te vatten:

- de meeste basisscholen maken gebruik van een verkeerslesmethode. Dit betekent dat zij in de bovenbouw aandacht schenken aan het verkeer. Daarbij krijgt het verkennen van de verkeerssituatie buiten nauwelijks aandacht, uitgezonderd de aandacht vanuit het centrale verkeersexamen. De beperkte beschikbare tijd wordt hierbij aangedragen als oorzaak door de leerkrachten. Opvallend is de diversiteit waarmee aandacht wordt besteed aan het verkeer. Dit geldt ten aanzien van de verkeersomgeving (infra) en de lesmethodes. Ten aanzien van de infrastructuur valt op dat de schoolomgeving niet uniform is ingericht en niet direct herkenbaar is. De omgeving is niet altijd "georganiseerd" met maatregelen zoals verkeerscirculatie, parkeerregulering of snelheidsbeperkende voorzieningen. Ten aanzien van de lesmethodes valt op een veelheid aan gebruikte methodes:
  - straatwerk (1x);
  - wegwijs (1x);
  - wijzer door het verkeer (1x);
  - verkeerskrant (2x);
  - op voeten en fietsen (2x);
  - geen methode (maar VVN infobrieven) (3x);
  - methode onbekend (4x).
- een groot aandeel van de leerlingen van groep 7 gaat met de fiets naar school, een beperkt deel wordt naar school gebracht, dit zijn veelal leerlingen die verder van school wonen. In de onderbouw van de basisscholen wordt het grootste aandeel van de kinderen gebracht met de auto;
- de volgende knelpunten worden het meest genoemd door de leerlingen uit groep 7:

- het halen en brengen van kinderen leidt tot rommelige en onveilige verkeerssituaties in de directe schoolomgeving;
- bij het rijden naar de school wordt het niet krijgen van voorrang als een probleem ervaren. Op kruispunten wordt de combinatie van voorrang/doorgang, slecht uitzicht en het te hard rijden van autoverkeer vaak als knelpunt genoemd.

In het bijlagenrapport zijn de detailresultaten uitgebreid weergegeven op kaarten.

Conclusies verkeersveiligheid:
- er zijn 508 verkeersongevallen geregistreerd in de gemeente over de jaren 2005 t/m 2008, 30% hiervan is slachtofferongeval;
- met 75% is het aandeel (brom)fietsers is erg hoog bij de slachtofferongevallen;
- de leeftijdscategorieën 12 t/m 17 jaar, 25 t/m 59 jaar maar ook senioren boven de 60 jaren komen relatief vaak voor in de ongevalsstatistieken;
- op de doorgaande wegen in de gemeente (provinciale wegen en gebiedsont-sluitende wegen) komen relatief de meeste ongevallen voor;
- de drukste routes worden als het meest onveilig ervaren;
- te hoog aandeel sluipverkeer en te hoge snelheden worden als onveilig ervaren;
- burgers ervaren het halen en brengen situatie bij de scholen veelal als onveilig;

2.5 Leefbaarheid

In de startnotitie van het GVVP wordt leefbaarheid samen met verkeersveiligheid genoemd als beleidsdoel dat de allerhoogste prioriteit moet krijgen. De gemeente streeft naar vitale, actieve, betrokken, leefbare dorpen, wijken en buurten. Om zicht te krijgen op de problemen en mogelijke oplossingsrichtingen wordt bewonersparticipatie gestimuleerd. Er wordt gebruik gemaakt van de aanwezige kennis en kunde in de dorpen, wijken en buurten zoals in het kader van het GVVP ook heeft plaatsgevonden. Uit de bewonersparticipatie blijkt dat de inwoners de volgende knelpunten ervaren met betrekking tot de leefbaarheid:

- het sluipverkeer op een aantal daarvoor niet bedoelde routes;
- geluid- en stankoverlast ten gevolge van het verkeer;
- overlast van parkeren auto's en vrachtwagens;
- slechte oversteekbaarheid van wegen voor voetgangers;
- rommelige verkeerssituaties bij schoolomgevingen tijdens het halen en brengen van de kinderen.

Conclusies leefbaarheid:
Een hoog aandeel sluipverkeer, geluid- en stankoverlast, overlast van parkeren (vracht)auto's, slechte oversteekbaarheid en rommelige verkeerssituaties zijn de meeste genoemde items door de burgers in relatie tot het aspect leefbaarheid.

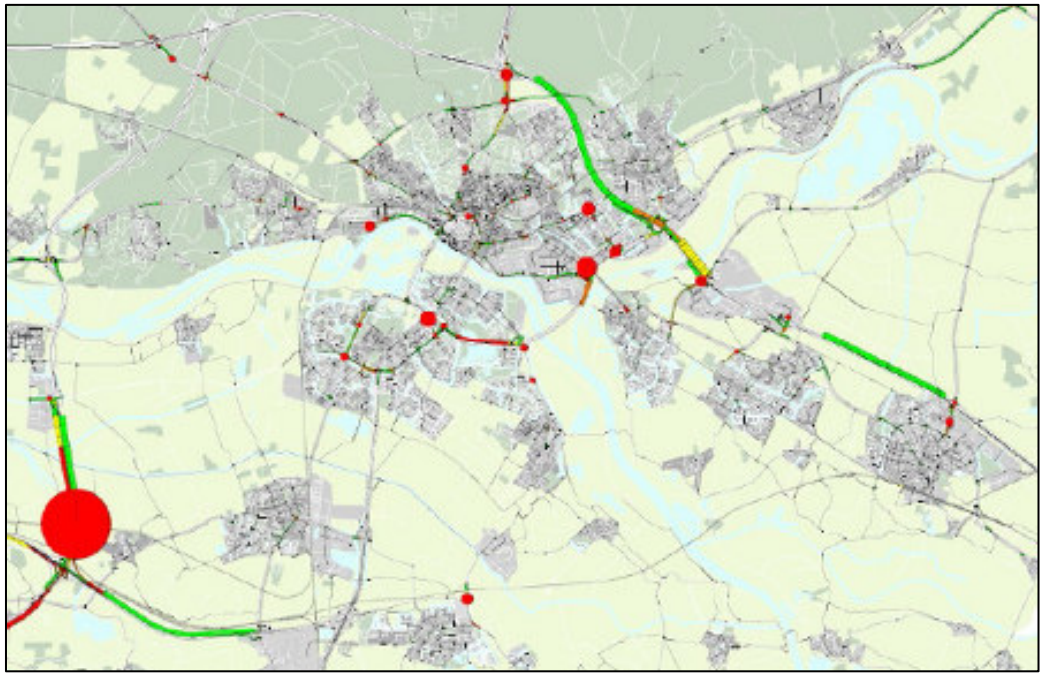
2.6 Bereikbaarheid

Onder bereikbaarheid wordt verstaan de mate waarin de dorpskernen, wijken en buurten te bereiken zijn met de verschillende vervoerwijzen: gemotoriseerd verkeer, (brom)fietsverkeer en Openbaar Vervoer. Hierbij is onderscheid gemaakt in de verschillende routes naar de bestemmingen via de wegen en/of fietspaden (mate van directheid, mate van filevorming) en naar hoe de reis eindigt, met andere woorden in hoeverre er parkeer- en/of stallingvoorzieningen zijn gerealiseerd.

2.6.1 Wegennet

De autosnelweg A50 doorsnijdt het grondgebied van de gemeente. De A50 sluit even ten noorden van de gemeente aan op de A12. Binnen de gemeente Renkum is er één aansluiting op de autosnelweg A50, namelijk via de afrit Renkum.
Via deze afrit komt de weggebruiker terecht op de provinciale weg N225, een belangrijke en intensief gebruikte oost-westverbinding tussen Wageningen en Arnhem. De N225 loopt langs de kernen Renkum en Doorwerth en stopt bij de komgrens van de kern Oosterbeek. Als lokale weg loopt deze weg wel door tot het centrum van Arnhem. Net bij de grens van de gemeente Renkum is de aansluiting Wolfheze op de A12. Deze sluit aan op de N224, ofwel de Amsterdamseweg. Dit is de provinciale weg tussen Ede en Arnhem.

De bereikbaarheid is in 2007 van de regio Arnhem - Nijmegen door de SWOV onderzocht en beoordeeld voor de toekomstige situatie (2020). In kaart 2.2 is het resultaat van dit onderzoek afgebeeld.



Kaart 2.2: Bereikbaarheidsknelpunten en files in Nijmegen en omgeving voor de referentiesituatie in 2020 (bron: Onderzoek Goudappel, 2007).

Uit deze analyse blijkt een aantal bereikbaarheidsknelpunten. Stagnatie op de N225 (Utrechtseweg) in de kern Oosterbeek, het kruispunt N225 (Utrechtseweg)/N782 (Bennekomseweg) en de route N224 (Amsterdamseweg) tussen Arnhem en de A12. Zowel de A50 als de A12 kennen rond Renkum veel

fileproblemen. Deze problemen worden in de periode 2010 - 2013 door RWS aangepakt. Beide autowegen gaan dan van 2 x 2 rijstroken naar 2 x 3 rijstroken. Dit zal zeker tot 2020 de verkeersdruk op deze wegen verminderen , evenals de druk op het onderliggende wegennet.
Overigens geldt dat de nieuwe weg naar de Schuytgraaf (N837), die naar verwachting in 2010 wordt opengesteld, hier ook een aandeel in heeft.

