

2018

Neder-Betuws Verkeer- en Vervoerplan Beleidsrapportage



gemeente
Neder-Betuwe

Neder-Betuws Verkeer- en Vervoerplan Beleidsrapportage

Datum	16 januari 2018
Status	Concept
Versie	3.0

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	4
1.1	OPBOUW BELEIDSPLAN	4
1.2	WAAROM DIT VERKEER- EN VERVOERPLAN?	4
1.3	UITGANGSPUNTEN	4
1.3.1	<i>Uitgangssituatie NBVVP</i>	4
1.3.2	<i>Integrale benadering</i>	5
1.3.3	<i>Bewonersenquête</i>	5
1.3.4	<i>Nieuwe input bewoners voor actualisatie</i>	6
1.4	LEESWIJZER	6
2	VERKEER OP DE JUISTE PLAATS	7
2.1	HUDIGE SITUATIE & ANALYSE	7
2.2	BELEIDSKEUZES	7
2.3	PROGRAMMA & MAATREGELEN	9
2.3.1	<i>Realiseren Duurzaam Veilige weginrichting (tevens maatregel verkeersveiligheid)</i>	9
2.3.2	<i>Stimuleren van voorkeursroutes vracht- en landbouwverkeer</i>	10
2.3.3	<i>Verbeteren (toegankelijkheid) voetgangersvoorzieningen</i>	10
2.3.4	<i>Realiseren nieuwe infrastructuur</i>	11
2.3.5	<i>Monitoring verkeersbeeld</i>	11
2.4	PROGRAMMA 'VERKEER OP DE JUISTE PLAATS' – SAMENVATTEND	11
3	VEILIG VERPLAATSEN	13
3.1	HUDIGE SITUATIE & ANALYSE	13
3.1.1	<i>Activiteiten</i>	13
3.2	BELEVING VERKEERSVEILIGHEID	14
3.3	ONTWIKKELING VERKEERSONGEVALLEN	14
3.4	ANALYSE VERKEERSONGEVALLENGEGEVENS	15
3.5	BELEIDSKEUZES	16
3.5.1	<i>Veilige en herkenbare infrastructuur</i>	16
3.5.2	<i>Mensgerichte maatregelen</i>	16
3.5.3	<i>Verhoging beleving veilig verplaatsingsgedrag</i>	16
3.6	PROGRAMMA & MAATREGELEN	17
3.6.1	<i>Het realiseren van een veilige en herkenbare infrastructuur</i>	17
3.6.2	<i>Structurele inzet van mensgerichte maatregelen</i>	18
3.7	PROGRAMMA 'VEILIG VERPLAATSEN' – SAMENVATTEND	20
4	MOBILITEIT (DUURZAAM) OP MAAT	21
4.1	HUDIGE SITUATIE & ANALYSE	21
4.2	BELEIDSKEUZES	21
4.3	PROGRAMMA & MAATREGELEN	22
4.3.1	<i>Behoud basismobiliteit openbaar vervoer</i>	22
4.3.2	<i>Versterken ketenmobiliteit</i>	23
4.3.3	<i>Promoten gebruik openbaar vervoer en kenbaar maken van wensen</i>	23
4.3.4	<i>Toegankelijkheid haltevoorzieningen</i>	23
4.3.5	<i>Stimuleren mobiliteitsmanagement</i>	23
4.3.6	<i>Programma 'Openbaar vervoer op maat' - samenvattend</i>	23
5	FIETS VOORUIT!	24
5.1	HUDIGE SITUATIE & ANALYSE	24
5.2	STIMULEREN FIETSGEBRUIK – BELEIDSKEUZES	24

5.3	PROGRAMMA & MAATREGELEN	24
5.3.1	<i>Realisatie fietsnetwerk – infrastructureel</i>	25
5.3.2	<i>Veilige school-thuisroutes</i>	26
5.3.3	<i>bevorderen van de fietsveiligheid in het algemeen;</i>	26
5.3.4	<i>Wegnemen barrières</i>	26
5.3.5	<i>Fietsparkeervoorzieningen</i>	26
5.3.6	<i>Voorlichting</i>	26
5.4	PROGRAMMA 'FIETS VOORUIT!' – SAMENVATTEND	27
6	LEEFOMGEVING	28
6.1	HUIDIGE SITUATIE & ANALYSE	28
6.2	BELEIDSKEUZES	28
6.3	PROGRAMMA & MAATREGELEN	29
6.3.1	<i>Sturen van het verkeer op de juiste routes (= verkeer op de juiste plaats)</i>	29
6.3.2	<i>Aanpak aandachtlocaties lucht en geluid</i>	30
6.3.3	<i>Behoud van waardevolle elementen van en uit het landschap</i>	30
6.3.4	<i>Uitwerken/uitvoeren van lokaal parkeerbeleid</i>	30
6.4	PROGRAMMA 'LEEFOMGEVING' – SAMENVATTEND	31
7	ORGANISATIE EN COMMUNICATIE	32
7.1	EXTERN GERICHT	32
7.1.1	<i>Regionale en lokale samenwerking</i>	32
7.1.2	<i>Subjectieve onveiligheid</i>	32
7.1.3	<i>Wegwerkzaamheden</i>	32
7.2	INTERN GERICHT	33
7.2.1	<i>Integrale aanpak</i>	33
7.2.2	<i>Ruimtelijke ontwikkelingen</i>	33
7.2.3	<i>Monitoring & evaluatie</i>	33
7.3	PROGRAMMA 'ORGANISATIE' – SAMENVATTEND	33
8	UITVOERINGSPROGRAMMA	34
8.1	UITGANGSPUNTEN	34
8.1.1	<i>Algemeen</i>	34
8.1.2	<i>Budget en financiële dekking</i>	34
8.2	MEERJARENUITVOERINGSPROGRAMMA	35
8.2.1	<i>Opbouw meerjarenuitvoeringsprogramma</i>	35
8.2.2	<i>Prioriteitstelling in aanpak</i>	35
8.2.3	<i>Maatregelen per kern</i>	36

Bijlage 1: huidige wegategorisering
 Bijlage 2: wensbeeld wegategorisering
 Bijlage 3: openbaar vervoer
 Bijlage 4: fietsnetwerk
 Bijlage 5: uitvoeringsprogramma
 Bijlage 6: maatregelen kern Opheusden
 Bijlage 7: maatregelen kern Dodewaard
 Bijlage 8: maatregelen kern Ochten
 Bijlage 9: maatregelen kern Kesteren
 Bijlage 10: maatregelen kern Echteld
 Bijlage 11: maatregelen kern IJzendoorn

1 Inleiding

1.1 Opbouw beleidsplan

De voorliggende beleidsrapportage is één van de twee onderdelen van het Neder-Betuws Verkeer- en VervoerPlan (NBVVP). Deze beleidsrapportage geeft de visie weer hoe de gemeente Neder-Betuwe nu en in de toekomst om gaat met vraagstukken op het gebied van verkeer en vervoer en de mobiliteit.

De achtergrondinformatie bij deze beleidsrapportage is terug te vinden in 'Neder-Betuws Verkeer- en Vervoerplan, achtergrondrapportage'. In de achtergrondrapportage zijn de resultaten van de inventarisatie en (knelpunt)analyse opgenomen. In figuur 1 is schematisch de opbouw van het NBVVP weergegeven. Deze beleidsrapportage is verder zelfstandig te lezen omdat de belangrijkste bevindingen uit de achtergrondrapportage per thema kort zijn samengevat.



figuur 1: opbouw Neder-Betuws Verkeer- en VervoerPlan (NBVVP)

1.2 Waarom dit Verkeer- en VervoerPlan?

Het NBVVP geeft het verkeersbeleid weer voor de gemeente Neder-Betuwe tot 2025. Dit beleidsplan bevat de gemeentelijke visie waarmee we sturing geven aan het mobiliteitsbeleid. Het plan vormt daarmee het kader voor de te realiseren maatregelen en vraagstukken op het gebied van verkeer en vervoer.

Dit voorliggende plan is een update van het Neder-Betuws Verkeer en Vervoerplan uit 2011. Voor een actuele beleidsvoering is het noodzakelijk te beschikken over een actueel Verkeer- en Vervoerplan waarbij rekening is gehouden met:

- nieuwe verkeerssituaties, ruimtelijke en economische ontwikkelingen;
- het maatschappelijk draagvlak;
- een integrale benadering gericht op:
 - verkeersveiligheid: meer aandacht nodig voor gedragsbeïnvloeding;
 - verkeer en vervoer: meer aandacht voor fietsen, openbaar vervoer en voor de beleidsterreinen bereikbaarheid en leefbaarheid.

Met het NBVVP geven we aan de ontwikkeling van de mobiliteit sturing zodat we de kwaliteit van zowel de bereikbaarheid als de verkeersveiligheid en leefbaarheid waarborgen en verbeteren. Het geformuleerde beleid geeft antwoord op knelpunten en wensen die onder meer leven onder de bewoners in de gemeente. Daarbij zijn realiteitszin en haalbaarheid van het uit te voeren beleid en de daaruit voortvloeiende maatregelen van groot belang. In het maatregelprogramma zijn die maatregelen beschreven die de komende jaren stapsgewijs leiden tot het oplossen van en antwoord geven op eventuele problemen in de toekomst.

1.3 Uitgangspunten

We hebben een aantal jaren met tevredenheid gewerkt met het plan uit 2011. Inmiddels bestaat er echter een behoefte aan een update. Dit betreft niet een grote inhoudelijke koerswijziging, maar een aanpassing aan de actualiteit en een aanpassing van het uitvoeringsprogramma.

1.3.1 Uitgangssituatie NBVVP

Volgens landelijk beleid stimuleren wij binnen de gemeente Neder-Betuwe gewenste/noodzakelijke (auto)mobiliteit voor (economische) ontwikkeling. Deze automobiliteit mag niet leiden tot ongewenste

effecten voor de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving. Daarnaast zetten we ons in voor het (verder) stimuleren van alternatieven voor autoverplaatsingen, gericht op het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Het stimuleren van beide vervoermiddelen draagt bij aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van kernen.

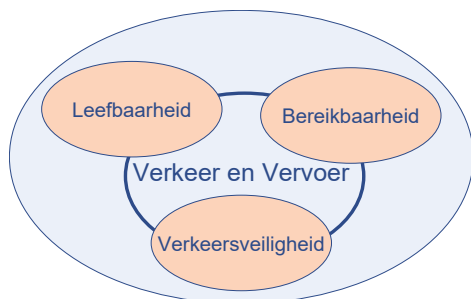
Bij de uitwerking van het Neder-Betuws Verkeer- en Vervoerplan zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- een planhorizon tot 2025;
- aandacht voor alle modaliteiten/vervoerswijzen;
- betrokkenheid van belanghebbenden en bewoners;
- heldere, realistische en meetbare doelstellingen;
- betrekken van (ruimtelijke) ontwikkelingen en uitgangspunten van het bovenlokale beleid (Rijk, provincie en regio);
- betrekken van nieuw lokaal beleid (zoals de structuurvisie)
- concrete uitwerking in de vorm van integrale maatregelen en activiteiten;
- een indicatief overzicht van de kosten voor gefaseerde uitvoering van de maatregelen.

Deze uitgangspunten sluiten aan op de aanwezige (beleids)kaders van de Planwet verkeer en vervoer (zie hoofdstuk 2 Achtergrondrapportage).

1.3.2 Integrale benadering

De sturing vanuit het verkeersbeleid vindt plaats vanuit een integrale benadering op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid/leefomgeving. Binnen de visie en de te nemen maatregelen streven we naar een optimale samenhang tussen deze zogenaamde pijlers (zie figuur 2). Keuzes op het gebied van de ene pijler kunnen namelijk onlosmakelijk gevolgen hebben voor de andere pijlers. Zo kunnen diverse snelheidsremmende maatregelen op een route ervoor zorgen dat de bereikbaarheid/doorstroming van een gebied verslechtert of dat het verkeer een andere route kiest. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor de leefomgeving.



figuur 2: samenhang Leefbaarheid, Verkeersveiligheid en Bereikbaarheid

Binnen de gemeente zijn op verschillende plaatsen projecten in ontwikkeling en/of in uitvoering op het gebied van ruimte en infrastructuur. Al deze ontwikkelingen hebben invloed op de mobiliteit in met name de gemeente(kernen) en kunnen zorgen voor een spanningsveld tussen leefbaarheid en mobiliteit. Dit beleidsplan kan daarmee ondersteunend bijdragen aan ontwikkelingen op andere beleidsterreinen van economie, ruimtelijke ordening en milieu. Dit onder andere vanuit de wensbeelden voor de wegenstructuur en de verschillende modaliteiten (auto, fiets, openbaar vervoer, landbouwverkeer, vrachtverkeer). Ook werkt het verkeersbeleid op belangrijke onderwerpen weer voorwaardenscheppend en als toetsingskader bij deze ontwikkelingen.

1.3.3 Bewonersenquête

Een belangrijk uitgangspunt bij de opmaak van het beleidsplan 2011 was het betrekken van bewoners. Met behulp van een digitale enquête, via Verkeersopinie.nl, hebben destijds alle bewoners de kans gekregen om ervaren probleemlocaties te melden die als input bij de beleidsvorming zijn meegenomen. De resultaten zijn bij de verschillende onderdelen in de afweging meegenomen. Uiteindelijk hebben we voor de meest genoemde locaties gekeken of we hier maatregelen konden nemen. Een aantal maatregelen is inmiddels uitgevoerd.

1.3.4 Nieuwe input bewoners voor actualisatie

Bovengenoemde input is ook weer betrokken bij de actualisatie van het NBVVP. Ook is via internet gevraagd om (nieuwe) knelpunten aan te dragen. De reacties hierop zijn betrokken bij de update van het NBVVP. Hetzelfde geldt voor de reacties die we via Facebook hebben ontvangen. Ook hebben we gekeken naar meldingen die zijn ingediend in de periode nadat het NBVVP 2011 is geschreven.

1.4 Leeswijzer

Voor een praktisch en hanteerbaar beleidsplan bestaat het NBVVP uit verschillende deelplannen. De deelplannen hebben allen een vaste opbouw waarmee we kunnen zien welke knelpunten (samenvattend vanuit de achtergrondrapportage), ambities/doelen en gewenste maatregelen en/of activiteiten er zijn. Het NBVVP bestaat uit de volgende deelplannen:

1. verkeer op de juiste plaats – verkeerscirculatie (hoofdstuk 2)
2. veilig verplaatsen – verkeersveiligheid (hoofdstuk 3)
3. openbaar vervoer op maat (hoofdstuk 4)
4. fiets vooruit! (hoofdstuk 5)
5. kwaliteit leefomgeving, inclusief parkeren (hoofdstuk 6)

In hoofdstuk 7 staan de organisatorische aspecten vermeld voor een daadkrachtige beleidsuitvoering van dit beleidsplan. Tot slot hebben we het meerjaren-uitvoeringsprogramma opgenomen in hoofdstuk 8 waarin alle maatregelen op een rij staan en zijn voorzien van een planning.

2 VERKEER OP DE JUISTE PLAATS

In dit deelplan staat het thema 'verkeerscirculatie' centraal, welke is verwoord in het onderwerp 'verkeer op de juiste plaats'. Allereerst hebben we in deze paragraaf de belangrijkste bevindingen uit de achtergrondrapportage opgenomen over de analyse van de huidige situatie. Samen met het beleidskader zijn de beleidskeuzes geformuleerd in een visie/ambitie met bijbehorende doelen (paragraaf 2.2). Hoe we deze doelen vervolgens willen realiseren staat in paragraaf 2.3 uitgewerkt in een overzicht van concrete maatregelen en activiteiten.

2.1 Huidige situatie & analyse

De ontwikkeling van het verkeersaanbod in de komende jaren, inclusief de toename van verkeer als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen, leidt niet tot problemen op gemeentelijke wegen. De bereikbaarheidsknelpunten op het provinciale wegennet en A15 blijven bestaan. Andere ontwikkelingen die van invloed zijn voor de (lokale) verkeerssituatie zijn: problematiek op de A15 en rondom de Rijnbrug (N233), de eventuele ontsluitingsweg Laanboomcentrum Opheusden en ontwikkelingen rondom de dijkverzwaring van de Waalbandijk.

Verder is geconstateerd dat de huidige wegcategorisering van de gemeente Neder-Betuwe op hoofdlijnen voldoet. In deze update van het NBVVP is deze wegcategorisering nogmaals tegen het licht gehouden en op onderdelen geactualiseerd. Met deze actualisatie spelen we in op: lokale/regionale (ruimtelijke) ontwikkelingen en de aanpak van (verkeersveiligheids)knelpunten. In het NBVVP 2011 was geanticipeerd op nieuwe categorieën wegen vanuit een herziene aanpak wegcategorisering. Na de vaststelling van het NBVVP 2011 bleek echter dat in deze herziene aanpak toch geen nieuwe wegcategorieën zijn opgenomen. Vandaar dat in deze update dit wordt hersteld en wordt aangesloten bij de landelijke gehanteerde wegcategorisering.

2.2 Beleidskeuzes

Binnen het thema 'verkeer op de juiste plaats' is de ambitie om gewenste routes te stimuleren en ongewenste routes te ontmoedigen, gericht op het gemotoriseerd verkeer. De basis hiervoor is de gemeentelijke wegcategorisering en de daarbij behorende gewenste inrichting. Daarnaast zetten we in op het stimuleren van voorkeursroutes voor vracht- en landbouwverkeer.

Ruimtelijke ontwikkelingen hebben effect op de verkeersafwikkelingen en verkeersmaatregelen kunnen effect hebben op de leefbaarheid. Daarom is het belangrijk dat er samenhang is tussen de drie pijlers van het NBVVP. Deze samenhang komt tot uiting in het uitgangspunt 'Verkeer op de juiste plaats': een beperkt aantal doorgaande wegen zorgt voor de verwerking van het verkeer en in de overige gebieden staat de kwaliteit van de leefomgeving en verkeersveiligheid centraal.

Het uitgangspunt 'Verkeer op de juiste plaats' is vertaald naar de wegcategorisering. De wegcategorisering is voor wegbeheerders een instrument om bij de verscheidenheid van verkeers- en omgevingsinvloeden een afgewogen keuze te maken voor de gewenste opbouw en inrichting van het wegennet, zodat dit voor weggebruikers herkenbaar én veilig is (in lijn met Duurzaam Veilig). De wegcategorisering vormt voor de wegbeheerder een kader voor te nemen verkeersmaatregelen.

In het kader van de Duurzaam Veilig wegcategorisering hebben wegen een duidelijk te onderscheiden functie in het wegennetwerk, namelijk een stroom-/verkeers- of een verblijfsfunctie. Op stroomwegen rijdt veel gemotoriseerd verkeer om relatief snel een grote afstand af te leggen. Op erftoegangswegen, waar het verblijven centraal staat, is juist sprake van menging van verschillende verkeerssoorten in een veelal drukke(re) omgeving. Op deze wegen ligt de prioriteit meer op de kwaliteit van de leefomgeving. Tussen de stroomwegen en erftoegangswegen bestaat de categorie van ontsluitingswegen als verbinding tussen deze beide uitersten. De ontsluitingswegen hebben vooral de functie van het ontsluiten van wijken en/of kernen en kennen karakteristieken die tussen die van stroomwegen en erftoegangswegen in liggen.

In de achtergrondrapportage is een overzicht opgenomen van de huidige wegcategorisering (enigszins gewijzigd om dit in overeenstemming te brengen met de landelijke wegcategorieën. In een aantal

gevallen is de weginrichting nog niet in overeenstemming met de wegcategorisering. Deze zijn dan als maatregel in het meerjarenuitvoeringsprogramma opgenomen.

De realisatie van nieuwe infrastructuur, zoals een eventuele realisatie van de ontsluitingsweg Laanboomcentrum, leidt tot een nieuwe verkeerscirculatie waardoor enkele wegen een andere functie vervullen. In bijlage 2 is het wensbeeld van de wegcategorisering opgenomen. Dit is een lange termijn visie voor de verkeerscirculatie/-structuur en verdere inrichting van wegen. Dit is actueel als er sprake is van de realisatie van nieuwe infrastructuur. Voorliggend beleidsplan voorziet niet in de financiële middelen voor de realisatie hiervan.

