

Beleidsplan Verkeer 2017–2021

De raad van de gemeente De Ronde Venen gelezen het voorstel van 24 november 2016 (raadsvoorstelnr. 0081/16).

Besluit

1. Het Beleidsplan Verkeer 2017–2021 vast te stellen;
2. Het vaststellen van de parkeerkencijfers uit de ASVV2012 als parkeernormen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente De Ronde Venen, d.d. 24 november 2016.

*De raad voornoemd,
de griffier,*

de voorzitter,

Beleidsplan Verkeer 2017–2021

Samenvatting

Inleiding

Het Beleidsplan Verkeer is vooral een afwegingskader om sneller en beter in te spelen op initiatieven van bewoners, ondernemers en andere overheden en ook op de uitvoering van het onderhoud van de gemeentelijke wegen. Het is geen uitgebreide opsomming van verkeerskundige oplossingen voor de nabije toekomst.

Signalerende rol van inwoners

Er is een matrix ontwikkeld om de inzet van de gemeente te bepalen bij het oplossen van verkeersknelpunten. De gemeente ontvangt dagelijks suggesties, klachten en opmerkingen over verkeerskundige onderwerpen. Hiermee moet zorgvuldig worden omgegaan.

Verkeersveiligheid

De gemeente streeft er naar dat de verkeersveiligheid in 2030 minimaal op hetzelfde peil is als nu. De gemeente zet in op de inrichting van de gemeentelijke wegen conform de principes van Duurzaam Veilig, zoals de herinrichting van 30 km/h-gebieden en het aanbrengen van conformiteit in de belijning. Verder richt de gemeente zich op risicogroepen en maakt zij gebruik van de kennis van inwoners. In het verleden kon nog een grote winst worden behaald door bepaalde locaties aan te pakken, maar die mogelijkheid is er nu veel minder. De ongevallen vinden namelijk nu veel meer verspreid plaats.

Bereikbaarheid

De gemeente streeft er naar dat de bereikbaarheid in 2030 op hetzelfde peil is als in 2014 (voor de omlegging van de N201). Dit betekent dat er slechts op een beperkt aantal plaatsen en op een beperkt aantal momenten sprake is van doorstromingsproblemen. Daarnaast hebben inwoners, bedrijven en recreanten de keuze uit verschillende vervoerwijzen om hun bestemming binnen en buiten de gemeente te bereiken. Er is daarbij veel aandacht voor de provinciale weg N201.

Leefbaarheid

De gemeente streeft er naar dat in 2030 De Ronde Venen nog steeds een leefbare gemeente is met een kleinschalige uitstraling. Dit betekent dat het kenmerkende dorpse karakter van alle acht kernen in stand is gehouden. Daarvoor wordt het sluipverkeer in en rond de kernen teruggedrongen, wordt de kwaliteit en toegankelijkheid van de openbare ruimte vergroot, specifiek voor inwoners met een beperking.

Duurzaamheid

De gemeente streeft naar een relatieve en absolute toename van het aantal schone kilometers in 2030. Daarnaast streeft de gemeente er naar dat de samenleving een meer bewuste keuze maakt voor een vervoersmiddel. Het gaat er daarbij niet om het autogebruik te belemmeren. Het gaat er om alternatieven te bieden voor zowel de keuze van de vervoerswijze, zoals de fiets en het openbaar vervoer, als de brandstof, zoals elektrische laadpunten. Inwoners en ondernemers moeten hierin zelf een keuze kunnen maken.

Inleiding

Het voorliggende Beleidsplan Verkeer is een vervolg op de Verkeersvisie. Het Beleidsplan heeft betrekking op een termijn van 5 jaar (2017 t/m 2021). Het geeft een nadere uitwerking van de oplossingsrichtingen uit de Verkeersvisie. Het is echter nog meer dan dat een afwegingskader voor initiatieven van bewoners, ondernemers en andere overheden.

Verkeersvisie: strategisch beleid

De gemeenteraad heeft op 17 oktober 2013 de Verkeersvisie vastgesteld. De Verkeersvisie geeft de kaders aan voor onderliggend beleid en formuleert oplossingsrichtingen voor de lange termijn. Daar zit ook het verschil met de voorliggende notitie. In bijlage 1 – afkomstig uit de Verkeersvisie – is een samenvatting van de Visie gegeven.

Beleidsplan Verkeer: toetsingskader

Het Beleidsplan Verkeer is geen uitgebreide opsomming van verkeerskundige oplossingen voor de nabije toekomst. Het is vooral een afwegingskader. Daarmee kan sneller en beter worden ingespeeld op initiatieven van bewoners, ondernemers en andere overheden en ook op de uitvoering van het wegonderhoud. De uitvoerende maatregelen worden niet van tevoren vastgelegd en gegoten in beton.

Keuze in ambitieniveaus

Bij de behandeling van de conceptversie van het Beleidsplan in de commissie is de wens geuit om inzicht te krijgen in de mogelijkheid tot het maken van keuzes. Er is een drietal scenario's uitgewerkt. Deze scenario's geven inzicht in de te maken keuzes en de mogelijke ambitieniveaus: het 0-scenario (huidige ambitie), het +-scenario (extra ambitie) en het ++-scenario (maximale ambitie). Per onderwerp is vetgedrukt aangegeven, welk scenario de gemeenteraad als beleid heeft vastgesteld.

Het 0-scenario: huidige ambitie

In dit scenario zijn de beleidsdoelstellingen vanuit de Verkeersvisie vertaald naar de middellange termijn. De huidige budgetten voor verkeer zijn als belangrijke randvoorwaarde meegenomen voor de keuze van de maatregelen om dit te realiseren. Dit scenario sluit aan bij het uitgangspunt dat het Beleidsplan Verkeer vooral een toetsingskader is.

Het +-scenario: extra ambitie

De gemeente heeft in dit scenario dezelfde doelstellingen als in het 0-scenario om daarnaast de meest urgente verkeerskundige knelpunten op te lossen. Hiermee kan de gemeente een meer actief verkeersbeleid voeren.

Het ++-scenario: maximale ambitie

De gemeente voert in dit scenario een actief verkeersbeleid: de kansen op het gebied van verkeer en de potentiële problemen worden geïnventariseerd. Er worden maatregelen genomen om deze kansen te benutten en knelpunten op te lossen, bovenop het +-scenario.

Uitvoering

Met het Beleidsplan Verkeer maakt de gemeente de stap van (de Verkeers)visie naar uitvoering: er zijn concrete beleidsdoelstellingen benoemd. De incidentele en structurele verkeersbudgetten maken dit mogelijk.

In 2017 zal worden gestart met het veiliger maken van de kruisingen op de Oosterlandweg met de Oude Spoorbaan en de A.C. Verhoefweg in Mijdrecht. Vanuit de verkeersveiligheidscijfers blijken deze kruisingen een knelpunt te vormen op het gebied van verkeersveiligheid. In 2017 wordt onderzocht op welke wijze deze kruisingen veiliger kunnen worden gemaakt en worden waar nodig de nodige maatregelen getroffen.

De gemeente werkt (als verdere uitwerking van het Beleidsplan Verkeer) een pakket van maatregelen uit ten behoeve van het fietsverkeer. Hiermee neemt de veiligheid toe en bevordert de doorstroming, ook van het autoverkeer. In 2017 wordt gestart met de uitvoering hiervan.

De gemeente heeft als doel dat in overleg met partners en medefinanciers 'Mijdrecht' wordt toegevoegd aan de bewegwijzering op de A2. Ook de bewegwijzering vanaf de provinciale wegen naar bijvoorbeeld het bedrijventerrein of het centrum van Mijdrecht wordt daarbij opnieuw bekeken. Dit alles om de doorstroming en bereikbaarheid te bevorderen.







1.1 Beleidsplan Verkeer als toetsingskader

Het Beleidsplan Verkeer is vooral een afwegingskader. Daarmee kan sneller en beter worden ingespeeld op initiatieven van bewoners, ondernemers en andere overheden en ook op de uitvoering van het wegonderhoud.

1.2 Matrix

Bewoners hebben regelmatig verzoeken voor het treffen van snelheids- en verkeersremmende maatregelen en andere verkeersmaatregelen. De gemeente heeft een manier bedacht om de inzet van de gemeente te bepalen:

Verkeerstechische afweging:	Naam knelpunt/project			
Wat is het knelpunt/probleem (of meervoud)?	1. 2. 3.			
	bereikbaarheid leefbaarheid		verkeersveiligheid duurzaamheid	
VANUIT PROBLEEM	onwenselijk	geen aanleiding	nuttig, geen noodzaak	noodzaak
geld	nee	nee	bepert	ja
expertise	nee	bepert	ja	ja
netwerk	nee	bepert	ja	ja
ruimte (in regels)	nee	nee	ja	ja
rol	geen	passief ondersteunen	actief ondersteunen	overnemen
				
VANUIT OPLOSSING				
Gem./Coll. Belang	n.v.t.	hoog	in zekere mate	in zekere mate
Individueel belang	n.v.t.	n.v.t.	hoog	in zekere mate
Draagvlak	n.v.t.	door initiatiefnemer	door initiatiefnemer	door gemeente
Eigen financiële inbreng in it.	n.v.t.	100%	deels benodigd	heeft niet
Eigen inbreng (inzet)	n.v.t.	hoog (primair)	gelijkwaardig	heeft niet
Beleidsm. aansluiting/regels	n.v.t.	verplicht	wenselijk	heeft niet

Het treffen van nuttige of noodzakelijke fysieke maatregelen is mogelijk tot het moment dat het budget voor dat jaar is besteed. Ook wordt er gezocht naar mogelijkheden om bewoners zelf zaken te laten uitvoeren. Bij het zoeken naar oplossingen zijn wijkcomités geschikte platforms voor de gemeente.

0

De gemeente handelt suggesties, klachten en opmerkingen af conform de matrix.

+

Conform 0-variant

Extra: Periodiek uitvoeren verkeersschauw per wijk/kern (om actief suggesties, klachten en opmerkingen te verzamelen).