2.6.2 Fietsnetwerk

De gemeente Renkum heeft in 2001, in samenwerking met de Fietsersbond, de nota Duurzaam Veilig op de fiets opgesteld. Deze nota bestaat uit de onderdelen: beleid, uitvoeringsprogramma, werkplan en communicatieplan.

Er is een blauwdruk beschreven voor de utilitaire (woon-werk) hoofdfietsroutes en secundaire (ontsluitende) fietsroutes. Ook zijn de recreatieve routes in de blauwdruk opgenomen. De realisatie van fietsprojecten is gericht op het realiseren van de ontbrekende schakels in het fietsnetwerk. Er is zowel voor het recreatieve als utilitaire fietsverkeer een wensnetwerk opgesteld.

In paragraaf 2.4.2 van het bijlagenrapport wordt genoemd dat de Stadsregio Arnhem Nijmegen en de Provincie Gelderland zich inspannen om het fietsgebruik in de regio te stimuleren.
Belangrijke fietsroutes hierbinnen zijn de routes tussen Wageningen en Arnhem en tussen Ede en Arnhem. Dit regionale fietsnetwerk vormt deels de ruggengraat van het gemeentelijke netwerk.

2.6.3 Parkeren autoverkeer

Het parkeerbeleid van de gemeente Renkum is vastgelegd in de Parkeernota gemeente Renkum die in juni 2003 door de gemeenteraad is vastgesteld. Het doel van de parkeernota is het oplossen van bestaande knelpunten in de parkeersituatie en het voorkomen van parkeerproblemen in de toekomst.

Op grond van de parkeernota is in februari 2005 een parkeerschijfzone (blauwe zone) in het centrumgebied van Oosterbeek ingevoerd. De maximale parkeerduur bedraagt 90 minuten. Voor het centrumgebied van Renkum zijn nog geen parkeerregulerende maatregelen getroffen. Wel wordt bezien of op andere wijze de parkeersituatie in Renkum kan worden geoptimaliseerd.

<u>Parkeren in Oosterbeek-centrum</u>
De parkeerschijfzone in Oosterbeek is in 2006 en in 2008 geëvalueerd. Uit het meest recente parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerdruk binnen de blauwe zone meevalt, maar dat er in enkele straten net buiten de blauwe zone sprake is van een hoge parkeerdruk. De Prins Hendrikstraat en de Jacobastraat zijn naar aanleiding van een evaluatie in 2005 uit de blauwe zone gehaald. De parkeerdruk is hier echter zodanig hoog dat in de evaluatie van 2008 wordt aanbevolen deze straten weer in de blauwe zone op te nemen. Uit de evaluatie blijkt verder dat 93% van de parkeerders zich houdt aan de maximale parkeerduur. Hieruit blijkt dat de maximale parkeerduur voldoende is. De parkeerdruk is ook niet zodanig hoog dat er meer parkeergelegenheid moet worden gecreëerd door bij voorbeeld het verlagen van de toegestane parkeerduur.

Het college heeft, mede op basis van de uitkomsten van het parkeeronderzoek, besloten tot enkele aanpassingen in de blauwe zone. De aanbeveling uit het rapport om de Prins Hendrikstraat en de Jacobastraat weer in de blauwe zone terug te brengen, is hierbij niet overgenomen. Een blauwe zone levert immers altijd parkeerdruk op aan de randen van die zone. Het overnemen van deze aanbeveling zou eventuele problemen weer verplaatsen en terugbrengen naar de oorspronkelijke situatie (waarop op basis van de 1e evaluatie juist die wijzigingen zijn doorgevoerd). De doorgevoerde aanpassingen zijn, bij het vaststellen van dit GVVP, reeds geëffectueerd. Wijzigingen zijn: het parkeerterrein op de hoek Utrechtseweg-Pietersbergseweg komt binnen de zone te vallen, een groot deel van de Cornelis Koningstraat komt buiten de zone te liggen.

Gebied de Dennenkamp in Oosterbeek kent, door de aanwezigheid van gemeentehuis, bibliotheek, een brede school, een zorgcentrum en diverse andere instellingen, een hoge parkeerdruk. Er liggen plannen om deze parkeerdruk te verminderen door aanleg van extra parkeervakken en een andere indeling van kort- en langparkeerplaatsen op het Raadhuisplein. Hier wordt momenteel voortvarend aan gewerkt.

Parkeren in Renkum-centrum
In het centrumgebied van de kern Renkum is in 2008 eveneens een parkeeronderzoek uitgevoerd. Daaruit bleek dat op enkele locaties in en rond het centrum soms sprake is van een hoge parkeerdruk. In enkele secties, waaronder de Achterdorpsstraat, Kerkstraat en Europalaan wordt dit vooral veroorzaakt door bewoners (hoge parkeerduur). Hier wordt nauwelijks door bezoekers geparkeerd. Een parkeerschijfzone wordt in deze straten dan ook niet zinvol geacht. Ook in de Dorpsstraat is er sprake van een hoge parkeerdruk, maar ook van een korte parkeerduur. Een blauwe zone wordt ook hier niet aanbevolen, omdat het merendeel van de parkeerders korter dan 60 minuten parkeert.

Er liggen plannen om het Europaplein aan te pakken. De parkeersituatie zou hierin geoptimaliseerd kunnen worden, wellicht door het creëren van meer of beter te gebruiken parkeerruimte. Ook wordt eraan gedacht om op de Van Riessenstraat / Wilgenpas kortparkeren in te voeren.

2.6.4 Parkeren vrachtverkeer

Op dit moment is er een aanwijzingsbesluit (APV) waarin is opgenomen dat nergens mag worden geparkeerd met grote voertuigen, met uitzondering van enkele door het college aangewezen parkeerplaatsen (in elke kern 1 of meerdere). De strekking van de APV komt er op neer dat het verboden is om met een voertuig dat, met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter, te parkeren in de openbare ruimte, behoudens op de door het college aangewezen locaties.

Een aangewezen plaats in Oosterbeek (Generaal Urquhartlaan ter plaatse van het gemeentehuis) wordt als verkeersonveilig ervaren. Het college heeft hiervan al (afzonderlijk) aangegeven dat hier geen grote voertuigen zouden moeten staan. Ook van de rest van de aangewezen locaties is niet duidelijk of dit op dit moment de juiste locaties zijn om de overlast van geparkeerde grote voertuigen tegen te gaan.

2.6.5 Stallen (brom)fietsverkeer

Er is géén specifiek beleid door de gemeente ontwikkeld voor het stallen van (brom)fietsers. Per bestemming wordt bezien, in een bestaande situatie of een te ontwikkelen locatie, in hoeverre en in welke vorm er stallingvoorzieningen geplaatst moeten gaan worden.
De knelpunten rondom het stallen van fietsen zijn op dit moment niet in beeld gebracht. Zo zijn er recent extra fietsenstallingen aangebracht bij station Oosterbeek, maar in de praktijk blijkt gebruik ervan niet optimaal te zijn.

2.6.6 Openbaar vervoer netwerk

Het huidige openbaar vervoer bestaat uit een treinverbinding, diverse busverbindingen, een buurtbus en de regiotaxi.

2.6.6.1 Treinverbinding

De stoptrein Arnhem – Ede/Wageningen stopt in de ruime spitsperiode twee maal per uur en daar buiten éénmaal per uur op de stations Oosterbeek en Wolfheze. Dit is zeker geen riante treinverbinding te noemen. Ook gezien het feit dat toegankelijkheid van met name station Wolfheze slecht is. Dit is mede gezien de aanwezigheid van zorginstellingen in de directe nabijheid van het station een ernstige tekortkoming. Behalve de stations in de gemeente Renkum zelf, zijn ook de stations Arnhem en Ede/Wageningen van groot belang voor de aansluiting op intercitynetwerk. Aandacht voor de frequentie is hierbij essentieel.
Over een nieuw station bij Arnhems Buiten wordt gesproken. Dit zou de bereikbaarheid van Oosterbeek sterk verbeteren.

2.6.6.2 Busverbindingen

Door de gemeente lopen drie busverbindingen in oost-westelijke richting. Dit zijn de streeklijnen 51 en 86 en de stadslijn 1 die allen onder de vervoersautoriteit van de Stadsregio Arnhem Nijmegen rijden.

Lijn 51 rijdt de route Wageningen – Renkum (Hogenkampseweg) – Heelsum – Doorwerth – Heveadorp – Oosterbeek (Benedendorpsweg) – Arnhem. Deze lijn verzorgt een strakke halfuursdienst en ’s avonds en op zondag een uurdienst.

Lijn 86 rijdt een iets snellere route Wageningen - Renkum (Groeneweg) – Heelsum – Oosterbeek (Utrechtseweg) – Arnhem. Deze lijn rijdt wel in een veel hogere frequentie. Als basis wordt ieder kwartier gereden, in de spits (7:00 tot 9:00 uur en van 16:00 tot 18:00 uur) zelfs 8 x per uur. Op zaterdag verzorgt lijn 86 een halfuurdienst. Na 20:00 uur en op zondag wordt ieder uur gereden. Een groot deel van de ritten is in Wageningen gekoppeld aan de ritten tussen Ede en Wageningen van Veolia zodat niet overgestapt hoeft te worden. Door de komst van aardgasbussen tussen Ede en Wageningen is het aantal doorgaande verbindingen tussen Arnhem en Ede gehalveerd. De grote wens van Renkum is om alle ritten tussen Ede en Wageningen (maar nu als HOV) door te laten rijden naar Arnhem. zodat de inwoners van Renkum altijd snel en comfortabel in Ede en Arnhem kunnen komen.