Bij de opbouw van de verkeersstructuur hebben we rekening gehouden met onder andere de volgende (beleids)uitgangspunten:

- Sturen op het bovengemeentelijke verkeer zoveel mogelijk via de autosnelweg A15. Alle gemeentelijke kernen, met uitzondering van IJzendoorn, hebben een directe aansluiting op de A15;
- Een goede doorstroming op hoofdroutes. Knelpunten op hoofdroutes (A15, N233 en N320) kunnen leiden tot ongewenste routes en bijbehorende knelpunten op de gemeentelijke wegen. In overleg met Rijkswaterstaat (A15) en de provincie (N233 en specifiek de Rijnbrug) blijven we in overleg om aandacht te vragen voor negatieve ontwikkelingen;
- Handhaven van bestaande veerpont. Deze veerpont maakt geen onderdeel uit van het ontsluitende wegennetwerk maar vervult aanvullend een belangrijke rol in het netwerk. Voor het langzaam verkeer ontstaan korte verbindingen maar ook voor het lokale gemotoriseerde verkeer. Wanneer de pont uit de vaart is, is dit direct merkbaar op de verkeersdrukte op de (gemeentelijke) hoofdwegen;
- Het realiseren van zo groot mogelijke verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom. In de verblijfsgebieden krijgt de verblijfskwaliteit de hoogste prioriteit, waardoor verkeersoverlast vermindert;
- Rekening gehouden met (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder eventuele realisatie ontsluitingsweg Laanboomcentrum (zie wensbeeld wegcategorisering).

Onderstaand is (per kern) een korte toelichting gegeven op de motivatie van de keuzes in de wegcategorisering. Overall concluderen wij dat een optimale wegcategorisering in Opheusden niet mogelijk (lees: haalbaar) is zonder realisatie van de rondweg zoals opgenomen in het wensbeeld.

De kernen ten zuiden van de A15 (Echteld, IJzendoorn, Ochten en Dodewaard) zijn volledig als verblijfsgebied aangeduid (30 km/uur zone). In deze verblijfsgebieden staat de leefomgeving centraal. De ontsluiting van de kernen bevindt zich veelal aan de rand van de kern en is direct gericht op wegen van hogere orde (naar de aansluitingen met de A15). Echteld wordt aan de noordzijde ontsloten en bij Ochten ligt de ontsluitingsroute om de kern heen. In verband met de geluidsbeperkingen blijft de Cuneraweg een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/uur. De kern Dodewaard wordt ontsloten via een gedeelte van de Dalwagen en Bonegraafseweg. Dit is tevens de ontsluiting van het noordelijk gelegen bedrijventerrein met een verbinding naar de A15. Door de realisatie van de verbindingsweg ontstaat een extra (directe) ontsluiting voor verkeer in het zuidelijke gedeelte van Dodewaard.

De Spoorstraat tussen Echteld en Tiel blijft de functie van gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur behouden. De weg is ingericht conform de functie.

De Keizerstraat fungeert als toegang voor de kern IJzendoorn. Het is wenselijk om de komgrens op een logische plaats te situeren en de wegvakken binnen en buiten de bebouwde kom in te richten als erftoegangsweg. De Keizerstraat ontsluit IJzendoorn op het traject Heuningstraat-Molenstraat. Voor een eenduidig wegbeeld wordt de functie van erftoegangsweg aan dit traject toegekend, waarbij een snelheidslimiet van 60 km/uur hoort. In de huidige situatie is een wisselend beeld in aanwezige snelheidslimieten (60 en 80 km/uur). Een algehele snelheidsverlaging stemmen we af in overleg met belanghebbenden (onder andere bewoners en openbaar vervoer). Vanwege het ontsluitende karakter van de Waalbandijk bij Ochten blijft een snelheidslimiet van 50 km/uur gehandhaafd.

Voor Opheusden richt de (interne) ontsluiting zich op de route Dodewaardsestraat-Dalwagenseweg-Burgemeester Lodderstraat-Dorpsstraat-Rijnbandijk-Tielsestraat. Deze heeft dan ook de functie van gebiedsontsluitingsweg. Opheusden is met de huidige verkeersstructuur te groot om als één groot verblijfsgebied aan te duiden. Vanwege het ontsluitende karakter handhaven we een snelheidslimiet 50 km/uur. In de praktijk blijkt dat door het gebruik een (gemiddelde) snelheid van 50 km/uur niet haalbaar is. Vanwege de beperkte ruimte op dit traject kunnen we geen vrijliggende fietsvoorzieningen realiseren. Als alternatief liggen er gemarkeerde fietssuggestiestroken om de positie van de fiets te benadrukken en

te zorgen voor een visuele versmalling van de rijbaan. Dezelfde argumenten gelden ook voor het gedeelte van de Tielsestraat nabij de aansluiting bij de Rijnbandijk. Bij een eventuele realisatie van de ontsluitingsweg Laanboomcentrum kunnen we de Rijnbandijk-Tielsestraat ontlasten waardoor deze een verblijfsfunctie krijgt. De ontsluiting via de Burgemeester Lodderstraat-Dalwagenseweg blijft voor de ontsluiting van de woonwijken en het winkelgebied. Bij deze ontwikkeling kunnen we de snelheid verlagen naar 30 km/uur zodat de vormgeving volledig voldoet aan de uitgangspunten van Duurzaam Veilig (erftoegangseweg).

Aan de westzijde van Kesteren ligt de provinciale weg N233. Dit is een belangrijke ontsluiting van de Betuwe in noordelijke richting. De hoofdwegen van Kesteren, welke als ontsluitingswegen zijn aangeduid, hebben allen een aansluiting op de N233 (Hoofdstraat en Betuwesestraatweg). De kern Kesteren is veelal als één groot verblijfsgebied aangeduid met aan de noordzijde de ontsluiting via de Betuwesestraatweg-Spoorstraat en aan de zuidzijde via de Hoofdstraat en Broekdijk. Het winkelgebied heeft een verblijfsfunctie en wordt in noordelijke en zuidelijke richting ontsloten. De Broekdijk gaat een belangrijkere ontsluitingsfunctie vervullen. Enerzijds voor het bedrijventerrein en anderzijds de ontsluiting voor de te realiseren woonwijk Casterhoven. Bij de verdere realisatie van Casterhoven kunnen we de Broekdijk als ontsluitingsweg 50 km/uur inrichten waarbij we de komgrens verplaatsen en fietsvoorzieningen realiseren.

2.3 Programma & maatregelen

Voor het thema 'verkeerscirculatie' zetten we in op het volgende maatregelprogramma om onze ambitie te verwezenlijken. In onderstaande paragrafen lichten we de verschillende maatregelen/activiteiten nader toe en geven we aan op welke locatie(s) deze betrekking hebben.

2.3.1 Realiseren Duurzaam Veilige weginrichting (tevens maatregel verkeersveiligheid)

- inrichting verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom (30 km/uur zone);
- inrichting verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom (60 km/uur zone);
- inrichting gebiedsontsluitingswegen;
- downgrading wegfunctie op basis van weginrichting (indien van toepassing);
- inrichting Essentiële HerkenbaarheidsKenmerken (EHK).

Duurzaam Veilig weginrichting verblijfsgebieden en ontsluitingswegen

Vanwege de verkeersveiligheid en herkenbaarheid moet de weginrichting passen bij de functie van de weg. Dit bereiken we door voor de verschillende wegcategorieën te streven naar een veilige en geloofwaardige inrichting. Door de inrichting is het streven om tevens een gewenst gebruik te bevorderen. In de vorige paragraaf hebben we de keuzes in de wegcategorisering nader toegelicht. De inzet voor de komende jaren is erop gericht om niet alleen de ontsluitingswegen, maar ook de verblijfsgebieden Duurzaam Veilig in te richten conform de beoogde wegfunctie. Niet alle verblijfsgebieden (30 en 60 km/uur) zijn nu Duurzaam Veilig ingericht.

Inrichting Essentiële Herkenbaarheidskenmerken (EHK)

In onderstaand overzicht hebben we voor de wegcategorieën gebiedsontsluitingsweg en erftoegangswegen de dominante EHK-kenmerken aangeduid. We stellen voor om deze daar waar mogelijk mee te laten liften met het programma van beheer en onderhoud.

Wegtype	Bebording snelheidsaanduiding	Kantmarkering	Rijrichtingscheiding
80 km/uur - GOW	geen – algemene geldende limiet	onderbroken markering (3-3)	dubbele asmarkering of middenberm
50 km/uur - GOW	geen – algemene geldende limiet	onderbroken markering (3-3) of opsluitband	dubbele asmarkering of middenberm
60 km/uur – ETW	(zone)bord 60 (A1 of E10)	onderbroken markering (1-3) of geen markering Onderbroken markering bij een rijloper met een minimale breedte	geen

		van 3,00m en een maximale van 4,50m (zonder asmarkering)	
30 km/uur – ETW	(zone)bord 30 (A1 of E10)	geen markering	geen
Woonerf - ETW	bord erf (G5)	geen markering	geen

Figuur 5 maatregeloverzicht Duurzaam Veilig weginrichting

Specifieke aandacht is tevens nodig voor de snelheidsovergangen gericht op de vormgeving zodat weggebruikers duidelijk worden geattendeerd op wijziging van snelheidsregime, en daarmee ander verkeersgedrag. Deze overgangen zijn in de huidige situatie niet overal uniform uitgevoerd. Op termijn willen we ervoor zorgen dat meer eenduidigheid ontstaat bij de overgangen zodat deze voor de weggebruiker herkenbaar zijn. Hiervoor werken we nadere beleidsregels uit, zodat we de benodigde maatregelen al meenemen bij geplande activiteiten uit het beheersplan.

2.3.2 Stimuleren van voorkeursroutes vracht- en landbouwverkeer

Naast ervaren knelpunten in de kernen over de aanwezigheid van vrachtverkeer zoomen we in op twee situaties die nadere aandacht vragen:

- bereikbaarheid 't Panhuis: de ontsluiting van 't Panhuis, vanuit de richting A15, willen we meer via de Broekdijk laten afwikkelen. In de huidige situatie wordt de Broekdijk veelal als ontsluitingsroute gebruikt. Dit willen we verder stimuleren, in combinatie met een veilige weginrichting. Voor de sturing van het verkeer zetten we in op goede en duidelijke bewegwijzering van en naar het bedrijventerrein;
- bereikbaarheid De Heuning: voor dit bedrijventerrein wordt geen specifieke voorkeursroute aangeduid om te voorkomen dat vrachtverkeer uit westelijke richting of een bestemming in deze richting wordt geconfronteerd met relatief lange omrijafstanden. De Stationsweg-Molenstraat is de ontsluitingsroute in westelijke richting naar de A15 en de Molenstraat-Heuningstraat is de route in oostelijke richting via de Cuneraweg in Ochten. Beide ontsluitingsroutes zijn niet optimaal waardoor geen specifieke route de voorkeur heeft. In de richting van Echteld bevindt het vrachtverkeer zich langer op het onderliggende wegennetwerk en aan de Cuneraweg (Het Katsland) in Ochten is een basisschool gelegen.

Vanwege de voorzieningen in de boomkweek en fruitteelt is het aandeel landbouwverkeer in de gemeente Neder-Betuwe groot. Omdat wordt ingezet op een verdere groei in deze sector is de bereikbaarheid van het landbouwverkeer van belang. Veel van de huidige routes voor het landbouwverkeer liggen in het buitengebied, welke tot weinig/geen overlast leidt voor de omgeving.

Grootste knelpunt is de route door de kern van Opheusden. Daar wordt de leefomgeving aangetast en worden verkeersonveilige situaties ervaren. Er zijn geen (haalbare) alternatieven aanwezig om het landbouwverkeer op een andere wijze om de kern heen te leiden. Landbouwverkeer wordt anders geconfronteerd met niet acceptabele omrijafstanden. Ook bij een eventuele ontsluitingsweg Laanboomcentrum kunnen we nooit helemaal voorkomen dat landbouwverkeer door de kern rijdt. Zolang de ontsluitingsweg niet (concreet) in beeld is, stellen we voor de huidige situatie zo te laten zoals deze nu is. De ervaren onveiligheid leidt niet tot meer ongevallen met landbouwverkeer.

Algemeen aandachtspunt is wel de ontstane bermchades langs wegen, mede veroorzaakt door de steeds groter wordende landbouwvoertuigen. Sommige zijn aan de smalle kant voor de grote voertuigen, zeker bij uitwijkmanoeuvres. We stellen voor om in overleg met de sector de mogelijkheden te bespreken om daar waar mogelijk de ervaren overlast terug te dringen en bermchades zoveel mogelijk te voorkomen. In het algemeen bevelen we aan om bij het treffen van verkeersmaatregelen rekening te houden met de aanwezigheid van het landbouwverkeer. De komende vier jaar verbeteren we vanuit het wegenbeheersplan structureel circa 20 km bermverharding, waardoor we nieuwe schade voorkomen.

2.3.3 Verbeteren (toegankelijkheid) voetgangersvoorzieningen

Het is belangrijk dat kinderen, ouderen en minder validen mobiel blijven. Daarom is de toegankelijkheid van de openbare ruimte van belang en is het vanwege de sociale functie belangrijk dat iedereen zich veilig op straat kan begeven. We stellen voor om in gebieden trottoirs te realiseren waar deze functioneel zijn vanuit verkeersveiligheid en toegankelijkheid. Concrete maatregelen die de toegankelijkheid verbeteren zijn het aanbrengen van verlaagde trottoirbanden waar (veelvuldig) wordt overgestoken,

inclusief de juiste maatregelen voor blinden en slechtzienden. Bij (openbare) voorzieningen komen voldoende (gehandicapten)parkeerplaatsen. Dit bereiken we door voorzieningen mee te nemen bij groot onderhoud. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt e.e.a. geborgd door eisen vanuit het Handboek Openbare Ruimte.

2.3.4 Realiseren nieuwe infrastructuur

De realisatie van nieuwe infrastructuur levert een belangrijke bijdrage bij het oplossen van de knelpunten in de kern van Opheusden (ontsluiting Laanboomcentrum). Dit ontlast de huidige doorgaande routes van verkeer, en dan met name voor vracht-/landbouwverkeer. De nieuwe weg is opgenomen in het wensbeeld voor de verkeersstructuur. Op dit moment zijn nog geen middelen beschikbaar voor de realisatie ervan. Een begin van de ontsluitingsweg Laanboomcentrum is al gerealiseerd als ontsluitingsweg van het ABC. Er is een nieuwe studie voorzien naar de haalbaarheid van de nieuwe ontsluitingsweg.

2.3.5 Monitoring verkeersbeeld

Om de vinger aan de pols te houden vinden jaarlijks verkeerstellingen plaats op verschillende locaties op de gemeentelijke wegen. Met deze tellingen verzamelen we informatie over intensiteiten en snelheden. Dit gebruiken we onder andere bij actualisatie van het verkeersmodel en bij ruimtelijke ontwikkelingen.

De gemeente heeft de beschikking over een (regionaal) verkeersmodel. Met dit model maken we effectberekeningen van zowel verkeerskundige als ruimtelijke ontwikkelingen.

Op de gemeentelijke wegen kunnen we het verkeersbeeld zelf monitoren. Voor de hoofdwegen vallen we terug op de provincie en Rijkswaterstaat.

In overleg met beide wegbeheerders volgen we de ontwikkeling van het verkeersbeeld zodat we tijdig eventuele ontstane (structurele) knelpunten op gemeentelijke wegen, als gevolg van een verminderde doorstroming, kunnen signaleren.

2.4 Programma 'Verkeer op de juiste plaats' – samenvattend

Speerpunt	Maatregel/actie	Locatie(s)
1. Realiseren van Duurzaam Veilige weginrichting		
Inrichting verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom (30 km/uur zone)	Uitwerken inrichtingsvoorstel	Zie uitvoeringsprogramma
Inrichting verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom (60 km/uur zone)	Uitwerken inrichtingsvoorstel	Zie uitvoeringsprogramma
Inrichting gebiedsontsluitingswegen	Uitwerken inrichtingsvoorstel	Zie uitvoeringsprogramma
Inrichting Essentiële Herkenbaarheidskenmerken	Inrichting conform richtlijnen EHK per wegfunctie en uitwerken beleidsregels voor snelheidsovergangen	Zie uitvoeringsprogramma
2. Stimuleren van voorkeursroutes vracht- en landbouwverkeer		
Voorkeursroutes landbouwverkeer	Overleg met sector voor terugdringen overlast en verkeersmaatregelen afstemmen op bereikbaarheid landbouwverkeer	gemeentebreed
3. Verbeteren (toegankelijkheid) voetgangersvoorzieningen		
Voetgangersvoorzieningen	Aanleg van trottoirs waar deze ontbreken en nodig zijn	indien gewenst meeliften bij groot onderhoud
Toegankelijkheid openbare ruimte	Toepassen van verlaagde trottoirbanden en plaatsen waar wordt overgestoken	indien gewenst meeliften bij groot onderhoud

4. Realiseren nieuwe infrastructuur		
Nieuwe infrastructuur	Verkenning en onderzoek indien een eventuele realisatie van nieuwe infrastructuur aan de orde is	ontsluiting Laanboomcentrum (Opheusden)
5. Monitoring verkeersbeeld		
Uitvoering telprogramma	Jaarlijkse uitvoering van verkeerstellingen (intensiteit en snelheid)	gemeentebreed
Actualisatie verkeersmodel	Actualiseren verkeersmodel	-
Monitoren verkeersbeeld op hoofdwegen	In overleg met de provincie en Rijkswaterstaat volgen ontwikkelingen verkeersbeeld op de hoofdwegen	gemeentebreed en A15

3 VEILIG VERPLAATSEN

In dit deelplan staat het thema verkeersveiligheid centraal. Allereerst staan in de eerste paragraaf de belangrijkste bevindingen met betrekking tot de ongevallenanalyse van de huidige situatie. Samen met het beleidskader formuleren we de beleidskeuzes in een visie/ambitie met bijbehorende doelen (paragraaf 3.2). Hoe we deze doelen vervolgens willen realiseren staat in paragraaf 3.3 uitgewerkt in een overzicht van concrete maatregelen en activiteiten. In dit hoofdstuk is enige overlap aanwezig met activiteiten uit het deelplan 'Verkeer op de juiste plaats', welke is gebaseerd op de gemeentelijke wegencategorisering. Belangrijk onderdeel van de wegencategorisering zijn uitgangspunten vanuit de verkeersveiligheid.

3.1 Huidige situatie & analyse

3.1.1 Activiteiten

De gemeente Neder-Betuwe heeft de afgelopen jaren op basis van het huidige NBVVP gestaag gewerkt aan de verkeersveiligheid, zowel via de infrastructuur als via mensgerichte maatregelen (educatie/voorlichting en handhaving).

Op het gebied van infrastructuur zijn de wegen, en met name de verblijfsgebieden (woonwijken), tot een 30 km/uur zone ingericht. Deze Duurzaam Veilig inrichting is nog niet compleet doorgevoerd voor de gehele gemeente. Daarnaast hebben we een aantal gebieden en trajecten vrij sober ingericht met aanvullende verkeersveiligheidsmaatregelen. Bij een eventuele herinrichting/reconstructie kunnen we deze maatregelen dan realiseren. Uit het projectenoverzicht van het NBVVP blijkt dat daarnaast diverse projecten onvoldoende/niet zijn gerealiseerd.

Enkele knelpunten/projecten uit het NBVVP 2011 zijn inmiddels achterhaald of gedateerd. Dit betekent voor het maatregelprogramma uit het NBVVP 2011 het volgende:

1. projecten/maatregelen zijn volgens plan uitgevoerd, of;
2. projecten/maatregelen zijn anders uitgevoerd door gewijzigd inzicht en/of omstandigheden, of;
3. projecten/maatregelen zijn niet uitgevoerd.

Voor de provinciale wegen (N233 en N320) en de rijksweg A15 ligt de taak van verkeersveiligheidsaanpak bij de provincie en Rijkswaterstaat.

Voor inzet van mensgerichte maatregelen sluiten we aan op de (regionale) activiteiten vanuit Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost-Nederland (ROV Oost-Nederland). De activiteiten vallen niet altijd onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Neder-Betuwe. In de gemeente hebben in de afgelopen jaren onder meer de volgende (regionale) projecten plaatsgevonden:

- educatie voor de allerkleinsten (0 tot 4 jaar);
- educatie en structurele aanpak in het basisonderwijs en in het voortgezet onderwijs;
- project 'Van 8 naar 1' (groep 8 BO);
- project 'Onder invloed onderweg' (bovenbouw VO);
- project 'Kruispunt'.
- Young drivers day (18 tot 24 jaar);
- seniorenritten (55-60 jaar en ouder);
- seniorenritten ofwel de fiets- en scootmobielcursussen (55-60 jaar en ouder).

