

BELEIDSPLAN

Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP)

Gemeente Culemborg

BG1274TPRP1901220859
16 september 2020

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Culemborg

Opdrachtgever:	Gemeente Culemborg
Bestuurlijk opdrachtgever:	Joost Reus
Ambtelijk opdrachtgever:	Michèle van Leest

Referentie nummer:	BG1274TPRP1901220859
Versie:	Definitief/
Datum:	28 september 2020
Projectnaam:	GVVP Culemborg
Opgesteld door:	Royal HaskoningDHV
Auteurs	Jos Hengeveld, Lieke Hüsslage, Jelmer Droogsma

Gecontroleerd door	Daniëlle van Grieken

Voorwoord

Verkeer in Culemborg houdt de gemoederen al jarenlang bezig. Met een spoorverbinding die dwars door de stad gaat en die zorgt voor onvermijdelijke knelpunten bij de onderdoorgangen, is dat niet zo verrassend. Ook besluiten uit het verleden, zoals de afsluiting van de Prijsseweg met een blocker, hebben het verkeersdebat in Culemborg jarenlang gedomineerd. Het is dan ook nooit gelukt om een langjarig verkeer- en vervoersplan te maken dat door een ruime meerderheid van de gemeenteraad werd ondersteund. En dat is jammer, want een goede bereikbaarheid van de stad met veilige routes voor langzaam en gemotoriseerd verkeer en een optimaal gebruik van het OV, is essentieel voor de ontwikkeling van de stad en voor het woon- en vestigingsklimaat.

In dit Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) worden duidelijke keuzes gemaakt. Niet bij alle inwoners zal dat tot enthousiasme leiden. Toch hoop ik dat dit plan in de gemeenteraad op brede steun kan rekenen. Er zijn namelijk heel veel kansen te verzilveren: het ontwikkelen van het station Culemborg tot regionale vervoershub, het beter ontsluiten van de stad voor gemotoriseerd verkeer via de N320, de keuze voor de fiets als belangrijkste vervoermiddel binnen de bebouwde kom en het stimuleren van andere duurzame vormen van vervoer. Dat niet iedereen in staat is om met de fiets naar het centrum en naar de andere voorzieningen te gaan, is duidelijk. Bereikbaarheid van deze voorzieningen met de auto blijft daarom belangrijk, maar dit hoeft niet altijd via de kortste route, als blijkt dat een iets langere route voor de veiligheid van andere weggebruikers beter is.

We hebben ook een agenda voor de langere termijn voorgesteld, waar we nu al aan moeten werken, zoals een fietsverbinding over de Lek, een onderdoorgang bij het spoor voor langzaam verkeer en een aansluiting op de N320 via de Parallelweg West. Die laatste is vooral van belang om het station optimaal te ontsluiten, zodat de rest van de stad geen last heeft van reizigers die van elders met de auto naar Culemborg komen.

Dit plan is tot stand gekomen met veel input van betrokkenen uit de stad die in een klankbordgroep hebben meegedacht en met veel suggesties van bewoners over de knelpunten die zij momenteel ervaren. Vanwege de coronacrisis was het niet meer mogelijk om bewonersavonden te organiseren, maar via een online enquête zijn wel een aantal keuzes aan de inwoners voorgelegd. Daar kwam een zeer divers beeld uit naar voren, tekenend voor de discussies over verkeer waarmee ik begon. Het is nu aan de gemeenteraad om de voorstellen uit dit GVVP te bediscussiëren en uiteindelijk een politieke keuze te maken, zodat we de komende jaren een bereikbare stad houden die duurzaam, leefbaar en veilig is.

Joost Reus
Wethouder Verkeer



Culemborg

Inhoudsopgave

Voorwoord iii

Bestuurlijke samenvatting 1

1 Inleiding 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Proces en aanpak 4

2 Huidige situatie 7
2.1 Demografie 7
2.2 Verkeer 8
2.3 Verkeersveiligheid 12
2.4 Externe veiligheid 13

3 Beleidskaders en ontwikkelingen 14
3.1 Nationale en regionale beleidskaders 14
3.2 Regionale infrastructurele ontwikkelingen 17
3.3 Lokale beleids- en afsprakenkaders 17
3.4 Lokale ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen 18

4 Knelpunten 20
4.1 Inleiding 20
4.2 Fietsverkeer 20
4.3 Snelheid 21
4.4 Rotonde 22
4.5 Voetgangers 23
4.6 Parkeren 24
4.7 Roadblock 25
4.8 Kruispunten 26
4.9 Verkeerslichten 27
4.10 Lucht/ geluid 28
4.11 Overige 29
4.12 Samenvatting 30

5 Trends en ontwikkelingen in relatie tot verkeer 31
5.1 Groene trend 31
5.1.1 Energietransitie 31
5.1.2 De deelmobiliteit 31

5.1.3 Duurzaamheid 32
5.2 Blauwe trend 33
5.2.1 Nieuwe voertuigen 33
5.2.2 Data en digitalisering. 33
5.2.3 Autonome en coöperatieve voertuigen 34
5.3 Grijze trend 34
5.3.1 Vergrijzing 34
5.3.2 Mondigheid 35
5.4 Conclusie trends en ontwikkelingen 35

6 Evaluatie gevoerd beleid 36
6.1 Inrichting van de hoofdwegen 36
6.2 Sturend parkeerbeleid 36
6.3 Stedelijk openbaar vervoer 37
6.4 Culemborg fietsstad 37
6.5 Conclusie 37

7 SUMP in relatie tot verkeer 38

8 Vertaling naar ambities en doelstellingen 42
8.1 Visie op mobiliteit in Culemborg 42
8.2 Visie en doelstelling 43
8.3 Van ambities naar maatregelen 44

9 Netwerkkaarten verkeerstructuur 45
9.1 Gemotoriseerd verkeer 45
9.2 Vrachtverkeer 46
9.3 Parkeren 47
9.4 Fietsers 49
9.5 Voetganger 51
9.6 Openbaar vervoer 52

10 Flankerend beleid 53
10.1 Duurzaamheid 53
10.1.1 Laadpalen 53
10.1.2 Stedelijke distributie 53
10.1.3 Parkeernormen en autodelen 53
10.1.4 Mobiliteitsmanagement 54
10.2 Verkeersveiligheid 54
10.2.1 Schoolzones 54
10.2.2 Jongeren 54
10.2.3 Ouderen 55

10.2.4 Handhaving 55
10.3 Omgevingswet 55

11 Maatregelen 57
11.1 Verbeteren oost-west verbinding langzaam verkeer 57
11.2 Integraal pakket maatregelen 62
11.3 Draagvlak maatregelen onder bewoners 65
11.4 Maatregellijst naar prioriteit & vervoerswijze 66

12 SUMP in relatie tot verkeer 68

Bestuurlijke samenvatting

Culemborg ligt langs de kennis-as Eindhoven – Amsterdam. Veel inwoners werken in Utrecht, andere locaties in de Randstad of in de omgeving van Den Bosch/Eindhoven. De economische banden met andere gebieden in Nederland zijn sterk. Deze bestemmingen zijn goed te bereiken via het spoor of via de N320 en de A2. Vanwege de centrale ligging, neemt de druk op de woningmarkt in Culemborg toe en stijgt het aantal inwoners binnen enkele jaren tot boven de 30.000.

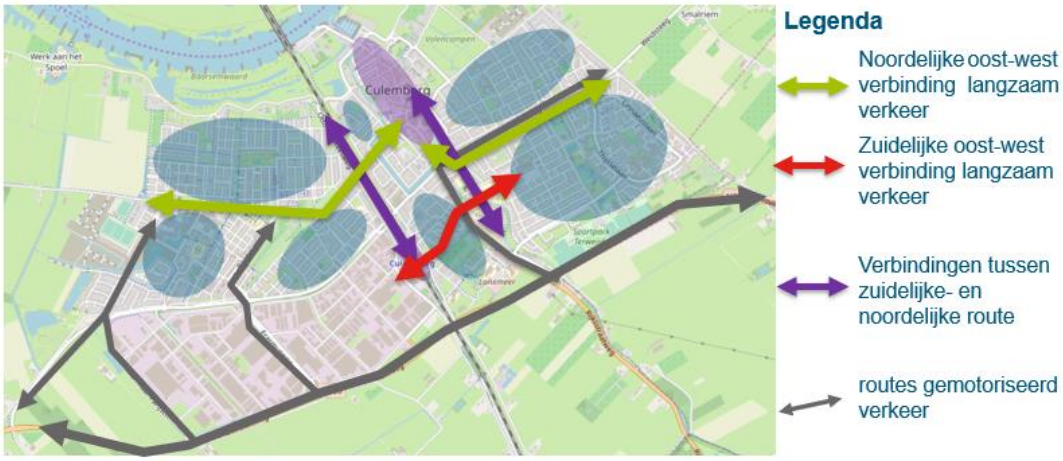
Het spoor is belangrijk voor een goede ontsluiting van Culemborg, maar het vormt ook een barrière tussen oost en west Culemborg. In een online enquête die onder inwoners van Culemborg is gehouden, kwamen de onderdoorgangen bij het spoor vaak als knelpunt naar voren, omdat hier de langzaam verkeerroutes en de routes voor gemotoriseerd verkeer elkaar kruisen. Ook de fietsroutes van oost naar west ervaren veel inwoners als een knelpunt, met name rond het kruispunt Weidsteeg/Oostersingel en de rotondes aan de Rijksstraatweg.