Lijn 1 behoort tot het zogenaamde Arnhemse (trolley) sternet en verzorgt de verbinding Oosterbeek – Het Duifje. Aan de westzijde is het eindpunt bij Station

Oosterbeek. Deze lijn rijdt ieder kwartier en na 19:00 ieder halfuur. Op zondagen wordt de hele dag een halfuurdienst geboden.

2.6.6.3 Buurtbus

Op 15 december 2009 is de Buurtbus Veluwezoom West onder leiding van een zeer enthousiast bestuur en met inzet van eveneens enthousiaste vrijwilligers gaan rijden op de verbinding Wolfheze – Oosterbeek – Doorwerth. Sinds September 2009 wordt ook op zaterdag gereden. Binnen 10 maanden zijn ruim 10.000 reizigers vervoerd. Door de stadsregio was de ondergrens gesteld op 5.000 reizigers per jaar. Met recht kan gesproken worden van een groot succes en de verwachting is, dat deze buurtbus na de proefperiode van twee jaar gewoon blijft rijden.
Er loopt een onderzoek naar de mogelijkheden van uitbreiding van deze lijn binnen de gemeente in westelijke richting naar de kern Renkum. Mogelijk wordt dit nog verder uitgebreid naar Wageningen.

2.6.6.4 Haltetoegankelijkheid en DRIP's

Wegbeheerders hebben de verplichting ervoor te zorgen dat in 2010 alle bushaltes 18 cm boven de rijbaan komen te liggen. Het instappen gaat dan bij de lagevloerbussen bijna gelijkvloers. Dit is bedoeld om het in/uitstappen gemakkelijker te maken voor rolstoelgebruikers en mensen die minder goed ter been zijn. Dit jaar is weer een aantal bushaltes aan deze nieuwe eisen aangepast. Deze aanpassingen zijn grotendeels meegenomen in het regulier onderhoud. Om het einddoel te halen, eind 2010 alle haltes toegankelijker, is nu een versnelling opgestart.
Een aantal bushaltes is bovendien al voorzien en wordt nog voorzien van zogenaamde DRIP's (Dynamische Reis Informatie Panelen). Deze panelen geven de actuele bestemming en vertrektijden van de bussen weer. Eind 2009 zijn er zeven in de gemeente Renkum te vinden. In de loop van 2010 zal dit ongeveer verdubbelen.

2.6.6.5 Aanbesteding openbaar vervoer 2010

De huidige concessie van het openbaar vervoer loopt december 2009 af. Inmiddels is de nieuwe vervoerder bekend (Novio) en de grootste wijziging zal zijn dat de bussen allemaal een nieuw uiterlijk krijgen. Alle bussen in de stadsregio zullen onder de naam BRENG gaan rijden. De vervoerder verwacht dat dit, in combinatie met een aantal andere marketing acties zal leiden tot een reizigersgroei van meer dan 10 %.

Conclusies bereikbaarheid:

Wegennet gemotoriseerd verkeer en (brom)fietsers:

- op de bovenliggende rijkswegen A50 en A12 is de stagnatie van het verkeer het grootst. Dit leidt tot extra sluipverkeer over provinciale wegen in de gemeente. Ook op de provinciale wegen N225 (Utrechtseweg en Amsterdamseweg) zijn fileproblemen zichtbaar;
- zowel het recreatieve als utilitaire (woon-werk) fietsnetwerk is nog te onsamenhangend. Zowel door de Stadsregio Arnhem - Nijmegen als de gemeente is een blauwdruk voor beide netwerken opgesteld. Afstemming tussen deze netwerken zal nodig zijn om concrete projecten te kunnen formuleren.

Parkeren:

- uit parkeeronderzoeken blijkt dat de huidige toegepaste blauwe zones niet qua tijd of ruimte moeten worden veranderd;
- aandacht voor het goed regelen van vrachtwagenparkeren (grote voertuigen) is nodig;
- er is geen specifiek beleid voor het stallen van (brom)fietsers bij bestemmingen.

Openbaar vervoer:

- aandacht is nodig voor optimalisatie van de stoptrein Arnhem - Ede/Wageningen en de toegankelijkheid van station Wolfheze, ook de stations Arnhem en Ede/Wageningen zijn van groot belang voor de aansluiting op het intercitynetwerk;
- door de gemeente lopen drie busverbindingen in oost-westelijke richting;
- er is een grote wens vanuit de gemeente om de HOV verbinding ook hoogwaardig door te trekken naar Arnhem;

3 Visie gemeente Renkum

De visie van de gemeente Renkum is vastgelegd in de Startnotitie die is opgesteld voorafgaande aan onderliggende GVVP. Op 24 juni 2009 heeft de gemeenteraad van Renkum deze Startnotitie vastgesteld. Hiermee zijn de kaders geschetst voor het GVVP. In de notitie zijn de pijlers van het GVVP beschreven: verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. De allerhoogste prioriteit wordt gegeven aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid, bereikbaarheid heeft een iets lagere prioriteit. De raad heeft bovendien in de notitie aangegeven dat bij het bereiken van de gestelde doelen aandacht moet worden geschonken aan vijf beleidsonderwerpen, waarbij er voor de werkbaarheid voor is gekozen (brom)fietsers als apart beleidsonderwerp te zien:

- categorisering van wegen;
- (brom)fietsers;
- Openbaar Vervoer;
- parkeerbeleid;
- kwetsbare verkeersdeelnemers;
- mensgerichte maatregelen (voorlichting en educatie);

In onderliggend hoofdstuk worden de maatregelen beschreven die leiden tot de gestelde doelen. De maatregelen en oplossingsrichtingen zijn gebaseerd op de resultaten van de inventarisatie en analyse van hoofdstuk 2.

Er moet sprake zijn van een 'integraal' maatregelenpakket. De integraliteit speelt op een drietal terreinen een rol:

- <u>lokale en regionale aanpak</u>: integraal als het gaat om een maatregelenpakket dat zich moet richten op zowel de aanpak in regionaal verband, in samenhang met het bovenliggende provinciale en rijkswegennet, alsook de aanpak van de wegen in beheer bij de gemeente Renkum zowel binnen als buiten de bebouwde kom;
- <u>infrastructurele en mensgerichte maatregelen</u>: integraal als het gaat om een maatregelenpakket dat zich niet alleen richt op de harde infrastructuur maar zich ook zal moeten richten op de mensgerichte maatregelen om het gewenste verkeersgedrag te kunnen sturen;
- <u>alle vervoerswijzekeuzen</u>: integraal als het gaat om maatregelen die gericht zijn op het gemotoriseerde verkeer (auto en vrachtauto) maar ook gericht zijn op het langzame verkeer zoals voetgangers en (brom)fietsers.

De visie van de gemeente Renkum wordt in hoofdstuk 4 uitgewerkt in een integraal maatregelenpakket. Vervolgens wordt in hoofdstuk 5, de prioritering ervan beschreven. Tenslotte wordt de projecten vertaald in een actieprogramma van 2010 in hoofdstuk 6.

4 Raamwerk uitwerking visie

In dit hoofdstuk wordt het raamwerk behorende bij de beschreven verkeersvisie in het vorige hoofdstuk beschreven. Het raamwerk bestaat als het ware uit de belangrijkste “bouwstenen” die nodig zijn om tot een integraal maatregelenpakket te komen. Alle in dit hoofdstuk genoemde maatregelen zullen nodig zijn om de in de startnotitie gestelde doelen te bereiken.

4.1 Categorisering van wegen

4.1.1 Gemotoriseerd verkeer - lokale aanpak

Het categoriseren van wegen vindt plaats in het kader van Duurzaam Veilig. Het betekent dat een netwerk van wegen wordt opgebouwd waarin wordt aangeven welke weg welke functie krijgt. Door de vormgeving en het gebruik van de wegen op de functie af te stemmen ontstaat een duidelijk en daarmee een Duurzaam Veilig netwerk van wegen. Duurzaam Veilig is vastgelegd in een convenant dat reeds in 1997 mede ondertekend is door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. Uit diverse onderzoeken blijkt dat categorisering van wegen een belangrijke pijler is in de aanpak van Duurzaam Veilig. Inmiddels in door het Rijk de visie "Door met Duurzaam Veilig (2005)" opgesteld. Ook hierin speelt de categorisering een essentiële rol. Met name de zogenaamde Essentiële herkenbaarheidkenmerken (EHK) zijn van belang. Dit houdt in: waar moet een weg van een bepaalde categorie qua inrichting aan voldoen. Dit is vastgelegd in de ‘Richtlijn Essentiële Herkenbaarheidkenmerken van weginfrastructuur’ (publicatie 203 CROW).

De gemeente kent op dit moment een gecategoriseerd wegennet zoals in de Kadernota 2003 is opgenomen. In principe is dit een heldere en duidelijke wegcategorisering met onderscheid naar stroomwegen, ontsluitingswegen, gebiedsontsluitingsstraten en erftoegangsstraten. Vooralsnog wordt geadviseerd deze categorisering als basis aan te houden voor de toekomst. In aansluiting op de actuele richtlijnen van Duurzaam Veilig wordt wel geadviseerd andere termen voor de functies te gebruiken: stroomwegen (SW), gebiedsontsluitingswegen (GOW) en erftoegangswegen (ETW). De stroomwegen zijn de wegen van nationaal niveau, in de gemeente Renkum zijn dit de A50 en A12. De provinciale weg N225 (Rijksweg - Utrechtseweg) blijft de centrale as die de dorpen Renkum - Doorwerth en Oosterbeek met elkaar verbindt. Deze vervult een gebiedsontsluitende functie met een 80 km/uur regime. Ook vanuit de dorpen zijn er GOW's die aantakken op de N225. Deze hebben in principe een 50 km/uur regime. De dorpen zelf worden "intern" ook ontsloten door GOW's, ook hier geldt in principe een 50 km/uur regime. In deze straten verzamelt het verkeer zich om vervolgens een weg te vinden naar de N225, de Bennekomseweg en eventueel naar de A50 of A12. Alle overige wegen hebben een ETW functie met een 30 km/uur regime binnen en 60 km/uur regime buiten de bebouwde kom. Het Openbaar Vervoer (reguliere busvervoer) maakt in principe gebruik van de GOW's.