Daarnaast is aandacht geweest voor verkeer (waaronder motoren) op dijken, rouleren er snelheidsdisplay over de gemeenten in de regio en worden er landelijke campagnes op het gebied van verkeersveiligheid ondersteund.

Voor activiteiten op gebied van handhaving vindt beperkt samenwerking plaats met de politie. De gemeente Neder-Betuwe heeft incidenteel overleg met de politie daar waar het gaat om de afhandeling van klachten/meldingen.

De provincie Gelderland stelt voor niet-infrastructurele plannen een budget beschikbaar voor alle Gelderse regio's, dus ook voor Rivierenland. Van dit budget worden de activiteiten in het regionale werkplan van de regio Rivierenland (volledig) gefinancierd. We kopen de regionale activiteiten (via het ROV Oost-Nederland) samen in.

3.2 Beleving verkeersveiligheid

Voor inzicht in de beleving van de verkeersveiligheid hebben we destijds gebruik gemaakt van de resultaten uit de enquête via Verkeersopinie en het onderzoek naar de gemeentelijke dienstverlening (waarstaatjegemeente.nl). De resultaten hiervan hebben we in de achtergrondrapportage van het NBVVP 2011 opgenomen.

Door een enquête via internet (en gedeeld via Facebook) hebben we in 2017 opnieuw gevraagd naar ervaringen van bewoners over verkeerssituaties. De resultaten hiervan hebben we in de achtergrondrapportage opgenomen.

Deze enquête heeft in een aantal gevallen geleid tot opname van een maatregel/project in het meerjarenuitvoeringsprogramma. Daarnaast is er sprake van een aantal (kleinere) knelpunten die we relatief eenvoudig (bijvoorbeeld met wegonderhoud) op kunnen lossen.

Na vaststelling van het NBVVP geven we via een overzicht op de gemeentelijke website per melding/maatregel aan op welke manier we deze afhandelen.

3.3 Ontwikkeling verkeersongevallen

Voor de analyse van de (geregistreerde) verkeersongevallen hebben we het bestand BRON 1.0 gebruikt, welke beschikbaar is in het analyseprogramma ViaStat. ROV Oost-Nederland faciliteert ViaStat aan de gemeenten voor het zelfstandig analyseren van de verkeersveiligheidssituatie.

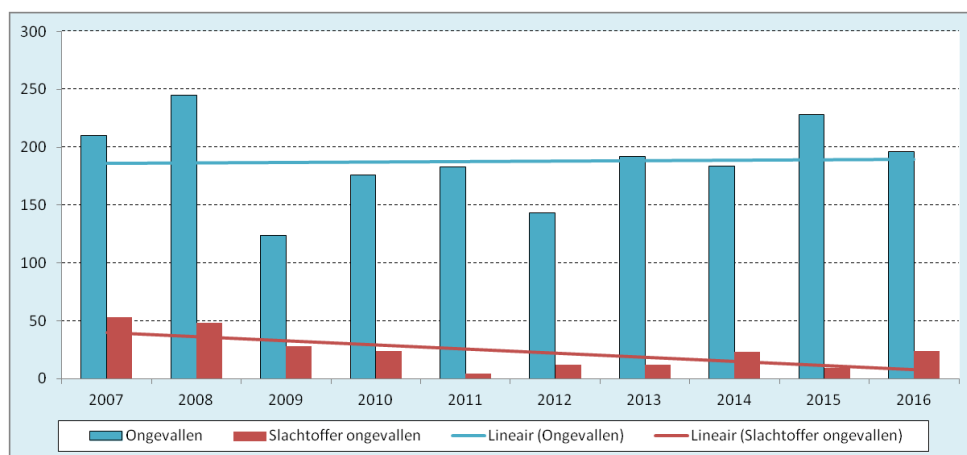
In figuur 6 en 7 hebben we de ontwikkeling van de (slachtoffer)ongevallen in de periode 2007-2016 weergegeven. In beide overzichten zijn alle ongevallen die in de gemeente Neder-Betuwe hebben plaatsgevonden opgenomen. Dit is dus inclusief ongevallen op de provinciale en rijkswegen.

Over de periode 2007-2016 is geen duidelijke trend te zien in het aantal ongevallen. Het aantal ongevallen schommelt in deze periode op circa 180.

In het aantal slachtofferongevallen is een duidelijke dalende trend te zien. De daling komt voornamelijk door de daling van het aantal ziekenhuisgewonden en overige gewonden. Er is geen daling in de trend van het aantal doden waar te nemen.

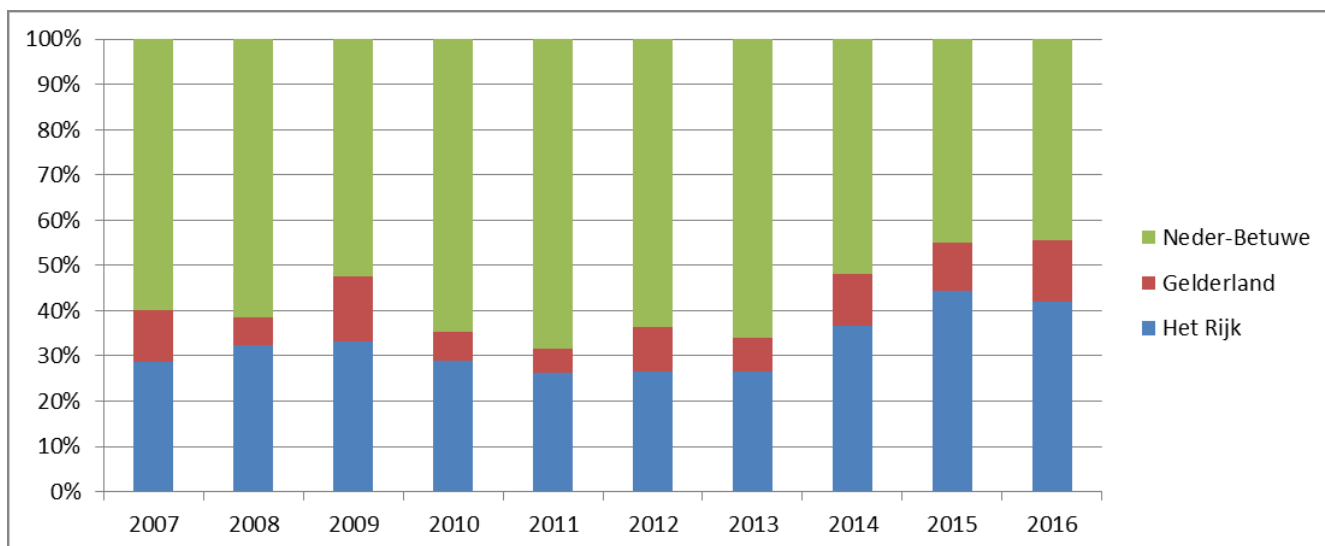
Jaar	Totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	Slachtoffers	Doden	Ziekenhuis gewonden	Overige gewonden
2007	210	53	60	1	17	42
2008	245	48	59	4	16	39
2009	124	28	41	5	9	27
2010	176	24	28	1	6	21
2011	183	4	5	2	1	2
2012	143	12	16	3	5	8
2013	192	12	13	3	2	8
2014	184	23	28	4	3	21
2015	228	9	11	0	4	7
2016	196	*	24	3	*	21

Figuur 6 ontwikkeling (slachtoffer)ongevallen in de periode 2007-2016 naar ernst op grondgebied van de gemeente Neder-Betuwe. (De gegevens van 2016 komen uit het STAR-bestand in plaats van uit BRON-gegevens. Hierdoor is het aantal slachtoffer ongevallen niet inzichtelijk en is er geen onderscheid gemaakt in ziekenhuis en overige gewonden).



Figuur 7: trendontwikkeling (slachtoffer)ongevallen in de periode 2007-2016 op grondgebied van de gemeente Neder-Betuwe. (Het aantal slachtoffer ongevallen is gelijk gesteld aan het aantal slachtoffers, vanwege ontbrekende gegevens).

Ook is de ontwikkeling van (slachtoffer) ongevallen en slachtoffer naar wegbeheerder in de periode 2007-2016 inzichtelijk gemaakt, zie onderstaande figuur.



Figuur 8: verdeling ongevallen over verschillende wegbeheerders

Uit dit overzicht blijkt dat het aandeel ongevallen dat op gemeentelijk wegennet valt steeds kleiner wordt.

Wanneer men het aantal ernstige slachtoffers per kilometer weglengte per wegbeheerder analyseert, vallen de meeste ernstige slachtoffers per kilometer weglengte op de provinciale wegen en vervolgens op de rijkswegen. Hierbij dient men wel rekening te houden dat op deze wegen ook veel meer verkeer rijdt dan op gemeentelijke wegen.

3.4 Analyse verkeersongevallengegevens

Kijkend naar de ongevallengegevens van de periode 2007-2016 valt een aantal zaken op:

- geen blackspots of ongevallenconcentraties (locatie waar gedurende vijf jaar 10 ongevallen op 1 locatie hebben plaatsgevonden);
- geen dalende trend totale ongevallen vanaf 2007, wel lichte daling letselongevallen;
- relatief veel ongevallen van leeftijdsgroepen 16-17 en 18-24 jaar;
- veel ongevallen met personenauto's, maar bromfietzers vallen op;
- 43% eenzijdige ongevallen (botsing objecten, te water). 26% kopstraat botsing;

- ondanks het vele landbouwverkeer in de gemeente vinden er relatief weinig ongevallen met landbouwverkeer plaats. Ongevallen met rijden onder invloed liggen in de gemeente Neder-Betuwe niet hoger dan het aandeel van de provincie;
- meeste ongevallen op 30 en 60 km/u wegen. Bijna niets op 50 en 80 km/u wegen. Inzet op duurzaam veilige inrichting: snelheidsverlagings, vergevingsgezinde wegen.

In de achtergrondrapportage gaan we hier in hoofdstuk 3 uitgebreid op in. Ook hebben we een analyse per kern gemaakt, inclusief een top 5 meest onveilige locaties op basis van objectieve en subjectieve verkeersveiligheid.

3.5 Beleidskeuzes

Als gemeente Neder-Betuwe streven we op termijn naar nul verkeersslachtoffers per jaar. Ook willen we graag dat personen een verkeersveilige beleving hebben als zij zich verplaatsen in de openbare ruimte. Dit willen we bereiken door in te zetten op:

1. het realiseren van een veilige en herkenbare infrastructuur
2. een structurele inzet van mensgerichte maatregelen (= gedragsbeïnvloeding door educatie, voorlichting en handhaving)
3. verhogen beleving veilig verplaatsingsgedrag

Voor de gemeente Neder-Betuwe heeft aanpak van de verkeersonveiligheid absolute prioriteit binnen het totale mobiliteitsbeleid. Dit is gericht op alle verkeersdeelnemers. Ons motto is dan ook 'elk slachtoffer is er één teveel'. Daarnaast levert het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers een bijdrage aan het beperken van het menselijk leed (bij ernstige ongevallen) en het beperken van de maatschappelijke kosten als gevolg van (ernstige) ongevallen¹.

Voor het realiseren van deze ambitieuze doelstelling sluiten we aan op de pijlers van de verkeersveiligheidsaanpak van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (ROV Oost-Nederland) en het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

3.5.1 Veilige en herkenbare infrastructuur

Binnen dit onderdeel continueren we onze aanpak gericht op een Duurzaam Veilige weginrichting met als basis de wegcategorysering (zie hoofdstuk 2). De essentie van Duurzaam Veilig is een proactieve en integrale aanpak van het verkeerssysteem. Het verkeerssysteem dienen we volgens de principes van Duurzaam Veilig zo te ontwerpen dat er zo min mogelijk conflicten ontstaan tussen verkeersdeelnemers. Mochten deze toch ontstaan, dan moet het verkeerssysteem de gevolgen voor de verkeersslachtoffers beperken.

3.5.2 Mensgerichte maatregelen

Kennis en gedrag van weggebruikers schieten nogal eens tekort, waardoor educatie, voorlichting én handhaving onontbeerlijk zijn en zelfs relatief in belang toenemen binnen de verkeersveiligheidsaanpak. Gericht op educatie en voorlichting willen we bewerkstelligen dat iedere Neder-Betuwse verkeersdeelnemer gedurende zijn hele leven beschikt over de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie voor een veilige deelname aan het verkeer (= permanente verkeerseducatie). Handhaving zien we als een curatieve, gedragscorrigerende maatregel, die altijd noodzakelijk is, ondanks de preventieve maatregelen vanuit verkeerseducatie en de infrastructuur. Snelheidshandhaving vindt alleen door de politie plaats wanneer de weginrichting aansluit bij de wegfunctie en bijbehorende snelheidslimiet. Dit is dan ook vaak de achterliggende reden dat de politie niet handhaaft in sober ingerichte verblijfsgebieden (30 km/uur).

3.5.3 Verhoging beleving veilig verplaatsingsgedrag

Naast de ongevallengegevens (objectief) hebben we gekeken naar de beleving (subjectief). De beleving van burgers is naast de 'harde' cijfers (ongevallen en slachtoffers) ook een belangrijk onderwerp om rekening mee te houden. Uit onderzoek blijkt niet dat er een direct verband bestaat tussen objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid. Dat wil zeggen dat situaties die burgers als onveilig ervaren over het algemeen niet de situaties zijn waar feitelijk veel ongevallen plaatsvinden [SWOV, 2009]. Maar de

¹ De maatschappelijke kosten van een dodelijk slachtoffer bedragen in 2015 ongeveer € 2,9 miljoen en van een ziekenhuisgewonde ongeveer € 0,31 miljoen [SWOV, 2017].

beleving kan wel van invloed zijn op hun (aangepaste) verkeersgedrag. Zo zijn er aanwijzingen dat weggebruikers in situaties die zij onveilig ervaren extra goed opletten en hun verkeersgedrag zodanig aanpassen dat het objectief gezien veiliger wordt. De beleving over veilig verplaatsingsgedrag is dan ook een belangrijk onderdeel van de verkeersveiligheidsaanpak.

3.6 Programma & maatregelen

Voor het thema verkeersveiligheid zetten we in op het volgende maatregelprogramma om onze gestelde ambities te verwezenlijken. In de komende paragrafen zijn de verschillende maatregelen/activiteiten nader toegelicht en geven we aan op welke locatie(s) en/of doelgroepen/thema deze betrekking hebben.

3.6.1 *Het realiseren van een veilige en herkenbare infrastructuur*

Hiervoor zijn de volgende maatregelen van belang

- analyseren van dodelijke/ernstige ongevallen op gemeentelijke wegen om te beoordelen in hoeverre aanpassingen in de infrastructuur dergelijke ongevallen kunnen voorkomen;
- aanpak van verkeersongevallenconcentraties;
- voltooiën inrichting verblijfsgebieden, 30 en 60 km/uur gebieden (zie paragraaf 2.3);
- veilig inrichten van gebiedsontsluitingswegen, met als prioriteit voldoen aan de richtlijnen van de Essentiële HerkenbaarheidsKenmerken (zie paragraaf 2.3);
- creëren van een verkeersveilige schoolomgeving, ondersteund met mensgerichte maatregelen.

Analyse ernstige ongevallen

Binnen een maand nadat een ernstig ongeval heeft plaatsgevonden (dodelijke afloop of ongevallen met ziekenhuisgewonden) in overleg met de politie de oorzaak van het ongeval analyseren. Dit met als doel te beoordelen in hoeverre verbeteringen in de infrastructuur op locatie wenselijk en/of noodzakelijk zijn. Alles gericht op het voorkomen van nieuwe ongevallen. In verband met het wegbeheer richt de aanpak zich alleen op gemeentelijke wegen.

Aanpak verkeersongevallenconcentraties

Feitelijk gezien zijn er geen verkeersongevallenconcentraties. Mochten er onverhoopt in de toekomst ongevallenconcentraties ontstaan, dan is het noodzakelijk om door middel van een aanpak te komen tot een voorstel om deze locaties te verbeteren, ongeacht of deze nu in het uitvoeringsprogramma zijn opgenomen. De aanpak houdt onder meer in: het verrichten van een detailanalyse, inclusief schouw op locatie, om te beoordelen in hoeverre (kleinschalige) maatregelen de verkeersveiligheid op locatie kunnen verbeteren. De locaties waar de meeste ongevallen gebeurd zijn (zonder dat dit een verkeersongevallenconcentratie is), zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma.

Veilige en herkenbare infrastructuur

Vanuit verkeersveiligheid is het belangrijk om tot een inherent veilige infrastructuur te komen. Hierbij staat het aanpassen van de weginrichting aan de functie van de weg centraal (zie thema 'verkeer op de juiste plaats', hoofdstuk 2).

Creëren veilige schoolomgeving

Tijdens de schoolspits ontstaat vanwege het haal-brenggedrag vaak een drukke en chaotische (verkeers)situatie. Vaak ervaren mensen de schoolomgeving als subjectief onveilig, maar gelukkig gebeuren er vaak geen of nauwelijks ongevallen. Dit betekent niet dat de schoolomgeving verder geen aandacht heeft. In de directe schoolomgeving kiezen we ervoor dat langzaam verkeer prioriteit heeft ten opzichte van autoverkeer. De maatregelen in de schoolomgevingen stellen we in overleg met scholen, de leerlingen en de (verkeers)ouders op. Voor een optimaal resultaat richten we de focus daarbij altijd op een integrale aanpak. Dit betekent dat ook scholen structureel aandacht hebben voor de verkeersveiligheidssituatie. Dit kan zijn door voorlichting/educatie (theorie) en/of praktijkgerichte trainingen. De politie kan daar waar wenselijk ondersteunen met gerichte handhavingsacties. Insteek is dat we per jaar twee scholen nader analyseren.

Eén van de maatregelen in de schoolomgeving is de inzet van verkeersbrigadiers. In de achtergrondrapportage staat dat drie scholen (Ochten/Opheusden) verkeersbrigadiers inzetten. Voor de inzet van verkeersbrigadiers zijn vrijwilligers/verkeersouders nodig. Omdat enkele scholen niet met verkeersouders werken willen we dat meer gaan stimuleren.

3.6.2 Structurele inzet van mensgerichte maatregelen

(= gedragsbeïnvloeding door educatie, voorlichting en handhaving):

- in te zetten op permanente verkeerseducatie gericht op een doorlopende leerlijn:
 - voor iedere doelgroep worden activiteiten aangeboden c.q. opgestart;
 - aansluiting zoeken op (lopende) regionale activiteiten van de regio Rivierenland en het ROV Oost-Nederland;
 - prioriteit ligt bij de aandachtsgroepen: fietsers (4 t/m 11 jaar), bromfietzers (16-17 jaar), beginnende automobilisten (18 t/m 24 jaar) en automobilisten (25-39 jaar). Deze aandachtsgroepen hebben een hoog risico in de gemeente omdat zij relatief vaak betrokken, en slachtoffer zijn, bij verkeersongevallen (zie achtergrondrapportage);
- educatie, voorlichting/communicatie en handhaving in samenhang in te zetten én de verbinding zoeken met infrastructurele maatregelen;
- in overleg met de politie structurele handavingsinzet op speerpunten².

Inzet permanente verkeerseducatie (PVE)

Permanente Verkeerseducatie (PVE) richt zich op een leven lang leren zodat je als verkeersdeelnemer beschikt over de nodige kennis, vaardigheden en motivatie voor veilig verplaatsingsgedrag. In onderstaand overzicht zijn mogelijke activiteiten per doelgroep aangegeven. Vanwege een effectieve en efficiënte beleidsuitvoering sluiten we daar waar mogelijk aan op activiteiten vanuit de regio/ROV Oost-Nederland.