De knelpunten die inwoners hebben aangedragen zijn verder geanalyseerd (hoofdstuk 4) en gelegd naast relevante beleidsplannen (hoofdstuk 3) en belangrijke trends en ontwikkelingen in mobiliteit (hoofdstuk 5). Samen met een evaluatie van het gevoerde beleid (hoofdstuk 6) zijn ambities en doelstellingen vastgesteld voor de toekomst (hoofdstuk 8). Die zijn vervolgens vertaald naar netwerkkaarten voor de verschillende vervoerswijzen (hoofdstuk 9).

Culemborg heeft tot nu toe geen actueel vastgesteld verkeer- en vervoersplan. Wel zijn er verschillende deelnota's vastgesteld over de inrichting van de hoofdwegen, het parkeerbeleid en het fietsbeleid. Dit Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) heeft tot doel om te komen tot een optimaal bereikbare gemeente, waarbij duurzaamheid, leefbaarheid en veiligheid belangrijke randvoorwaarden zijn. Deze randvoorwaarden worden ingevuld door duidelijke en veilige routes te ontwikkelen voor gemotoriseerd en langzaam verkeer, door het station Culemborg te laten doorgroeien tot een regionale hub waar reizigers gemakkelijk kunnen overstappen naar andere vervoersvormen en door binnen de bebouwde kom vooral in te zetten op vervoer per fiets. Ook het stimuleren van elektrisch vervoer draagt bij aan duurzaamheid en leefbaarheid.

De voorgestelde routes voor gemotoriseerd verkeer zijn grotendeels gelijk aan de huidige situatie. Verkeer vanuit de wijken wordt via noord-zuid-routes geleid naar twee belangrijke oost-west-assen: de Wethouder Schoutenweg/Weidsteeg en de N320. Een volwaardige aansluiting vanaf de Parallelweg-West naar de N320 is een wens voor de toekomst om de stationsomgeving te ontlasten.

Voor het langzaam verkeer is vooral het verbeteren van de oost-west verbindingen van belang. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen een noordelijke oost-west verbinding en een zuidelijke oost-west verbinding. Samen met een verbinding tussen twee routes in noord-zuid richting, worden drie belangrijke routes gerealiseerd voor langzaam verkeer (zie onderstaande figuur)



Figuur 1: Schematische weergave belangrijkste routes voor langzaam en gemotoriseerd verkeer.

Om te komen tot comfortabele en veilige fietsroutes is het nodig om enkele knelpunten op te lossen (hoofdstuk 11). Op de noordelijke oost-west verbinding (Weidsteeg – Zandstraat – Prijssestraat – Vianense Poort – Prijsseweg) is dat het knelpunt rond de Hockesingel met de aansluiting met de Weidsteeg en de Vianense Poort. Voor de zuidelijke oost-west verbinding (Beethovenlaan – Meerlaan – station) is dat de rotonde met de Rijksstraatweg en de barrière van het station. Hier zou een langzaamverkeertunnel gewenst zijn. Voor goede noord-zuid verbinding is een vrijliggend fietspad langs de Otto van Reesweg in ieder geval van belang.

De knelpunten rond Beethovenlaan/Rijksstraatweg en de Hockesingel zijn niet eenvoudig op te lossen. Voor een goede oplossing is een integrale gebiedsaanpak gewenst, waarbij samenwerking met andere grondeigenaren noodzakelijk is. Datzelfde geldt voor de onderdoorgang bij het station. Dit is onderdeel van een bredere ontwikkeling in de spoorzone en kost veel afstemming en voorbereidingstijd. Doorgroei van station Culemborg naar een regionale hub waar reizigers gemakkelijk kunnen overstappen naar verschillende vervoersvormen, is onderdeel van een dergelijke integrale gebiedsaanpak.

De fietsroute Prijssestraat – Vianense Poort – Jan van Riebeeckstraat – Prijsseweg kan wel zelfstandig aangepakt worden. Voorstel is om de Vianense Poort af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer en de route fietsvriendelijk in te richten. Vanuit inwoners zijn hier ook bezwaren tegen geuit, omdat de vrees bestaat dat dit leidt tot verkeersopstoppingen elders in de stad. Dit vraagt daarom om een zorgvuldige uitwerking om deze bezwaren te ondervangen.

Naast grote ingrepen in de infrastructuur, worden ook kleinere ingrepen en flankerende maatregelen voorgesteld om de doelen van dit GVVP te halen, zoals aanvullende beleidsregels voor het plaatsen van laadpalen, duurzamere distributie binnen de bebouwde kom en beter mobiliteitsmanagement, zodat werknemers en bezoekers gemakkelijker gebruik kunnen gaan maken van duurzamer vervoer. Ook het verbeteren van de verkeersveiligheid, met name voor kinderen en ouderen, moet verder worden opgepakt. Het verlagen van de snelheid van gemotoriseerd verkeer in wijken en op de dijken, is een veelgehoorde wens van inwoners. Betrekken van omwonenden en stakeholders bij verkeersmaatregelen in straten en buurten, met name op het gebied van verkeersveiligheid, is een belangrijk onderdeel van een integrale wijkgerichte aanpak.

De maatregelen die in dit GVVP worden voorgesteld kunnen niet allemaal direct worden uitgevoerd, omdat de financiële middelen ontbreken of omdat de gemeente afhankelijk is van de medewerking van andere partijen. De maatregelen moeten daarom worden uitgewerkt in concrete uitvoeringsplannen en –projecten die de komende worden opgenomen in de begroting van de gemeente en waar cofinanciering voor moet worden gevonden.

Culemborg



Inleiding

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Als het gaat om verkeer, wil de gemeente Culemborg dat de stad veilig, bereikbaar en leefbaar blijft. Rekening houdend met de verschillende deelnemers aan het verkeer, legt de gemeente in dit Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) de lange termijnvisie daarop vast. Het plan laat zien welke gewenste infrastructuur daar bij past en geeft de richting aan waar de gemeente zich de komende tien jaar op focust. Bij het GVVP hoort een globaal pakket aan verkeersmaatregelen om tot de gewenste infrastructuur te komen. Dat pakket vormt de leidraad voor investeringen in de komende jaren.

1.2 Proces en aanpak

Het proces om tot een GVVP te komen is opgedeeld in drie delen. De voor u liggende rapportage bevat een deel A, een deel B en een deel C van het proces. Vanaf het begin denkt een grote klankbordgroep mee. Deze groep bestaat uit inwoners en diverse vertegenwoordigers van VVN, Fietsersbond, Provincie Gelderland, buurgemeenten, politie, Veiligheidsregio, MAR, Cumela, Ondernemers, Adviesraad Sociaal Domein en middelbare scholen.

Deel A: Inventarisatie en ambities

Vanaf september 2018 is gewerkt aan het eerste deel van dit rapport. Daarbij zijn de volgende zaken in beeld gebracht:

- De huidige en toekomstige verkeerssituatie bij ongewijzigd beleid;
- De kaders die uit relevant beleid volgen;
- De knelpunten die de inwoners van Culemborg in de praktijk ervaren (verzameld middels een online enquête in oktober 2018);
- Trends & ontwikkelingen in relatie tot verkeer;
- Een evaluatie van het gevoerd beleid;
- De duurzaamheidsscore (SUMP) voor de inventarisatie en ambities.

De uitkomsten van deel A zijn tussendoor besproken met de klankbordgroep op:

- 15 januari 2019 (1e overleg)
- 28 januari 2019 (2e deel 1e overleg)
- 9 april 2019 (2e overleg)

En besproken in de Gemeenteraad op:

- 18 april 2019, resultaten inventarisatie
- 24 juni 2019, trends en ontwikkelingen en stellingen

Deel B: Gewenste netwerken

Na afronding van deel A is gewerkt aan de gewenste netwerken per modaliteit. Hierbij is gekeken naar:

- Een vertaling naar ambities en doelstellingen;
- De gewenste netwerken voor de verkeersstructuur per modaliteit;
- Het flankerend beleid;

De uitkomsten van deel B zijn besproken met de klankbordgroep:

- 4 november 2019 (3e overleg)

En besproken in de Gemeenteraad op:

- 3 oktober 2019, bespreken netwerken per modaliteit
- 4 december 2019, vastleggen netwerken per modaliteit

Deel C: Maatregelen

Na afronding van deel B is gewerkt aan een maatregelpakket voor Culemborg. Hiervoor is gekeken welke maatregelen noodzakelijk zijn om het gewenste netwerk (uit deel B) in de praktijk te realiseren. De maatregelen zijn geprioriteerd. Er zijn drie maatregelen voorgelegd aan de bevolking, de resultaten daarvan zijn in bijlage 2 weergegeven. De duurzaamheidsscore (SUMP) is bepaald voor de combinatie van netwerken en maatregelen.