++

Conform +-variant

Extra: Formeren van bijv. 'werkgroep fiets' en andere thematische werkgroepen (om actief knelpunten te benoemen en oplossingen te formuleren).



2.1 Nieuwe wegcategorysering

De basis voor het verkeersveiligheidsbeleid is de toepassing van Duurzaam Veilig. Het principe van Duurzaam Veilig is dat de functie van een bepaalde weg, de inrichting van die weg en het gedrag van de weggebruiker met elkaar in overeenstemming zijn. Dit zorgt voor een verkeersveilig wegennet.

De functie van de wegen is opgenomen in de nieuwe wegcategorysering van de gemeente. Er is voor alle wegen aangegeven tot welke categorie ze behoren:

1. Stroomwegen:

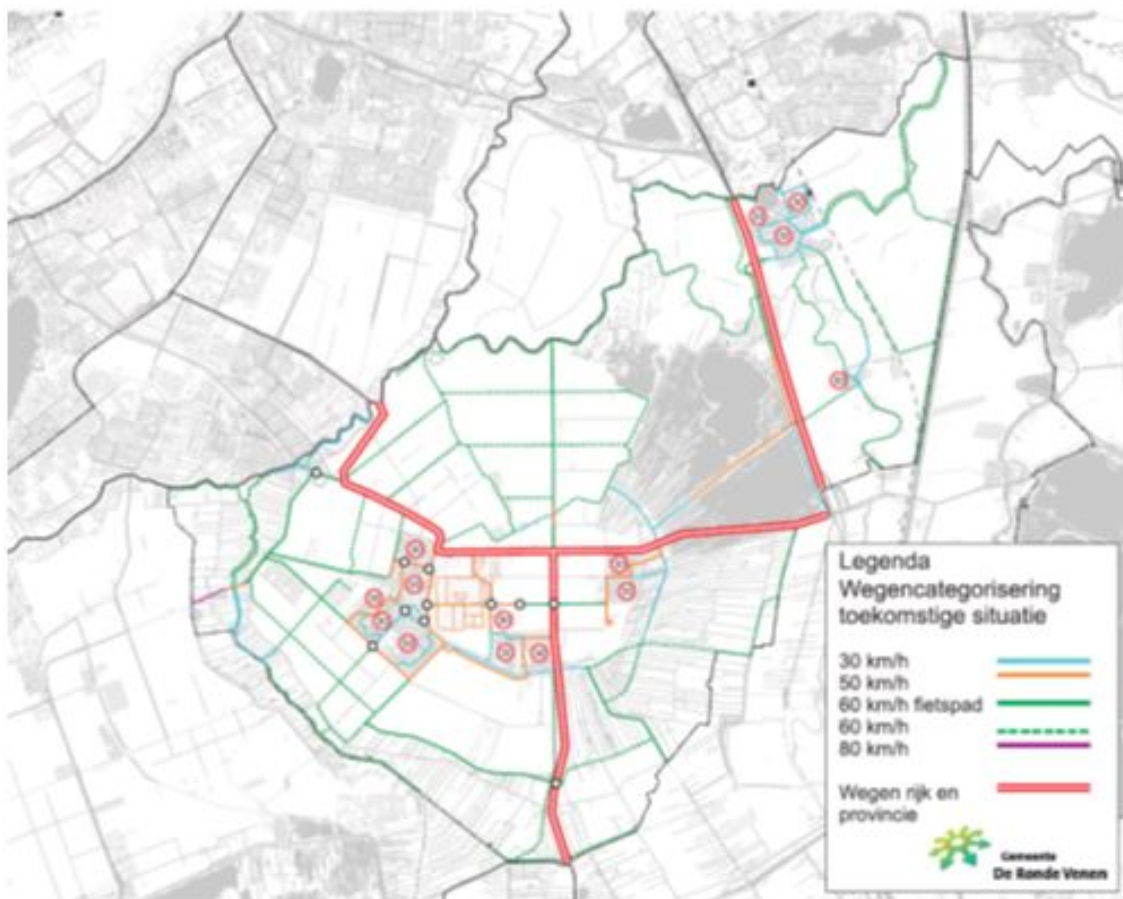
dit zijn de auto(snel)wegen welke zijn bedoeld voor een continue ongestoorde verkeersafwikkeling met een relatief hoge snelheid. Voor de weginrichting betekent dit ondermeer een gescheiden rijrichting en het ontbreken van overstekend en kruisend verkeer;

2. Gebiedsontsluitingswegen:

dit zijn wegen om de kernen en buurten met elkaar te verbinden. De gebiedsontsluitingswegen zijn vooral bedoeld om de woon- en werkgebieden op een vlotte manier te ontsluiten. Ook vormen ze de verbindingen tussen gebieden en stroomwegen;

3. Erftoegangswegen:

alle overige wegen zijn erftoegangswegen. Ze zijn bedoeld voor het toegankelijk maken van de erven en verblijfsgebieden. In deze gebieden is de verkeersfunctie minder belangrijk. Dit betekent dat alle groepen verkeersdeelnemers van deze wegen gebruik (mogen) maken en dat manoeuvres zoals keren, in- en uitstappen en oversteken veilig kunnen worden uitgevoerd. De snelheid van het gemotoriseerde verkeer moet hiervoor laag zijn.



De nieuwe wegcategorisering gaat ervan uit dat alle gemeentelijke wegen erftoegangswegen zijn. Dit betekent een maximumsnelheid van 30 km/u binnen de bebouwde kom en 60 km/u buiten de bebouwde kom. Dat is echter geen doel op zich, maar een middel uit het oogpunt van verkeersveiligheid en leefbaarheid. De snelheden van langzaam verkeer en snelverkeer kunnen zo beter op elkaar worden afgestemd, als het gaat om wegen waar deze verkeerscategorieën gebruik moeten maken van hetzelfde wegprofiel.

Er is een beperkt aantal uitzonderingen op dit principe. Een aantal wegen binnen de bebouwde kom van Mijdrecht en Vinkeveen hebben een meer ontsluitende functie, de verkeersintensiteiten zijn relatief hoog en de inrichting sluit niet aan bij erftoegangswegen (aanwezigheid van vrijliggende fietspaden). Deze wegen zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Ook het Bedrijventerrein Mijdrecht is zo gecategoriseerd, gelet op het beperkte fietsverkeer en de onwenselijkheid snelheidsremmers aan te leggen bij een categorisering als erftoegangsweg.

De meest opvallende wijzigingen in de wegcategorisering zijn:

1. De route Oude Spoorbaan-Ringdijk 2^o Bedijking is nu een aaneenschakeling van verschillende maximumsnelheden. Deze route is gecategoriseerd als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/h. Dit komt de verkeersveiligheid van deze route ten goede;
2. De Oosterlandweg en AC Verhoefweg zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen met een bijbehorende maximumsnelheid van 60 km/h (in plaats van 80 km/h nu). Deze wegen hebben een relatief groot aantal inritten en smal wegprofiel;

3. De Mijdrechtse Dwarsweg buiten de bebouwde kom is gecategoriseerd als erftoegangsweg (60 km/h), gelet op de verkeersveiligheid. Ditzelfde geldt voor de Hoofdweg richting Waverveen;

	Stroomweg	Gebieds- ontsluitingsweg	Erftoegangsweg
Buiten de bebouwde kom			
Binnen de bebouwde kom			

4. De Lange Coupure tussen Abcoude en Baambrugge is gecategoriseerd als erftoegangsweg (60 km/h). Nu kent deze weg nog een maximumsnelheid van 80 km/u;
5. De Herenweg in Vinkeveen, ten noorden van de N201, is als erftoegangsweg gecategoriseerd (30 km/h).

In paragraaf 3.3 wordt de koppeling gemaakt tussen verkeerskundige maatregelen, zoals het instellen van beperkingen, en de (basis)kwaliteit van de wegen.

0 / + / ++

De gemeente bevordert de verkeersveiligheid door:

- **het vaststellen van het wegcategoryeringsplan wat de basis vormt voor de inrichting van het wegennet.**

2.2 Inrichting van wegen

Wegen moeten zodanig zijn ingericht dat het voor de weggebruiker duidelijk is welk gedrag van hem wordt verwacht. Het plaatsen van een bord met een (lagere) maximumsnelheid alleen (dus) onvoldoende, ook voor mogelijke handhaving door de politie. Er zijn landelijke richtlijnen voor de inrichting van de verschillende wegcategoryeën, die leidraad zijn bij het opstellen van een ontwerp voor verkeersmaatregelen.

De realisatie van de (nieuwe) wegcategoryering is gekoppeld aan de uitvoering van het beheerplan wegen en aan de uitvoering van het onderhoud van de wegmarkering en -belijning. Zodra er een reconstructie of groot onderhoud wordt uitgevoerd, wordt bekeken of en hoe de betreffende weg in overeenstemming kan worden gebracht met de richtlijnen van het CROW. Het afwijken van deze richtlijnen kan alleen wanneer daar aanleiding voor bestaat en een goede en duidelijke onderbouwing aanwezig is.

0

De gemeente richt het wegennet op een sobere wijze in volgens de principes van Duurzaam Veilig als onderhoud wordt uitgevoerd aan wegen en wegmarkering.