Doelgroep	Activiteiten	Toelichting
0 tot 4 jaar	- JONGLEREN in het verkeer - Ik in het verkeer	Educatief programma om een verantwoorde basis te leggen bij kinderen in de leeftijdsgroep 0 tot 4 jaar voor de ontwikkeling naar een veilige zelfstandige deelname aan het verkeer.
4 tot 12 jaar	theoretische en praktische verkeerseducatielessen	De inzet van zowel theorie als praktijklessen richt zich op een veilige zelfstandige deelname aan het verkeer. Mogelijke activiteiten zijn: verkeersexamen, Lopen en fietsen in de praktijk, Opwegnaarschool.nl, trainingen fietsbehendigheid.
12 tot 16 jaar	gerichte praktische en theoretische educatie- en voorlichtingsactiviteiten	Enerzijds richten de activiteiten zich op de overstap van BO naar VO (veilige school-thuisroutes) en anderzijds verhogen risicobewustzijn onder jeugdige fietsers. Mogelijke projecten zijn: project dode hoek, Van 8 naar 1, Opwegnaarschool.nl en fietsverlichtingsacties.
16 tot ca. 24 jaar	Ontwikkelen activiteit/campagne voor bromfietzers / jonge automobilisten	Gerichte activiteiten/campagnes voor bromfietzers en jonge automobilisten ontbreken landelijk gezien. In overleg met de regio/ROV de mogelijkheden in beeld brengen voor het ontwikkelen van een speerpuntgerichte actie.
25 tot ca. 60 jaar	- algemene voorlichting - snelheidsbewustwordingsproject - wijkgerichte aanpak	Algemene voorlichting kan betrekking hebben op (een wijziging van) verkeersregels of opfriscursus. De wijkgerichte aanpak richt zich op specifieke activiteiten afhankelijk van de ervaren knelpunten.
ca. 55 jaar en ouder	- senioren-cursussen - fietsvaardigheids-trainingen - algemene voorlichting	De cursussen en trainingen zijn vooral gericht op de rijvaardigheid. De voorlichting kan zich richten op het opfrissen van de verkeersregels.
Algemeen	Ondersteunen landelijke/regionale campagnes	Daar waar mogelijk mee liften met regionale/ landelijke campagnes verkeersveiligheid (zie campagnekalender). Denk hierbij aan 'De scholen zijn weer begonnen' of 'Rij met je hart'.

² De speerpunten zijn gericht op de HELMGRAS-feiten (helmdracht, gordeldracht, roodlichtnegatie, alcohol & drugs en snelheid. Door actuele ontwikkeling is er soms tijdelijk extra aandacht voor zaken als bellen en gebruik van social media achter het stuur en als overlastgevend ervaren gedrag (bumperkleven).

Verbinding samenhang verkeersveiligheidsmaatregelen

Daar waar het gaat om infrastructurele of mensgerichte maatregelen, deze staan niet alleen op zichzelf. Voor een meer effectievere beleidsuitvoering willen we meer de verbinding zoeken in de integrale verkeersveiligheidsaanpak. Dit is bijvoorbeeld mogelijk om bij realisatie van infrastructurele werken een koppeling te leggen met voorlichting. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om een voorrangsregeling op rotondes of bij in-/uitritconstructies. Bij handhavingsactiviteiten is het goed om dit te combineren met informatie over de achtergrond dan wel de reden van inzet.

We hebben de ervaring dat we de voorlichting van bijvoorbeeld specifieke maatregelen niet alleen op de bewoners moeten richten, maar ook op de weggebruiker. Bewoners kunnen maatregelen positief waarderen, maar als de weggebruiker zich daar niet in kan vinden, door onwetendheid over de achtergrond van de maatregelen, kan dat leiden tot ongewenst verkeersgedrag.

Handhaving speerpunten

Handhaving is een belangrijk onderdeel van de integrale verkeersveiligheidsaanpak waarbij de inzet is gericht op de speerpunten, de zogenaamde HELMGRAS-feiten (helmdracht, gordeldracht, roodlichtnegatie, rijden onder invloed en snelheid).

Gezien de huidige samenwerking is het in ieder geval van belang om elkaar goed te informeren en van de juiste informatie (objectief/subjectief) te voorzien. Op basis hiervan kunnen we in onderling overleg de gewenste (vervolg)acties bepalen.

Verhogen beleving veilig verplaatsingsgedrag

De beleving van weggebruikers kunnen we als volgt verhogen:

- beoordelen van ontvangen meldingen/klachten en communiceren resultaat en eventuele vervolgstappen;
- aanpak van subjectief verkeersonveilige situaties.

Beoordelen van meldingen/klachten en communicatie

Binnen het NBVVP is een overzicht van onveilig ervaren locaties verkregen. Dit overzicht is het uitgangspunt voor het verhogen van de verkeersveiligheids-beleving. Dit neemt niet weg dat we nieuwe meldingen/klachten niet behandelen. Elke klacht behandelen we waarbij we communiceren of de melding terecht is en wat de eventuele acties daarop zijn. Bij de beoordeling bepalen we tevens de prioriteit. Klachten met een hoge prioriteit, bijvoorbeeld door het aantal meldingen of de aanwezigheid van andere knelpunten, kunnen voorrang krijgen in aanpak. Het blijft altijd belangrijk te communiceren hoe is omgegaan met de melding/klacht. Het is de bedoeling beleidsregels op te stellen over de manier waarop we met meldingen omgaan.

Aanpak van subjectief verkeersonveilige situaties

In de inventarisatie is een aantal locaties vanuit verkeersveiligheid als aandachtspunt naar voren gekomen. Voor de meest genoemde locaties per kern heeft een beoordeling plaatsgevonden of er sprake is van een probleem en in hoeverre maatregelen nodig zijn. Daarbij is een link gelegd met de ongevalcijfers en eventuele andere projecten vanuit de andere thema's van dit beleidsplan. In de Achtergrondrapportage zijn deze locaties aangegeven, met de eventuele te nemen maatregelen. Hierbij zetten we voor de verblijfsgebieden meer in op (burger)participatie. Nadruk ligt hierbij ook op de eigen verantwoordelijkheid voor verhoging van de verkeersveiligheid.

Monitoring

Om de vinger aan de pols te houden, adviseren we de beleidsuitvoering jaarlijks te monitoren. In overleg met de politie kunnen we meer inzicht krijgen in alle ontwikkelingen, onder andere in de huidige ongevallenregistratie. Gezien deze ontwikkelingen is het advies om, naast ongevalcijfers, andere aanvullende indicatoren mee te nemen voor een structurele verkeersveiligheidsaanpak in de komende jaren. Denk hierbij aan de subjectieve onveiligheid (meldingen), informatie over school-thuisroutes en snelheidsgegevens. Met deze gegevens kunnen we zowel curatief als preventief te werk gaan. Eventueel potentieel onveilige locaties maken we met de gegevens inzichtelijk. Op basis van alleen ongevallengegevens kunnen we alleen curatief werken. De preventieve aanpak sluit tevens aan bij de principes van Duurzaam Veilig: voorkomen is beter dan genezen.

3.7 Programma 'Veilig verplaatsen' – samenvattend

Speerpunt	Maatregel/actie	Locatie(s)
1. Het realiseren van een veilige en herkenbare infrastructuur		
Analyse ernstige ongevallen	Na plaatsgevonden ernstige ongevallen in overleg met politie de (weg)situatie beoordelen (< 1 maand)	wegen in beheer bij gemeente
Aanpak verkeersongevallen-concentraties	Detailanalyse naar mogelijkheden voor verbetering verkeersveiligheidssituatie	- op dit moment niet van toepassing
Veilig en herkenbare infrastructuur	Inrichting van wegen conform Duurzaam Veilig en EHK	zie thema 'verkeer op de juiste plaats' (hoofdstuk 2)
Creëren veilige schoolomgeving	Onderzoek naar (preventieve) verkeersveiligheidsaanpak schoolomgeving. Voorkomen c.q. beperken problemen tijdens het halen en brengen. Daarnaast het stimuleren van het aantrekken van verkeersouders.	gemeentebreed, alle scholen basisonderwijs
2. Structurele inzet van mensgerichte maatregelen		
Inzet permanente verkeerseducatie (PVE)	Aanbieden van verkeers-activiteiten voor iedere doelgroep voor leven lang leren	gemeentebreed / regio
Verbinding samenhang verkeersveiligheidsmaatregelen	Binnen de projecten de samenhang zoeken/vinden voor versterking van de boodschap	gemeentebreed
Handhaving speerpunten	Periodiek overleg en concrete afspraken met politie over de inzet (aantal uren/onderwerp) en locaties voor handhaving	gemeentebreed
Monitoring verkeersveiligheid	Jaarlijks monitoren van de ontwikkeling van de verkeersveiligheid	gemeentebreed
3. Verhogen beleving veilig verplaatsingsgedrag		
Beoordelen & aanpak subjectief onveilige locaties	Beoordelen meldingen/klachten en indien gewenst treffen van (kleinschalige) maatregelen	gemeentebreed
Beoordelen & aanpak subjectief onveilige locaties	Ontwikkelen van beleidsregels meldingen/klachten	gemeentebreed

4 MOBILITEIT (DUURZAAM) OP MAAT

In dit deelplan staan de thema's openbaar vervoer en duurzame mobiliteit centraal. Allereerst staan in deze paragraaf de belangrijkste bevindingen uit de achtergrondrapportage over de analyse van de huidige situatie. Samen met het beleidskader formuleren we de beleidskeuzes in een visie/ambitie met bijbehorende doelen (paragraaf 4.2). Hoe we deze doelen vervolgens willen realiseren staat in paragraaf 4.3 uitgewerkt in een overzicht van concrete maatregelen en activiteiten.

4.1 Huidige situatie & analyse

Het openbaar vervoer in de gemeente Neder-Betuwe bestaat uit treinverbindingen, en buslijnen (inclusief buurtbus). Als aanvulling op dit aanbod hebben we het vraagafhankelijke vervoer in de vorm van het aanvullende regiovervoer Versis. Dit is vervoer van deur tot deur, voor iedereen toegankelijk en op afroep beschikbaar. Met al deze diensten voorzien we in zowel de verbindende functie als de sociale functie van het openbaar vervoer.

Bij de drie stations zijn P+R-voorzieningen aanwezig voor de overstap op het openbaar vervoer. Verder bevinden zich drie carpoolplaatsen nabij de aansluitingen op de A15. Vanaf eind 2012 neemt Arriva naast het busvervoer ook de treindienst Tiel-Arnhem voor haar rekening.

Belangrijk aandachtspunt bij het openbaar vervoer richt zich vooral op de overstap en de frequentie. De overstap richt zich vooral op de aansluiting van de trein in Tiel en Rhenen (richting Utrecht) en Kesteren.

Het openbaar vervoer krijgt met ingrijpende veranderingen te maken. Dit is een gevolg van de OV-visie die de Provincie Gelderland in mei 2014 heeft vastgesteld. Hierin staan de contouren voor de toekomst van het Gelderse openbaar vervoer. Het doel hiervan is mobiliteit bieden, waaronder openbaar vervoer, dat aansluit op de behoeften van reizigers waarbij we efficiënt omgaan met maatschappelijk geld.

De uitwerking van deze OV-visie (Statenbrief mei 2016) resulteert in drie verschillende (OV-) netten:

- Het vastnet: de basis hiervoor bestaat uit de treinverbindingen binnen en buiten een regio, aangevuld door busverbindingen tussen de steden en belangrijke economische kerngebieden in een regio.
- Het stadsnet in de grotere steden in een regio. Deze zijn belangrijk voor de economische kracht van de steden, de bereikbaarheid, de sociale samenhang en een schone en gezonde leefomgeving.
- Het flexnet: dit is het vervoersnet waarbij diverse kleinschalige vervoersconcepten worden aangeboden in regio's of plaatsen en op tijden waarop maar weinig mensen afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Bijvoorbeeld in het buitengebied, in kleine steden of stedelijke wijken, of na negen uur 's avonds en in het weekend.

De komende jaren wordt deze visie verder geïmplementeerd.

Juist binnen het flexnet is het van belang steeds meer te denken in (alternatieve) vervoersmogelijkheden in plaats van een vaste trein of bus. Kleinschaligheid en diversiteit kan een antwoord bieden om de mobiliteit in kleine kernen of op latere tijdstippen te versterken. Denk bijvoorbeeld aan de deelauto of concepten als 'Automaatje'.

Met de implementatie van de OV-visie wordt het flexnet steeds meer een verantwoordelijkheid van gemeenten.

Een eventuele reactivering van de zogenaamde PON-lijn wordt niet bestuurlijk gedragen.

De bus ondervindt op de N233 nabij de Rijnbrug met regelmaat vertragingen als gevolg van de congestievorming.

4.2 Beleidskeuzes

Als gemeente zetten we meer in op het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer. Dit vanuit een realistische visie op de eigenschappen van het gebied. Dit willen we bereiken door de bereikbaarheid van kernen in stand te houden en op onderdelen daar waar mogelijk te verbeteren. Dit kan door vervoer vanuit het flexnet te initiëren en te faciliteren en mede te zorgen voor goed ingerichte knooppunten.

Om te zorgen dat het niveau van het openbaar vervoer in de gemeente/regio op peil blijft is het belangrijk het gebruik ervan te stimuleren. Alleen bij voldoende gebruik van de verschillende lijnen kunnen we het in stand houden ervan voor zover mogelijk waarborgen. Inwoners van de gemeente die geen beschikking hebben over een auto, kunnen zich via het openbaar vervoer in het openbare leven bewegen/verplaatsen (sociale bereikbaarheid). Vooral buiten het gebied is het openbaar vervoer ook kansrijk als alternatief voor de auto. In het langeafstand woon-werkverkeer levert het openbaar vervoer een bijdrage aan de vermindering van files.

In het kader van de implementatie van de OV-visie door de provincie, is het van belang om als gemeente alert te blijven op de bereikbaarheid van de kleine(re) kernen in de gemeenten en op de sociale functie van het openbaar vervoer. Dit kan door alternatieve vervoersvormen (flexnet) waar mogelijk te initiëren en/of te faciliteren.

Daarnaast is het van belang om – samen met provincie en vervoerder – te zorgen voor goede knooppunten, zowel voor knooppunten waar wordt overgestapt van bus op trein of van bus op bus als voor knooppunten tussen vastnet en flexnet.

Knooppunten vastnet:

Primair is het hierbij van belang dat de aansluitingen goed zijn: dat is een exploitatief element van goed functionerende knooppunten en primair een verantwoordelijkheid van de vervoerder.

Daarnaast dient het knooppunt goed ingericht te zijn om de overstap ook zo comfortabel mogelijk te kunnen realiseren.

Overdekte wachtruimte, korte loopafstanden, (sociale) veiligheid (bijvoorbeeld door goede verlichting) en duidelijke reisinformatie zijn hierbij de belangrijkste zaken waar we bij een knooppunt aandacht aan moeten schenken.

Knooppunten flexnet - vastnet:

- van eigen fiets of deelfiets op reguliere bus: de halte moet voorzien zijn van voldoende (overdekte) fietsenstallingen, eenabri om overdekt te kunnen wachten en adequate reisinformatie;
- van eigen of deelauto op reguliere bus: de halte moet voorzien zijn van voldoende parkeermogelijkheden, eenabri om overdekt te kunnen wachten en adequate reisinformatie;
- van kleine bus (Nachtvlinder, Kolibrie of een ander lokaal systeem): de halte moet voorzien zijn van voldoende perrons, eenabri om overdekt te kunnen wachten en adequate reisinformatie.

Als wegbeheerder draagt de gemeente hier zo nodig zorg voor.

4.3 Programma & maatregelen

Voor het thema openbaar vervoer zetten we in op het volgende maatregelprogramma om het gebruik van het openbaar vervoer (verder) te stimuleren:

- behoud basismobiliteit openbaar vervoer;
- versterken ketenmobiliteit;
- promoten gebruik openbaar vervoer en richting de vervoerder en aanbesteder de gemeentelijke wensen kenbaar maken;
- verbeteren toegankelijkheid haltevoorzieningen;
- stimuleren van mobiliteitsmanagement.

4.3.1 Behoud basismobiliteit openbaar vervoer

Om te zorgen dat het niveau van het openbaar vervoer in de regio op peil blijft, is het belangrijk het gebruik ervan te stimuleren. Vanuit een realistische visie blijven we ons inzetten voor het behoud van de huidige lijn- en dienstvoering, waarin wordt voorzien in een vorm van basismobiliteit. Voor behoud en om het gebruik verder te stimuleren zetten we in op:

- Behoud de directe verbinding op de lijn Tiel-Arnhem. Dit om de bereikbaarheid per trein in de richting van Arnhem te houden. Reistijden per bus zijn niet acceptabel vanwege alle overstappen op de route. Deze spoorverbinding heeft een regionale functie met een aansluiting op het landelijke OV-netwerk.
- Verbeteren knooppunt Kesteren. Binnen onze mogelijkheden proberen we de overstap in het knooppunt Kesteren te verbeteren en de stationsomgeving aantrekkelijker te maken. In overleg met de vervoerder communiceren wij over te nemen verkeersmaatregelen die van invloed zijn op de

eventuele rijtijden van de bus. Dit levert soms tegenstrijdige belangen op vanuit enerzijds de verkeersveiligheid en anderzijds de doorstroming van het verkeer. Door maatregelen op logische locaties te situeren en de vormgeving erop af te stemmen, is het streven om de overlast voor de bus zoveel te beperken.

- Verbeteren stationsomgeving Opheusden. Binnen onze mogelijkheden proberen we de stationsomgeving van station Opheusden aantrekkelijker en veiliger te maken. De provincie is bereid hieraan financieel bij te dragen.
- Verbeteren van de bereikbaarheid van Medel. Op dit moment is er vanuit Tiel en Kesteren geen goede busverbinding met Medel. In overleg met provincie, vervoerder, Medel en de gemeente Tiel streven we naar het verleggen van de route van lijn 45, zodat er een bus van en naar Medel rijdt.

In bijlage 3 is een kaart met het openbaar vervoersnetwerk opgenomen.

4.3.2 Versterken ketenmobiliteit

Goede overstapmogelijkheden in de vorm van knooppunten zijn belangrijk bij het versterken van de ketenmobiliteit. De bestaande knooppunten kunnen we verder optimaliseren, nieuwe knooppunten kunnen we inrichten volgens de hedendaagse eisen.

4.3.3 Promoten gebruik openbaar vervoer en kenbaar maken van wensen

Door het geven van meer bekendheid aan de verschillende aanwezige en nieuwe vormen van openbaar vervoer kunnen we het gebruik vergroten. Eventuele wijzigingen in de routes, tijden, overstapmogelijkheden, vervoersvormen enzovoorts dienen we steeds opnieuw terug te koppelen.

4.3.4 Toegankelijkheid haltevoorzieningen

Iedere kern van de gemeente Neder-Betuwe beschikt momenteel over minimaal één toegankelijke haltevoorziening. Haltevoorzieningen die niet frequent worden aangedaan, en daarmee een relatief laag aantal reizigers hebben, hebben tot op heden geen prioriteit gehad. Tot voor kort was instappen op niveau niet mogelijk vanwege de haltebanden. Door nieuwe bussen kan dit nu wel, maar daarvoor is aanpassing van de haltes nodig. Bij aanwezige knelpunten en binnen het programma van beheer en onderhoud streven naar een verdere verbetering/optimalisering van de toegankelijkheid van de haltevoorzieningen.

4.3.5 Stimuleren mobiliteitsmanagement

In het kader van mobiliteitsmanagement richten we ons op het stimuleren van milieuvriendelijke alternatieven in het huidige verplaatsingsgedrag. We willen bij concrete vragen het gebruik van deelauto's stimuleren door het 'reserveren' van (openbare) parkeerplaatsen en het geven van voorlichting over de mogelijkheden en gebruikskosten. Naast de deelauto gaan we het gebruik van elektrische personenauto's en fietsen stimuleren. Met name de elektrische fiets maakt een flinke opmars. Door op strategisch gelegen locaties oplaadpunten te realiseren kunnen we het gebruik stimuleren. De elektrische fiets is hiermee voor korte(re) afstanden een prima alternatief voor autoverplaatsingen. Het gebruik van elektrisch aangedreven voertuigen treedt in de komende jaren meer op de voorgrond. Ook hierin stimuleren we dit verder binnen onze mogelijkheden. Afhankelijk van de ontwikkelingen bekijken we op termijn in hoeverre het wenselijk is om nieuwe (beleids)regels op te stellen voor parkeer- en oplaadvoorzieningen voor deze auto's.