De uitkomsten van deel C zijn besproken met de klankbordgroep:

- 9 maart 2020 (4e overleg)

En wordt besproken in de Gemeenteraad op:

- Raadscommissie: 19 november 2020
- Raadsvergadering: 3 december 2020[1]

[1] mits de commissie het na 19 november besluit door te zetten.



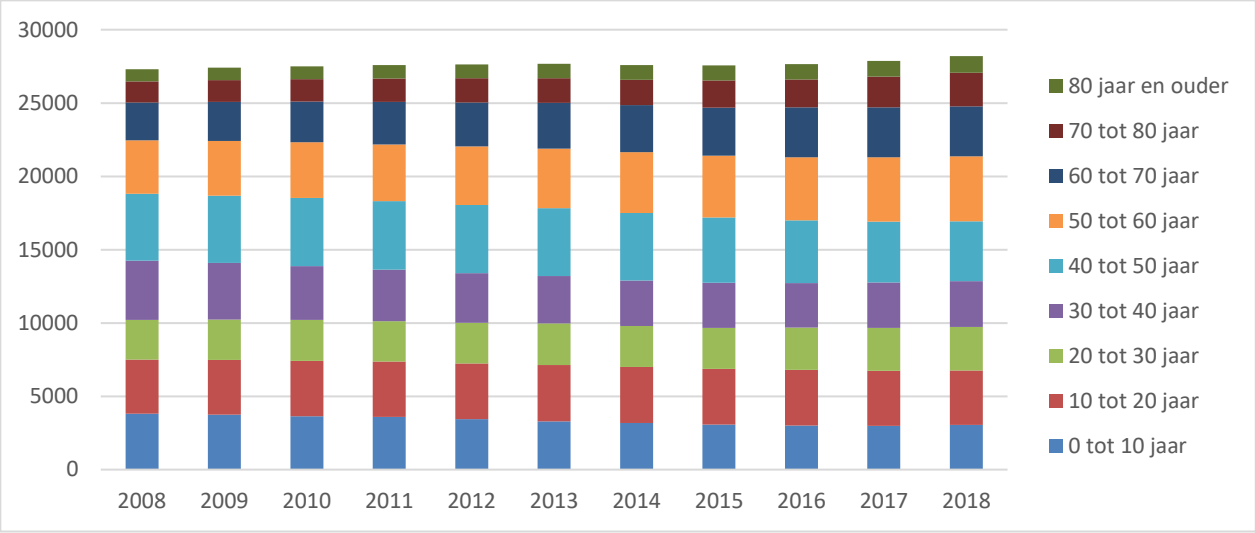
Culemborg

Deel A

2 Huidige situatie

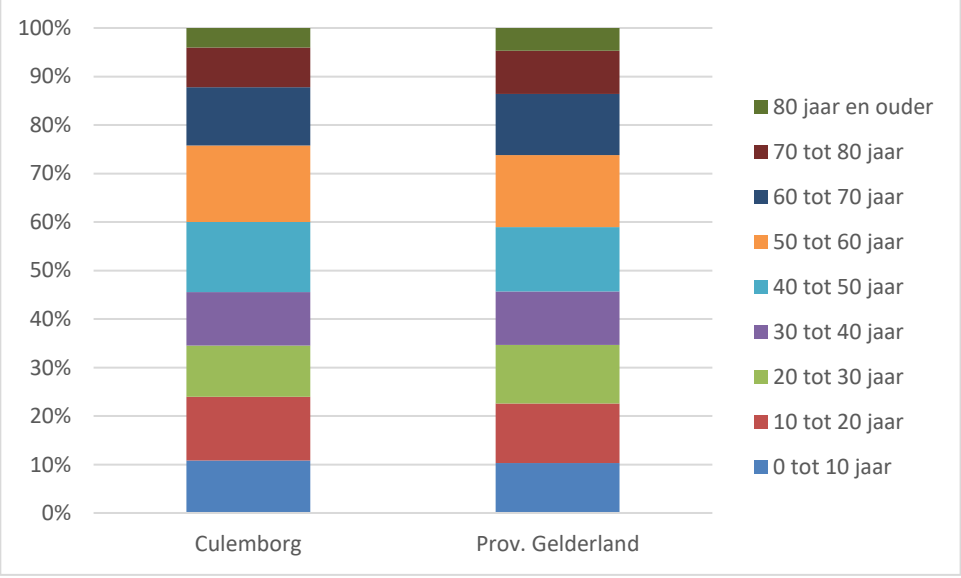
2.1 Demografie

Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) heeft de gemeente Culemborg in 2018 in totaal 28.195 inwoners. De ontwikkeling van de bevolkingsopbouw in de afgelopen jaren is weergegeven in Figuur 2. Uit de figuur blijkt dat de bevolking met circa 1.000 inwoners is gestegen over de afgelopen 10 jaar. De groei is met name zichtbaar bij inwoners die ouder zijn dan 50 jaar.



Figuur 2: Ontwikkeling bevolkingsopbouw Culemborg (bron: CBS).

In Figuur 3 is de bevolkingsopbouw van de gemeente in 2018 vergeleken met die van provincie Gelderland. In deze figuur is te zien dat de groep inwoners tussen de 20 en 30 jaar in Culemborg kleiner is dan in de provincie Gelderland. Zowel in de provincie Gelderland als de gemeente Culemborg is circa 40% van de inwoners 50 jaar of ouder.



Figuur 3: Vergelijking bevolkingsopbouw 2018 (bron: CBS).

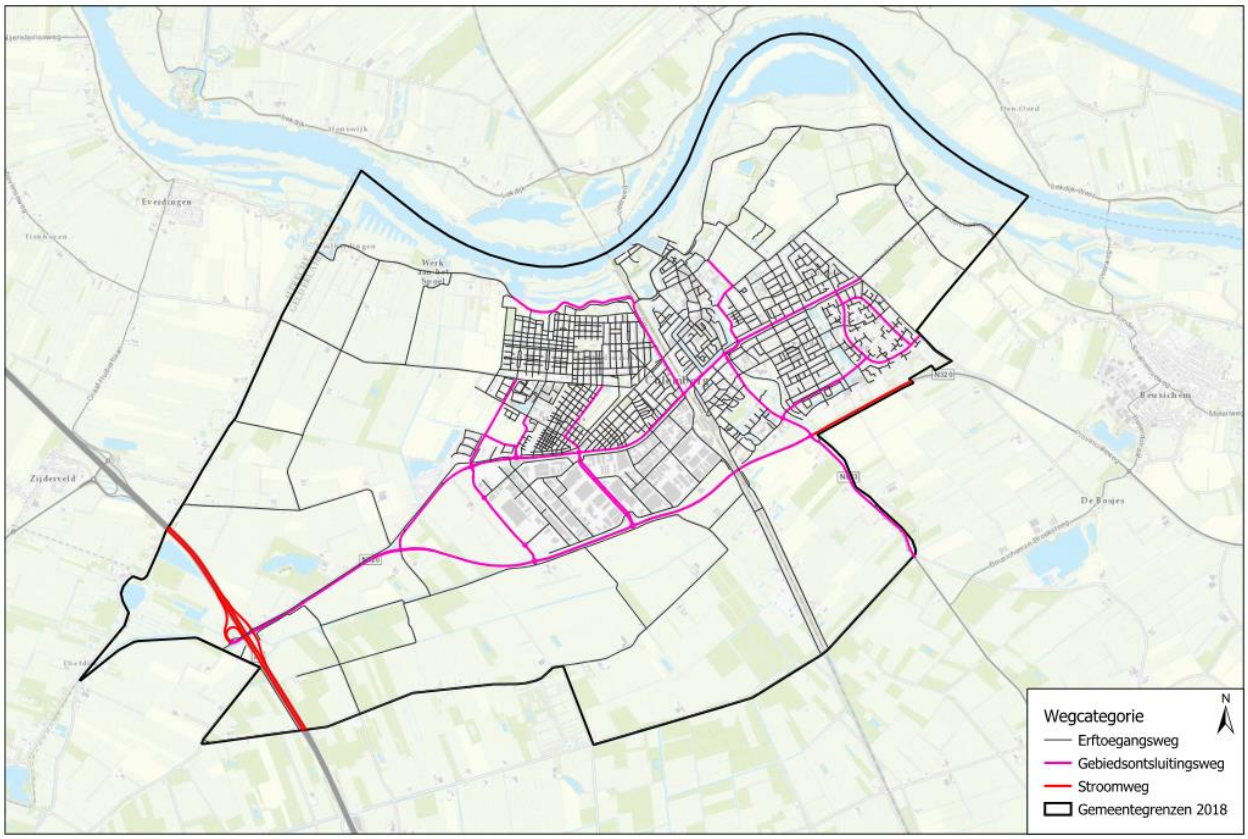
Het Planbureau voor de Leefomgeving voorspelt dat de bevolking in Culemborg in 2040 tussen de 25.100 en 30.000 inwoners ligt. Hierbij stijgt het aantal inwoners boven de 65 naar een aantal tussen de 8.300 en 9.300. Het aantal inwoners met een leeftijd onder de 20 jaar ligt in 2040 naar verwachting tussen de 4.900 en 6.600.