+

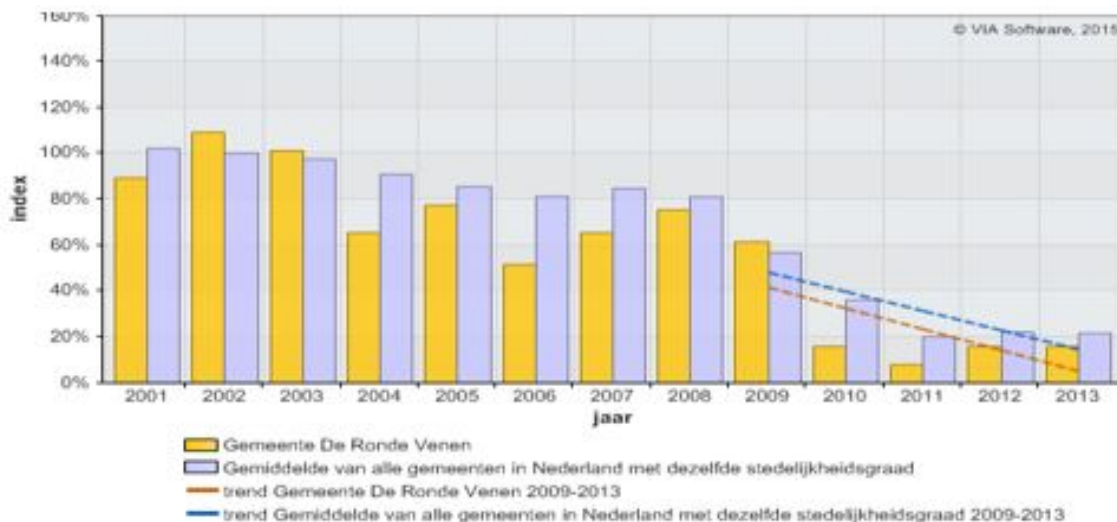
De inrichting van wegen conform Duurzaam Veilig is een essentiële maatregel om de verkeersveiligheid te bevorderen. De gemeente stelt een jaarlijks budget beschikbaar om markering aan te passen conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Tevens wordt er een apart budget beschikbaar gesteld om de te onderhouden wegen aan te passen aan de principes van Duurzaam Veilig.

++

De gemeente voert een proactief beleid om de verkeersveiligheid te verbeteren, gelet op het grote belang van een verkeersveilig wegennet. De gemeente stelt daarom een uitvoeringsprogramma op om wegen om te bouwen naar de juiste categoryein afstemming met het Beheerplan wegen 2.0. Ook wegen waaraan geen onderhoud is gepland, worden aangepast. Hierbij dienende markering en inrichting te worden aangepast aan Duurzaam Veilig.

2.3 Oplossen van veiligheidsknelpunten

De gemeente scoort op dit moment relatief goed wat betreft verkeersveiligheid. De gemeente ligt op koers met het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers: het aantal verkeersongevallen in de gemeente vermindert conform de nationale doelstelling. Deze doelstelling is om het aantal ongevallen in 2020 (ten opzichte van het driejaarlijkse gemiddelde 2001, 2002 en 2003) te verminderen met 34%.



Op basis van het aantal ongevallen in de periode 2010-2014 op een kruispunt of wegvak, waar 2 of meer ongevallen met letsel hebben plaatsgevonden (in gemeentelijk beheer en geen tussentijdse aanpassing), is het volgende overzicht vast te stellen:

Soort ongeval Locatie	Totaal	slachtoffer	ernstig	dodelijk	ziekenhuis	overige gewonden	uitsluitend schade
Wegvak Herenweg, tussen Veldzijdeweg en Wilnisse Zijweg	2	2	2	0	2	0	0
Wegvak Mijdrechtse Dwarsweg tussen Veenweg en N212	2	2	1	0	1	1	0
Wegvak Ringdijk 2 ^e Be- dijking tussen AC Ver- hoefweg en N201	4	2	0	0	0	2	2
Kruispunt Oosterland- weg/ Oude Spoorbaan	2	2	0	0	0	2	0

0

De gemeente lost op de volgende wijze concrete verkeersveiligheidsknelpunten op:

- er vindt jaarlijks een analyse van verkeersveiligheidsknelpunten plaats;
- voor de drie kruispunten dan wel wegvakken met de meeste letselongevallen (over een periode van de afgelopen 5 jaar) zullen concrete maatregelen worden voorgesteld om deze knelpunten aan te pakken.

+

Naast het oplossen van concrete verkeersveiligheidsknelpunten (0-variant) worden wegen ingericht conform Duurzaam Veilig. Zie +-variant bij de inrichting van wegen (markering gefaseerd aanpassen, budget beschikbaar stellen voor aanpassingen aan Duurzaam Veilig)

++

Naast het oplossen van concrete verkeersveiligheidsknelpunten (+-variant) worden wegen actief ingericht conform Duurzaam Veilig. Zie ++-variant bij de inrichting van wegen (markering grootschalig aanpassen, budget om wegen om te vormen naar juiste categorie).

2.4 Beïnvloeden van gedrag

De budgetten zijn onvoldoende om op korte termijn het gehele wegennet van De Ronde Venen fysiek in te richten conform de wegategorisering. Daarom is het ook belangrijk om te zoeken naar alternatieven

daarvoor. Dit kan door activiteiten, gericht op het wijzen van weggebruikers op hun gedrag. Daarbij maakt de gemeente bijvoorbeeld gebruik van matrixborden om weggebruikers te wijzen op hun snelheid. Verder streeft de gemeente naar het maken afspraken met de politie over de handhaving op het gebied van verkeer.

0

De gemeente streeft er naar om het gedrag van de weggebruiker te beïnvloeden door hen te wijzen op hun gedrag middels het gebruik van matrixborden en acties in samenwerking met inwoners. Daarnaast streeft de gemeente naar het maken van een afsprakenkader met de politie over handhaving.

+

De gemeente is van mening dat er meer prioriteit bij de handhaving van de verkeerswetgeving moet worden gelegd dan nu gebeurt door de politie. Handhaving levert namelijk een belangrijke bijdrage aan een verkeersveilige gemeente. Daarvoor doet de gemeente onderzoek naar de inzet van eigen verkeershandhavers/BOA's. Op basis van het onderzoek vindt verdere uitwerking plaats.

++

Conform +-variant

Extra gedragsbeïnvloedende maatregelen, zoals verkeerscampagnes gericht op snelheid e.d.

2.5 Aandacht voor risicogroepen

De gemeente besteedt specifieke aandacht aan de verbetering van de verkeersveiligheid voor bepaalde risicogroepen, namelijk ouderen, fietsers en schoolgaande kinderen.

Het aantal ouderen in het verkeer is door de vergrijzing toegenomen en uit de ongevallencijfers blijkt dat ze vaak zijn betrokken bij ongevallen. Het fietsgebruik onder ouderen is relatief hoog. De maatregelen hebben betrekking op een overzichtelijk verkeersbeeld met duidelijke regels en voorrangssituaties en minder obstakels, zoals paaltjes, drempels en borden.

Het aandeel van de fietser in de verkeersongevallen neemt toe. Ook deze ongevallen vinden echter niet steeds op dezelfde locaties plaats. Maatregelen bestaan uit het veiliger maken van de bestaande fietsinfrastructuur en heldere regelgeving, ook voor bromfietzers. Het zoeken naar alternatieve, veiligere routes is een andere mogelijkheid. Verder levert een inrichting van het gehele wegennet conform Duurzaam Veilig een belangrijke bijdrage aan de verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers.

Een derde doelgroep is de schoolgaande kinderen. Dit kan door de verkeersveiligheid van de schoolomgeving en -routes te analyseren en te verbeteren.

Verkeerseducatie is steeds belangrijker, ook door krimpende budgetten voor fysieke aanpassingen. Er wordt jaarlijks een verkeerseducatieplan opgesteld, waarin de gemeentelijke activiteiten op dit gebied zijn opgenomen. Deze activiteiten zijn gericht op de risicogroepen. Voorbeelden zijn opfriscursussen voor oudere automobilisten en de praktische verkeersproef.

0

De gemeente heeft aandacht voor risicogroepen door:

- *het wegnemen van obstakels op fietspaden en het verduidelijken van voorrangssituaties;*
- *het inrichten van het wegennet conform de principes van Duurzaam Veilig (bij de uitvoering van onderhoud aan wegen);*
- *het analyseren van de verkeersveiligheid rondom scholen en schoolroutes. Bij de uitvoering van onderhoud meenemen van mogelijke fysieke aanpassingen;*
- *het opstellen en uitvoeren van het verkeerseducatieplan.*

+

Conform 0-variant

Extra: Meer cursussen en acties gericht op oudere fietsers, scootmobielgebruikers en andere risicogroepen

++

Conform +-variant

Extra: Het verkeersveilig inrichten van schoolomgevingen en -routes op basis van de uitgevoerde analyses (niet wachten met inrichten op uitvoering van onderhoud)

2.6 Specifiek verkeer

Vrachtverkeer

0

Vrachtverkeer is essentieel voor het functioneren van de bedrijventerreinen en de bevoorrading van de winkelgebieden. Dit verkeer kan bij grotere aantallen echter ook de leefbaarheid en verkeersveiligheid beïnvloeden. Het vrachtverkeer wordt daarom vanuit de bestemmingen zo snel mogelijk naar de provinciale wegen en rijkswegen geleid, bij voorkeur via de gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen. De leefbaarheid en verkeersveiligheid blijven bij bestemmingen van vrachtverkeer langs erftoegangswegen centraal staan.

+

Conform 0-variant

Extra: Indien de leefbaarheid en verkeersveiligheid teveel in het geding komen, wordt gekozen voor beperkende maatregelen, in de vorm van het instellen van vrachtwagenverboden, maar ook in de vorm van het aanpassen van de bewegwijzering. Beperkende maatregelen kunnen ook worden ingesteld voor wegen waar de afmetingen of de constructie onvoldoende is om het vrachtverkeer te verwerken.

++

Conform +-variant

Extra: Verplichte routes voor vrachtverkeer: het doel hiervan is om overlast door vrachtverkeer te voorkomen. In de praktijk blijkt handhaving (en daarmee de effectiviteit) moeilijk.

Ontheffingenstelsel voor buitengebied: gebruikers van de wegen (in het buitengebied) dienen in het bezit te zijn van een ontheffing om gebruik te mogen maken van deze wegen. Dit kan op basis van aslast, gewicht, breedte en/of lengte. Ook hier is de handhaving moeilijk.