4.3.6 Programma 'Openbaar vervoer op maat' - samenvattend

Speerpunt	Maatregel/actie	Locatie(s)
Behoud basismobiliteit openbaar vervoer	In stand houden van voorzieningen en waar mogelijk nieuwe vormen van Flexnet.	gemeentebreed
Versterken ketenmobiliteit	- Stimuleren mobiliteits-management (carpool) - Monitoren gebruik fietsparkeervoorzieningen	
Promoten/voorlichting	Communicatie gericht op verbetering imago en gebruik	gemeentebreed
Toegankelijkheid haltevoorzieningen	Verbeteren toegankelijkheid van bushaltes (instap)	gemeentebreed
Stimuleren mobiliteitsmanagement	Stimuleren van het gebruik van de deelauto en (op aanvraag) realiseren van oplaadpunten voor elektrische auto's en fietsen (w.o. aanpassing beleidsregels)	gemeentebreed

5 FIETS VOORUIT!

In dit deelplan staat het thema 'fiets' centraal. Allereerst staan in de eerste paragraaf de belangrijkste bevindingen uit de achtergrondrapportage over de analyse van de huidige situatie. Samen met het beleidskader formuleren we de beleidskeuzes in een visie/ambitie met bijbehorende doelen (paragraaf 5.2). Hoe we deze doelen vervolgens willen realiseren staat in paragraaf 5.3 uitgewerkt in een overzicht van concrete maatregelen en activiteiten.

5.1 Huidige situatie & analyse

Op dit moment heeft de gemeente Neder-Betuwe geen specifiek fietsbeleid. In provinciaal verband is een fietsnetwerk opgesteld. In 2017 heeft de provincie Gelderland de mobiliteitsplandoelen uit de Omgevingsvisie uitgewerkt op fietsnetniveau.

Voor Neder-Betuwe gaat het voornamelijk de fietsverbindingen tussen de kernen Echteld, Ochten, Kesteren, Opheusden en Dodewaard en de verbinding met Rhenen en Tiel.

De gemeente Neder-Betuwe wil op dit fietsnetwerk verder aanhaken om het fietsgebruik lokaal en regionaal te stimuleren.

Er is een ontwikkeling op fietsgebied gaande. Enerzijds zien we een toename van de e-fiets (en het gebruik), anderzijds zien we nieuwe en snellere fietsvormen ontstaan (speed-pedelec). Het is van belang om deze ontwikkeling te blijven volgen en waar mogelijk maatregelen te nemen zodat de diverse vormen van fiets veilig en volwaardig gebruik kunnen maken van de (gemeentelijke) (fiets)infrastructuur.

Bij de toekomstige dijkversterking van de Waalbandijk kijken we naar 'meekoppelkansen' voor de verbetering van de positie van de (recreatieve) fietsers.

5.2 Stimuleren fietsgebruik – beleidskeuzes

Met het stimuleren van het fietsgebruik willen we dat de (elektrische) fiets als vervoersmiddel een goed alternatief is voor verplaatsingen met personenauto's in met name de korte en middellange afstanden (tot $\pm 7,5$ kilometer en voor elektrische fietsen geldt een hogere actieradius). Fietsers zorgen voor milieuvriendelijke verplaatsingen en hebben een positieve invloed op: de verkeersveiligheid, het leefbaar houden en maken van wijken en buurten, mobiliteitsmanagement en de gezondheid van burgers.

Gezien de ontwikkelingen rond het openbaar vervoer vraagt de koppeling met het OV-net nadrukkelijk aandacht.

De basis voor het stimuleren van het fietsgebruik is een aantrekkelijk en samenhangend netwerk van directe, veilige en comfortabele routes.

De basis voor een goed fietsbeleid is een samenhangend netwerk van fietsroutes, zowel op regionaal als lokaal niveau. In bijlage 4 hebben we het wensbeeld opgenomen voor dit fietsnetwerk. Voor het fietsnetwerk hebben we gebruik gemaakt van het regionale netwerk, aangevuld met enkele gewenste verbindingen op lokaal niveau. Deze aanvullingen zorgen vooral in de kernen voor een samenhangend netwerk met directe routes, welke tevens aansluiten op het recreatieve fietsnetwerk (knooppuntensysteem).

5.3 Programma & maatregelen

Voor het thema 'Fiets vooruit!' kiezen we voor het volgende maatregelprogramma om het (elektrische) fietsgebruik op met name de korte en middellange afstand te stimuleren:

- realiseren van hoogwaardig fietsnetwerk binnen en buiten de bebouwde kom voor zowel het utilitaire fietsverkeer als het recreatieve fietsverkeer;
- realiseren van veilige school-thuisroutes voor zowel het basis- als het voortgezet onderwijs;

- bevorderen van de fietsveiligheid door het opstellen en uitvoeren van een lokale aanpak fietsveiligheid;
- wegnemen van (fysieke) barrières voor fietsers;
- realiseren van voldoende en veilige fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes, stations en winkelveorzieningen;
- voorlichting gericht op de bewustmaking dat fietsen milieuvriendelijk is en goed is voor de gezondheid.

In de komende paragrafen zijn de verschillende maatregelen/activiteiten nader toegelicht en is aangegeven op welke locatie(s) en/of doelgroepen/thema's deze betrekking hebben.

5.3.1 Realisatie fietsnetwerk – infrastructureel

De realisatie van een hoogwaardig fietsnetwerk richt zich vooral op de feitelijke uitvoering op straat. Voor een aantrekkelijk, veilig en comfortabel fietsnetwerk sluiten we aan op de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. In figuur 9 is per wegcategorie de richtlijn aangegeven voor de minimaal benodigde vormgeving van de fietsvoorzieningen. Waar het fietsnetwerk samenvalt met gebiedsontsluitingswegen hebben we fietsvoorzieningen nodig. Op erftoegangswegen (verblijfsfunctie), hebben we fietsvoorzieningen in het algemeen niet direct nodig, maar kunnen we door een inrichting met bijvoorbeeld fietsstraten het fietsnetwerk wel herkenbaar en comfortabel maken.

Wegcategorie		Minimaal benodigde fietsvoorzieningen
Buiten de bebouwde kom	Gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur	vrijliggende brom-/fietsvoorzieningen of parallelweg met fiets op de rijbaan
	Erftoegangsweg 60 km/uur	geen fietsvoorzieningen: op rijbaan ³
Binnen de bebouwde kom	Gebiedsontsluitingsweg 70 km/uur	vrijliggende brom-/fietsvoorzieningen of parallelweg met fiets op de rijbaan
	Gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur	vrijliggende fietsvoorzieningen
	Erftoegangsweg 30 km/uur	geen fietsvoorzieningen: op rijbaan ⁴

figuur 9: minimale vormgeving fietsvoorzieningen per wegcategorie

Het doorvoeren van alle in het overzicht opgenomen maatregelen is op korte(re) termijn niet mogelijk en niet nodig. Wel is het wenselijk de kwaliteit te verbeteren voor twee specifieke doelgroepen. Dit zijn de (schoolgaande) jeugd en het recreatieve fietsverkeer. De (schoolgaande) jeugd om hen veilige en aantrekkelijke mobiliteit te bieden. De jeugd is hierbij een specifieke aandachtsgroep in het verkeersveiligheidsbeleid (zie veilige school-thuisroutes). Het verbeteren van de recreatieve routes zorgt voor een aantrekkelijk gebied om te recreëren, wat ook stimulerend werkt voor de kernen in het gebied.

Op enkele gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur, zie hoofdstuk 2) zijn geen (veilige) fietsvoorzieningen aanwezig. Op de volgende locaties zijn aanvullende maatregelen wenselijk/noodzakelijk om het fietsnetwerk te verbeteren:

- Bonegraafseweg – Dalwagen, tot aan Matensestraat (Dodewaard – GOW50);
- Broekdijk (Kesteren – GOW50/ETW60): realiseren vrijliggende fietsvoorzieningen (zie tevens hoofdstuk 2);
- Waalbandijk - Domeinstraat tussen Veerstoep en Bonegraafseweg (Ochten – GOW50) (in combinatie met dijkversterking).

Voor met name een veilige fietsinfrastructuur is het belangrijk dat de uitgangspunten voor afwikkeling van het fietsverkeer in het ontwerp worden meegenomen. Het moet aandacht hebben en onderdeel zijn van het ontwerpproces.

^{4.4} Bij (hoofd)fietsroute met een fietsintensiteit van meer dan 2.000 per etmaal en/of bij intensiteiten gemotoriseerd verkeer van meer dan 4.000 mvt/etmaal wordt aangeraden om fietsvoorzieningen te realiseren [CROW, 2006].

5.3.2 *Veilige school-thuisroutes*

Om de problematiek van het halen en brengen in de schoolspits terug te dringen, zetten we tevens in op het creëren van veilige school-thuisroutes, zowel voor het basis- als het voortgezet onderwijs. Dit met als doel het bevorderen van het (zelfstandig) veilig verplaatsen tussen school en thuis. Nader onderzoek moet inzicht geven in de (belangrijkste) school-thuisroutes en eventuele knelpunten op de die routes. De informatie uit het onderzoek is tevens inzet voor (locatiegerichte) verkeerseducatie door de scholen zelf. Voor een optimaal resultaat gaat de aandacht voor veilige school-thuisroutes, en schoolomgeving, uit van een integrale aanpak door de betrokken partners. De scholen dragen bij aan verkeerseducatie, de gemeente neemt daar waar nodig infrastructurele maatregelen, de inzet van politie richt zich op handhaving van verkeersregels en ouders met betrekking tot de vervoerwijzekeuze bij het halen en brengen.

5.3.3 *bevorderen van de fietsveiligheid in het algemeen;*

De gemeente Neder-Betuwe wil graag een lokale bijdrage leveren aan de veiligheid voor fietsers middels een lokale impuls veilig fietsen. We stellen een lokale aanpak fietsveiligheid op. Deze moet het mogelijk maken om concrete maatregelen uit te voeren waardoor we de fietsveiligheid verbeteren. Daarbij horen de volgende maatregelen:

1. 'No regret maatregelen': Deze maatregelen kunnen we zonder uitgebreide analyses vooraf en met een relatief beperkte inspanning realiseren met een groot effect. Het gaat hierbij om het voorkomen van enkelvoudige ongevallen. De no regret-maatregelen, die nog geen onderdeel zijn van het lokale beleid, nemen we mee in de lokale aanpak.
2. Gedrag- en educatiemaatregelen.

5.3.4 *Wegnemen barrières*

Voor het stimuleren van het fietsgebruik, en te voorkomen dat men de fiets niet gebruikt vanwege moeilijk oversteekbare wegen, zetten we in op het wegnemen van deze barrières (kruispuntniveau). Vaak vormen deze barrières een harde scheiding tussen wijken/gebieden als gevolg van de verkeersfunctie van de te kruisen wegen. De problematiek richt zich dan ook op het verbeteren van de oversteekbaarheid. Dit geldt onder meer voor de volgende locaties: toegang station Kesteren vanuit zuidelijke richting (creëren directe langzaam verkeeroute in de wijk Casterhoven vanaf de Broekdijk naar station, inclusief voetgangersbrug/-tunnel). Maatregelen die de oversteekbaarheid in het algemeen verbeteren zijn: aanbrengen middengeleider voor gefaseerde oversteek, attentieverhogende maatregelen en snelheidsremmende maatregelen.

Een kwaliteitsimpuls voor het fietsnetwerk richt zich niet alleen op een veilige vormgeving maar ook de doorgang/directheid is een belangrijke voorwaarde. Hiermee vergroten we de aantrekkelijkheid van de fiets als vervoermiddel verder. De insteek hierbij is de kans op oponthoud zoveel mogelijk te minimaliseren zodat de fiets concurrerend is of kan zijn ten opzichte van het gebruik van de auto. Bij kruisingen van fietspaden met wegen in verblijfsgebieden dient de fietser zoveel mogelijk een ongestoorde doorgang te krijgen. Momenteel zijn geen van dergelijke aandachtslocaties aanwezig.

In het buitengebied is dit ook mogelijk, mits de verkeersveiligheid is verzekerd. De voorrang op rotondes dient per situatie te worden bekeken waarbij uniformiteit binnen de kernen/gemeente van belang is.

5.3.5 *Fietsparkeervoorzieningen*

Vaak zien we dat fietsenstallingen bij stations overvol zijn, mede door een groei in het gebruik van de fiets in het vervoertransport naar de trein. Naast een rommelig beeld vergroten overvolle stallingen de kans op fietsendiefstal omdat deze niet goed vast staan. Bij de stations in Kesteren en Opheusden is enige tijd geleden het aantal fietsparkeerplaatsen uitgebreid. We stellen voor om (jaarlijks) het gebruik van de stallingsvoorzieningen te monitoren, in combinatie met de beleving van de fietsvriendelijkheid. In het algemeen ervaren we de belevingswaarde van station Opheusden als laag. We hebben plannen om de stationsomgeving te verbeteren zodat een 'aantrekkelijke' overstaplocatie ontstaat.

Het monitoren richt zich niet alleen op de stationsomgeving, maar ook voor fietsaantrekkende voorzieningen (bijvoorbeeld centrumgebieden). Op deze manier houden we de vinger aan de pols. Bij tekortkomingen ondernemen we vervolgens actie zodat we het fietsgebruik verder kunnen stimuleren.

5.3.6 *Voorlichting*

Door inzet van gerichte (gedragsbeïnvloedende) campagnes/publicaties zetten we in op het stimuleren van het fietsgebruik, vooral gericht op de zogenaamde korte ritten. Het fietsgebruik heeft een positieve

uitwerking op de bereikbaarheid en verkeersveiligheid, maar de focus moet liggen op de (individuele) voordelen (goedkoop, gezond, enzovoorts). Hiermee heeft het fietsgebruik ook raakvlakken met andere beleidsthema's.

Voor een efficiënte en integrale aanpak is het voorstel om binnen de gemeentelijke organisatie te kijken bij welke thema's dit onderdeel kan meeliften. Een voorbeeld kan zijn de koppeling met NME-programma (Natuur & Milieu Educatie) gericht op de samenwerking met scholen.

5.4 Programma 'Fiets vooruit!' – samenvattend

Speerpunt	Maatregel/actie	Locatie(s)
Realisatie fietsnetwerk	Verbetering kwaliteit fietsroutes	- Broekdijk - Bonegraafseweg - Domeinstraat
Veilige school-thuisroutes	Onderzoek naar veiligheid van schoolroutes	gemeentebreed (BO en VO)
bevorderen van de fietsveiligheid in het algemeen	Opstellen en uitvoeren lokale aanpak fietsveiligheid	gemeentebreed
Wegnemen barrières	Verbeteren oversteekbaarheid en doorgang/directheid van routes	gemeentebreed
Fietsparkeren	Monitoren gebruik fietsparkeer-voorzieningen	station Kesteren en Opheusden en winkelgebieden
Voorlichting	Opzetten en/of meeliften met campagnes met als inzet voordelen fietsgebruik	algemene maatregel

6 LEEFOMGEVING

Het thema leefomgeving krijgt in dit deelplan de aandacht. Allereerst staan in deze paragraaf de belangrijkste bevindingen uit de achtergrondrapportage over de analyse van de huidige situatie. Samen met het beleidskader formuleren we de beleidskeuzes in een visie/ambitie met bijbehorende doelen (paragraaf 6.2). Hoe we deze doelen vervolgens willen realiseren staat in paragraaf 6.3 uitgewerkt in een overzicht van concrete maatregelen en activiteiten.

6.1 Huidige situatie & analyse

Mobiliteitsgroei kan, mits deze past binnen de voorwaarden van de verkeersveiligheid en de leefkwaliteit. Bij de (verdere) uitwerking van het verkeer- en vervoerbeleid in de gemeente Neder-Betuwe zijn de volgende ontwikkelingen en uitgangspunten van belang:

- natuur en landschap: de (aanwezige) boomkwekerijen tekenen het landschap en de gemeente zet zich in voor een verdere groei van omvang van actieve boomkwekerijen. Gericht op het verkeer is blijvende aandacht nodig voor de aan- en afvoer van goederen door vracht- en landbouwverkeer;
- milieu en geluid: uitgezonderd de locatie nabij (de aansluiting) N233-N320 en de A15, in combinatie met de Betuwelijn, zijn er geen problemen bekend;
- sluipverkeer/overlast: voornaamste problemen gericht op sluipverkeer komen door de (regionale) doorstromingsproblemen rondom de Rijnbrug. Dit leidt tot ongewenste situaties voor de leefomgeving en verkeersveiligheid. In en rond enkele kernen ondervinden we ook hinder/overlast door sluipverkeer;
- parkeren: overige zaken met verkeersoverlast hebben veelal te maken met het parkeren en vooral over een tekort aan parkeerplaatsen;
- In 2016 hebben we de parkeerknelpunten in de gemeente onderzocht.

6.2 Beleidskeuzes

De ambitie richt zich op het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, door vooral voor de burger/bewoners de (mogelijke) verkeersoverlast te minimaliseren. Dit willen we bereiken door voor de verschillende thema's in te zetten op:

1. sturen van het verkeer op de juiste routes;
2. aanpak aandachtslocaties lucht en geluid;
3. behoud van waardevolle elementen van en uit het landschap;
4. uitwerken van lokaal parkeerbeleid;
5. saneren aantal verkeersborden.

Een belangrijke basis voor de aanpak van verkeersoverlast ligt in de wegcategorisering en de daaruit volgende weginrichting. Op deze manier kan sturing van het verkeer plaatsvinden met een nadrukkelijk onderscheid naar verblijfsgebieden en ontsluitende wegen. De wegcategorisering en bijhorende inrichting heeft daarmee invloed op de (mogelijke) aanwezigheid van sluipverkeer. Wanneer ondergeschikte wegen een goed alternatief zijn voor de hoofdwegen, eventueel als gevolg van doorstromingsproblemen, worden deze in toenemende mate (oneigenlijk) gebruikt volgens de principes van Duurzaam Veilig.

Definitie sluipverkeer

In de gemeente Neder-Betuwe merken we het volgende als sluipverkeer aan: bovengemeentelijk verkeer (zonder herkomst of bestemming in de gemeente) dat via andere wegen rijdt dan de hoofdwegen (stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen).

Verkeer vanuit Tiel dat gebruik maakt van de route Spoorstraat-Stationsweg-Heuningstraat-Waalbandijk-Bonegraafseweg om Dodewaard te bereiken merken we als sluipverkeer aan. Dit verkeer heeft een alternatieve route via de A15. Verplaatsingen tussen Dodewerk en Ochten/Echteld zijn verplaatsingen binnen de gemeente en is daarmee geen sluipverkeer.

Bij de inrichting van wegen, met name in het buitengebied, is het belangrijk om waardevolle elementen van en uit het landschap te behouden of daar waar mogelijk zelfs versterken.

6.3 Programma & maatregelen

Voor het thema 'leefomgeving' zetten we in op de volgende maatregelprogramma om de gestelde ambities te verwezenlijken. In de komende paragrafen lichten we de maatregelen nader toe.

6.3.1 *Sturen van het verkeer op de juiste routes (= verkeer op de juiste plaats)*

- doorgaand verkeer in de verblijfsgebieden (volgens de definitie van sluipverkeer) moeten we zoveel mogelijk voorkomen;
- de doorgaande wegen (gebiedsontsluitingswegen) hebben vooral een verkeersfunctie. Eventuele ervaren overlast beoordelen we op lokaal niveau;
- in de verblijfsgebieden waar geen sluipverkeer is, maar toch overlast van het verkeer, beoordelen we op lokaal niveau of verbetering mogelijk is. We betrekken de inwoners hierbij;
- de afwikkeling van het vracht- en landbouwverkeer vindt plaats via zogenaamde voorkeursroutes waarbij de belangrijke vrachtverkeer-aantrekkende voorzieningen zich bevinden aan deze routes.

Een belangrijke basis om overlast door verkeer te beperken is door het wegennetwerk op de juiste manier in te richten volgens de wegcategorisering (zie hoofdstuk 2). Zoals aangegeven stimuleren we op die manier het gebruik van de geschikte doorgaande wegen en ontmoedigen we het gebruik van wegen in verblijfsgebieden. De wegcategorisering is in de basis gericht op de verkeersveiligheid, maar is tevens van invloed op de bereikbaarheid/doorstroming en de leefbaarheid/kwaliteit leefomgeving.

In de meeste verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom (60 km/uur zone) volstaat het om de inrichting op sobere wijze uit te voeren. Toch is er in de verblijfsgebieden een aantal routes die gevoelig zijn voor sluipverkeer. Het is van belang om op deze routes extra maatregelen te nemen, om dit ongewenste doorgaande verkeer in te perken. Dit speelt onder andere op de Bonegraafseweg tussen Ochten en Dodewaard.