De vergrijzing en de afname van het aantal jonge inwoners in Culemborg vraagt om extra aandacht voor de minder mobiele inwoners te voet, op de fiets en op de e-bike.

2.2 Verkeer

Gemotoriseerd verkeer

Op 20 december 2001 is de Culemborgse wegcategorisering door de gemeenteraad vastgesteld: "Categorisering wegennet Culemborg: Een duurzaam veilige wegindeling". Hierbij zijn de Culemborgse wegen ingedeeld in type weg (gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg). De gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom zijn allen als erftoegangsweg met een snelheidsregime van 60 km/uur gecategoriseerd. De hoofd(auto)structuur binnen de kom wordt gevormd door de gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur wegen) en heeft de vorm van een kam: de provinciale weg N320 vormt met de Wethouder Schoutenweg de rug van de kam en de gebiedsontsluitingswegen vormen de tanden. De overige wegen binnen de bebouwde kom zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen (30 km/uur).



Figuur 4 wegencategorisering in de gemeente Culemborg. Bron: Nota Gebiedsontsluitingswegen Culemborg 2008.

Duurzame mobiliteit

Sinds omstreeks 1997 is in Nederland een begin gemaakt met de introductie van het fenomeen autodelen. In 2002 bedroeg het aantal deelauto's circa 800. Dit aantal is gestegen naar 16.617 deelauto's (waarvan 14.352 deelauto's voor particulieren en 2.265 zakelijke deelauto's) in 2015. De gemeente Culemborg werkt aan een duurzaam klimaatneutraal Culemborg. Naast elektrisch vervoer, wat gestimuleerd wordt via het laadpalenbeleid, wil de

gemeente ook deelauto's als milieuvriendelijke vorm van mobiliteit stimuleren. In augustus 2020 telt Culemborg 36 deelauto's, waarvan er 16 op gereserveerde parkeerplaatsen in de openbare ruimte staan.

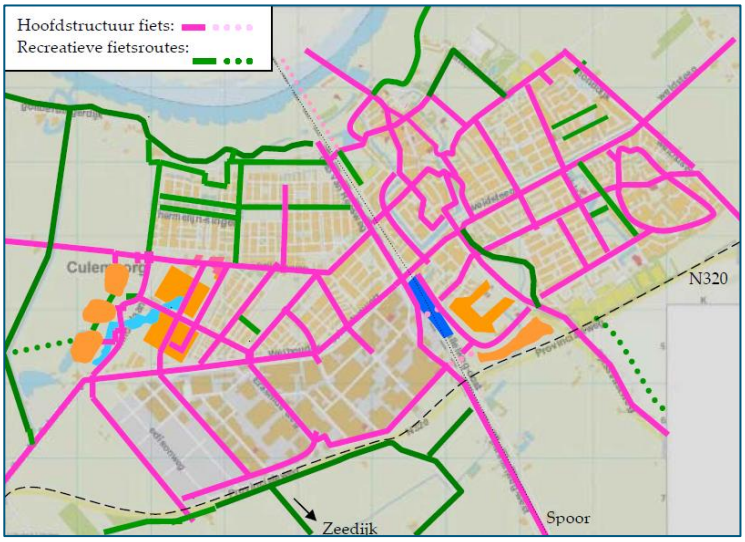


Figuur 5 Deelautoplaatsen in de gemeente Culemborg. Bron: Beleidsnota deelauto 2016

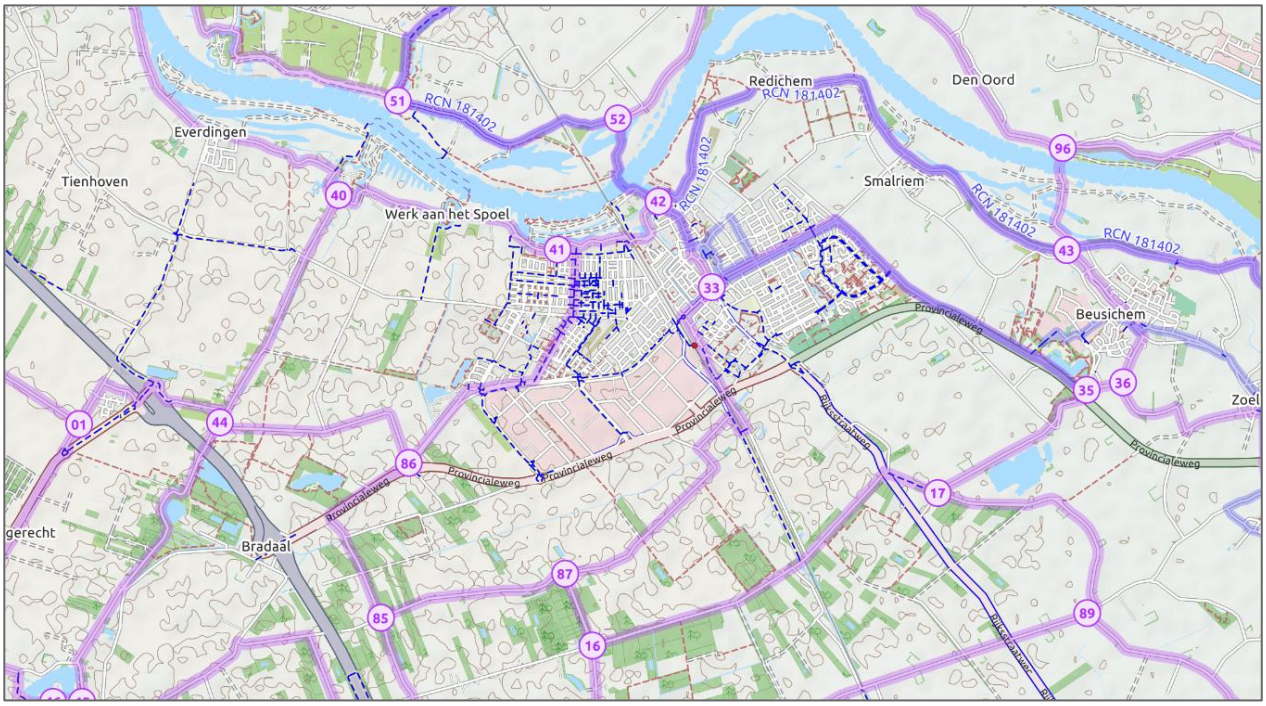
Langzaam verkeer

De hoofdstructuur fiets binnen de gemeente Culemborg komt voor een belangrijk deel overeen met de gebiedsontsluitingswegen. Fietsbewegingen zijn vooral oost-west gericht. Omdat de gebiedsontsluitingswegen de hoofdwegen in de stad zijn, hebben deze wegen meerdere functies. In principe kunnen deze functies prima samengaan, mits de infrastructuur goed vormgegeven wordt. Fietsers kunnen veel profijt hebben van goed vormgegeven gebiedsontsluitingswegen. In het vigerende Fietsbeleidsplan (Fietsbeleidsplan Culemborg, 2008) is al een aantal richtinggevende uitspraken gedaan voor de toekomstige inrichting van gebiedsontsluitingswegen. Langs 50 km/uur wegen moeten vrijliggende fietsvoorzieningen komen of, daar waar dat niet mogelijk is, fietsstroken van voldoende breedte. Bij voorkeur worden deze in rood asfalt uitgevoerd. De voorrangsregelingen zijn inmiddels aangepast: op 50 km/uur wegen krijgt de auto prioriteit, in 30 km/uur wegen krijgt de fiets prioriteit.