Landbouwverkeer

0

Landbouwverkeer is van levensbelang voor de agrarische sector. Dit verkeer wordt echter steeds groter en zwaarder. De provincies proberen landbouwvoertuigen zo veel mogelijk te weren van haar wegen in verband met de verkeersveiligheid. Dit verkeer moet zich dan (bij het ontbreken van parallelvoorzieningen) verplaatsen via de gemeentelijke erftoegangswegen. Deze zijn daar vanwege de breedte of draagkracht veelal niet op berekend. De verkeersveiligheid kan in het geding komen en de onderhoudskosten van de wegen worden hoger.

Het is daarom wenselijk beperkingen aan dit verkeer te stellen zonder dat de agrarische sector in grote mate wordt benadeeld. Dit moet in samenspraak met de agrarische sector, provincies en omliggende gemeenten worden bekeken. De hoofdroutes voor doorgaand landbouwverkeer dienen in ieder geval voorzien te zijn van een vrijliggend fietspad.

+ / ++

Extra: Ontheffingenstelsel voor wegen in het buitengebied (zie vrachtverkeer)

Aanwijzen van routes voor landbouwverkeer (zie vrachtverkeer)



03.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de gemeente is in 2030 op hetzelfde peil als in 2014 (voor de omlegging van de N201). Dit betekent dat er slechts op een beperkt aantal plaatsen en op een beperkt aantal momenten sprake is van doorstromingsproblemen. Daarnaast hebben inwoners, bedrijven en recreanten de keuze uit verschillende vervoerwijzen om hun bestemming binnen en buiten de gemeente te bereiken. Waar de focus voor de verplaatsingen over korte afstanden binnen de gemeente op de fiets en te voet ligt, is de focus voor verplaatsingen over langere afstanden gericht op de auto en het openbaar vervoer. Er wordt expliciet geen keuze gemaakt tussen beide: keuzevrijheid staat voorop.

3.1 Provinciale weg N201

De provinciale weg N201 bepaalt in grote mate de bereikbaarheid van de gemeente, niet alleen voor de inwoners, maar ook voor de economische en recreatieve sector. De consequenties van de omlegging bij Amstelhoek worden nu zichtbaar. Maar ook de economische groei en andere infrastructurele aanpassingen hebben hun effect op de provinciale weg. Op bepaalde tijdstippen is er sprake van een matige doorstroming bij de aansluiting op de A2 bij Vinkeveen en bij de aansluiting van de Hofland op de

provinciale weg. Toekomstige ontwikkelingen in Noord-Holland kunnen verdere invloed hebben op de verkeersintensiteiten.

Deze weg is in beheer en onderhoud bij de provincie Utrecht. De provincie beslist over het al dan niet treffen van maatregelen in de vorm van verkeersmanagement of aanpassingen aan het wegprofiel. De gemeente vertegenwoordigt de belangen van haar inwoners en de ondernemers. Bewegwijzering kan een positieve bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van onze gemeente.

De problematiek rond de aansluiting van de N201 op de A2 blijkt het gevolg te zijn van de gebrekkige doorstroming op met name het gedeelte tussen de A2 en de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Er zijn enkele kruispunten op korte afstand van elkaar, waardoor de verkeersintensiteiten niet goed kunnen worden verwerkt. De breedte van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal bemoeilijkt het oplossen van dit knelpunt. De provincie Utrecht is in gesprek met Rijkswaterstaat (als eigenaar van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal) over een oplossing. Hiervoor is (echter) een zeer forse investering noodzakelijk.

0

De gemeente neemt een meer afwachtende houding aan met betrekking tot mogelijke problemen en aanpassingen met betrekking tot de provinciale weg N201. De provincie is immers de verantwoordelijke instantie.

+

De gemeente besteedt continu aandacht aan de doorstroming op het gehele traject van de N201 in de gemeente. Er is daarvoor een periodiek overleg met de provincie Utrecht als wegbeheerder van de N201 nodig. De gemeente heeft zitting in de projectgroepen die nadenken over de visie op en aanpak van de N201.

++

De gemeente voert een meer actief beleid dan in de +-variant. De gemeente en de provincie doen nader onderzoek naar de toekomstbestendigheid van de aansluitende gemeentelijke wegen (zoals Herenweg in Vinkeveen en Hofland in Mijdrecht). Op basis van dit onderzoek wordt mogelijk een maatregelenpakket opgesteld met mogelijk aanpassingen aan de gemeentelijke wegen.

3.2 Gemeentelijke wegen

De gemeente beschikt over een geactualiseerd verkeersmodel en voert jaarlijks tellingen uit. Het model geeft inzicht in mogelijk toekomstige knelpunten op het gebied van bereikbaarheid. Dit verkeersmodel biedt ook de mogelijkheid om consequenties van ruimtelijke ontwikkelingen door te rekenen, zodat tijdig naar oplossingen kan worden gezocht. De consequenties van de huidige, grote ruimtelijke projecten, zoals de Maricken en Vinkeveld, zijn reeds inzichtelijk gemaakt.

Met behulp van het verkeersmodel is een knelpuntenanalyse uitgevoerd. Er blijkt in 2023 op geen enkel wegvak sprake te zijn van een gebrekkige doorstroming op gemeentelijke wegen. Wel is er voor een drietal wegen in Mijdrecht een opvallend hoge intensiteit per etmaal. Dat zijn de Industrieweg, het noordelijke gedeelte van de Hofland en de Dukaton. Voor de kruisingen (rotondes) die volledig in gemeentelijk beheer zijn, geldt dat de rotonde Mijdrechtse Dwarsweg/Veenweg en wellicht de rotondes/kruisingen van de verzamelwegen in Mijdrecht aandacht behoeven. Ook in de andere kernen zijn wegen die een hogere intensiteit hebben dan de capaciteit van de weg eigenlijk toelaat.

De provincie heeft een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de kruisingen op de provinciale weg N212, mede in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de Maricken. De conclusie is dat de rotonde N212/Mijdrechtse Dwarsweg aandacht behoeft. Daarover is inmiddels geconcludeerd dat een bypass nodig is en wordt aangelegd.

0

Op basis van het voorgaande worden er geen concrete maatregelen genomen aan de gemeentelijke wegen om de doorstroming te bevorderen.

+

De gemeente voert op basis van het onderzoek een meer proactief beleid door nader onderzoek te doen naar de toekomstbestendigheid van wegen en rotondes met een hoge intensiteit. Er worden een visie en maatregelenpakket opgesteld (gericht op de mogelijke knelpunten) om mogelijke doorstromingsproblemen in de toekomst te voorkomen.

++

Ook in deze variant voert de gemeente zo'n onderzoek uit. De visie en het maatregelenpakket zijn niet alleen gericht op het oplossen van knelpunten, maar ook om de verkeersintensiteit omlaag te brengen (bijv. door fietsgebruik actief te stimuleren en nieuwe vervoersconcepten te ontwikkelen).

3.3 Behoud van basiskwaliteit wegennet

De gemeente heeft een uitgebreid wegennet dat zorgt voor de bereikbaarheid van de diverse bestemmingen. De gemeente streeft naar de instandhouding van de huidige kwaliteit van het wegennet en het huidige netwerk. Het gebruik van dit wegennet door zwaar verkeer zorgt in combinatie met onze slappe veenbodem voor zorg over de kwaliteit van deze wegen.

In het kader van de vaststelling van het Wegenbeheerplan De Ronde Venen 2012-2016 (juni 2012) is een amendement aangenomen. De strekking was om schade aan wegen zoveel mogelijk tegen te gaan door verkeerskundige maatregelen te treffen. Het amendement richt zich op maatregelen voor het (verkeerskundig) gebruik van de wegen. Hieraan wordt invulling gegeven door bij de uitvoering van het wegonderhoud per weg de noodzakelijke beperkende maatregelen te bepalen.

Er zijn verschillende oplossingsrichtingen denkbaar om het gebruik van de gemeentelijke wegen door zwaar verkeer te reguleren:

- Het instellen van meer en/of andere aslast/gewichtsbeperkingen;
- Het instellen van meer en/of andere inrijverboden;
- Het instellen van eenrichtingsverkeer;
- Het maken van afspraken in vergunningen (bijv. omgevingsvergunningen);
- Het maken van afspraken over beperkingen met Waternet en eventuele andere organisaties als zij werkzaamheden uitvoeren;
- Het opnemen van beperkingen in bestekken bij eigen werkzaamheden;
- Het verlenen van ontheffingen aan aanwonenden;
- Het opheffen van wegen.

Een groot aantal wegen in het buitengebied van de gemeente kent op dit moment al een beperking. Het gaat daarbij om breedtebeperkingen, aslastbeperkingen, gewichtsbeperkingen, volledige afsluitingen voor motorvoertuigen of vrachtverkeer en combinaties daarvan. Er is regelmatig sprake van een uitzondering voor bestemmingsverkeer en de handhaving is beperkt.

0

Behoud huidige beperkingen aan wegen. Geen aanpassingen.

+

De verkeerskundige maatregelen worden bekeken in het kader van de uitvoering van het wegonderhoud. Per weg wordt niet alleen aangegeven welke onderhoudsmaatregelen worden genomen, maar ook of en zo ja, welke beperkingen en verboden worden ingesteld. Voor het instellen van beperkingen en verboden wordt aangesloten bij het overleg dat plaatsvindt bij de voorbereiding van het wegonderhoud.

++

Onderzoek naar om te vormen wegen, af te sluiten wegen en het instellen van beperkingen, vooruitlopend op het uitvoeren van onderhoudsmaatregelen. Overleg met organisaties, bewoners en andere belanghebbenden vereist.

3.4 Parkeren: evenwicht tussen grijs en groen

De woonwijken van De Ronde Venen zijn gebouwd met de toen geldende parkeernormering. Deze parkeernormering sluit echter niet meer aan bij de huidige praktijk. Terwijl dertig jaar geleden werd uitgegaan van circa 1,3 auto per huishouden, constateren wij nu dat 47% van de huishoudens in De Ronde Venen minstens twee auto's in zijn bezit heeft. Het is echter moeilijk om te voldoen aan de huidige parkeerbehoefte: de fysieke ruimte ontbreekt in bepaalde gevallen, de consequenties voor het (groene) karakter van wijken zouden groot zijn en de kosten fors. De gemeente zal dus keuzes moeten maken hoe om te gaan met de parkeerbehoefte.