Naast locaties met overlast van sluipverkeer zijn er ook andere locaties waar we verkeersoverlast ervaren. Hier zijn echter geen maatregelen mogelijk om het verkeer te weren. Op deze locaties moeten we beoordelen op welke manier we de overlast kunnen verminderen. Vaak kan dit met relatief eenvoudige maatregelen, zoals het type verharding en slimme keuzes in locatie en type snelheidsremmer. Maatregelen gericht op hoge(re) snelheid zijn onderdeel van het thema verkeersveiligheid.

Rijnbrug

Voor de regionale verkeersproblemen (problematiek Rijnbrug) zijn we in overleg met alle betrokkenen en zoeken we naar maatregelen op de middellange en lange termijn. Bij keuzes voor maatregelen dienen we altijd goed inzicht te verkrijgen in de mogelijke (neven)effecten voor de gemeente Neder-Betuwe.

In 2012 is een bestuursovereenkomst over de Rijnbrug gesloten tussen provincies Gelderland en Utrecht, het rijk en een aantal gemeenten, waaronder Neder-Betuwe. In de bestuursovereenkomst hebben we afgesproken om een Tidal Flow (wisselstrook) op de huidige brug te realiseren.

De gemeenteraad heeft in april 2013 ingestemd met de bestuursovereenkomst en ook een bedrag van € 250.000,- beschikbaar gesteld voor de Tidal Flow.

In 2016 bleek dat het risicovol is om de eerder gekozen extra wisselstrook op de huidige brug aan te leggen. Daarvoor moet het stalen brugdek van de brug worden vernieuwd. De huidige pijlers blijven dan staan. Vervolgens is bekeken of een verbreding tot twee keer twee rijstroken, die daardoor ook mogelijk werd, een betere oplossing is.

De Stuurgroep Rijnbrug heeft op 18 december 2017 de voorkeur uitgesproken om de Rijnbrug te verbreden met twee extra rijstroken (dus twee keer twee rijstroken op de brug). Uit oogpunt van verkeersveiligheid en bedrijfsmatigheid verdient die oplossing volgens de Stuurgroep de voorkeur. Een wisselstrook is voor bepaalde verkeersdeelnemers ingewikkeld en vergt meer kwetsbare voorzieningen, zoals slagbomen en bewegwijzering.

In de Stuurgroep zijn de provincies Utrecht en Gelderland, Rijkswaterstaat, de regio's Rivierenland en FoodValley en de gemeenten Ede, Wageningen, Veenendaal, Rhenen, Neder-Betuwe en Buren vertegenwoordigd. Provinciale Staten van beide provincies moeten in 2018 over het plan en de financiering ervan een besluit nemen. Als Provinciale Staten van Gelderland en Utrecht besluiten tot een

verdubbeling van het aantal rijstroken op de brug en dekking is voor het totale bedrag, kan de brug met twee keer twee rijstroken in 2023 klaar zijn. Rijkswaterstaat is eigenaar van de brug. De provincies Gelderland en Utrecht zijn de beheerder van de weg die op de brug ligt.

De kosten van de verbreding van de Rijnbrug zijn met 66 miljoen (inclusief 9 miljoen BTW) hoger dan de eerder geraamde 25 miljoen euro. Daarvan zouden de beide provincies elk 10 miljoen betalen en de regio's Food Valley en Rivierenland zouden de resterende 5 miljoen moeten opbrengen. Rijkswaterstaat heeft aangegeven maximaal 6 miljoen beschikbaar te stellen. Van dat bedrag moet nog wel het onderhoud aan de huidige constructie in de komende jaren worden betaald. Voor de resterende 35 miljoen zoeken de provincies nog dekking.

De provincies doen nog onderzoek naar de aansluiting op de beide regionale wegen aan weerszijden van de brug. Door die aan te passen aan de brug, kan de leefbaarheid en de doorstroming van het verkeer verder verbeteren.

Uit de verkeerskundige studies blijkt dat de plannen een verbetering geven van de verkeersafwikkeling (afname voertuigverliesuren) voor de middellange termijn. Op de lange termijn ontstaat wel opnieuw vertraging rond de knoop N233/N225.

6.3.2 *Aanpak aandachtslocaties lucht en geluid*

Bij (toekomstige) aandachtslocaties/knelpunten over de geluidsbelasting en luchtkwaliteit treffen we gerichte maatregelen om de negatieve effecten te voorkomen dan wel te beperken. Bij klachten over geluid en luchtkwaliteit overleggen we met de Omgevingsdienst Rivierenland. Bij probleemsituaties kan nader onderzoek plaatsvinden en bij te verwachte of aanwezige problemen kunnen we gerichte maatregelen treffen om de overlast te voorkomen dan wel te beperken.

6.3.3 *Behoud van waardevolle elementen van en uit het landschap*

Voor het behoud van waardevolle elementen van en uit het landschap willen we (verkeers)maatregelen daar waar mogelijk afstemmen op de waarde van het landschap.

Een belangrijk uitgangspunt op het gebied van natuur en milieu is om de waarde van het landschap te behouden. Een manier hiervoor is de toepassing van landschapselementen in plaats van verkeerstechnische maatregelen ('natuurlijk sturen'). Een voorbeeld hiervan is het plaatsen van hagen om bochten beter te benadrukken of het plaatsen van bosschages aan beide kanten van de rijbaan waarmee een vernauwend beeld ontstaat wat de snelheid vermindert.



Figuur 10: voorbeelden natuurlijk sturen

6.3.4 *Uitwerken/uitvoeren van lokaal parkeerbeleid*

Het parkeergedrag is één van de meest gehoorde klachten op verkeersgebied in Neder-Betuwe. In 2016 hebben we onderzoek gedaan naar de parkeerproblemen in de gemeente. Hierdoor is er een overzicht van de parkeerknelpunten binnen de zes kernen van de gemeente Neder-Betuwe. De knelpunten zijn getoetst aan verschillende verkeerskundige eisen, waardoor er een objectieve selectie ontstond. In totaal zijn er 77 knelpunten opgenomen. Deze punten kwamen aan het licht tijdens diverse inventarisatierondes. Daarnaast zijn alle meldingen en klachten met het onderwerp 'parkeren' die de gemeente vanaf 2008 ontvangen heeft als input gebruikt voor dit onderzoek.

Als onderdeel van dit NBVVP is het advies om een nader beleidsplan uit te werken gericht op het parkeren. Dit beleidsplan is een verdere uitwerking van de studie uit 2016, waarbij met name aandacht is

voor de programmering van de gesignaleerde verbeterpunten. Een en ander overleggen we met de politie. De politie is immers belast met de handhaving van foutief parkeergedrag.

Daarnaast is het gewenst om een nieuwe monitoringstudie in te plannen voor over circa vijf jaar. Parkeerproblemen kunnen immers een momentopname zijn.

Met betrekking tot het vrachtwagenparkeren zetten we in op het naleven van het verbod om in de kernen van Dodewaard en Kesteren te parkeren. Parkeren is alleen toegestaan op de aangewezen bedrijventerreinen. Dit om de overlast in de verblijfsgebieden te voorkomen.

Als er in andere kernen parkeerproblemen ontstaan, is het mogelijk om het verbod uit te breiden naar andere kernen.

Richtlijnen e-laadplaatsen

De gemeente kent beleidsregels rond de realisatie van e-laadplaatsen. De huidige ontwikkelingen (toename verzoeken voor laadplaatsen in de openbare ruimte/woonwijken) vragen om een actualisatie van deze beleidsregels.

6.4 Programma 'Leefomgeving' - samenvattend

Speerpunt	Maatregel/actie	Locatie(s)
1. Verkeer op de juiste plaats		
Verkeerscirculatie	Inrichting volgens wegcategorisering	gemeentebreed (zie hoofdstuk 2)
Beperken overlast op locatieniveau	Afhankelijk van locatie en geconstateerd probleem	-
2. Milieu en geluid – aanpak aandachtslocaties		
Maatregelen milieu en geluid	Vaststellen uitgangspunten Verkeersmilieukaart	gemeentebreed
3. Natuur en landschap – behoud van waardevolle elementen		
Maatregelen afstemmen op waarde landschap	Bij (onderhouds-) werkzaamheden betrekken	m.n. buitengebied
4. Parkeren – ontwikkelen lokaal beleid		
Parkeerbeleid	- Uitwerken/uitvoeren beleidsplan parkeren problemen - Handhaving en mogelijk uitbreiding verbod vrachtwagenparkeren	algemeen

7 ORGANISATIE EN COMMUNICATIE

De uitvoering van de voorgaande (inhoudelijke) deelplannen kan niet zonder een goede organisatie met aandacht voor communicatie. In dit hoofdstuk verwoorden we uitgangspunten voor zowel de gewenste interne als externe organisatie en communicatie.

7.1 Extern gericht

7.1.1 Regionale en lokale samenwerking

Voor aanpak van de verkeersveiligheid werken we in de regio samen. Binnen deze samenwerking betrekken we ook andere verkeersveiligheidspartners, zoals provincie Gelderland, Rijkswaterstaat, politie en VVN. Zo is er het overleg met de regio Rivierenland. Binnen deze structuur werken we samen over de beleidskoers van het verkeer- en vervoerbeleid en de uitvoering ervan. Tevens zijn er voor de regio (subsidie)gelden voor de uitvoering van projecten/activiteiten. Daarnaast bestaat ook het SVG-overleg (Samenwerkingsgebieden Verkeersveiligheid Gelderland) vanuit het ROV Gelderland. De gemeente Neder-Betuwe valt in de regio Rivierenland. Deze samenwerking richt zich specifiek op de verkeersveiligheid en heeft tot doel het stimuleren van activiteiten en voor het informeren van de lokale/regionale partners. We bevelen dan ook aan om door te gaan met de huidige samenwerkingsvormen.

Op lokaal niveau vindt overleg en afstemming plaats met andere partners (ROV Oost-Nederland, politie, Arriva, kwekers). Het is goed om deze partners bij de beleidsuitvoering (op onderdelen) te betrekken. Met de politie is sprake van structureel overleg (circa 6-wekelijks). Met de overige partners, zoals Arriva en de kwekers, raden we aan om (minimaal) jaarlijks de stand van zaken door te nemen. Op deze manier houden we de vinger aan de pols en kunnen we waar nodig tijdig bijsturen in de beleidsuitvoering.

7.1.2 Subjectieve onveiligheid

Zoals uit de inventarisatie bleek, hebben veel onveilige locaties of onveiligheidsgevoels een subjectief karakter. Deze subjectiviteit is echter wel bepalend voor de beleving en het gedrag van de weggebruiker. Door een goede en eenduidige communicatie over de aanpak van onveilige locaties ontstaat meer kennis en begrip over de wijze waarop we verkeersveiligheid benaderen.

Naast de communicatie is niet alleen de wegbeheerder verantwoordelijk voor de aanpak van verkeers(veiligheids)problemen. De weggebruiker kan hierin ook een belangrijke bijdrage leveren. Aanwezige verkeersveiligheidsproblemen in woonstraten kunnen we mogelijk wijkgericht aanpakken samen met alle betrokkenen.

Bij deze wijkgerichte aanpak ligt tevens een belangrijke rol voor de inwoners. In onderling overleg analyseren we het probleem en kijken we naar mogelijke maatregelen/activiteiten. Vaak kunnen we met eenvoudige wijkgerichte activiteiten de verkeersveiligheidsaandacht verhogen.

7.1.3 Wegwerkzaamheden

Voor de communicatie over de uitvoering van wegwerkzaamheden tussen de wegbeheerders onderling gebruiken we het bestaande instrument 'www.bereikbaargelderland.nl'. Met dit instrument informeren we burgers en weggebruikers, onder andere via de gemeentelijke website, over de stand van zaken. Daarnaast geeft dit instrument de wegbeheerders handvatten voor de onderlinge afstemming van werkzaamheden en bijhorende alternatieve routes. Dit met het oog op een betere (regionale) bereikbaarheid.

Kijkend naar de operationele kant bij wegwerkzaamheden heeft de gemeente en politie de ervaring dat er vaak tot geen aandacht is voor het fietsverkeer bij wegwerkzaamheden. Terwijl het zeker van belang is om te zorgen voor een veilige situatie voor alle weggebruikers. Hierdoor bevelen we aan om bij (weg)werkzaamheden op fietsnetwerk altijd afstemming/toestemming te laten plaatsvinden met de beleidsmedewerker verkeer. In onderling overleg kunnen we de gewenste situaties voor afzettingen en dergelijke bepalen.

7.2 Intern gericht

7.2.1 Integrale aanpak

Wij zijn ervan overtuigd dat aansluiting zoeken en meeliften/samenwerken met doelen op andere beleidsterreinen de verkeers(veiligheids)aanpak effectiever kan maken. Bewegen, gezondheid, milieu, veiligheid, mobiliteitskeuze, leefomgeving zijn sleutelverbindingen en kapstokken voor integraal werken. Bij de uitvoering van verkeersveiligheidsactiviteiten is het zaak de (interne) aansluiting te zoeken met de sleutelverbindingen, zowel in het uitvoeringsproces als in de communicatie rondom projecten. Met een meer integrale aanpak kan de beleidsuitvoering effectief en efficiënt verlopen.

7.2.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

Verkeer en ruimtelijke ontwikkelingen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Ruimtelijke ontwikkelingen genereren vaak extra verkeer of leiden tot gewijzigde verkeersstromen. Vanuit het integraal samenwerken is het van belang om verkeer in een vroeg stadium te betrekken bij deze ontwikkelingen. Hierdoor kan op structuurniveau al sturing plaatsvinden van de (toekomstige) verkeersafwikkeling en inrichting van de openbare ruimte. Dit voorkomt dat achteraf bijvoorbeeld diverse kunstgrepen noodzakelijk zijn voor een verkeersveilige weginrichting.

Binnen de huidige werkwijze van de gemeente rondom ruimtelijke initiatieven borgen we deze wenselijke integraliteit.

7.2.3 Monitoring & evaluatie

We adviseren om jaarlijks de beleidsuitvoering van dit NBVVP te monitoren, gericht op de effectiviteit en een doelmatige uitvoering ervan. Op deze manier houden we de vinger aan de pols en kan bij eventuele negatieve ontwikkelingen tijdig bijsturing plaatsvinden. De resultaten van de monitoring leggen we vast in een soort 'jaarverslag verkeer' welke we aan het bestuur voorleggen en vervolgens extern communiceren. We laten zien wat we doen en hebben gedaan. In het jaarverslag besteden we onder andere aandacht aan de stand van zaken: wat we hebben gedaan (projecten/activiteiten) en de resultaten ervan. Deze projectevaluaties zijn er tevens op gericht om te 'leren' van de effectiviteit van de uitgevoerde maatregelen.

7.3 Programma 'Organisatie' – samenvattend

Speerpunt	Maatregel/actie	Locatie(s)
1. Externe organisatie		
Regionale/lokale samenwerking	Continueren huidige samenwerking en daar waar mogelijk en zinvol inzetten op een meer structurele samenwerking (politie)	-
Afstemming wegwerkzaamheden	- continueren gebruik instrument www.bereikbaargelderland.nl - bij wegwerkzaamheden op fietsnetwerk altijd afstemming met beleidsmedewerker voor over de afzettingen e.d.	gemeentebreed
2. Interne organisatie		
Integrale aanpak	Aansluiting zoeken en meeliften met andere beleidsterrein voor aanpak verkeer(veiligheid)	-
RO en verkeer	Continueren huidige afstemming	-
Monitoring & evaluatie	Jaarlijks de voortgang en effectiviteit van de beleidsuitvoering meten	-

8 UITVOERINGSPROGRAMMA

In dit laatste hoofdstuk staat het uitvoeringsprogramma van het NBVVP. Allereerst formuleren we in paragraaf 8.1 de uitgangspunten die horen bij het programma. In de tweede paragraaf geven we het programma van maatregelen en activiteiten in een overzicht weer. Per maatregel/activiteit geven we de planning en globale kostenraming aan. Daarnaast staat de prioriteit vermeld en de eventuele koppeling met het beheersplan.

8.1 Uitgangspunten

8.1.1 Algemeen

De oplossingsrichtingen/maatregelen in dit NBVVP zijn opgenomen in een uitvoeringsprogramma. Het gaat dan om de maatregelen die in de periode 2018-2025 zijn gepland.

Bij het plannen en afwegen van de oplossingsrichtingen/maatregelen is een aantal uitgangspunten gehanteerd voor de opmaak van het uitvoeringsprogramma, namelijk:

- de planhorizon betreft de periode 2018 t/m 2025;
- aanpassingen aan de gemeentelijke infrastructuur nemen we zoveel mogelijk mee bij projecten uit het programma van beheer en onderhoud (= beheersplan). Het zogenaamd 'werk met werk' combineren zorgt voor een effectieve en efficiënte beleidsuitvoering. Dit vraagt wel om een continue afstemming tussen de planning van verkeersmaatregelen en het beheersplan;
- bij projecten aan infrastructuur van andere overheden ligt de verantwoordelijkheid voor de maatregelen en de financiering primair bij de wegbeheerder. De gemeente is hierbij betrokken, omdat er ook lokale belangen kunnen spelen; in sommige gevallen kunnen we cofinanciering vragen (dit is bijvoorbeeld het geval bij de Rijnbrug); voor de maatregelen in het uitvoeringsprogramma geven we een globale kostenindicatie aan;
- in verband met de voorschriften van het BVV zijn alle investeringen vanaf € 25.000,- geactiveerd en over de verwachte levensduur afgeschreven. (Voor infrastructurele maatregelen gaat het over een periode van 50 jaar).

8.1.2 Budget en financiële dekking

De gemeente Neder-Betuwe heeft een financiële voorziening gemaakt voor de financiering van te realiseren verkeersveiligheidsprojecten uit het NBVVP 2011. De hoogte van de voorziening bedraagt per 1 januari 2018 € 335.996,82. Dit is inclusief de gemeentelijke bijdrage (€ 250.000,-) voor de aanpassingen van de Rijnbrug.

Het concept-NBVVP betreft – in financiële zin - nieuw beleid met bijbehorende financiële consequenties.

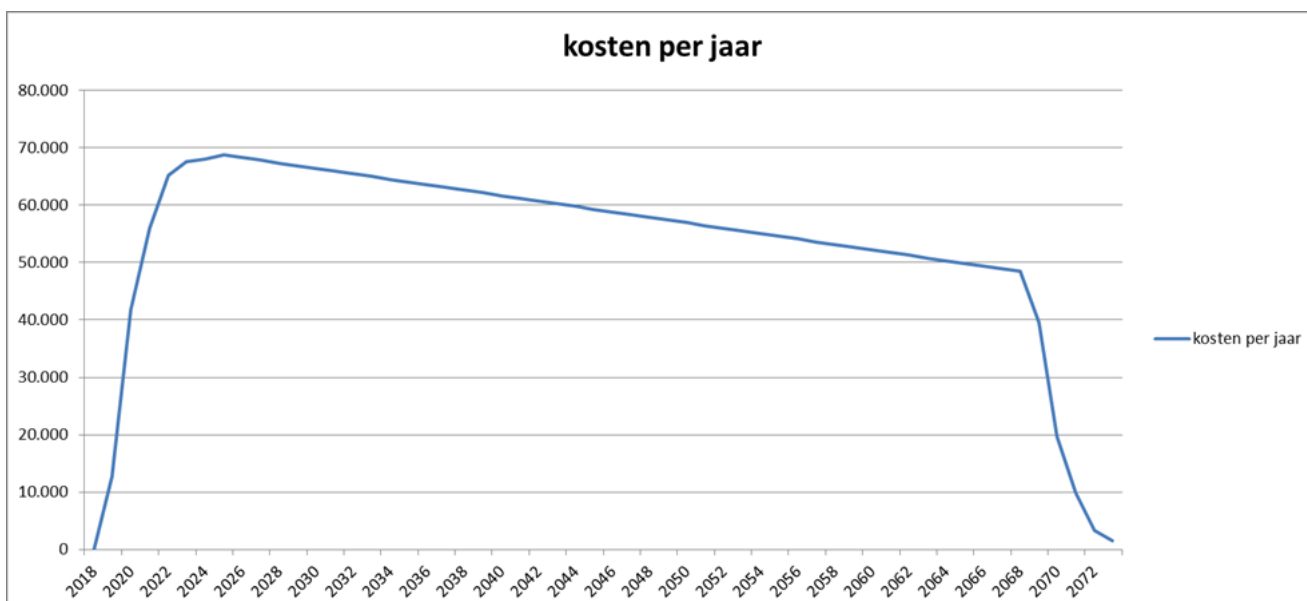
Er is sprake van investeringen voor diverse projecten van in totaal € 3.534.750,-. Van dit totaalbedrag aan investeringen bestaat voor € 830.750,- uit investeringen die kleiner zijn dan € 25.000,- en voor € 2.704.000,- uit investeringen groter dan € 25.000,-.