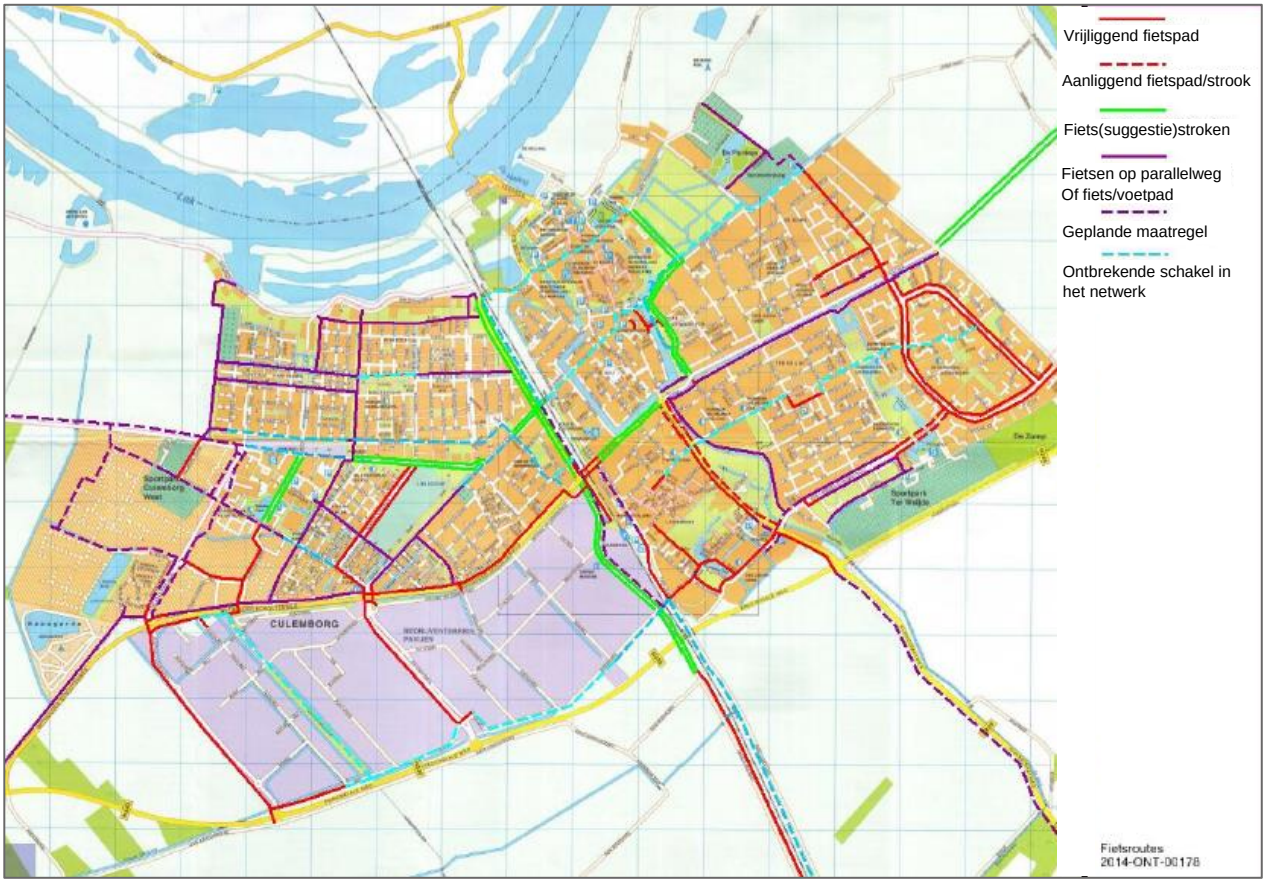
Voor voetgangers is geen specifiek netwerk vastgesteld.



Figuur 6 Fietsnetwerk in de gemeente Culemborg. Bron: Nota Gebiedsontsluitingswegen Culemborg 2008



Figuur 7 Fietsnetwerk in de gemeente Culemborg. Bron: openstreemap.org.



Figuur 8 overzicht fietsvoorzieningen. Bron: aanpak veilig fietsen Culemborg (2017)

Openbaar vervoer

De belangrijkste openbaar vervoer schakel binnen de gemeente is het treinstation, waar sprinters richting Den Haag Centraal, Woerden, Tiel en 's-Hertogenbosch stoppen. Hier maken circa 9.000 reizigers per dag gebruik van. Culemborg wordt bovendien ontsloten door de regionale buslijnen 146 en 46. Lijn 146 rijdt één keer per uur tussen station Culemborg, Everdingen, Hagestein en busstation Vianen. Lijn 46 rijdt één keer per uur tussen station Culemborg, Beusichem, Buren, Kerk Avezaath en Tiel.

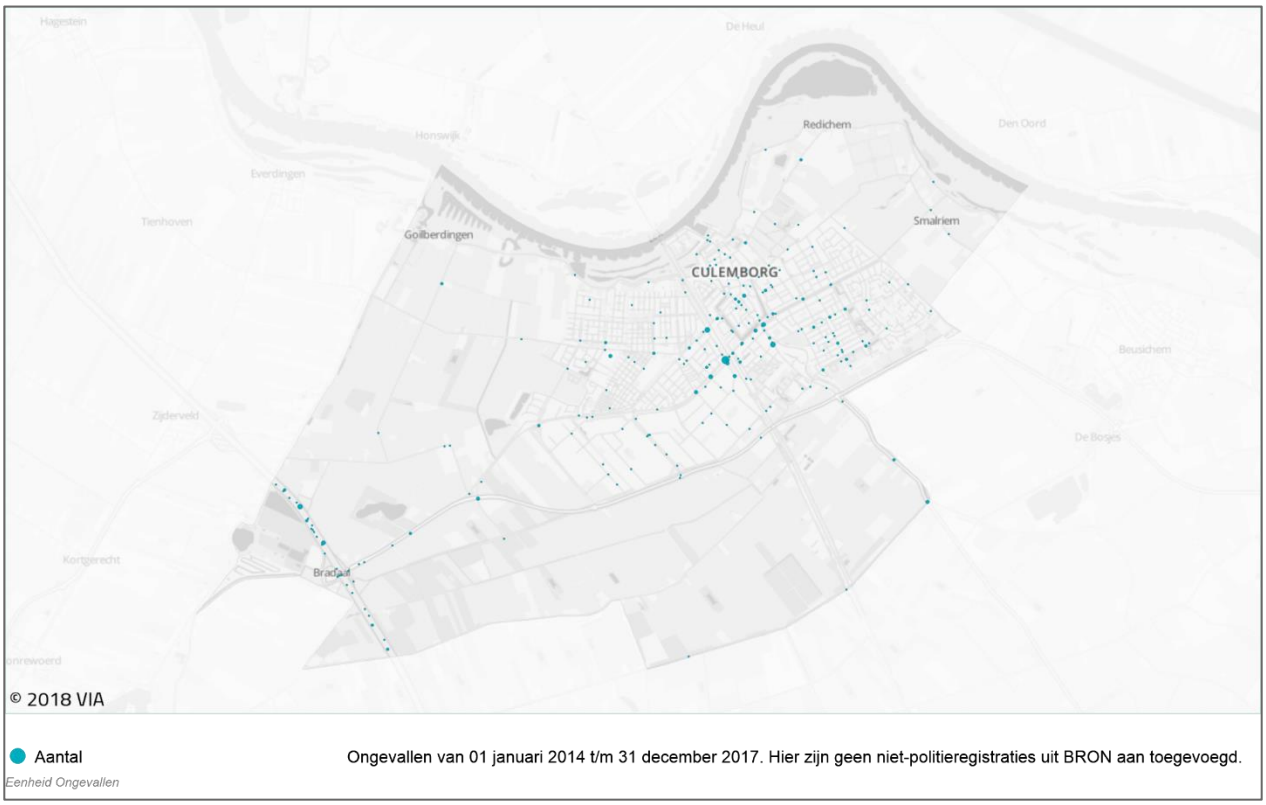


Figuur 9: Buslijnenkaart Culemborg. Bron: Arriva

2.3 Verkeersveiligheid

Registratie van ongevallen

In de periode 2014 t/m 2017 zijn er in totaal 669 verkeersongevallen geregistreerd in de gemeente Culemborg. Van die ongevallen vonden er 527 plaats op wegen die in beheer waren bij de gemeente Culemborg (en dus 142 op rijkswegen en provinciale wegen). Van 20 van de 669 ongevallen zijn de locaties onbekend, de 649 verkeersongevallen zijn in onderstaande figuur afgebeeld. In bijlage 1 zijn meer grafieken afgebeeld.



Figuur 10: Ongevallen analyse 2014 – 2017 Bron: Viastat

Bij 81 ongevallen waren fietsers (fiets, e-bike en bromfietsers) betrokken. Bij 495 ongevallen waren personenauto's en bestelbusjes betrokken.

Alle 669 verkeersongevallen betreft ongevallen die de politie heeft geregistreerd. Bij veel ongevallen, vooral die met uitsluitend materiële schade, komt tegenwoordig geen politie meer ter plaatse waardoor hiervan geen of slechts beperkte registratie van is. Het is zodoende niet (meer) mogelijk om trendanalyses uit te voeren. Hoewel ieder ongeval er één teveel is, geven de geregistreerde ongevallen echter geen aanleiding voor grote zorgen op het gebied van verkeersveiligheid.

Landelijke trends met invloed op verkeersveiligheid

De elektrische fiets of e-bike wint al jaren aan positie. Het stoffige imago van de e-bike is afgeschud, waardoor er tegenwoordig ook door forenzen en zelfs middelbare scholieren gebruik van wordt gemaakt. De snelheden die gehaald worden met de e-bike zijn hoger dan met een normale fiets. De gevolgen van ongevallen zijn dan ook groter. In Culemborg wordt de e-bike erg veel gebruikt door jongeren die naar school fietsen.

Daarnaast is in de afgelopen jaren het gebruik van de smartphone in het verkeer (met name tijdens het fietsen) toegenomen. Verkeersdeelnemers zijn zich hierdoor minder bewust van hun omgeving, wat de verkeersveiligheid negatief beïnvloedt. Cijfers hierover zijn (nog) niet beschikbaar, evenals de verdeling tussen ouderen en jongeren en de precieze gevolgen ten aanzien van verkeersveiligheid. Weinig mensen geven na een ongeval eerlijk aan dat ze afgeleid waren door hun smartphone.

Educatie en communicatie zijn belangrijke middelen om gebruikers bewust te maken van de risico's van gebruik van de e-bike en smartphone in het verkeer. Naast educatie is handhaving ook nodig, immers is het sinds 2019 verboden om gebruik te maken van smartphones op de fiets.