Het uitgangspunt is: evenwicht tussen grijs en groen. Als er ergens een parkeerknelpunt aanwezig is, zal eerst worden bekeken of dit knelpunt kan worden opgelost door effectiever gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen (zowel openbaar als op eigen terrein). Is dat niet mogelijk, dan zal worden bekeken of aangepaste verkeersregels (blauwe zone, parkeerverbod, enz.) het probleem kunnen verhelpen. Op deze wijze wordt de schaarse openbare ruimte zo min mogelijk aangetast.

De algemene beleidsregel voor de oplossing van parkeerproblematiek in de vorm van extra parkeerplaatsen is dit te bekijken bij een reconstructie. Werkzaamheden kunnen dan worden gecombineerd en er kan een betere ruimtelijke afweging worden gemaakt. Een uitzondering op deze beleidsregel is als het fout parkeren de bereikbaarheid van hulpdiensten ernstig in gevaar brengt. Overigens wordt ook dan in eerste instantie bekeken of een dergelijk probleem via gedragsbeïnvloeding kan worden opgelost.

0

De gemeente stelt het volgende toetsingskader voor het parkeren vast. Bij de afweging voor de oplossing van parkeerplaatsen worden de volgende uitgangspunten meegenomen:

- In principe vindt er geen uitbreiding van het betaald parkeren plaats (nu: Molenkade en Achterbos), evenals de gebieden met parkeervergunningen e.d.. Het invoeren van betaald parkeren in bijvoorbeeld het centrum van Mijdrecht zal namelijk een negatieve invloed hebben op de aantrekkelijkheid van het centrum;
- Er is een tweetal locaties aangewezen voor het parkeren van grote voertuigen, namelijk in Abcoude en Mijdrecht; er is geen uitbreiding van deze locaties voorzien. Er zijn namelijk geen knelpunten bekend;
- Er zijn nu parkeerschijfzones in Abcoude, Mijdrecht en Vinkeveen. Er is geen uitbreiding gepland van aantal en grootte;
- Het parkeren voor recreatief verkeer verdient bijzondere aandacht, gelet op het grote economische belang. Bij mogelijkheden ontwikkelingen rondom de Vinkeveense Plassen zal er aandacht worden besteed aan dit onderwerp;
- Het parkeren in centra verdient bijzondere aandacht. Een goede parkeersituatie is namelijk een voorwaarde voor het goed functioneren van de centra;
- Het parkeren rond overige voorzieningen verdient bijzondere aandacht. Uit de inventarisatie blijken er rondom diverse voorzieningen knelpunten te zijn.

+ / ++

Conform 0-variant. De gemeente voert echter een meer actief beleid. Een aantal knelpunten op het gebied van parkeren wordt (fysiek) verholpen, los van mogelijke reconstructies/groot onderhoud. Daarbij wordt een (jaarlijks) budget beschikbaar gesteld.

3.5 Parkeernormen voor toekomstige ontwikkelingen

Er worden de komende jaren verschillende (woning)bouwprojecten gerealiseerd in de gemeente. Ook worden er binnen bestaande woon- en werkgebieden woningen en voorzieningen gebouwd. Voor nieuwe ontwikkelingen is het belangrijk om parkeernormen vast te stellen, die aansluiten bij het verwachte autogebruik en -bezit.

Parkeernormen hebben een doel: met het stellen van normen en het realiseren van parkeerplaatsen wordt geprobeerd om parkeerproblemen nu en in de toekomst te voorkomen. We ondervinden elke dag de gevolgen van (te) lage parkeernormen: inwoners kunnen hun auto niet kwijt bij hun woning en parkeren soms verkeerd. Hierdoor kan de bereikbaarheid van hulpdiensten ernstig worden belemmerd.

De parkeernormen voor de voormalige gemeente De Ronde Venen zijn in 2004 vastgesteld. Het auto-gebruik en -bezit zijn sinds dat jaar toegenomen, waardoor deze normen zijn verouderd. Inmiddels heeft de CROW een nieuwe publicatie met parkeerkencijfers uitgebracht. De parkeerkencijfers geven het minimum- en maximumaantal benodigde parkeerplaatsen; ze zijn gebaseerd op onderzoek naar het aantal benodigde parkeerplaatsen. Om deze cijfers juridisch bindend te maken, moeten ze worden vastgesteld als parkeernorm. Bij ruimtelijke ontwikkelingen in een bestaande situatie moet de toename van het aantal parkeerplaatsen als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen extra worden gerealiseerd, op eigen terrein. Daarbij wordt er wel vanuit gegaan dat er nu geen sprake is van een parkeerprobleem.



0

Vaststellen van geactualiseerde parkeernormen.

+

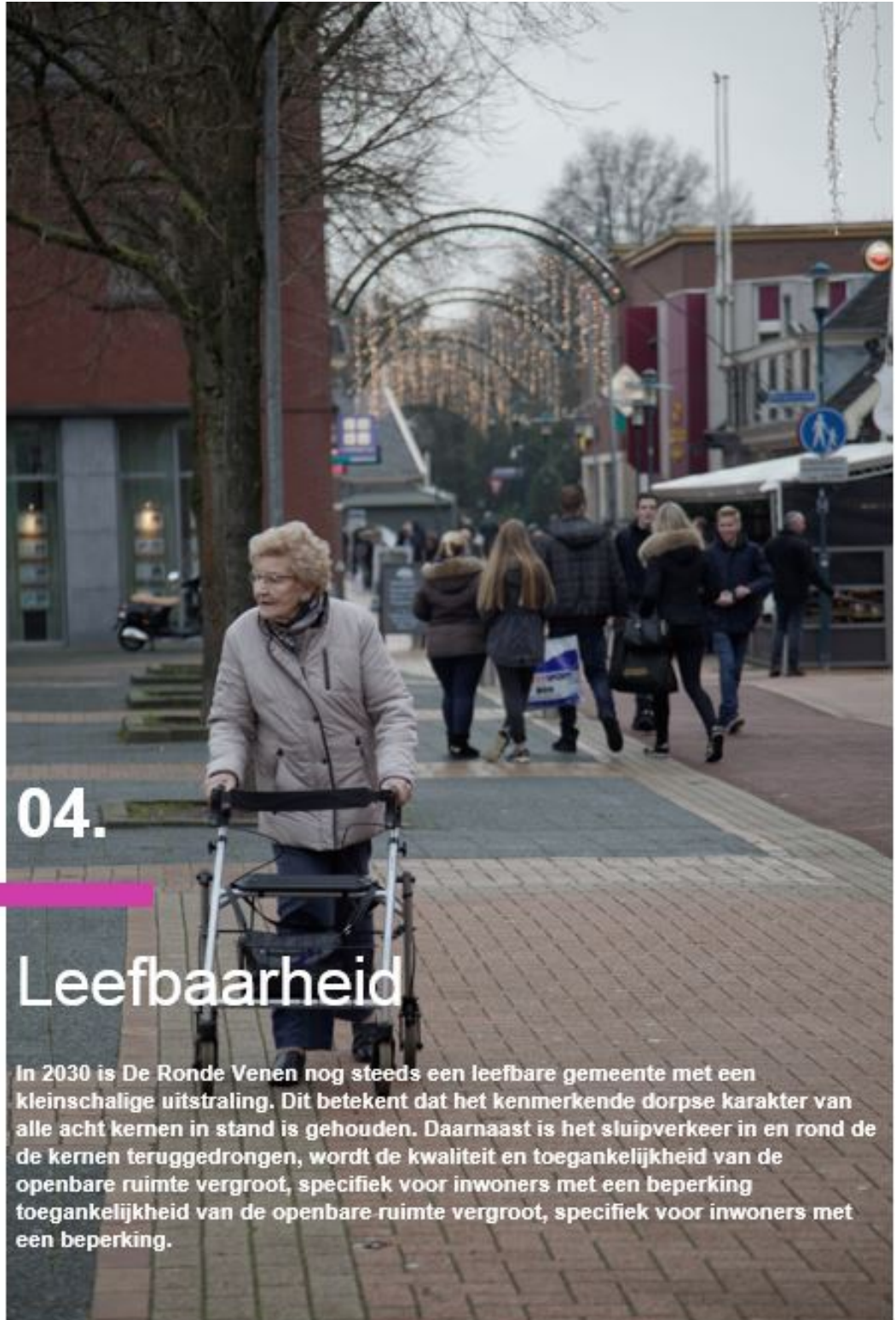
Conform 0-variant

Extra: uitvoeren van een pilot om parkeernormen te specificeren per kern en gebied (bijv. andere normen voor centrum Abcoude)

++

Conform 0-variant

Op basis van pilot differentiatie in parkeernormen per kenmerkend gebied vaststellen.



04.

Leefbaarheid

In 2030 is De Ronde Venen nog steeds een leefbare gemeente met een kleinschalige uitstraling. Dit betekent dat het kenmerkende dorpse karakter van alle acht kernen in stand is gehouden. Daarnaast is het sluipverkeer in en rond de de kernen teruggedrongen, wordt de kwaliteit en toegankelijkheid van de openbare ruimte vergroot, specifiek voor inwoners met een beperking toegankelijkheid van de openbare ruimte vergroot, specifiek voor inwoners met een beperking.

4.1 Doorgaand (sluip)verkeer weren

Sluipverkeer is verkeer op gemeentelijke wegen zonder bestemming in het gebied waar wordt gereden. De aanwezigheid van sluipverkeer tast de kernkwaliteiten van onze kernen als kleinschaligheid en dorpse karakter aan. Het uitgangspunt is om ongewenst (sluip)verkeer in de kernen zoveel mogelijk te weren.