Vanuit het principe van Duurzaam Veilig moeten de vormgeving en het gebruik van de wegen worden afgestemd op de functie van de wegen. Het gebruik kan worden veranderd door bijvoorbeeld circulatiemaatregelen te nemen, zoals

éénrichtingsverkeer, snelheidsremmers e.d. en daarbij de principevormgeving te gebruiken conform tabel 4.1.

▪ Gebiedsontsluitingsweg (GOW) buiten de bebouwde kom (80 km/h):	
▪ Erftoegangsweg (ETW) type I buiten de bebouwde kom (60 km/h):	
▪ Erftoegangsweg (ETW) type II buiten de bebouwde kom (60 km/h):	
▪ Gebiedsontsluitingsweg (GOW) binnen de bebouwde (50 km/h) kom:	
▪ Voor een erftoegangsweg (ETW) binnen de bebouwde kom (30 km/h) wordt geen maatvoering aangeduid, dit is maatwerk.	

Tabel 4.1.: Indeling van functies van wegen conform de principes van Duurzaam Veilig

Het nieuwe categoriseringsplan komt grotendeels overeen met het reeds bestaande plan. Wel zijn alle reeds in de praktijk gewijzigde wegcategorieën aangepast. Daarnaast wordt geadviseerd een wegvak op te waarderen tot een gebiedstoegangsweg: de Kerklaan in Doorwerth, tussen de rotonde en de bebouwde kom grens (wordt dan 50 km/uur). Dit sluit prima aan bij de reeds bestaande categorisering op de Kerklaan en de omliggende straten.

Overwogen is om andere GOW’s verder af te waarderen. Dit betekent aan deze wegen een lagere verkeersfunctie toe te kennen, namelijk een ETW-functie met een 30 km/uur regime. Hier is echter niet voor gekozen om twee redenen. Uit recente kentekenonderzoeken blijkt dat een groot aandeel van de GOW's een hoge etmaalintensiteit kent, die vaak de intensiteitgrens van 6.000 mvt/etmaal (norm vanuit Duurzaam Veilig voor ETW's) overschrijdt. Daarnaast maakt het Openbaar Vervoer gebruik van de GOW's. De lijnvoering laten lopen door de

verblijfsgebieden (ETW's) met snelheidsremmende voorzieningen zal de exploitatie van de buslijnen niet ten goede komen.

Ook wordt nog opgemerkt dat bij de (her)inrichting van de GOW's, op basis van de twee beleidsdoelen met de hoogste prioriteit (verkeersveiligheid en leefbaarheid), getracht wordt maatwerk te leveren. Dit kan, bij hoge uitzondering, betekenen dat een verkeersveilige inrichting van de gewenste maximumsnelheid (50 km/uur) niet altijd mogelijk is en dat bijvoorbeeld de maximumsnelheid wordt verlaagd tot 30 km/uur. Dit is bijvoorbeeld het geval op (delen van) de Nieuweweg in Renkum en de Schelmseweg in Oosterbeek. In het categoriseringsplan is een goed doordachte verdeling van de functies ETW's en GOW's binnen de gemeente vastgelegd, dus ook in de uitzonderlijke gevallen waarin op een GOW 30 km/uur wordt ingevoerd, blijft de belangrijkste functie van die wegen nog wel het ontsluiten van een bepaald gebied.

Indien keuzes gemaakt moeten worden bij de aanpak van Duurzaam Veilig, wordt de volgende urgentie aanbevolen:

1. GOW's Duurzaam Veilig (her)inrichten voor zover nodig en mogelijk. Uit de ongevallenanalyse en de beleving van de inwoners in de gemeente Renkum blijken op deze wegen de grootste knelpunten te liggen;
2. 30 km/uur gebieden in woon/winkelgebieden, voor zover nodig, (her)inrichten;
3. rondom de basisscholen (ingrepen in verkeerscirculatie, stopverboden, snelheidsremmende maatregelen etc), met speciale aandacht voor de herkenbaarheid van schoolomgevingen door een uniforme uitstraling van de infrastructuur rondom de scholen;
4. 60 km/uur gebieden buiten de bebouwde kom, voor zover nodig, (her)inrichten.

Ad 1. Voor de aanpak van de gebiedsontsluitende wegen (GOW's) is het volgende onderscheid mogelijk:

- een minimale, sobere, variant door de wegen aan te pakken conform het principe van de Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken (EHK). Dit betekent dat de wegen herkenbaar worden gemaakt door middel van uniforme belijning. In dit geval een dubbele asstreep op de gebiedsontsluitende weg;
- een maximale variant waarbij de GOW's worden ingericht volgens de ontwerprichtlijnen. Dit betekent een totale reconstructie van de weg.

Voorgesteld wordt te kiezen voor de Renkumse variant die in het midden "ligt" van de minimale en maximale variant. Dit zou de aanpak van de GOW's kunnen zijn waarbij zoveel mogelijk wordt gepoogd het ideale wegprofiel van de maximale variant na te streven maar dan binnen de beschikbare bestaande ruimte (bijvoorbeeld op gemeentegrond zonder grondaankoop bij particulieren).

Ad 2 en 4. Voor de aanpak van de 30 en 60 km/uur gebieden is het volgende onderscheid mogelijk:

- een minimale, sobere, variant die ervoor zorgt dat deze gebieden herkenbaar worden door het aanbrengen van 30/60 km/uur poorten met bebording eventueel gecombineerd met in/uitritconstructies;
- een maximale variant waarbij de gebieden worden heringericht door middel van snelheidsremmende maatregelen, wijziging van evt. verkeerscirculatie of zelfs reconstructies van straten;

Voorgesteld wordt ook hier een Renkumse variant te kiezen die in het midden "ligt" en die de minimale variant aanvult met alleen het toepassen van maatregelen in het gebied op strategische locaties (winkel/schoolgebied etc.).

Ad 3. Voor de aanpak van schoolomgevingen is het volgende onderscheid mogelijk:

- een minimale, sobere, variant die ervoor zorgt dat de schoolomgeving in de straten meteen door de verkeersdeelnemers herkenbaar wordt. Te denken is aan een concept zoals "Octopus" dat visueel kenbaar maakt door middel van een opvallende paalconstructie bij de ingang van de school en een oversteekmogelijkheid voor de kinderen dat automobilisten hier moeten opletten;
- een maximale variant waarbij de schoolomgeving niet alleen herkenbaar wordt gemaakt conform de minimale variant maar ook wordt heringericht met aanvullende snelheidsremmende maatregelen, Kiss&Ride - achtige oplossingen en/of verkeerscirculatie.

Ook rondom de basisscholen wordt de Renkumse variant voorgesteld, die niet tot een maximale reconstructie van de schoolomgeving overgaat maar uitgaat van de minimale variant met aanvullende sobere snelheidsremmende maatregelen.

Bij de "vertaling" van de ontwerpprincipes zal met name het ombouwen van de GOW's naar wegen met een dubbele asmarkering niet altijd haalbaar zijn in de bestaande situaties. Het gaat dan om wegen die op dit moment veelal zijn uitgevoerd met een centrale asmarkering en/of fiets(suggestie)stroken. Het ombouwen zou betekenen een breder wegprofiel ten gevolge van de dubbele asmarkering en aanleggen van fietspaden als alternatief voor het verdwijnen van de fiets(suggestie)stroken. Deze ombouw is veelal binnen de bestaande perceelsgrenzen ruimtelijk niet haalbaar zonder grondaankoop en/of sloop van woningen.

Voor de kruispunten zijn er conform het Handboek Wegontwerp van het CROW aparte ontwerprichtlijnen. Kort samengevat komt het erop neer dat kruispunten van GOW's bij voorkeur met een rotonde worden uitgevoerd. Aansluitingen van ETW's op GOW's worden met voorrang op de GOW geregeld middels in/uitritconstructies. Binnen de ETW's (30 en 60 km/uur gebieden) zijn alle kruispunten gelijkwaardig en worden snelheidremmers zoals kruispuntplateaus aangelegd.

4.1.2 Gemotoriseerd verkeer - (boven)regionale en landelijke aanpak

Met de in de vorige paragraaf beschreven categorisering van wegen wordt nog niet gekozen voor een aanpak die een fundamentele ingreep bewerkstelligt in de verkeersstromen. Het is louter een aanpak die de huidige verkeersstromen zoveel mogelijk probeert te leiden over de gebiedsontsluitende wegen van en naar de provinciale en rijkswegen. De afstemming van de vormgeving op de functie van het gecategoriseerde wegennet zal ertoe leiden dat de huidige verkeersstromen op een zo veilig mogelijke manier worden afgewikkeld. Echter om te komen tot een fundamentele aanpak van de verandering in de verkeersstromen en dus de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid zal het onderliggende gemeentelijke wegennet in relatie tot de bovenliggende wegen (provinciale en rijkswegen) moeten worden beschouwd. Immers de samenhang in de aanpak tussen deze wegen leidt tot een succesvolle aanpak met de gewenste effecten.