2.4 Externe veiligheid

In de gemeente Culemborg is een aantal externe risico's aanwezig met betrekking tot de veiligheid. Het is verstandig om rekening te houden met deze risico's bij het bepalen van de verkeersstructuur binnen een gemeente. Deze risico's zijn beoordeeld, maar leveren geen knelpunten op voor het GVVP Culemborg. Zodoende wordt er hier niet verder op deze risico's ingegaan.

3 Beleidskaders en ontwikkelingen

In het kader van beleid en ontwikkelingen in en rondom de gemeente Culemborg zijn de vigerende plannen doorgenomen. Uit deze plannen zijn de relevante stukken in de onderstaande paragrafen opgenomen.

3.1 Nationale en regionale beleidskaders

Nota Mobiliteit (2004)
Het nationale verkeer- en vervoersbeleid is vastgelegd in de nota Mobiliteit (Ministerie van Verkeer en Waterstaat en VROM 2004), waarin de doelen en kaders voor het verkeer- en vervoersbeleid tot 2020 worden beschreven. Het gaat er vanuit dat mobiliteit, zowel van personen als van goederen, een voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Het landelijk beleid is niet meer per definitie gericht op het tegengaan van de groei van de automobiliteit, maar eerder op het aanbieden van aantrekkelijke alternatieven.

Het hoofddoel is het verbeteren van de betrouwbaarheid van het verkeerssysteem op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het Rijk propageert en stimuleert daarom het selectief aanbieden van verschillende soorten bereikbaarheid, afhankelijk van behoefte, plaats en tijd. De verantwoordelijkheid, de middelen en de bevoegdheden voor dit beleid worden op een steeds decentraler niveau neergelegd. Dat geldt zowel voor de aanleg van infrastructuur en het openbaar vervoer als ook voor bijvoorbeeld een regionaal afgestemd parkeer- en fietsbeleid. Het verkeersveiligheidsbeleid blijft gericht op het terugdringen van het aantal verkeersdoden en –gewonden, met een ambitieuze doelstelling van maximaal 750 doden en 12.250 gewonden in 2020. Nu de wegencategorisering conform Duurzaam Veilig ver gevorderd is, komt de nadruk meer op de inrichting conform Duurzaam Veilig en educatie en handhaving te liggen.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)
In 2012 is de nationale Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. In deze Structuurvisie wordt ingezet op een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Daarbij wordt veel aandacht besteed aan de bereikbaarheid van stedelijke regio's met topsectoren.

De spoorlijn Culemborg-Utrecht wordt in structuurvisie aangeduid als internationaal spoorwegennet. Het gebied ligt bovendien in een gebied aangeduid als 'Stedelijke regio's met topsectoren'. Dit zijn regio's die een rol spelen bij de nationale doelstelling de ruimtelijk-economische structuur in heel Nederland te versterken.

De nieuwe omgevingswet
De omgevingswet heeft enige gevolgen voor het huidige en toekomstige beleid van de gemeente. De gemeente kan de omgevingswet gebruiken om onder andere burgers te laten participeren in verscheidene besluiten. Het is dan van belang dat de burger aan de voorkant wordt meegenomen bij de besluitvorming.
De omgevingswet ziet toe op een fysiek gezonde leefomgeving. De verkeersstructuur kan hier een bijdrage aan leveren. De omgevingswet is toe te passen op onder andere de mogelijk toekomstige ontwikkelingen, bijvoorbeeld bij de herinrichting van wegen en de inbreiding van woningbouw. De maatregelen omtrent de omgevingswet gelden voor alle geplande maatregelen na het ingaan van de omgevingswet begin 2022 (de invoering van de wet is recent uitgesteld), maar ook daarvoor kan de gemeente ervoor kiezen om de burger meer te laten participeren in projecten.

Omgevingsvisie Gaaf Gelderland (2018)
Gedeputeerde Staten hebben op 30 oktober 2018 de reactienota Omgevingsvisie Gaaf Gelderland en Gelderse Omgevingsverordening vastgesteld. De provincie wil de komende jaren werken aan een gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland. Bij het uitvoeren van de taken ligt de focus op een duurzaam, verbonden en economisch krachtig Gelderland. Met behulp van 7 ambities geeft de provincie richting aan de thema's Energietransitie,

Klimaatadaptatie, Circulaire economie, Biodiversiteit, Bereikbaarheid, Economisch vestigingsklimaat en Woon- en leefklimaat.

Voor bereikbaarheid zijn de volgende ambities geformuleerd:

- In 2050 is de groei van de mobiliteit op een slimme manier opgevangen en verplaatsen mensen in Gelderland zich veilig, snel, betaalbaar en klimaatneutraal. Snel en veilig internet fungeert daarbij als alternatief voor fysieke verplaatsingen.
- In 2050 is het netwerk voor goederenvervoer in Gelderland toegankelijk, duurzaam en klimaatneutraal.
- In 2030 is al het busvervoer zonder uitstoot en is 35% van het totaal aantal verplaatsingen met de fiets.

Visie voor een bereikbaar Gelderland (2020)

In de mobiliteitsvisie kiest de provincie Gelderland ervoor om te werken aan de belangrijkste bereikbaarheidsopgaven. Hiervoor ligt de focus op de stedelijke netwerken en het ontlasten van het wegennetwerk in deze gebieden. Er wordt geanticipeerd op de groei van het aantal verplaatsingen, de klimaatopgave en de noodzaak om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarom wordt er met meer focus aan de volgende bouwstenen gewerkt:

1. Realiseren van hoogwaardige hubs op de juiste locaties;
2. Inzetten op fietsen op korte afstanden;
3. Optimaliseren van capaciteit op langere afstanden;
4. Verder versterken van het goederenvervoer;
5. Bevorderen van de verkeersveiligheid.

Ruimtelijke strategische visie – Regio rivierenland 2016

De gemeenten in Regio Rivierenland hebben in 2016 een ambitiedocument vastgesteld en daarin gekozen voor drie economische speerpunten: ‘Agribusiness’, ‘Economie en Logistiek’ en ‘Recreatie en Toerisme’. Het doel van de Ruimtelijke strategische visie is om concrete handvatten te geven aan gemeenten voor de ruimtelijke vertaling van de drie economische speerpunten in hun eigen ruimtelijke beleid. De visie levert input voor de Regionale Mobiliteitsagenda, die in een parallel spoor in ontwikkeling is bij de portefeuillehouders Mobiliteit van de gemeenten in Regio Rivierenland. Deze visie heeft voor de gemeente Culemborg de volgende belangrijkste effecten:

- Uitbouwen van de sterke woon- en werkrelaties met de randstad.
- Uitbouwen van de functie van het bedrijventerrein op de kennisas A2 door een combinatie van herstructurering en (enige) uitbreiding.
- Uitbouwen van de recreatieve kansen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW).
- Versterken OV-bereikbaarheid. NS-station als poort (met voorzieningen en fietsverbindingen).

Uitvoeringsplan Mobiliteit regio Rivierenland 2019 - 2022

Na een uitgebreid proces met regionale partners en gemeenten is het Algemeen Bestuur van Regio Rivierenland op 5 december 2018 akkoord gegaan met het ‘Uitvoeringsplan Mobiliteit Regio Rivierenland 2019-2022’ en in juni 2019 is het plan vastgesteld. Met een nieuw uitvoeringsplan mobiliteit wil de regio ervoor zorgen dat Rivierenland bereikbaar blijft, nu en in de toekomst. Door onder andere een beter fietsnetwerk, slimme verkeersoplossingen en een speciaal opgericht Mobiliteitsfonds moet de regio in beweging blijven.

Spoorvisie Rivierenland 2015 - 2020

In Eigen-Wijs Rivierenland en het afgesloten regionale samenwerkingsprogramma (RSP) met de provincie Gelderland zijn afspraken gemaakt over de bereikbaarheid van Rivierenland per auto en openbaar vervoer aan de westzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal. Hierbij zijn de stimulerende stationsomgevingen van Culemborg, Geldermalsen, Tiel en

Zaltbommel als doelgebied benoemd. De vier betreffende gemeenten hebben de regionale regie voor deze visie op basis van hun stationsomgevingen gevoerd. De belangrijkste ambities voor Culemborg zijn:

- Verhoging frequentie regionaal spoorvervoer: Geldermalsen – Culemborg – Utrecht: 6x per uur (in plaats van huidige 4x per uur vanwege de toenemende woondruk vanuit Utrecht);
- Ieder station zijn eigen overstapfunctie: Culemborg als overstappunt voor regionale treinreizigers in de zuidelijke Lekzone en Tiel voor reizigers in de Waalzone;
- Ontwikkeling stationsomgevingen en poorten met eigen regionale identiteit: Station Culemborg heeft een belangrijke functie in de zuidelijke Lekzone (bijv.Hollandse Waterlinie).