De mogelijkheden daarvoor zijn beperkt. De gemeente en de politie kunnen namelijk vanuit juridisch oogpunt niet tot nauwelijks handhaven op sluipverkeer. Sluipverkeer kan worden geweerd door gewenste routes aantrekkelijker te maken en ongewenste routes onaantrekkelijker. Daarbij wordt aangesloten bij de wegategorisering en de inrichtingseisen van de verschillende wegcategorieën.

Belangrijkste routes voor sluipverkeer in gemeente:

- Gein-Noord Gein-Zuid/Stationsstraat – Abcoude
- Groenlandse Kade/Vinkenkade/Baambrugse Zuwe – Vinkeveen
- Oudhuyzerweg/Korenmolenweg – Wilnis
- Tweede Zijweg – Mijdrecht
- Bovendijk/Westerlandweg – Mijdrecht/Wilnis
- Rijksstraatweg - Baambrugge

0

Minder aantrekkelijker inrichting voor sluipverkeer bij uitvoering wegonderhoud.

+

Aandacht voor sluipverkeer bij de inrichting van wegen (zie +/-variant van Inrichting van wegen)

++

Extra aandacht voor het weren van sluipverkeer door concrete maatregelen uit te werken en te treffen op routes voor sluipverkeer.

4.2 Toegankelijker maken openbare ruimte

Een goede toegankelijkheid van de openbare ruimte is een essentieel element voor de keuzevrijheid in het verkeer en vervoer. Dit geldt voor alle doelgroepen en in het bijzonder voor inwoners die minder goed ter been zijn en kinderen. Dit vergt continue aandacht in het ontwerp en het onderhoud van (voet)paden, pleinen en trottoirs, maar ook in het ontwerp. Het toegankelijk maken van de bushaltes is een kenmerkende maatregel op dit gebied uit het recente verleden.

De Verenigde Naties heeft een verdrag opgesteld over gelijke rechten voor mensen met een handicap. Dit verdrag heeft betrekking op de maatregelen die overheden dienen te nemen om de toegankelijkheid van personen met een handicap te garanderen, door obstakels en barrières in welke vorm dan ook op te heffen. Uiteindelijk dragen deze maatregelen bij aan het toegankelijker maken van de openbare ruimte voor alle doelgroepen.

0

De gemeente past bij (onderhouds)werkzaamheden in de openbare ruimte de maatregelen en richtlijnen uit dit verdrag toe.

+ / ++

Analyse van knelpunten op het gebied van toegankelijkheid en het treffen van maatregelen (extra budget nodig).

4.3 Aandacht voor voetgangers

De Verkeersvisie geeft aan dat goede basisvoorzieningen voor voetgangers essentieel zijn en blijven. Mede ingegeven vanuit de vergrijzing van de samenleving, is het van belang om de woon- en leefomgeving voldoende bereikbaar te houden voor ouderen, inwoners die slechter ter been zijn en overige groepen die om een bijzondere reden afhankelijker zijn van deze vervoerskeuze, zoals (schoolgaande) kinderen. Daarbij ligt de focus op het bereikbaar maken en houden van de woongebieden, winkelvoorzieningen en openbare gelegenheden, zoals scholen.

Extra aandacht voor de toegankelijkheid voor voetgangers is nodig in de centrumgebieden van de diverse kernen, de (loop)routes naar deze gebieden, de directe omgeving van ouderenwoningen en scholen en de schoolroutes.

Naast meer functionele routes voor voetgangers zijn er ook veel wandelroutes en -paden met een recreatieve functie, zowel voor 'een rondje om' als voor bezoekers van onze gemeente. Op dit moment trekken gemeente en provincie samen op om de wandelroutes te inventariseren en waar mogelijk

(kleinschalige) verbeteringen aan te brengen. Nieuwe recreatieve wandelroutes zullen worden onderzocht, zoals over de dijk van de Ringvaart tussen Rondweg in Mijdrecht en Wilnise Zijweg in Wilnis.

0

De gemeente verbetert de voorzieningen voor voetgangers bij de uitvoering van onderhoudsmaatregelen en ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast het periodiek uitvoeren van een schouw met Ouderenverenigingen en Adviesgroepen voor gehandicapten.

+

Conform 0-variant

Extra: Inventarisatie mogelijke nieuwe wandelroutes

++

Conform +-variant

Analyse van knelpunten op dit gebied en het treffen van maatregelen (extra budget nodig).

4.4 Luchtkwaliteit, externe veiligheid en geluidshinder

De leefbaarheid wordt in het kader van het Beleidsplan Verkeer ook gedefinieerd als de aanwezigheid van problemen op het gebied van luchtkwaliteit, externe veiligheid en geluidshinder.

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in de gemeente zal naar verwachting in de toekomst verbeteren, ook als er rekening wordt gehouden met de beoogde (ruimtelijke) ontwikkelingen in de gemeente. Verkeer en vervoer lijken geen knelpunt voor de luchtkwaliteit te vormen.

Externe veiligheid

Het risico met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen is klein. De route voor dit vervoer loopt over rijks- en provinciale wegen. Op het gebied van externe veiligheid zijn er dan ook geen knelpunten ten aanzien van verkeer en vervoer.

Geluidshinder

Wegverkeer, spoorwegverkeer en vliegverkeer zijn bronnen van geluid in de gemeente. De geluidsbelasting in de gemeente is voor een plattelandsgemeente relatief hoog. Veel mensen verwachten dit niet waardoor dit in hun beleving ook eerder als hinderlijk wordt beschouwd. De gemeente heeft meerdere wegen in beheer waarvan de geluidsbelasting tot klachten leidt. Het gaat vooral om hoofd-ontsluitingswegen in de kernen Abcoude, Baambrugge, Mijdrecht, Vinkeveen en Wilnis. De groei van het verkeer is sterker dan passend bij de landelijk gelegen dorpskernen. Ook zijn er klachten over geluidshinder van de N201 en de geluidsbelasting langs de A2. Het spoor Utrecht-Amsterdam wordt binnenkort waarschijnlijk een 'hoogfrequent spoor'. De toename van het aantal treinen heeft gevolgen voor de geluidsbelasting.

Er zijn geen woningen binnen de oude gemeente De Ronde Venen met een geluidsbelasting van 75 dB of meer. Het aantal woningen met een geluidsbelasting tussen 70 en 74 dB is zeer beperkt. Er wordt wel verwacht dat de geluidsbelasting van wegverkeer op de lange termijn (na 2020) zal afnemen door vooral technische maatregelen aan auto's en wegdek.

0

Geen extra onderzoek en maatregelen.

+ / ++

Onderzoek naar het treffen van maatregelen op het gebied van het verminderen van geluidsoverlast en het beschikbaar stellen van een budget daarvoor.



05.

Duurzaamheid

De gemeente streeft naar een relatieve en absolute toename van het aantal schone kilometers in 2030. Daarnaast streeft de gemeente er naar dat de samenleving een meer bewuste keuze maakt voor een vervoersmiddel. Het gaat er daarbij niet om het autogebruik te belemmeren. Het autogebruik in De Ronde Venen is nu eenmaal relatief hoog. Het gaat er om alternatieven te bieden voor zowel de keuze van de vervoerswijze, zoals de fiets en het openbaar vervoer, als de brandstof, zoals elektrische laadpunten. Inwoners en ondernemers moeten hierin zelf een keuze kunnen maken.

5.1 Stimuleren (elektrisch) fietsen

Het bevorderen van het fietsgebruik is een uitstekende mogelijkheid om het aantal schone kilometers te vergroten. Het bevorderen van het fietsgebruik komt ook de bereikbaarheid van de gemeente ten goede, verbetert de leefbaarheid van de kernen en heeft een positief effect op de gezondheid van de inwoners.

De afstanden binnen de verschillende kernen van de gemeente zijn relatief kort en de fiets is dan een geschikt vervoersmiddel. De afstanden tussen de kernen zijn groter, maar ook dan biedt de fiets goede

mogelijkheden. Over het algemeen wordt een afstand tot 7,5 km als een acceptabele fietsafstand gezien. De fiets is verder meer specifiek een serieus vervoersalternatief voor een deel van het woon-werkverkeer: bijna de helft van de beroepsbevolking is werkzaam binnen de gemeente. De elektrische fiets zorgt voor een extra dimensie: de acceptabele fietsafstand groeit van 7,5 naar 15 kilometer. Er zijn daardoor meer bestemmingen met de fiets bereikbaar, waardoor het fietsgebruik zal toenemen. Extra aandacht is nodig voor de hogere snelheid van elektrische fietsen.

0

De gemeente stimuleert het fietsgebruik en benut de potentie van de (elektrische) fiets, aangezien het een positief effect heeft op de schone kilometers en de bereikbaarheid van de gemeente.

Dit gebeurt binnen de huidige (financiële) kaders, met het aandacht voor de volgende zaken:

- **het verbeteren en veiliger maken van bestaande fietsroutes. De mogelijkheden daarvoor worden bekeken bij de uitvoering van het groot onderhoud aan specifieke wegen. De fietsroutes worden geanalyseerd op comfort, veiligheid en directheid;**
- **het realiseren van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk. De mogelijkheden daarvoor worden op projectmatige basis onderzocht en budget wordt per project aangevraagd en beschikbaar gesteld;**
- **het uitbreiden van de stallingsmogelijkheden bij openbare gelegenheden, winkels en nabij recreatieve routes in aantal en kwaliteit. Deze mogelijkheden worden onderzocht, als een subsidie-mogelijkheid zich aandient of er een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt;**
- **het vergroten van het aantal oplaadpalen voor elektrische fietsen. Net als bij de totstandkoming van de laadpalen voor elektrische auto's creëert de gemeente de kaders en biedt ruimte voor particuliere initiatieven. De markt neemt het initiatief en voert uit;**
- **in overleg met (markt)partijen zullen de mogelijkheden worden onderzocht om het fietsgebruik te stimuleren, bijvoorbeeld in het kader van het woon-werkverkeer;**
- **de maatregelen zullen worden ingebracht in het overleg met de provincie Utrecht over het bevorderen van het fietsgebruik, aangezien de provincie een subsidieregeling voor dit soort maatregelen heeft;**
- **ruimtelijke ontwikkelingen, zoals projecten en bouwaanvragen, worden specifiek er getoetst op fietsbereikbaarheid en -veiligheid;**
- **de gemeente communiceert over de genomen maatregelen om zich meer te profileren als fietsgemeente.**

+

Conform 0-variant. De gemeente wil het fietsen extra stimuleren om haar duurzaamheidsdoelstellingen eerder te bereiken en de druk op haar wegennet te verminderen.