In de visie op de categorisering voor de lange termijn wordt aangesloten bij de visie, verwoord in de Kadernota 2003. Samengevat komt dit om het volgende neer: De N225 loopt als een centrale as door de gemeente om de kernen Renkum, Heelsum, en Doorwerth maar door de kern Oosterbeek. De N225 (Utrechtseweg) snijdt daarmee de kern in een noordelijk en zuidelijk deel. Deze weg heeft twee belangrijke functies. Enerzijds voor ontsluiting van Oosterbeek en anderzijds wordt de route gebruikt als doorgaande regionale routes. Deze dubbelfunctie is ondanks de reconstructie van de route jaren geleden voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid niet ideaal. Op netwerkniveau zullen keuzes nodig zijn om deze situatie te verbeteren volgens het "push and pull principe". "Push" betekent het wegdrukken van het autoverkeer door de route onaantrekkelijk te maken, "pull" betekent daarentegen het "wegtrekken" van het autoverkeer naar een alternatief buiten de kern. Aan de noordkant is de N224 (Amsterdamsweg) hiervoor een beter alternatief en aan de zuidkant kan de nieuw te realiseren route tussen de A50 en Arnhem-Zuid een alternatief vormen (N837).

Voor het "wegduwen" van het verkeer kan gedacht worden aan een "doseersysteem". Een systeem dat het autoverkeer met verkeerslichten "tegenhoudt" met een roodlichttijd. Het voordeel van dit systeem is dat het Openbaar Vervoer ontzien kan worden en dat het een dynamisch systeem waarmee het effect op afstand is te regisseren door het instellen van andere roodtijden. Tegelijkertijd zal het doseersysteem in samenhang met het "trekken" naar de geschikte nieuwe routes opgezet moeten worden. Geschikte alternatieven zijn:

- kortsluiting (in Arnhem) tussen de N225 (Utrechtseweg) en N224 (Amsterdamseweg): uit een studie van Goudappel blijkt dat dit tot een daling van verkeer op de N225 in Oosterbeek kan leiden tot 35%;
- het aansluiten van de Amsterdamseweg op de A50 (de ‘Oortjes’), eventueel in plaats van de A12. Wellicht kan dit aansluiten bij de plannen voor de verbreding van de A12 en A50. Een aansluiting op de A50 zou tevens leiden tot minder doorgaand verkeer in de kern Wolfheze.

4.2 (Brom)fiets

Bij het onderdeel van de vervoerwijzekeuze (brom)fiets is onderscheid gemaakt naar de lokale en (boven) regionale aanpak.

4.2.1 Lokale aanpak

De gemeente Renkum heeft in 2000 in samenwerking met de Fietsersbond de nota Duurzaam Veilig op de fiets opgesteld. In principe wordt voorgesteld de hoofdlijnen van het beleid hierin omschreven overeind te houden. Dit betekent:
- verbeteren van het comfort voor de fietser;
- verhogen van het voorzieningenniveau (stallingen, schuilplaatsen e.d.);
- herkenbaar en aantrekkelijk maken van het routenetwerk.

De categorieverdeling van de fietspaden volgens de kaart uit de Fietsnota (zie ook kaart 3.4 in het bijlagenrapport) blijft grotendeels gehandhaafd. De regionale hoofdfietsroutes en de ruggengraat zijn, op basis van het regionale fietsnetwerk (zie de 1e kaart onder 4.2 in bijlagenrapport) op deze kaart verwerkt. Op de 2e kaart onder 4.2 in het bijlagenrapport zijn deze samengevoegd tot een nieuw (gewenst) fietspadennetwerk.

Volgens de Fietsnota moeten alle hoofdfietsroutes (en dus ook de ruggengraat) worden uitgevoerd in (rood) asfalt, en fietsers op deze routes zouden overal voorrang moeten hebben, ook in 30 km/uur zones. Echter, in bijzondere gevallen kunnen aspecten als financiën, 'werk met werk' maken, eenduidig materiaalgebruik in bijvoorbeeld een 30 km/uur zone en duidelijkheid van de verkeerssituatie leiden tot een andere materiaalkeuze en/of tot een andere voorrangsregeling.

Bij het realiseren van de ontbrekende schakels en de reconstructie van bestaande fietsroutes moeten steeds de richtlijnen van de Ontwerpwijzer fietsverkeer (CROW publicatie 230, 2006) en worden getoetst.

Het investeren in de fietsers is interessant om meerdere redenen, zoals:
- het overstappen op de fiets in plaats van gebruik van de auto is goed voor het milieu en leefklimaat (sluit ook aan bij Milieunota Renkum). Minder autogebruik betekent ook verbetering van de verkeersveiligheid;
- fietsen is gezond, dit blijkt uit diverse onderzoeken, zeker in een bosrijke omgeving die de gemeente Renkum kenmerkt.

De kans dat investeringen ten gunste van de fiets lonen zijn groot. Binnen de gemeentegrenzen zijn de meeste bestemmingen binnen een acceptabele fietsafstand bereikbaar van 7 - 8 kilometer. Voorbeeld: Vanuit het westelijk deel van de kern Renkum ligt het westelijk deel van de kern Oosterbeek nog zelfs op een acceptabele fietsafstand, vice versa geldt dat vanuit het oostelijk deel van de kern Oosterbeek het oostelijk deel van de kern Renkum acceptabel is te bereiken per fiets. Zeker, gezien het toenemende gebruik van fietsen met trapondersteuning.

Voor fietsers is het van belang dat zij hun fiets zo dicht mogelijk bij hun bestemming kunnen stallen. Goede stallingvoorzieningen dichtbij voorzieningen dragen daarmee bij aan de aantrekkelijkheid van fietsen. Bij de realisatie van nieuwe voorzieningen dient daarom de situering van stallingen tijdig (in de planvorming) meegenomen te worden. Ten aanzien van de hoeveelheid stallingen dienen hierbij de richtlijnen uit de 'Fietsparkeerwijzer' (brochure 683 van het CROW), de 'Leidraad fietsparkeren' (publicatie 158 CROW) en de 'Ontwerpwijzer fietsverkeer' te worden gehanteerd. Daarnaast wordt geadviseerd de stallingvoorzieningen bij bushaltes te verbeteren. Dit stimuleert het gebruik van het Openbaar Vervoer.

Bij de (brom)fietsers kan bij het Duurzaam Veilig inrichting van de fietsnetwerken bij de maximale variant wordt gedacht aan het aanleggen van fietsvoorzieningen conform de richtlijnen zoals fietsstroken, fietspaden en fietsstraten. De keuze hierin wordt sterk bepaald door de weg- en verkeerskenmerken. Er is conform de landelijke richtlijnen in sommige situaties een keuze mogelijk tussen bijvoorbeeld een fietspad of fietsstrook. De keuze van zo'n fietsstrook kan dan gezien worden als een minimale variant.

Daarnaast wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid per fiets van belangrijke publiekstrekkers in de gemeente. Ook moet er aandacht zijn voor een goede aansluiting van het fietsnet op andere vervoermodaliteiten, zoals het bestaande veer Driel-Heveadorp/Oosterbeek en de geplande nieuwe veerverbinding tussen Heteren en Renkum.

4.2.2 (Boven)regionale en landelijke aanpak

Met de aanpak van alleen de lokale routes binnen de gemeente Renkum is het fietsnetwerk nog niet optimaal. Belangrijk is dat het fietsnetwerk dat door de gemeente Renkum is samenwerking met de Fietsersbond in de nota Duurzaam Veilig op de fiets van 2001 is opgesteld, wordt afgestemd op de “blauwdruk” van de fietsnetwerken die door de stadsregio zijn opgesteld. Door de stadsregio zijn fietsnetwerken opgesteld specifiek voor zowel het recreatieve als woon-werk (utilitaire) fietsverkeer.
Belangrijk onderdeel is dan met name de afstemming op de “centrale regionale ruggengraat” in het utilitaire fietsnetwerk, het Rijnwaalpad, inclusief fietspad aan de spoorbrug.

4.3 Openbaar vervoer

Het reduceren van het autogebruik naar meer gebruik van het Openbaar Vervoer en de (brom)fiets verbetert de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Bij het stimuleren van het Openbaar Vervoer is aandacht nodig voor:

- samenhangend netwerk;
- bieden van sterke OV-assen met hoog comfort en hoge frequentie (zoals een HOV-as Arnhem-Wageningen-Ede);
- de toegankelijkheid van OV-haltes;
- informatieverstrekking door middel van DRIP's (continuering van het huidige beleid);
- goede voorlichting en promotie;
- mogelijkheden onderzoeken in het kader van de Regiotaxi;
- pleiten voor continuering van de buurtbus en uitbreiding ervan in westelijke richting, binnen gemeente Renkum en mogelijk verder naar Wageningen;
- pleiten voor een tweede fiets- en voetveer tussen Renkum en Heteren om het aantal omrijdbewegingen te voorkomen;
- in overleg treden met de concessieverlener de Provincie Gelderland en de Stadsregio over de kwaliteit van het Openbaar Vervoer zoals de dienstregeling en lijnvoering;
- het nieuwe station Oosterbeek-Laag bij Arnhems Buiten.