Pilotproject stations ProRail (2020)
Culemborg staat model voor 79 vergelijkbare categorie 5 stations (kleinere knooppunten met opgaven op het gebied van integrale transferveiligheid). Het Kernteam OV Toekomstbeeld 2040 Knopen en Ketens van ProRail is een onderzoek gestart naar de mogelijke aanpassingen om de transfercapaciteit (hoeveelheid reizigers die veilig verwerkt kan worden) op deze stations te verhogen. Hieruit zijn een relatief eenvoudig, gemiddeld en ingrijpend scenario voortgekomen. De gedachte is naar aanleiding van verdiepend onderzoek de ontwikkelagenda te vullen als opmaat naar de bestuurlijke tafels 2020 en de actie-agenda 2021. Vervolgens kunnen besluit, financiering en prioritering als vervolgstappen gezet worden. Door deze scenario's voor Culemborg nader te beschouwen, kan ProRail een bandbreedte van de kosten bepalen, zodat het Rijk een referentie heeft om middelen te reserveren voor de komende bestuursperiode.

Onderzoeken Rijkswegen (A2 Deil-Vught en A15)
Een goede bereikbaarheid stopt niet bij de gemeente- of regiogrens. Capaciteits- en veiligheidsproblemen op de A2 en A15 hebben effect op onderliggend wegennet. Het is een netwerk dat goed moet functioneren, zodat inwoners, werknemers en recreanten zich snel, comfortabel en veilig kunnen verplaatsen.

De opgave is het verbeteren van de doorstroming op beide wegen. Oplossingen zijn niet uitsluitend gericht op het verbreden van snelwegen, maar ook op het beter benutten van de huidige infrastructuur. Daarom pakken we bereikbaarheidsvraagstukken gezamenlijk op met de regio, het Rijk, de Provincies, omliggende gemeenten en regio's. We richten ons daarbij op verbinding naar verschillende regio's, steden en voorzieningen om ons heen.

<u>A2</u>
De grote hoeveelheid verkeer op de A2 tussen knooppunt Deil en knooppunt Vught zorgt voor veel files op dit traject. De files staan in beide richtingen en ontstaan zowel tijdens de ochtend- als de avondspits. De drukte op de A2 is ook 1 van de oorzaken van het hoge aantal ongevallen.

In de toekomst neemt de hoeveelheid verkeer op de A2 Deil-Vught naar verwachting toe, waardoor de file- en verkeersveiligheidsproblemen alleen maar groter worden. Om een goede keuze te maken voor de maatregelen op de A2 Deil-Vught, vindt een MIRT-verkenning plaats. De verkenning is uitgevoerd op basis van diverse onderzoeken (op het gebied van ontwerp, milieu, leefomgeving en kosten) en bijeenkomsten met bewoners, bedrijven, organisaties en overheden, en resulteert in een 'voorkeursbeslissing' van de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Een MIRT-verkenning hoort bij projecten die zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

<u>A15</u>
Uit onderzoek naar de A15 is gebleken dat op het traject Deil – Ochten op de lange termijn in beide richtingen een capaciteitsprobleem ontstaat. Op dit moment vormt verkeerveiligheid op dit traject al een groot probleem. De snelheidslimiet pas niet altijd bij het wegbeeld met meerdere profielvernauwingen.

In juni 2018 heeft de minister besloten om een MIRT-verkenning uit te voeren voor de A15. Hierbij de scope Papendrecht-Gorinchem. Het Gelderse deel valt hier buiten. Wel is in het besluit opgenomen om voor de gehele A15-corridor een KTA (Korte Termijn Aanpak) uit te werken om de verkeersveiligheid en daarmee de doorstroming te verbeteren.

Metropool Utrecht
De verkeersinfrastructuur in de Metropoolregio Utrecht is op dit moment zwaarbelast. Om de belasting te verminderen en de mobiliteit te verduurzamen wordt ingezet op openbaar vervoer. De metropoolregio zet in op het versterken van regionale OV-hubs. De provincie Gelderland heeft in haar mobiliteitsbeleid een vergelijkbare visie.

De metropoolregio Utrecht werkt samen met het Rijk aan een visie voor de lange termijn om de woningbouwopgave en de groei van bedrijvigheid op te kunnen vangen, zonder dat er extra druk op de mobiliteitssystemen komt. De regio heeft tot 2030 een opgave – en plannen - voor 67.000 woningen, en tot 2040 voor 104.000 woningen. Doelstelling is om ontwikkelingen te concentreren rondom de openbaar-vervoersassen rondom het stadscentrum van Utrecht.

Culemborg ligt niet in de Metropoolregio Utrecht, maar wel op één van de assen, op zeer beperkte afstand. Ongeacht onze groei in woningen kan en zal een belangrijke rol spelen als regionale OV-hub, voor de Culemborgse bewoners en de omliggende gemeenten.

3.2 Regionale infrastructurele ontwikkelingen

Eiland van Schalkwijk
Binnen het project ‘Eiland van Schalkwijk’ worden 250 woningen ontwikkeld in de gemeente Houten. Het gebied ligt in het zuiden van de regio Utrecht, omringd door de Lek, het Lekkanaal en het Amsterdam Rijnkanaal. In dit plan wordt een directe fietsverbinding voorzien tussen Schalkwijk en Houten, welke van invloed kan zijn op de fietsverbinding tussen Culemborg en Houten.

Onderzoek sluipverkeer Vijfheerenlanden (2020)
De gemeente Vijfheerenlanden heeft onderzoek gedaan naar het sluipverkeer in en om de gemeente. Eén van de knelpunten ligt bij de aansluiting Culemborg op de A2. Door vertraging op de A2 gaat verkeer via de aansluiting Culemborg de A2 op. De rotonde aan de westzijde van de aansluiting kan deze hoeveelheid verkeer op piekmomenten niet goed verwerken, waardoor meer vertraging ontstaat. Dan kiest verkeer voor de ongewenste sluiproutes door het achterland. Een structurele oplossing voor de vertraging op dit deel van de A2 staat voorlopig niet op de agenda, waardoor onderzocht kan worden hoe de rotonde bij de aansluiting aangepast kan worden om het verkeer in de spitsen beter te verwerken.

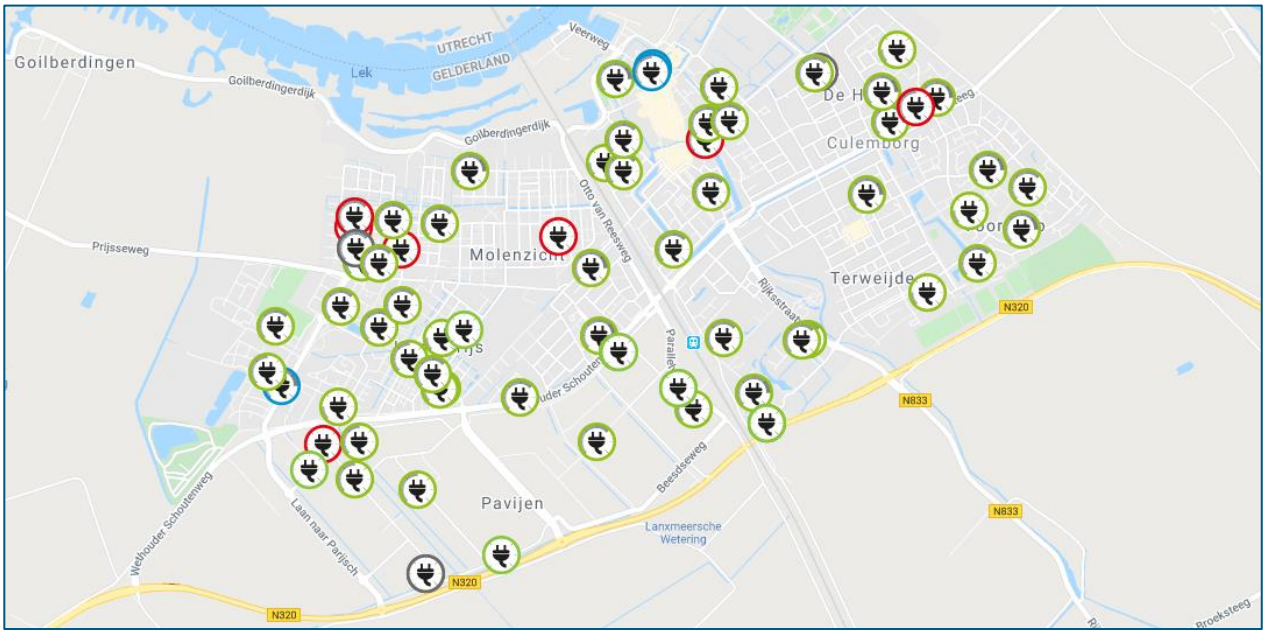
3.3 Lokale beleids- en afsprakenkaders

Raadsprogramma ‘ruimte voor de stad’ 2018 – 2022
Het raadsprogramma 2018-2022 ‘Ruimte voor de stad’ laat zien hoe acht fracties de komende vier jaar invulling willen geven aan deze ambities voor onze stad. De belangrijkste opgaven waarvoor Culemborg staat, zijn in dit document beschreven rondom vijf kernthema’s: Culemborg als groene stad, leefbare stad, sociale stad, zorgzame stad en ondernemende stad. De opgaven die betrekking hebben op mobiliteit zijn:

- De mogelijkheden verkennen voor elektrische bevoorrading van de binnenstad;
- Mobiliteitsplan uit te werken hoe verduurzaming in het verkeer kan worden gerealiseerd;
- We stimuleren de komende jaren fietsen, wandelen en het gebruik van elektrische (deel) auto's;

- Na onderzoek aan de raad een aantal varianten voor te leggen voor aanpassing van de Vianense poort, een fietsbrug over de Lek, de toekomst van het pontveer en een fietstunnel in de omgeving van de spoorzone.