Ze stelt daarom € 1,- per inwoner per jaar (extra) beschikbaar om knelpunten op het gebied van veiligheid voor de fietser op te lossen, het aantal fietsenstallingen uit te breiden en bestaande routes te verbeteren, aanvullend op de maatregelen uit het 0-scenario. In overleg met bedrijven wordt een plan van aanpak ontwikkeld om het woon-werkverkeer per fiets te bevorderen.

++

De gemeente ziet de fiets als het vervoermiddel voor ritten tot 15 kilometer. Hiermee wordt een structurele afname beoogd van de verkeersintensiteit op diverse wegen binnen en buiten de bebouwde kom. Dit heeft niet alleen een positief effect op de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen en de bereikbaarheid, maar ook op de verkeersveiligheid en leefbaarheid. De gemeente sluit hiermee aan bij de landelijke trend om de fietsbereikbaarheid te vergroten.

De gemeente neemt de volgende maatregelen om dit te realiseren:

- *de voormalige spoorbaan tussen Mijdrecht, Wilnis en Vinkeveen vormt de nieuwe fietsas van de gemeente. De gemeente zet in op de realisatie van een snelle en aantrekkelijke fietsroute met uitlopers naar Uithoorn (eindpunt Uithoornlijn) en Amsterdam-Zuidoost (via Abcoude);*
- *naast deze fietsas komt er een hoofd fietsroute naar alle kernen en alle wijken;*
- *de gemeente zet in op het realiseren van ontbrekende recreatieve schakels en verbindingen binnen de gemeente en van en naar de gemeente (o.a. fietspad Amstelhoek-Nessersluis);*
- *de gemeente profileert zich als fietsgemeente door de ontwikkeling van een marketingaanpak;*
- *de gemeente en de VIB stimuleren het fietsgebruik van en naar het Bedrijventerrein Mijdrecht;*
- *de gemeente geeft prioriteit aan fietsbereikbaarheid in de centra en naar andere voorzieningen;*
- *ruimtelijke plannen worden getoetst op fietsbereikbaarheid (routes en stallingen);*
- *aandacht voor fietsdiefstal (betere stallingen, aandacht vanuit politie, actie met fietsenwinkels);*
- *de gemeente stimuleert het fietsgebruik voor haar eigen werknemers door aanpassing woon-werkregelingen en het beschikbaar stellen van elektrische fietsen voor dienstreizen;*
- *de bovenstaande doelstelling en maatregelen worden verder uitgewerkt in een fietsplan.*

5.2 Aanvullend openbaar vervoer

Het bevorderen van het gebruik van het openbaar vervoer is ook een goede mogelijkheid om het aantal schone kilometers binnen de gemeente te vergroten. Daarnaast vervult het openbaar vervoer een belangrijke rol in de bereikbaarheid van de gemeente.

Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht en het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam zijn de besluitnemende instanties wat betreft het busvervoer in onze gemeente. De gemeente probeert deze organen te beïnvloeden. De afgelopen periode hebben de Provincie Utrecht en de Stadsregio Amsterdam het busvervoer aanbesteed. Daarmee komt voor langere termijn (minimaal 7 jaar) duidelijkheid over de lijnvoering. De vervoerders analyseren jaarlijks deze lijnvoering om zo goed mogelijk aan te sluiten bij de vraag vanuit de reiziger. Er zijn binnen deze periode en binnen marges aanpassingen mogelijk.



0

De gemeente stimuleert het gebruik van het openbaar vervoer als volgt:

- in gesprek met Provincie Utrecht, Stadsregio Amsterdam en vervoerders blijven om de mogelijkheden te benutten om het openbaar vervoer te laten aansluiten op de vervoersvraag;
- het ontwikkelen van een onderliggend vervoersnetwerk voor verbindingen met weinig reizigers in overleg met diverse partijen. Er wordt daarbij gezocht naar een mogelijke combinatie van

buurtbus, Regiotaxi, leerlingenvervoer, boodschappenbus, openbaar vervoer etc. middels een Vervoersapp;

- *in gesprek met NS over ontwikkelingen rondom Station Abcoude;*
- *de gemeente ondersteunt de activiteiten van de buurtbus;*
- *het benutten van kansen om de kwaliteit van de haltevoorzieningen te verbeteren via subsidieregelingen (fietsenstallingen, parkeergelegenheid,abri's etc.);*
- *bij het uitvoeren van groot onderhoud van wegen rekening houden met het gebruik door bussen.*

+

Conform 0-variant

Extra: De knelpunten voor alle haltevoorzieningen worden geïnventariseerd en de geconstateerde knelpunten bij haltes worden opgelost. Consequenties: extra budget nodig om knelpunten op te lossen.

++

Conform +-variant

Extra: De gemeente neemt het initiatief tot het ontwikkelen van een Vervoersapp om openbaar vervoer en doelgroepenvervoer te combineren en vervult daarin een trekkersrol binnen de regio.

5.3 Uitbreiden duurzaam rijden

Het elektrisch rijden wordt gezien als één van de meest kansrijke duurzame vervoersalternatieven voor de komende jaren. Op dit moment telt de gemeente circa 25 openbare elektrische laadpalen voor auto's. Deze zijn grotendeels via particuliere initiatieven tot stand gekomen. De gemeente heeft hierbij een stimulerende rol gespeeld.

0

De gemeente stimuleert het elektrisch rijden door het ondersteunen van particuliere initiatieven om extra elektrische laadpalen te plaatsen. Laadpalen kunnen in de openbare ruimte worden geplaatst, als er geen ruimte op eigen terrein is.

+

Conform 0-variant

Extra: een proactieve houding ten opzichte van initiatieven als Car2Go, waarbij inwoners op eenvoudige wijze een elektrische auto kunnen huren, en Greenwheels (auto delen).

++

Conform +-variant, extra:

- *het vervullen van een voorbeeldfunctie richting de samenleving. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van een volledig duurzaam gemeentelijk wagenpark. Hiermee wordt de bewustwording bij de samenleving over duurzame mobiliteit vergroot;*
- *de gemeente stelt een subsidie beschikbaar voor de plaatsing van laadpalen.*

BIJLAGE 1: Schematische weergave VERKEERSVISIE

A

Uitgangspunten

<p>De Ronde Venen nu</p> <ul style="list-style-type: none"> - Groene Hart - Ligging in corridor Amsterdam – Utrecht - Dorps en kleinschalig - Oriëntatie op Amsterdam - Relatief dominant autogebruik - Relatief beperkt openbaar vervoer- en fietsgebruik - Perifere ligging openbaar vervoer - Niveau verkeersveiligheid op peil 	<p>Ontwikkelingen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Veranderende rollen samenleving en gemeente - Vergrijzing - Mobiliteitsgroei - Toenemende druk op openbare ruimte - Toename ongevallen bij ouderen en jongeren - Invloed duurzaamheid - Verslechterende financiële positie gemeenten 	<p>Structuurvisie</p> <ul style="list-style-type: none"> - Groene Hartgemeente in de Metropool - Behouden en versterken kernkwaliteiten: <ul style="list-style-type: none"> - Dorpsachtige karakter - Herkenbaar polder- en veenlandschap - Sterke lokale economie - Bereikbare kernen en voorzieningen - Groen en blauw recreatienetwerk - Kansen pakken en creëren - Regisserende rol gemeente - Samenwerken met andere organisaties
---	---	--

B

Criteria



C

Thema's

	Bereikbaarheid	Veiligheid	Leefbaarheid	Duurzaamheid
Visie	<p>1. Op peil houden van bereikbaarheid</p> <p>2. Focus op autogebruik en aantrekkelijker maken van alternatieven</p>	<p>1. Het veiligheidsniveau ten minste op peil houden</p> <p>2. Focus op groepen met meeste ongevallen</p>	<p>1. Bewaken van kleinschaligheid en dorps karakter van de kernen</p> <p>2. De toegankelijkheid van de openbare ruimte vergroten</p> <p>3. De juiste auto op de juiste plek</p>	<p>1. Minder vervuulende kilometers</p> <p>2. Bewustwording samenleving bij kiezen van vervoersmiddel</p>
Oplossingsrichtingen	<p>De auto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Niet méér wegen, maar bestaande wegen beter benutten - Focus op behoud kwaliteitsniveau onderhoud - Monitoren doorstroming, ook op N201 (niet verbreden) <p>De fiets:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fiets: hét vervoersmiddel voor korte afstanden - Ontbrekende verbindingen in fietsnetwerk oplossen - Verbeteren fietsenstallingen <p>Voetgangers:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Focus op bereikbaar houden woongebieden, winkelcentra en openbare gelegenheden <p>Het OV:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De trein en de bus als serieus alternatief voor de auto - Snellere verbindingen naar Amsterdam en Utrecht (minder haltes, kortere reistijd) 	<p>Ouderen en fietsers:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkeerseducatie voor specifieke doelgroepen - Verduidelijk verkeersregels (brom)fietsen in het verkeer - Obstaclevrij maken van fietspaden en routes <p>Samen met inwoners knelpunten signaleren en oplossen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Georganiseerd overleg met comités en inwoners voor verkeerszaken <p>Recreatief verkeer (fiets)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fietsroutes in buitengebied veilig inrichten 	<p>Sluipverkeer</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ongewenst verkeer minimaliseren - Locatiespecifieke problematiek uitgewerkt in GVV/P <p>Parkeren: groen gaat voor grijs</p> <ul style="list-style-type: none"> - In principe geen extra parkeerplaatsen - Alleen in uiterste geval - Meer flexibiliteit parkeernorm bij gewenste ontwikkelingen <p>Meer bewegingsvrijheid voor inwoners (met een beperking)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verwijderen obstakels in openbare ruimte voor voetgangers - Zoveel mogelijk voldoen aan inrichtingseisen VN-verdrag 	<p>Aanhaken bij initiatieven markt en inwoners</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gemeente als regisseur en verbindende schakel naar ondernemers: slimmer gebruik maken van personen- en logistiek vervoer <p>Stimuleren van bewustwording samenleving voor duurzame mobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Goede fietsvoorzieningen - Goede ov-voorzieningen - Goede voetgangersvoorzieningen - Campagnes en educatie <p>Uitbreiden netwerk van elektrische oplaadpunten voor auto en fiets</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nu focus op drie grote kernen - Blijven volgen van trends - Openstaan voor moderne initiatieven, zoals Car2Go