Volgens dit plan ontvangen wij € 200.000,- aan subsidies en wordt er € 141.000,- gedekt uit de reserve bovenwijkse voorzieningen.

Om alle investeringen groter dan € 25.000,- te dekken moeten we kapitaallasten berekenen. Er is sprake van een totaalinvestering van € 2.704.000,- (rekening houdend met subsidies en bijdragen uit de reserves bovenwijkse voorzieningen).

De kapitaallasten hiervoor lopen op naar € 69.000,- in 2025.

Voor dit nieuwe beleid en de benodigde financiële middelen is geen financiële dekking beschikbaar. Het is daarom nodig de financiële consequenties van dit nieuwe beleid op een groslijst op te nemen en deze in april 2018 te presenteren in een concept-kaderbrief ter besluitvorming. Vervolgens leggen we het NBVVP als nieuw beleid ter besluitvorming voor aan de raad.



Figuur 11: kosten per jaar uitvoeringsprogramma

De gemeente heeft in het verleden regelmatig van de provincie een subsidie ontvangen vanuit de Brede Doeluitkering (BDU), voor de uitvoering van verkeersveiligheidsprojecten. De subsidie bedraagt vaak ongeveer 35 tot 50% van de totale projectkosten. Deze mogelijkheid bestaat niet meer. Voor fietsprojecten stelt de provincie wel regelmatig subsidiegelden beschikbaar.

Het is van belang om werk-met-werk maken: door de verkeersmaatregelen af te stemmen met andere projecten in de openbare ruimte, zoals groot onderhoud, kunnen we efficiënte maatregelen nemen.

Naast de bovengenoemde investeringen voeren we jaarlijks activiteiten op het gebied van verkeer en vervoer uit welke ten laste komen van de exploitatie verkeer. Onderdeel van deze exploitatie zijn onder meer de volgende activiteiten:

- onderhoud en uitvoering verkeerstellers;
- bijdrage exploitatie veerpont;
- overige maatregelen (bijvoorbeeld jassen verkeersbrigadiers en mensgerichte activiteiten);
- onderhoud van NBd-bewegwijzering (voorheen ANWB-bewegwijzering).

Ontvangsten die tegenover de uitgaven staan zijn een subsidie vanuit het provinciale Verenfonds en leges voor ontheffingen zwaar verkeer en de Rijksdienst voor het Wegverkeer.

8.2 Meerjarenuitvoeringsprogramma

8.2.1 Opbouw meerjarenuitvoeringsprogramma

In meerjarenuitvoeringsprogramma staan de projecten/maatregelen die we de komende tijd moeten uitvoeren. Dit betreft:

- maatregelen/projecten naar aanleiding van de recente inventarisatie bij de inwoners in 2017;
- (nog) niet uitgevoerde maatregelen/projecten uit het NBVVP 2011;
- nieuwe knelpunten die de gemeente heeft gesignaleerd na vaststelling van het NBVVP 2011.

In bijlage 5 is het uitvoeringsprogramma opgenomen.

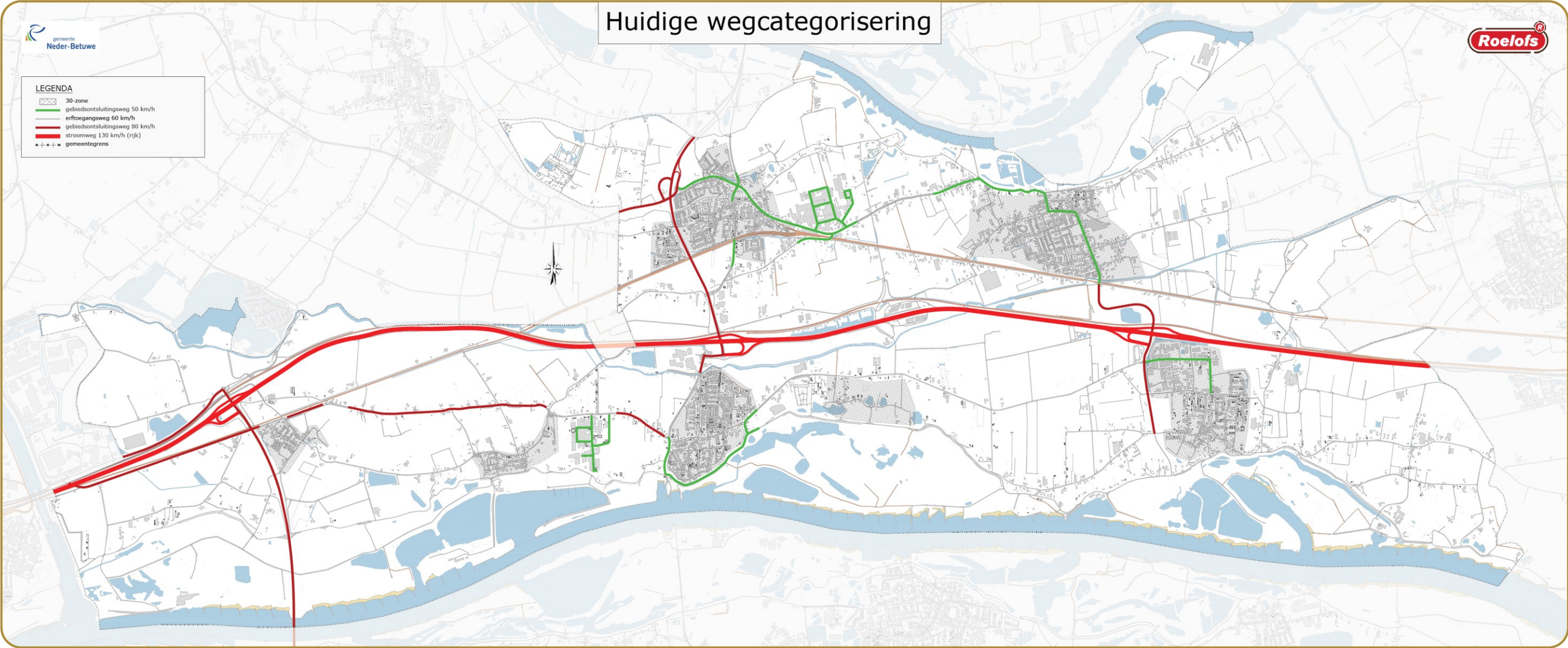
8.2.2 Prioriteitstelling in aanpak

Aan de maatregelen en activiteiten is een prioriteit gekoppeld. Door wensen vanuit de beeldvormende avond op 23 november 2017 ligt de prioriteit bij projecten die de verkeersveiligheid verhogen. Deze prioriteit vertaalt zich in het jaar van uitvoering. Daarnaast sluiten we aan op de mogelijkheden vanuit het programma van beheer en onderhoud (beheersplan).

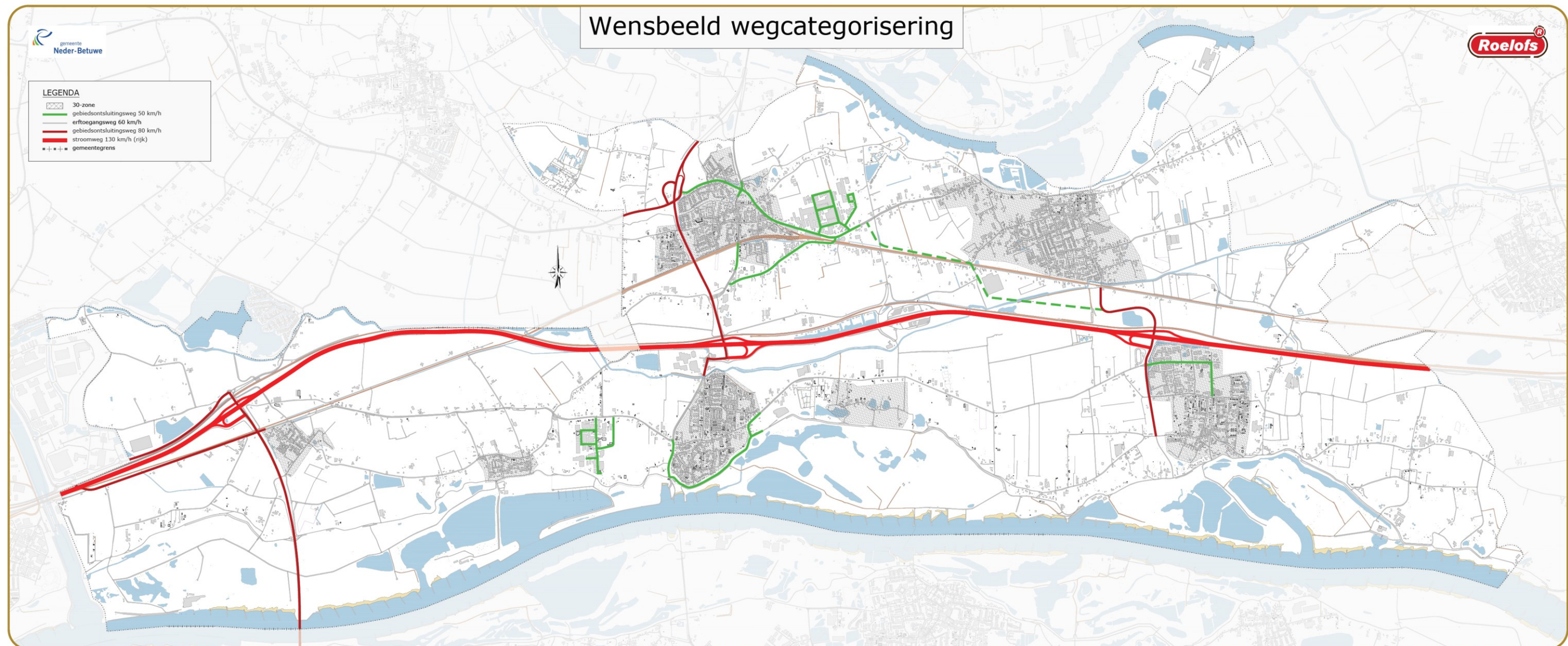
8.2.3 *Maatregelen per kern*

In bijlage 6 staan de maatregelen per kern. De cijfers corresponderen met het uitvoeringsprogramma in bijlage 5.