4.4 Parkeren

4.4.1 Autoverkeer

Verkeer is niet alleen aandacht schenken aan het rijdende verkeer maar ook aan het stilstaand verkeer. Denk daarbij aan zowel het gemotoriseerde verkeer zoals auto's en grote voertuigen en niet te vergeten de (brom)fietsers. Om het economisch functioneren van centrumgebieden zoals Renkum en Oosterbeek te kunnen garanderen of verbeteren zal nagedacht moeten worden over onderwerpen zoals parkeernormen en parkeerregulering. Met een visie op het parkeren wordt bewust gekozen in hoeverre bestemmingen beter of slechter bereikbaar zijn. Nagedacht moet worden in hoeverre het parkeren bij bestemmingen gefaciliteerd wordt, of dat gekozen wordt voor parkeerregulering of verkeersarme of zelfs autoluwe gebieden. Het parkeren en daarmee de bereikbaarheid zal steeds in samenhang met de ontsluiting van gebieden en de invloed op verkeersveiligheid en leefbaarheid beschouwd moeten worden.

Op basis van de recente parkeeronderzoeken wordt geadviseerd geen uitbreiding van de blauwe zones zoals in Oosterbeek te realiseren of verandering aan te brengen in de 1,5 uur maximale toegestane parkeertijd. Wel wordt geadviseerd in Renkum een beter parkeerverwijssysteem op te zetten en de communicatie rondom de blauwe zones te intensiveren en verbeteren (websites, folders etc.). In die zin wordt uitgegaan van maatwerk.

Met betrekking tot de problematiek parkeren grote voertuigen is nader onderzoek nodig. Twee scenario's zijn hiervoor denkbaar, waarbij geadviseerd wordt beide gelijktijdig op te pakken:

- scenario 1: keuze voor het niet meer toestaan van parkerende grote voertuigen en het oplossen van de problemen van overlast door bedrijven te verplichten het parkeren zelf te laten oplossen;
- scenario 2: (laten) ontwikkelen terrein waarop vrachtwagen professioneel met faciliteiten kunnen worden gestald.

4.4.2 Parkeren bij nieuwbouwontwikkelingen

De parkeerbehoefte bij nieuwbouwontwikkelingen wordt altijd vastgesteld op basis van publicatie 182, “Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering” van het C.R.O.W. Hierbij moet er rekening mee worden gehouden dat het autobezit in de gemeente Renkum hoger ligt dan het gemiddelde in Nederland.

Bij bouwplannen wordt gestimuleerd op eigen terrein te voorzien in de parkeerbehoefte. Niet altijd zijn aangrenzende terreinen aanwezig waarop in ruimte voor parkeren kan worden voorzien en ook biedt de bestaande openbare parkeerruimte voor de extra parkeerdruk niet altijd een oplossing. Dat betekent concreet dat in zo’n geval een bouwvergunning niet kan worden verleend en dat de realisatie van de door de gemeente gewenste functies op bepaalde locaties niet mogelijk is. Overwogen is voor die gevallen een parkeerfonds in te stellen, waarbij de initiatiefnemer verplicht wordt per (niet aan te leggen) parkeerplaats een bepaald bedrag te storten, waarbij duidelijk wordt vastgelegd waar, wanneer en hoe dit geld alsnog wordt ingezet voor aanleg van de benodigde extra parkeerplaatsen. Er is echter voor gekozen geen parkeerfonds in te stellen. De gedachte hierachter is dat zonder een parkeerfonds de verantwoordelijkheid van voldoende parkeerplaatsen volledig bij de initiatiefnemer ligt. In het verlengde daarvan geldt dus dat een bouwplan, waar niet vooraf van wordt aangetoond dat is voorzien in het benodigd aantal (extra) parkeerplaatsen, in principe niet akkoord is.

Verder moet aandacht worden besteed aan drie aspecten tijdens de uitvoering van een plan:

- het tijdelijk parkeren van werknemers;
- de tijdelijke opslag van materiaal/materieel;
- de (route van) aan- en afvoer van goederen.

De initiatiefnemer dient voor deze aspecten voorafgaand aan de start van de uitvoering een plan van aanpak te overleggen, voordat met de bouw kan worden gestart.

4.4.3 Grote voertuigen

Geadviseerd wordt het huidige aanwijzingsbesluit (APV) waarin is opgenomen dat nergens mag worden geparkeerd met grote voertuigen, met uitzondering van enkele parkeerplaatsen (in elke kern 1 of meerdere) te continueren. De strekking van de APV komt er op neer dat het verboden is om met een voertuig dat, met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter, te parkeren in de openbare ruimte, behoudens de door het college aangewezen locaties.

Een aangewezen plaats in Oosterbeek (Generaal Urquhartlaan ter plaatse van het gemeentehuis) wordt als verkeersonveilig ervaren. Het college heeft al (afzonderlijk) besloten dat hier geen grote voertuigen zouden moeten staan. Ook van de rest van de aangewezen locaties is niet duidelijk of dit op dit moment de juiste locaties zijn om de overlast van geparkeerde grote voertuigen tegen te gaan. Geadviseerd wordt in het kader van deze problematiek te overwegen de locaties die de mogelijkheid moeten bieden voor het parkeren van de grote voertuigen te herzien door dit nader te onderzoeken.

4.4.4 (Brom)fietsers

Specifiek voor het parkeren of stallen van (brom)fietsers is er geen apart beleid. Geadviseerd wordt dan ook bij nieuwbouwplannen gebruik te maken van de richtlijnen met betrekking tot stallingvoorzieningen conform 'Ontwerpwijzer voor fietsverkeer' (publicatie 230 CROW, 2006). Ook wordt geadviseerd na te denken over de kwaliteit en kwantiteit van fietsenstallingen nabij Openbaar Vervoer haltes om daarmee de overstap naar het Openbaar Vervoer te vergemakkelijken. Binnen de gemeente is in 2009 is aandacht besteed aan ‘Belgerinkel naar de winkel’, waarbij inwoners werden gestimuleerd (o.a. doordat een fiets als prijs ter beschikking werd gesteld) vaker de fiets te gebruiken bij verplaatsingen binnen het dorp/de gemeente.

4.4.5 Gehandicapten

Gehandicapten vormen een aparte doelgroep bij parkeren. Als het gaat om algemene gehandicaptenparkeerplaatsen is in de landelijke CROW-aanbevelingen opgenomen dat twee procent van het totaal aantal openbare parkeerplaatsen beschikbaar moet zijn voor gehandicapten. Bij openbare gebouwen, functies die voor gehandicapten toegankelijk zijn en aangepaste woningen dient ten minste 1 gehandicaptenparkeerplaats gerealiseerd te worden. Als er sprake is van een groot openbaar parkeerterrein of een parkeergarage moet er per 50 gewone parkeerplaatsen één gehandicaptenparkeerplaats worden gerealiseerd. Deze plaatsen dienen zo dicht mogelijk bij de (hoofd)ingang van het gebouw te liggen. De algemene richtlijn van twee procent is opgenomen in de parkeernormen. De maximale afstand tot de ingang bedraagt 50 m. Voor de maatvoering van deze parkeerplaatsen wordt verwezen naar CROW richtlijnen (ASVV en publicatie 177).

Iedereen die in het bezit is van een algemene gehandicaptenparkeerkaart (conform Europese regelgeving) mag gebruik maken van deze specifiek aangegeven parkeerplaatsen, mits zij de kaart gebruiken. Voor specifiek gereserveerde parkeerplaatsen op kenteken voor gehandicapten gelden in principe dezelfde maatvoeringrichtlijnen als voor de normale openbare plaatsen. Echter

vindt vooraf een toetsing plaats op basis van het gehandicaptenparkeerbeleid of de persoon in kwestie recht heeft op een dergelijke parkeerplaats. Bij deze toetsing kan een specifieke parkeerlocatie worden gezocht die voldoet aan de behoefte van de gehandicapte. Dit betekent dat de parkeerplaats wordt aangepast aan de persoon en dat dit niet hoeft te betekenen dat de parkeerplaats groter of breder moet zijn. Daarnaast speelt de locatiekeuze van de parkeerplaats een belangrijke rol. Al deze criteria maken onderdeel uit van een toetsingskader.

4.5 Kwetsbare verkeersdeelnemers

Aandacht is nodig voor de kwetsbare verkeersdeelnemers in het verkeer. Gedacht moet worden aan de fietsers en bromfietsers, de voetgangers en specifiek de senioren, gehandicapten en schoolgaande jeugd. Daarbij is aandacht nodig voor:

- een comfortabel en veilig fietsnetwerk met korte omrijdafstanden;
- voldoende, veilige en goed bereikbare fietsenstallingen bij bestemmingen;
- een comfortabel, veilig en goed doordacht voetpadennetwerk
- goede voorlichting, educatieprogramma's en promotie;
- goede en veilige oversteekvoorzieningen. Hierbij worden de richtlijnen uit ‘Veilig oversteken? Vanzelfsprekend!’ (publicatie 226 CROW) gehanteerd;
- “kiss & bike”. Dit zou een vervolg kunnen worden op het landelijk bekende : “kiss & ride”. Bij “kiss & bike” wordt bedoeld het stimuleren van het naar de school gaan door de schoolgaande jeugd met de fiets of te voet in plaats van gebracht worden met de auto. Het zijn tenslotte de auto’s die het gevoel van onveiligheid veroorzaken in de directe schoolomgeving.

4.6 Mensgerichte maatregelen

Voor de mensgerichte maatregelen is geen onderscheid gemaakt tussen de lokale als (boven)regionale aanpak van de maatregelen, omdat deze soms door elkaar lopen. Beide sporen worden wel genoemd in deze paragraaf.