Parkeernormen Gemeente De Ronde Venen

(vastgesteld door gemeenteraad op 24 november 2016 in het kader van Beleidsplan Verkeer)

	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers in %
1. Winkelen en boodschappen (per 100m2 bvo)					
Bouwmarkt	Nvt	1,45	1,95	2,45	87
Tuincentrum	Nvt	2,25	2,55	2,85	89
Groencentrum	Nvt	2,25	2,55	2,85	89
Bruin- en witgoedzaken	3,95	5,8	7,85	9,25	92
Woonwarenhuis (zeer groot)	Nvt	Nvt	5,05	5,15	95
Kringloopwinkel	Nvt	1,25	1,85	2,25	89
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,25	1,65	1,85	1,95	91
Meubel/woonboulevard	Nvt	2,05	2,35	Nvt	93
Winkelboulevard	Nvt	3,75	4,15	Nvt	94
Outletcentrum	Nvt	9,2	10,1	10,4	94
Buurtsupermarkt	1,9	2,7	3,5	Nvt	89
Discountsupermarkt	3,3	4,9	6,5	Nvt	96
Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	3,1	4,7	5,4	Nvt	93
Fullservice supermarkt (middel-hoog en hoog prijsniveau)	3,6	4,0	4,9	Nvt	93
Grote supermarkt	6	6,9	7,7	Nvt	84
Groothandel in levensmiddelen	Nvt	6,4	5,75	Nvt	80
Binnenstad of hoofdwinkel (stads)centrum 20.000-30.000 inwoners	3,3	Nvt	Nvt	Nvt	82
Buurt- en dorpscentrum	Nvt	3,1	3,7	Nvt	72
Wijkcentrum (klein)	Nvt	3,7	4,5	Nvt	76
Wijkcentrum (gemiddeld)	Nvt	4,4	5,1	Nvt	79
Wijkcentrum (groot)	Nvt	4,8	5,7	Nvt	81
Weekmarkt (1)	0,195	0,195	0,195	Nvt	85

(1) Per m1 kraam, betreft globale cijfers

	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers in %
2. Sport, cultuur en ontspanning (per 100 m2 bvo)					
Bowlingcentrum	1,6	2,3	2,8	2,8	89
Biljartcentrum	0,85	1,15	1,35	1,75	87
Fitnessstudio/sportschool	1,4	3,4	4,8	5,5	87
Fitnesscentrum	1,7	4,5	6,3	7,4	90
Dansstudio	1,6	3,9	5,5	7,4	93
Golfbaan (18 holes) – per baan 60ha	nvt	nvt	96	118,3	98
Golfoefencentrum – per centrum	nvt	nvt	51,1	56,2	93
Sporthal	1,55	2,15	2,85	3,45	96
Sportzaal	1,15	1,95	2,75	3,55	94
Kunstijsbaan (kleiner dan 400m)	1,25	1,55	1,85	2,05	98
Kunstijsbaan (400 meter)	nvt	2,25	2,55	2,75	98
Indoorspeeltuin(kinderspeelhal) gemiddeld en kleiner	3,1	3,9	4,7	5,1	97
Idem, groot	3,7	4,6	5,6	6,1	98

Idem, zeer groot	3,9	4,9	5,8	6,4	98
Tennishal	0,3	0,4	0,5	0,5	87
Squashhal	1,6	2,4	2,7	3,2	84
Zwembad, overdekt (per 100m2 bassin)	nvt	10,7	11,5	13,3	97
Zwembad, openlucht (per 100m2 bassin)	nvt	10,1	12,9	15,8	99
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	nvt	nvt	9,3	10,3	99
Sauna, hammam	2,5	4,6	6,7	7,3	99
Bibliotheek	0,45	0,75	1,15	1,35	97
Bioscoop	3,2	8	11,2	13,7	94
Filmtheater/filmhuis	2,6	5,3	7,9	9,9	97
Theater/schouwburg	7,4	8	9,8	12	87
Musicaltheater	2,9	3,4	4	5,1	86
Casino	5,7	6,1	6,5	8	86
Volkstuin	nvt	1,25	1,35	1,45	100
Attractie- en pretpark per ha netto terrein	8	8	8	Nvt	99
Dierenpark	8	8	8	nvt	99
Jachthaven (per ligplaats)	0,6	0,6	0,6	nvt	nvt
Manege – per box	nvt	nvt	nvt	0,4	90
Museum	0,6	0,8	1,1	Nvt	95
Stadion (per zitplaats)	0,12	0,12	0,12	Nvt	99
Sportveld (per ha netto terrein)	20	20	20	Nvt	95

	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers in %
--	---------	---------------	-------------------	--------------	------------------------

3. Horeca en (verblijfs)recreatie

Bungalowpark (huisjescomplex) – per bungalow	Nvt	Nvt	1,7	2,1	91
Camping (kampeerterrein) – per standplaats	Nvt	Nvt	Nvt	1,2	90
1*hotel – per 10 kamers	0,4	0,8	2,4	4,5	77
2*hotel – per 10 kamers	1,45	2,25	4,05	6,25	80
3*hotel – per 10 kamers	2,1	3,3	5	6,8	77
4*hotel – per 10 kamers	3,4	5,1	7,2	9	73
5*hotel – per 10 kamers	5,3	7,9	10,6	12,8	65
Discotheek	6,9	13,9	20,8	20,8	99
Cafe/bar/cafetaria	5	5	6	nvt	90
Restaurant	9	9	13	nvt	80
Evenementenhal/beursgebouw /congresgebouw	5,5	6,5	8,5	nvt	99

	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers in %
--	---------	---------------	-------------------	--------------	------------------------

4. Gezondheid en (sociale) voorzieningen

Huisartsenpraktijk (centrum) (1)	2,05	2,45	2,95	3,25	57
Fysiotherapiepraktijk (centrum) (1)	1,25	1,45	1,75	1,95	57
Consultatiebureau (1)	1,35	1,55	1,85	2,15	50

Gezondheidscentrum (1)	1,55	1,85	2,15	2,45	55
Consultatiecentrum voor ouderen (1)	1,3	1,6	1,9	2,2	38
Tandartsenpraktijk (-centrum) (1)	1,55	1,85	2,35	2,65	47
Apotheek (per apotheek)	2,25	2,75	3,15	Nvt	45
Ziekenhuis – per 100 m2 bvo	1,4	1,6	1,7	2,0	29
Crematorium (per (deels) gelijktijdige plechtigheid)	nvt	nvt	30,1	30,1	99
Begraafplaats (per (deels) gelijktijdige plechtigheid)	nvt	nvt	31,6	31,6	97
Penitentiaire inrichting (per 10 cellen)	1,65	2,15	3,25	3,65	37
Religiegebouw (per zitplaats)	0,15	0,15	0,15	nvt	X
Verpleeg- en verzorgingstehuis (per wooneenheid)	0,6	0,6	0,6	nvt	60

(1) Per behandelkamer

	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers in %
--	---------	---------------	-------------------	--------------	------------------------

5. Onderwijs

Kinderdagverblijf (crèche) – per 100m2	1,0	1,2	1,4	1,5	0
Basisschool – per leslokaal	0,75	0,75	0,75	0,75	–
Middelbare school – per 100 leerlingen	3,7	4,5	4,9	4,9	11
ROC – per 100 leerlingen	4,7	5,4	5,8	5,9	7
Hogeschool – per 100 studenten	9,3	10	10,7	10,9	72
Universiteit – per 100 studenten	13,2	15,2	16,5	16,8	48
Avondonderwijs – per 10 studenten	4,5	5,6	6,8	10,5	95

	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers (per woning)
--	---------	---------------	-------------------	--------------	--------------------------------

6. Wonen (per woning)

Koop, vrijstaand	1,8	1,9	2,2	2,4	0,3
Koop, twee-onder-een-kap	1,7	1,8	2,1	2,2	0,3
Koop, tussen/hoek	1,5	1,7	1,9	2,0	0,3
Koop, etage, goedkoop	1,3	1,4	1,6	1,6	0,3
Koop, etage, midden	1,4	1,6	1,8	1,9	0,3
Koop, etage, duur	1,6	1,7	2,0	2,1	0,3
Huur, etage, midden/goedkoop	1,1	1,2	1,4	1,4	0,3
Huur, etage, duur	1,4	1,6	1,8	1,9	0,3
Huurhuis, sociale huur	1,3	1,4	1,6	1,6	0,3
Huurhuis, vrije sector	1,5	1,7	1,9	2,0	0,3
Kamerverhuur – per kamer	0,55	0,65	0,7	0	0,2
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig – per kamer	0,25	0,25	0,25	0	0,2
Aanleunwoning/serviceflat	1,05	1,1	1,1	1,2	0,3

	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers in %
--	---------	---------------	-------------------	--------------	------------------------

7. Werken (per 100 m2)					
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,55	1,95	2,05	2,55	5
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,05	2,35	2,85	3,55	20
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,55	1,95	2,35	2,35	5
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, op- slag, transportbedrijf)	0,65	0,85	1,05	1,05	5
Bedrijfsverzamelgebouw	1,25	1,55	1,85	1,95	–