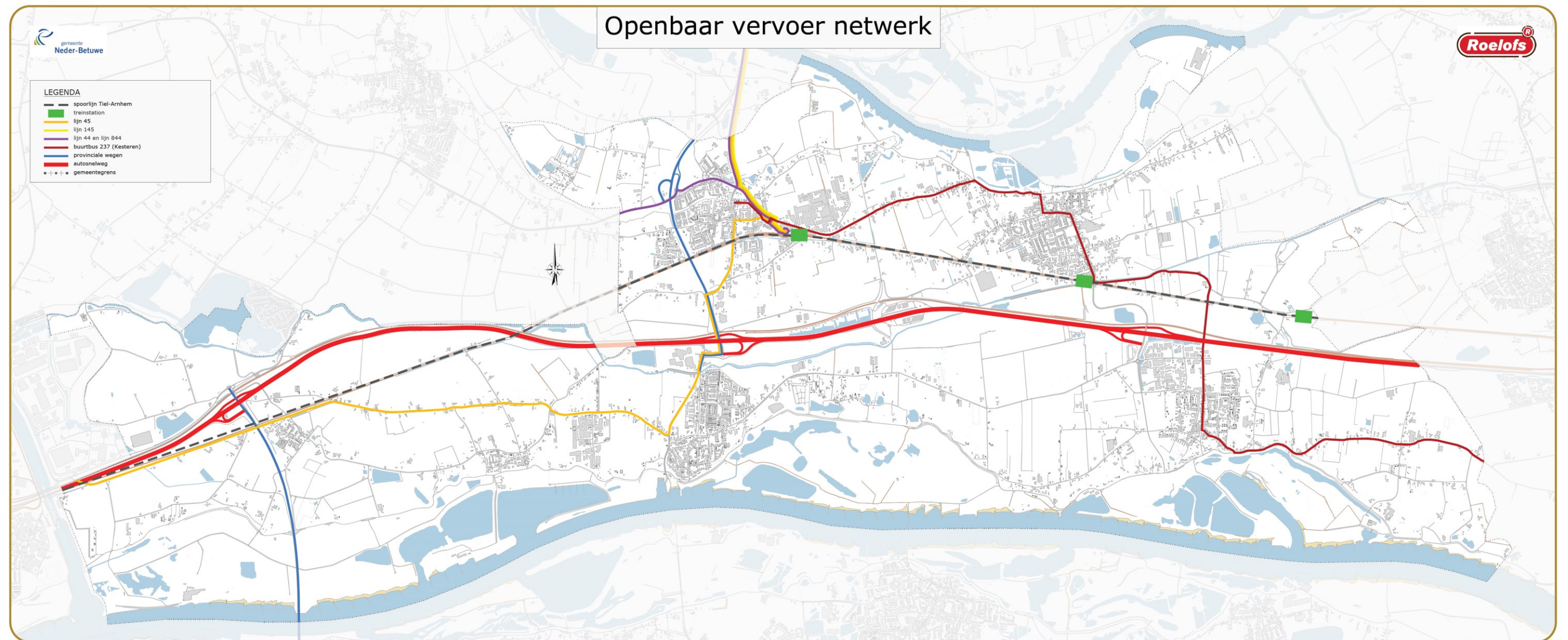
Bijlage 1: huidige wegcategorisering



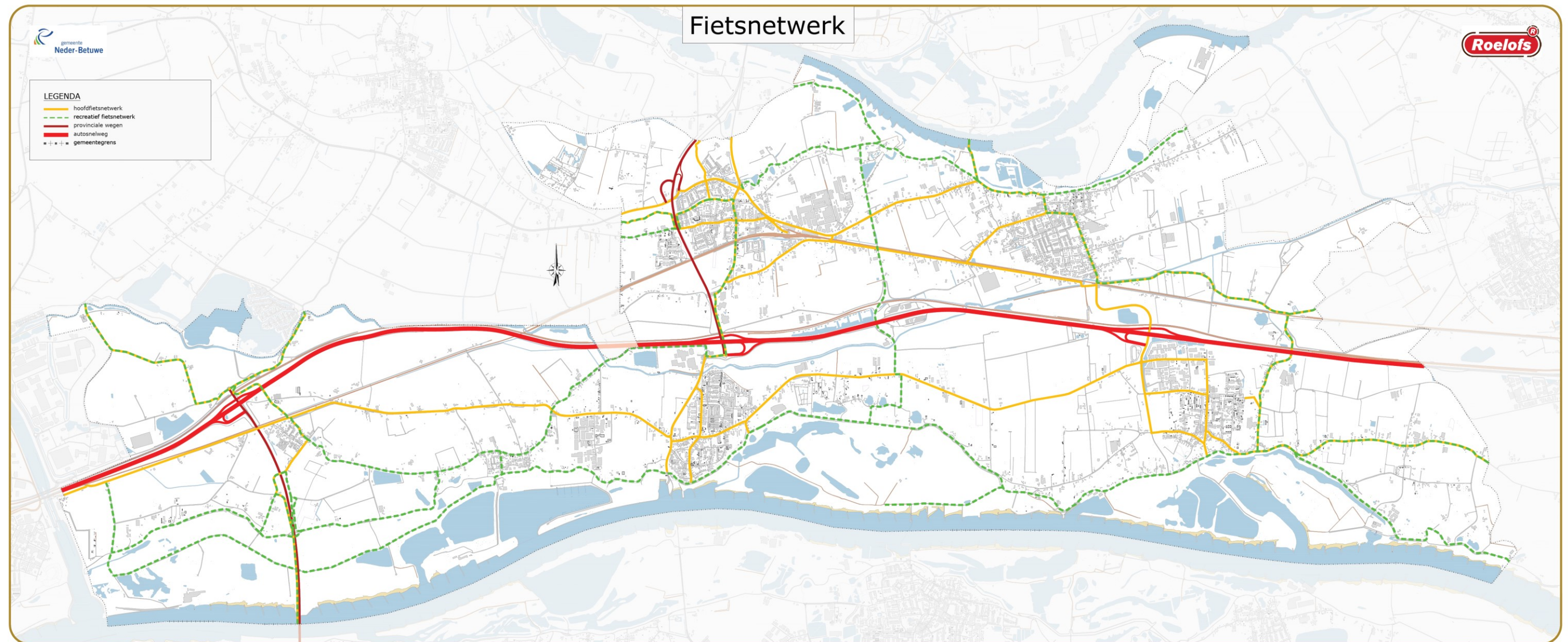
Bijlage 2: wensbeeld wegcategorisering



Bijlage 3: openbaar vervoer



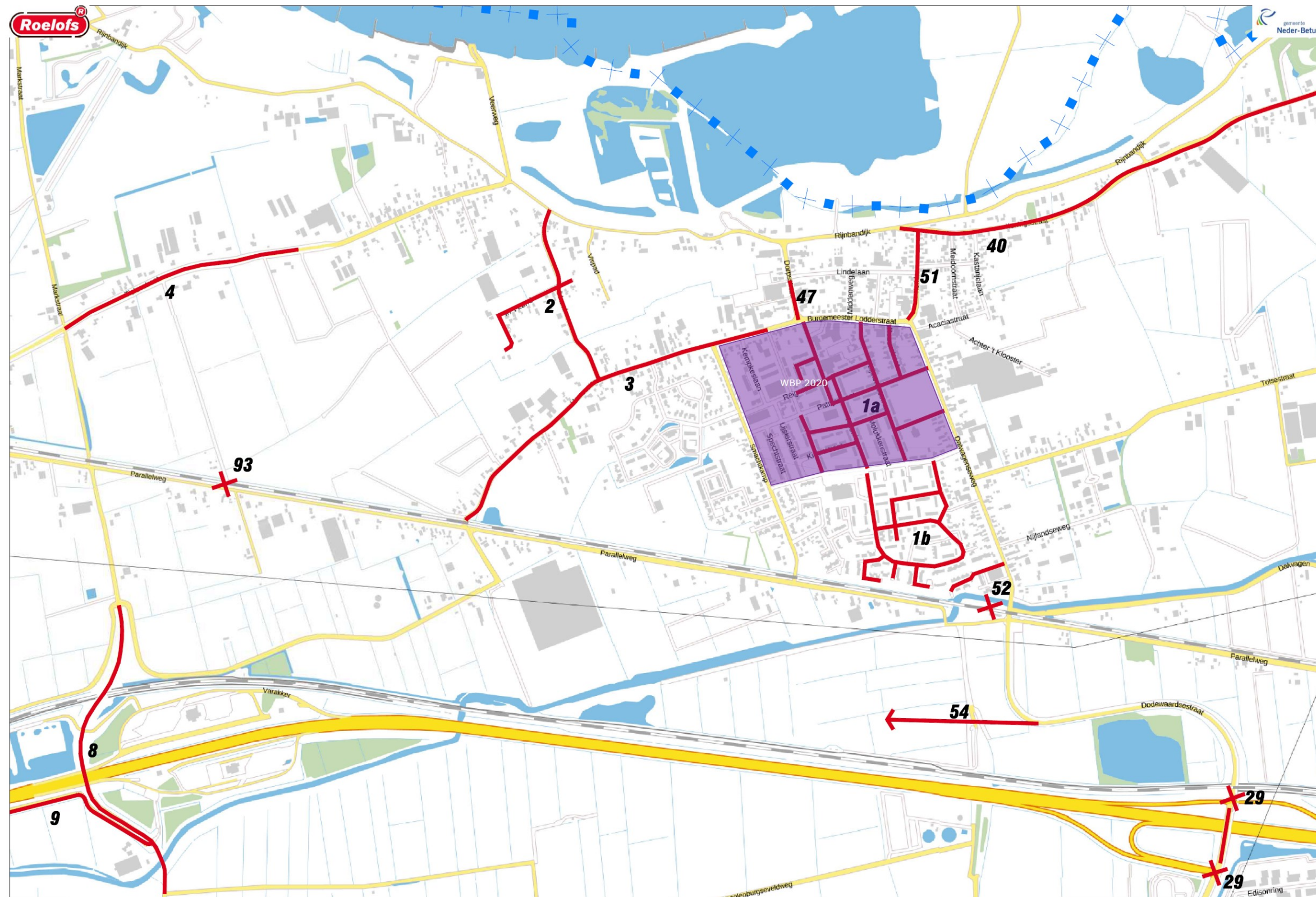
Bijlage 4: fietsnetwerk



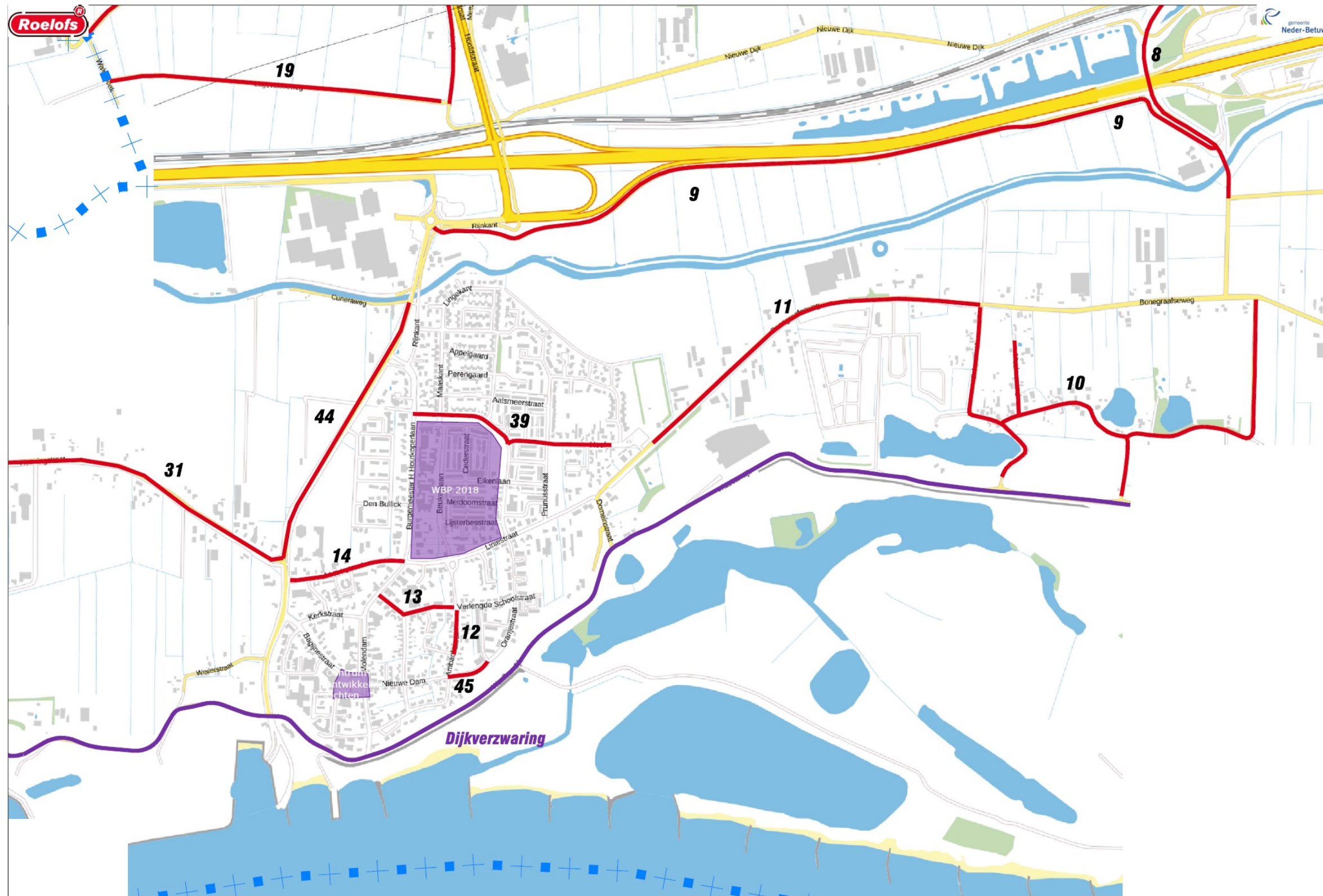
Bijlage 5 – uitvoeringsprogramma

1	omgeving Fazantstraat (Opheusden): inrichten als 30 km/h gebied	Opheusden	infrastructuur	x			x	x				diverse inrichtingsmaatregelen	2020	80.000		
2	In 't Land (Opheusden): inrichten als 30 km/h uur gebied	Opheusden	infrastructuur	x			x	x				diverse inrichtingsmaatregelen	2018	75.000	23.000	
3	Hamsestraat (Opheusden): inrichten als 30 km/h gebied	Opheusden	infrastructuur	x			x	x				diverse inrichtingsmaatregelen	2018	50.000	23.000	
4	Tielsestraat, Marktstraat-komgrens (Opheusden): snelheidsremmende maatr.	Opheusden	infrastructuur	x				x				snelheidsremmende maatregel	2021	15.000		
5	Matensestraat, aansluiting Matensepad (Dodewaard): attentieverhoging fietspad	Dodewaard	infrastructuur	x						x				3.000		
6	Leigraafseweg (Dodewaard): inrichting als 60 km/h gebied	Dodewaard	infrastructuur	x				x				diverse inrichtingsmaatregelen	2025	24.000		
7	Kalkestraat, Lange Akkerstraat-Kalkestraat (Dodewaard): snelheidsremmende maatregelen	Dodewaard	infrastructuur	x				x				2 snelheidsremmende maatregelen	2018	16.000		
8	Marktstraat, Varakker-Verlengde Melkdreef (Ochten): inrichting als 60 km/h gebied	Dodewaard	infrastructuur	x				x				diverse inrichtingsmaatregelen	2025	23.000		
9	Overbroeksestraat (Ochten): inrichting als 60 km/h gebied	Ochten	infrastructuur	x				x				diverse inrichtingsmaatregelen	2024	23.000		
10	Eldik, diverse wegen: inrichting als 30 km/h gebied	Ochten	infrastructuur	x			x	x			x	komgrens verplaatsen, diverse inrichtingsmaatregelen	2022	50.000		
11	Bonegraafseweg, komgrens-Klinkerstraat (Ochten): snelheidsremmende maatregelen	Ochten	infrastructuur	x				x				snelheidsremmende maatregel	2019	8.000		
12	Ambachtstraat, Verlengde Schoolstraat-Weth. Keukenstraat (Ochten): snelheidsremmende maatregelen	Ochten	infrastructuur	x				x				snelheidsremmende maatregel	2025	8.000		
13	Schoolstraat - Weth. van Lavierenstraat (Ochten): snelheidsremmende maatregelen	Ochten	infrastructuur	x				x				snelheidsremmende maatregel	2024	8.000		
14	44 RI-straat (Ochten): snelheidsremmende maatregel	Ochten	infrastructuur	x				x				versmallingen, streetprint	2024	40.000		
15	Dorpsstraat (Ijzendoorn): snelheidsremmende maatregel	Ijzendoorn	infrastructuur	x				x				diverse snelheidsremmende maatregelen	2022	40.000		
16	Keizerstraat, Dorpsstraat-Heuningstraat (Ijzendoorn): inrichting als 30 km/h gebied	Ijzendoorn	infrastructuur	x				x	x			diverse inrichtingsmaatregelen	2021	75.000		
18	diverse wegen bij Medel (Echteld): inrichting als 60 km/h gebied	Echteld	infrastructuur	x				x	x			diverse inrichtingsmaatregelen	2019	35.000		
19	Lageveldseweg (Kesteren): inrichting als 60 km/h gebied	Kesteren	infrastructuur	x				x				diverse inrichtingsmaatregelen	2025	24.000		
20	Oude Broekdijk (Kesteren): inrichting als 60 km/h gebied	Kesteren	infrastructuur	x				x				diverse inrichtingsmaatregelen	2023	32.000		
21	Lede en Oudewaard (Kesteren): inrichting als 60 km/h gebied	Kesteren	infrastructuur	x				x				diverse inrichtingsmaatregelen	2019	32.000		
22	Nedereindsestraat, buiten de kom (Kesteren): snelheidsremmende maatregel	Kesteren	infrastructuur	x				x				2 snelheidsremmende maatregelen	2019	16.000		
23	Nedereindsestraat, Craaienhof-komgrens (Kesteren): snelheidsremmende maatregel	Kesteren	infrastructuur	x				x				snelheidsremmende maatregel	2023	8.000		
24	Hoofdstraat, Fruitstraat- rotonde Broekdijk (Kesteren): inrichting als 50 km/h gebied	Kesteren	infrastructuur	x						x		diverse inrichtings maatregelen (vrijliggende fietspaden, kommaatrgel en asverspringingen)	2019	200.000	95.000	
25	Wijk De Leede - oud (Kesteren): inrichting als 30 km/h gebied	Kesteren	infrastructuur	x				x			x	diverse inrichtingsmaatregelen	2019	75.000		
26	Boveneindsestraat (Kesteren): snelheidsremmende maatregel	Kesteren	infrastructuur	x				x				snelheidsremmende maatregel	2018	8.000		
27	Prinsenhof - Klaverhof (Kesteren): kruispuntverkleinende maatregel	Kesteren	infrastructuur	x				x								
28	Kerkstraat - J. v. d. Zandestraat (Kesteren): kruispuntverkleinende maatregel	Kesteren	infrastructuur	x				x								
29	Af-/toerit A15 : aanpassen kruising	Dodewaard	infrastructuur	x				x				kruispuntaanpassing	2019	300.000		
30	Spoorstraat (Kesteren) - inrichting als 50 km/u weg	Kesteren	infrastructuur		x			x		x	x	totaalplan maken voor weg, fiets duidelijke plek, parkeren regelen, diverse maatregelen, natuurlijk sturen	2020	200.000		
30b	kruispuntoplossing Spoorstraat - Broekdijk - studie	Kesteren	onderzoek									studie	2019	10.000		
31	Molenstraat-Heuningstraat: inrichting als ontsluitingsweg 60 km/h	Ijzendoorn	infrastructuur	x				x				diverse inrichtingsmaatregelen	2021	250.000		
33	Voorstraat, aanpassen belijning 60 km/h	Echteld	infrastructuur	x				x				aanpassen belijning	2018	10.000		
35	Broekdijk (Kesteren): verplaatsen komgrens en belijning 60 km/h	Kesteren	infrastructuur	x				x						3.000		
36	Hoofdstraat-Broekdijk (Opheusden): aanpassen kruispunt	Kesteren	infrastructuur	x				x				externe financiering				
37	Ooiestraat (Echteld): maatregel bij realisatie woonwijk Broedershof	Echteld	infrastructuur	x				x				externe financiering				
38	Matensestraat, komgrens-Dalwagen (Dodewaard): snelheidsremmende maatregelen	Dodewaard	infrastructuur	x				x				diverse snelheidsremmende maatregelen	2018	50.000		
39	Hoeflaan (Ochten): inrichten als 30 km-weg	Ochten	infrastructuur	x				x				diverse inrichtingsmaatregelen	2018	50.000		
40	Koningsstraat (Opheusden)	Opheusden	infrastructuur	x				x				diverse inrichtingsmaatregelen	2021	24.000		
41	Fruitstraat (Kesteren)	Kesteren	infrastructuur	x				x				diverse snelheidsremmende maatregelen	2023	20.000		
42	Dalwagen ter hoogte van Molenpad	Dodewaard	infrastructuur	x				x				aparte in- en uitrit, wegversmalling aanpassen	2018	24.000		
43	Kalkestraat (Dodewaard)	Dodewaard	infrastructuur	x				x				diverse inrichtingsmaatregelen icm met Fructus	2022	24.000		
44	Cuneraweg (Ochten)	Ochten	infrastructuur	x				x				accentueren 60 km/u	2023	10.000		
45	Oranjestraat (Ochten)	Ochten	infrastructuur	x				x				instellen eenrichtingsverkeer, smalle rijbaan en goede parkeerplaatsen en stoepen	2018	50.000		
47	Dorpsstraat (Opheusden)	Opheusden	infrastructuur	x						x		aanpassing inrichting en parkeren	2019	100.000		
48	Welysestraat binnen bebouwde kom (Wely)	Dodewaard	infrastructuur		x			x				diverse inrichtingsmaatregelen, trottoirs	2019	75.000		
49	Welysestraat / Waalbandijk	Dodewaard	infrastructuur		x			x				aanpassing kruising	2018	20.000		
50	fietsbrug Meersteeg (Echteld)	Echteld	infrastructuur		x						x	aanleg fietsbrug over Linge	2020	200.000		

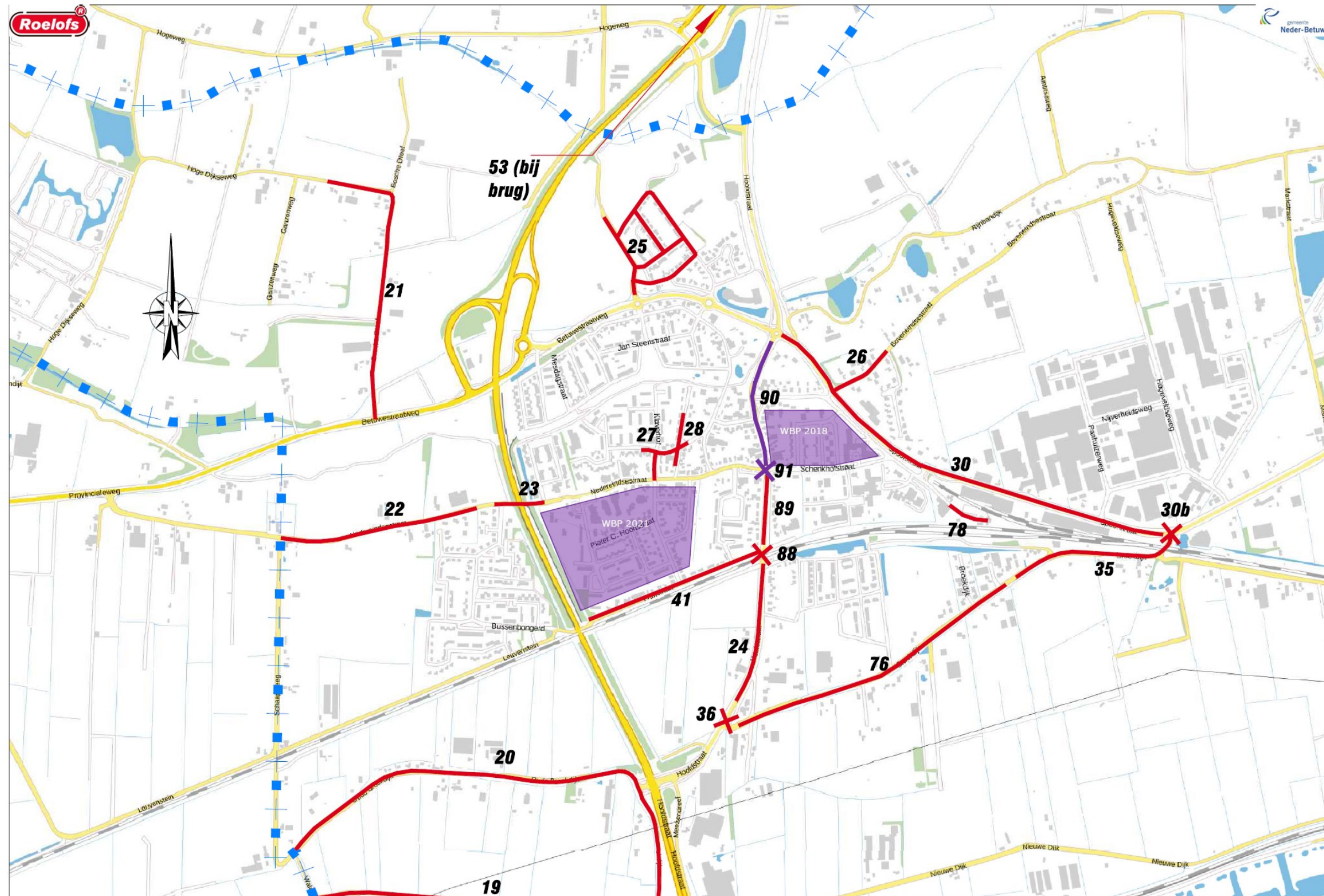
Bijlage 6: maatregelen kern Opheusden



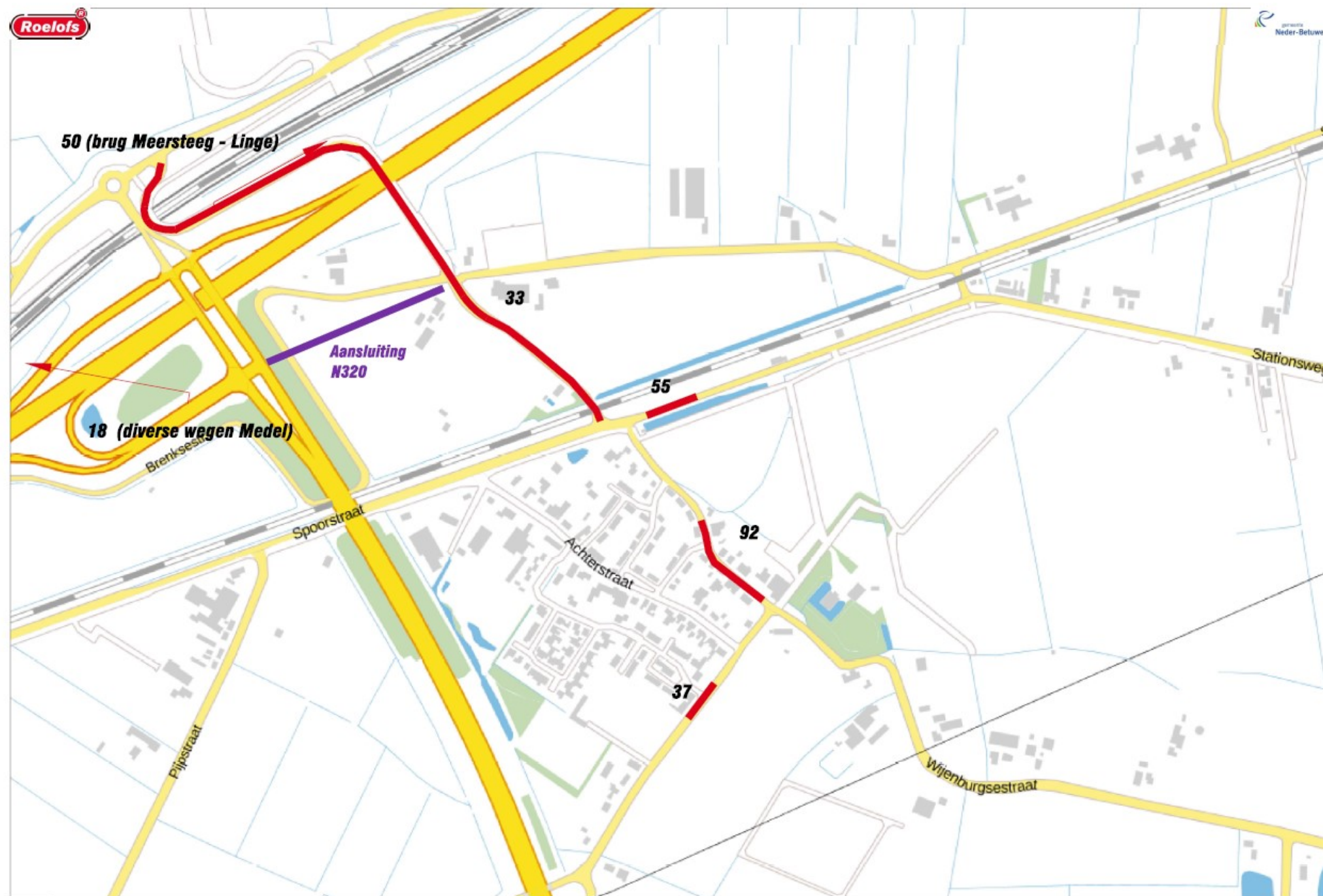
Bijlage 8: maatregelen kern Ochten



Bijlage 9: maatregelen kern Kesteren



Bijlage 10: maatregelen kern Echteld



Bijlage 11: maatregelen kern IJzendoorn