Een tweede belangrijke pijler waarop het principe Duurzaam Veilig rust, naast de wegcategorisering, zijn de mensgerichte maatregelen. Dit streven is ook vastgelegd in de hierboven genoemde rijksvisie "Door met Duurzaam Veilig (2005)". Steeds meer wordt namelijk duidelijk dat het nastreven van verkeersveiligheiddoelen niet alleen bereikt kan worden met infrastructurele maatregelen. Gedragsbeïnvloeding (door middel van voorlichting en educatie) moet integraal onderdeel uitmaken van een totaal verkeersveiligheidpakket.

Mensgerichte maatregelen kunnen onderverdeeld worden in communicatie, educatie en handhaving. De mensgerichte maatregelen zorgen ervoor dat, naast de mogelijkheid door infrastructurele maatregelen om op een veilige wijze van de weg gebruik te maken (kunnen), mensen ook weten hoe dat moet (kennen) en bereid zijn zich zodanig te gedragen (willen).

4.6.1 Verkeerseducatie

Geadviseerd wordt twee soorten verkeerseducatie in te zetten:

Permanente educatie. Het gaat dan om het opleiden van ouderen (broemcursus), jonge bromfietsers, "verse" automobilisten, kinderen rond de leeftijd van groep 7 en kinderen t/m 4 jaar en in dit geval natuurlijk ook de ouders. Voor de schoolgaande jeugd zal meer aandacht besteed moeten worden aan educatieve

programma's die een goede mix vormen tussen theorie en het in de praktijk oefenen. Via het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (ROVG) is veel informatie beschikbaar en ervaring met educatieve programma's zoals "JONGleren in het verkeer": educatief programma voor 0 - 4 jarigen en lespakket "Je raakt zoek in de Dode Hoek" voor bovenbouw basisscholen.
Ook het organiseren van een speciaal spel zoals "De verkeersslang" voor de hele basisschool is een mogelijkheid om de theorie in praktijk te brengen.
In die zin wordt al samengewerkt tussen de gemeente en de ouderenbonden.
Ook educatie over de chipkaart van het openbaar vervoer speelt hierin een rol.

Educatie bij projecten. Het gaat in dit geval om informatie verstrekken over een bepaald specifiek project voor een specifieke doelgroep. Denk daarbij bijvoorbeeld aan het informeren van ouderen in een verzorgingstehuis over het hoe om te gaan met een nieuwe verkeerssituatie in de nabijheid van het verzorgingstehuis.

4.6.2 Communicatie

Communicatie is een belangrijke voorwaarde voor het welslagen van een verkeersproject. Als de gebruiker de maatregel niet begrijpt of als er geen draagvlak voor is, blijft het verwachte effect en succes uit.
Geadviseerd wordt de volgende communicatiemiddelen in te zetten:

- continueren van het inzetten van snelheidsdisplays. Hiermee wordt het bewustzijn van het rijgedrag van de weggebruiker geprikkeld. Dit blijkt een positief instrument om de snelheid te beheersen;
- interactieve uitwerking van plannen. Door de inwoners en belanghebbenden te betrekken bij de uitwerking van plannen wordt lokale kennis ingebracht en ontstaat bovendien draagvlak voor de plannen;
- gebruik website en krant. Dit gaat over algemene of specifieke achtergronden van projecten binnen de gemeente Renkum waarover de burger wordt geïnformeerd. Dit ook met als doel door middel van het verstrekken van achtergrondinformatie draagvlak te creëren.

4.6.3 Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen met als doel de beïnvloeding van de vervoerwijzekeuze ten gunste van het minder gebruik van het gemotoriseerd verkeer, ten gunste van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Minder gemotoriseerd verkeer betekent minder kans op ongevallen maar ook minder overlast van geluid en een verbetering van de luchtkwaliteit. Een actuele aanpak is bijvoorbeeld SLIM (voorheen BBKAN!), waarbij regionaal de verdeling van de verkeersstromen en de verkeersveiligheid wordt aangepakt.

De rol van de gemeente hierin is overleg en stimuleren van andere overheden en bedrijven binnen de gemeente, en educatie/communicatie naar de eigen inwoners.
Geadviseerd wordt in het kader van mobiliteitsmanagement de volgende mogelijkheden in te zetten:

- stimuleren van mobiliteitsmanagement bij bedrijven zoals het carpoolen en fiets van de zaak;
- het stimuleren van initiatieven zoals het project "Wheels4 all" dat stimuleert met gebruik van een auto door meerdere mensen (deelauto’s);
- het actualiseren van het vervoersplan voor de medewerkers van de gemeente Renkum.

4.6.4 Duurzaamheid en verkeer

Het is ook belangrijk in te zetten op maatregelen die gericht zijn op duurzaamheid. Dit zijn maatregelen die een bijdrage leveren aan een schoon en zuinig verkeer met het oog op een vermindering van de geluidsoverlast en verbetering van de luchtkwaliteit. Het gaat dat vooral om maatregelen die leiden tot een verschuiving in de vervoerwijzekeuze zoals maatregelen ten gunste van de fiets en openbaar vervoer en maatregelen in het kader van mobiliteitsmanagement. Ook schonere voertuigen spelen hierin een rol.
Andere mogelijke projecten zijn:

- Kiss & Bike
- Deelauto's.

Vanuit de gemeente zouden vooral bedrijven kunnen worden gestimuleerd hierin te investeren.

4.6.5 Verkeershandhaving

Met het inrichten van Duurzaam Veilige wegen en het toepassen van snelheidsdisplays wordt al een belangrijke bijdrage geleverd aan het optimaliseren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Dit geldt ook voor het inzetten van de juiste mensgerichte maatregelen zoals voorlichting en educatie. Verkeershandhaving, zoals handhaven van snelheids- of parkeergedrag, is eveneens een onmisbaar onderdeel van de mensgerichte maatregelen. Naast educatie en infrastructuur wordt handhaving zelfs wel gezien als een van de drie peilers van gedragsbeïnvloeding. Geadviseerd wordt dan ook het continueren van:

- de handhaving in de blauwe zones en buiten de blauwe zones (foutparkeerders);
- controle op het snelheidsgedrag;
- de handhaving op fietsen in voetgangersgebieden e.d.

Daarnaast zijn bij handhaving binnen de gemeente de volgende zaken van essentieel belang:

- De subjectieve pakkans, dus hoe groot is bij de weggebruiker het gevoel aanwezig om betrapt te worden op een overtreding. Hoe groter die kans is, hoe groter de invloed op de verkeersveiligheid.
- Er ligt een duidelijke scheiding tussen de handhaving door politie (snelheidsovertredingen e.d.) en door de gemeentelijke handhavers (met name parkeerexcessen e.d.). Doordat de politie steeds meer basistaken afstoot, komt vooral handhaving van parkeerexcessen op het bordje van de gemeente te liggen. Mits er voldoende middelen beschikbaar worden gesteld, kan dit voortvarend worden opgepakt.
- Communicatie met de externe handhavers. Momenteel is er al regulier verkeersoverleg tussen politie, brandweer en de gemeentelijke afdelingen handhaving en verkeer, waarin handhaving uiteraard een belangrijk thema is. Dit overleg wordt gecontinueerd.

4.7 Monitoring

Het belang van een goed monitoringssysteem komt onder andere tot uitdrukking in het objectiveren van de gemaakte beleidskeuzes. Monitoren, oftewel 'meten en

weten', is niet alleen van belang voor het verkrijgen van draagvlak voor plannen, maar ook voor het onderbouwen van subsidieaanvragen bij de Stadsregio Arnhem - Nijmegen of de Provincie Gelderland. Ten slotte is het monitoren ook steeds vaker vereist in diverse procedures van wet- en regelgeving. Monitoring en evaluatie dienen daarom structureel onderdeel te zijn van de gemeentelijke verkeer- en vervoersactiviteiten. Tevens bieden de resultaten ook meerwaarde voor andere afdelingen binnen de gemeente. Bij het monitoren kan gedacht worden aan:

- het verrichten van tellingen, snelheidsmetingen en kenteken- en parkeeronderzoeken;
- het contineren van een tweejaarlijks klanttevredenheidsonderzoek (KTO);
- het monitoren van het Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP). Met andere woorden welke projecten en maatregelen worden ieder jaar wel/niet gerealiseerd, waarom en hebben ze een bijdrage geleverd aan de doelstellingen in het GVVP en in welke mate. Door middel van evaluatiestudie is dit laatste onderdeel in beeld te brengen.

4.8 Subsidiemogelijkheden

Ten behoeve van het opstarten van projecten en realiseren van maatregelen zullen alle mogelijke subsidiebronnen benut moeten worden. Mogelijke subsidiebronnen zijn:

- de Brede Doel Uitkering die door het Rijk via de Stadsregio is te raadplegen. Gemeenten kunnen hier hun projecten indienen. Op basis van een prioriteringsmethodiek van de Stadsregio worden subsidies toegekend;
- subsidies van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (ROVG) ten behoeve van projecten zoals het GVVP of projecten in het kader van verkeerseducatie;
- subsidie via het Meerjaren Investeringsprogramma Gelderland (MIG). Deze subsidieverlening loopt ook via de Stadsregio.

5 Uitwerking visie

5.1 Inleiding

In het vorige hoofdstuk is inzichtelijk gemaakt met welke "bouwstenen" de geconstateerde verkeersproblemen kunnen worden aangepakt. Al deze "bouwstenen" zullen nodig zijn om de gestelde doelen uit de startnotitie te bereiken. Om bewuste keuzes te maken wanneer welke "bouwstenen" als eerste nodig zijn, dienen prioriteiten te worden gesteld. Het credo hierbij is: eerst die maatregelen treffen die het meeste bijdragen aan de gestelde doelen. Om deze prioriteiten te kunnen stellen, is in eerste instantie de samenhang tussen de drie beleidsdoelen en de zes beleidsonderwerpen weergegeven in schema 5.1. De mate van bijdrage is gebaseerd op landelijke onderzoeken en ervaringscijfers en op de Startnotitie.

	Verkeersveiligheid	*Leefbaarheid*	*Bereikbaarheid*
Categorisering van wegen			
(Brom)fietsers			
Openbaar Vervoer			
Parkeren			
Kwetsbare verkeersdeelnemers			
Mensgericht			

Legenda	
levert grote bijdrage aan beleidsdoel	
levert beperkte bijdrage aan beleidsdoel	
levert geen bijdrage aan beleidsdoel	

Schema 5.1: De mate van samenhang tussen de beleidsdoelen en de onderwerpen.

5.2 Prioriteiten maatregelen

Alle in hoofdstuk 4 beschreven "bouwstenen" zijn in schema 5.2: lokale maatregelenpakket en in schema 5.3: regionale maatregelenpakket samengevat. Om een keuze te kunnen maken welke maatregelen als eerste moeten worden aangepakt, zijn de maatregelen beoordeeld op de bijdrage die ze leveren aan de beleidsdoelstellingen. Tenslotte zijn op basis van deze bijdragen prioriteiten gesteld. Bij de prioriteitstelling is onderscheid gemaakt naar drie categorieën:

- hoge prioriteit. Dit is van toepassing als het project of de maatregel een belangrijke bedrage levert aan zowel de doelstelling verkeersveiligheid als leefbaarheid;
- aanpak gewenst. Dit is van toepassing als het project of de maatregel een belangrijke bijdrage levert aan verkeersveiligheid of leefbaarheid;
- aanpak met een lage prioriteit. Dit is van toepassing als het project of de maatregel alleen een (grote) bijdrage levert aan de bereikbaarheid.

5.3 Aanpak met lokale maatregelen

	Verkeers-veiligheid	*Leefbaar-heid*	*Bereikbaar-heid*	*Prioriteit*
Categorisering autoverkeer				
aanpak Gebiedsontsluitingsweg				
aanpak 30-60 km/u gebieden				
verkeersveilige schoolomgevingen				
(Brom)fietsers				
Duurzaam Veilig fietsnetwerk visie gemeente Renkum				
fietsenstallingen				
Openbaar Vervoer				
haltetoegankelijkheid optimaliseren				
Parkeren				
beleid ontwikkelen grote voertuigen				
beleid ontwikkelen gehandicaptenparkeren				
ontwikkelen parkeernormen				
Kwetsbare verkeersdeelnemers				
optimalisatie voetpadennetwerk				
voorlichting, educatieprogramma's en promotie				
Mensgericht				
Permanente verkeerseducatie				
- Ouderen				
- cursus jonge bromfietsers				
- kinderen t/m 4 jaar en groep 7				
Educatie bij verkeersprojecten				
Monitoring				
Parkeer-/kentekenonderzoeken				
Klanttevredenheidsonderzoeken(2-jaarlijks)				
monitoring stand van zaken MUP in relatie tot verkeersdoelstellingen				

Legenda
aanpak hoge prioriteit t.g.v. grote bijdrage aan verkeersveiligheid **EN** leefbaarheid
aanpak gewenst t.g.v. grote bijdrage aan verkeersveiligheid **OF** leefbaarheid
aanpak lage prioriteit t.g.v. (grote) bijdrage aan bereikbaarheid
grote bijdrage aan doelstelling
bijdrage aan doelstelling
beperkte bijdrage aan doelstelling

Schema 5.2: Prioriteiten voor de lokale maatregelen op basis van de mate van samenhang tussen de beleidsdoelen en de onderwerpen

Conclusie is dat om de belangrijkste doelen verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid te halen, gesteld in de startnotitie, het beste geïnvesteerd kan worden in de “bouwstenen”: het categoriseren van wegen, (brom)fietsers, de kwetsbare verkeersdeelnemers en het monitoren van het verkeersbeleid

5.4 Aanpak met regionale maatregelen

	Verkeersveiligheid	*Leefbaarheid*	*Bereikbaarheid*	*Prioriteit*
Categorisering autoverkeer				
'Oortjes' (aansluiting Amsterdamseweg (N224) op A50)				
Wolfhezerweg-Utrechtseweg				
Spoorwegovergang Wolfheze (incl. dorpsplein)				
Aansluiting N225-Boersberg				
Kortsluiting Utrechtseweg (N225) – Amsterdamseweg (N224)				
Inpassing verbreding A50/A12				
(Brom)fietsers				
Ruggengraat Nijmegen-Arnhem (Rijnwaalpad), incl. fietspad aan spoorbrug				
Fietsroutenetwerk utilitair en recreatief (Stadsregio)				
Openbaar Vervoer				
Optimaliseren treinverbindingen				
Optimaliseren busverbindingen				
Continueren buurtbus				
Informatieverstrekking (DRIP's)				
HOV				
Mensgericht				
Verkeershandhaving				
Monitoring				
Verkeersongevallen (jaarlijks)				

Legenda
aanpak hoge prioriteit t.g.v. grote bijdrage aan verkeersveiligheid **EN** leefbaarheid
aanpak gewenst t.g.v. grote bijdrage aan verkeersveiligheid **OF** leefbaarheid
aanpak lage prioriteit t.g.v. (grote) bijdrage aan bereikbaarheid
grote bijdrage aan doelstelling
bijdrage aan doelstelling
beperkte bijdrage aan doelstelling

Schema 5.3:. Prioriteiten voor de regionale maatregelen op basis van de mate van samenhang tussen de beleidsdoelen en de onderwerpen

Conclusie is dat om de belangrijkste doelen verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid te halen, gesteld in de startnotitie het beste geïnvesteerd kan worden in de "bouwstenen": het categoriseren van wegen, en het monitoren van het verkeersveiligheidsbeleid.

6 Uitvoeringsprogramma's

In dit hoofdstuk zijn de prioriteiten uit hoofdstuk 5 vertaald naar alleen een actieprogramma voor het jaar 2010. Dit zijn de projecten die reeds in het coalitieakkoord 2006-2010 van de gemeente waren opgenomen en door de raad als belangrijk worden bestempeld. De in het coalitieakkoord opgenomen maatregelen passen bij de prioriteiten die in hoofdstuk 5 zijn gesteld.

De uitvoeringsprogramma's voor de projecten voor de middellange termijn (2011 t/m 2014) en de lange termijn (2015 t/m 2020) zijn nog niet in dit hoofdstuk opgenomen. Het Meerjaren Uitvoeringsprogramma (M.U.P.) 2011-2014, wordt opgesteld in relatie tot de Structuurvisie en de plannen van afdeling Wijkbeheer in het voorjaar van 2010 en aan de raad ter vaststelling voorgelegd. Daarna maakt het M.U.P. onlosmakelijk onderdeel uit van dit GVVP.

Alle uitvoeringsprogramma's zullen dus in de praktijk nog moeten worden afgestemd op de plannen van de afdeling Wijkbeheer zoals het rioleringsplan en het onderhoudsprogramma van wegen. Door deze afstemming kan zogenoemd 'werk met werk' worden gemaakt, waarmee kosten en overlast zoveel mogelijk worden beperkt.

6.1 Actieprogramma 2010

In deze paragraaf zijn de maatregelen vanuit vigerend beleid opgenomen die in 2010 uitgevoerd of opgestart kunnen worden. Uit de uitwerking van de visie in hoofdstuk 5 blijkt dat het beste geïnvesteerd kan worden in de “bouwstenen” wegcategorisering, (brom)fietsers, kwetsbare verkeersdeelnemers en monitoren van het verkeersbeleid. Onderstaande maatregelen passen daarom uitstekend bij het nieuwe beleid dat in dit GVVP gestalte wordt gegeven.

Maatregelen in het kader van categorisering van wegen en kwetsbare verkeersdeelnemers:
- 30 km-zone Bloemenbuurt;
- 30 km-zone Oosterbeek zuidoost;
- 30 km-zone Wolterbeekweg en omgeving;
- 60 km-zone Bilderberglaan;
- snelheidsremmende maatregel kruispunt Utrechtseweg-Talsmalaan Oosterbeek;
- spoorwegovergang Wolfheze – kruispunt Wolfhezerweg;
- 30 km-zone – entree aanpassen – diverse zones in Oosterbeek, Wolfheze, Doorwerth;
- plateau W.A. Scholtenlaan-Boersberg-Schaapsdrift-Roggekamp Doorwerth;
- inventariseren schoolomgevingen en aanpak twee locaties;
- afwaarderen wegen buitengebied van 60 km/uur naar 30 km/uur.
- subsidie COSBO

Maatregelen in het kader van de (brom)fietsers:
- Benedendorpsweg;
- Schaapsdrift-Nieuwe Keijenbergseweg-Europalaan;
- Sportlaan (i.c.m. Wilhelmina sportpark);

- fietspad Dreijensweg/Stationsweg;
- fietspad Driegemeentenpad langs spoor (van Oosterbeek via Wolfheze naar Ede).

Parkeerprojecten:

- Parkeersituatie Dennenkamp.