Duurzame mobiliteit (2018)
Culemborg neemt diverse maatregelen om duurzame mobiliteit te stimuleren. Zo zijn de huidige (vergunde) locaties van de laadpalen in beeld gebracht. Het aantal laadpalen zal naar verwachting de komende jaren sterk stijgen als gevolg van de verdergaande transitie naar elektrisch vervoer.
Bij de ontwikkeling van nieuwe woningen wordt er rekening mee gehouden dat duurzame mobiliteit gestimuleerd wordt.



Figuur 11: Kaart laadpalen (bron: www.oplaadpunten.nl).

Culemborg energieneutraal 2040
Onder de naam 'Energiek Culemborg' werken alle partijen in de gemeente samen aan duurzaamheid. De doelstelling is dat Culemborg in 2040 energieneutraal is. Verkeer is hiervoor een belangrijk onderdeel waarbij wordt ingezet op het stimuleren van duurzaam vervoer (fiets, lopen en OV), maar ook het gebruik van elektrische auto's. Daarnaast wordt gekeken wat mogelijk is op het gebied van deelauto's en carpoolen.

Nota: Aanpak veilig fietsen Culemborg
Nederland is een fietsland, fietsen is populair onder jong en oud. Jaarlijks neemt het fietsgebruik toe en uit onderzoek blijkt dat fietsen bijdraagt aan een gezonde en duurzame samenleving. Daarbij is fietsen een snelle en goedkope wijze van vervoer. Deze nota mondt uit in conclusies en aanbevelingen en in een actielijst. Deze actielijst zal jaarlijks worden geactualiseerd en bij de kadernota aan de raad worden aangeboden. De eventuele financiële consequenties zullen vervolgens in de kadernota worden verwerkt.

3.4 Lokale ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen

Er zijn op dit moment geen concrete plannen voor grootschalige woningbouwlocaties. Wel zijn er een aantal lopende ontwikkelingen, die hieronder kort zijn beschreven.

Lanxmeer
In de wijk Lanxmeer zijn nog enkele locaties waar nog nieuwe woningen en/of bedrijven gerealiseerd kunnen worden. Voor deze locaties worden momenteel kavelpaspoorten ontwikkeld, waarbij een aanpassing van de parkeernorm wordt onderzocht. Hiermee kan mogelijk beter worden aangesloten op de behoefte van de bewoners en het grondgebruik te optimaliseren ten bate van leefbaarheid.

Spoorzone
De gemeente Culemborg werkt samen met NS en Investment In den Eng BV, de twee grondeigenaren in het gebied, aan de herontwikkeling van de spoorzone in Culemborg.

Wijziging buslijnen
Lijn 146 rijdt vanaf 14 september 2019 via de Wethouder Schoutenweg en de Laan naar Parijsch. Door de routewijziging vervallen de volgende haltes in Culemborg: Vicarystraat, Jan van Riebeeckstraat, Molenwindsingel en Prijsseweg. Vanaf 14 september worden een aantal nieuwe haltes aangedaan, waaronder winkelcentrum Parijsch. Ook bedrijventerrein Pavijen is nu beter per bus bereikbaar.

Sprokkelenburg
In de wijk Sprokkelenburg biedt de gemeente vrije kavels aan. Zo wordt het voormalige sportpark omgetoverd tot een nieuwe woonwijk nabij het centrum van Culemborg.

Parijsch
Culemborg werkt aan waterrijk wonen. In en met de natuur, voorzien van alle gemakken. In de westelijke nieuwbouwwijk Parijsch vindt de komende jaren ook nog uitbreiding plaats: er komen nog zo'n 1100 woningen bij.

Fietspad N833
De Rijksstraatweg tussen Buurmalsen en Culemborg (N833) wordt in 2020 aangepakt. De provinciale weg wordt smaller en krijgt vrijliggende fietspaden. Dat moet de weg vooral voor fietsers een stuk veiliger maken.

Inbreiding met woningbouw
Op diverse locaties binnen Culemborg vindt inbreiding plaats. Dit zijn relatief kleinschalige ontwikkelingen die een beperkt effect hebben op de infrastructuur. Als er sprake is van grootschalige ontwikkelingen wordt onderzocht of de infrastructuur hierop moet worden aangepast.

4 Knelpunten

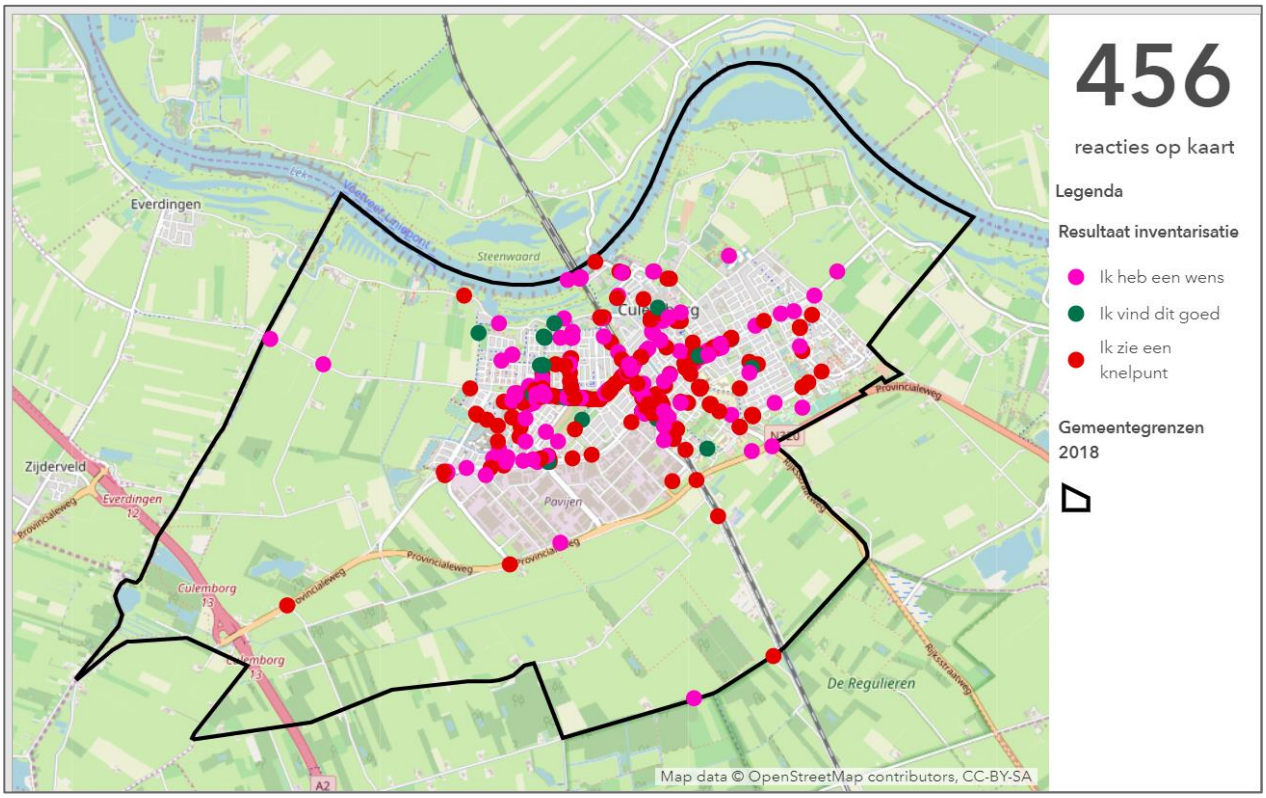
4.1 Inleiding

Inwoners van Culemborg hebben tussen 16 oktober en 4 november 2018 de mogelijkheid gehad om wensen en knelpunten door te geven via een digitale kaart. Op de kaart zijn de locaties van knelpunten en wensen doorgegeven waarbij een omschrijving is toegevoegd. De punten op de kaart zijn vooral knelpunten in de ogen van de burgers van Culemborg. Nadat iedereen input heeft gegeven, zijn alle punten in diverse categorieën in te delen. De meeste opmerkingen hebben betrekking op o.a. fietsverkeer en de snelheid van gemotoriseerd verkeer. Deze en andere categorieën zijn in de volgende paragrafen opgenomen. De volgorde van de paragrafen is daarbij gebaseerd op de (aflopende) hoeveelheid knelpunten per categorie. De reacties zijn ook via een online dashboard beschikbaar[2].

4.2 Fietsverkeer

Over het fietsverkeer zijn de meeste reacties gegeven. Bij de opmerkingen over het fietsverkeer valt op dat er veel knelpunten op de Prijsseweg worden ingevuld. Deze weg wordt door veel mensen gezien als te smal voor de grote hoeveelheid verkeer.

Een ander knelpunt dat naar voren is gekomen is dat de voorrangsregels voor fietsers verschillen op de ovonde en de rotonde Stationssingel/ Spoorstraat. In Figuur 12 zijn alle reacties over fietsverkeer weergegeven.

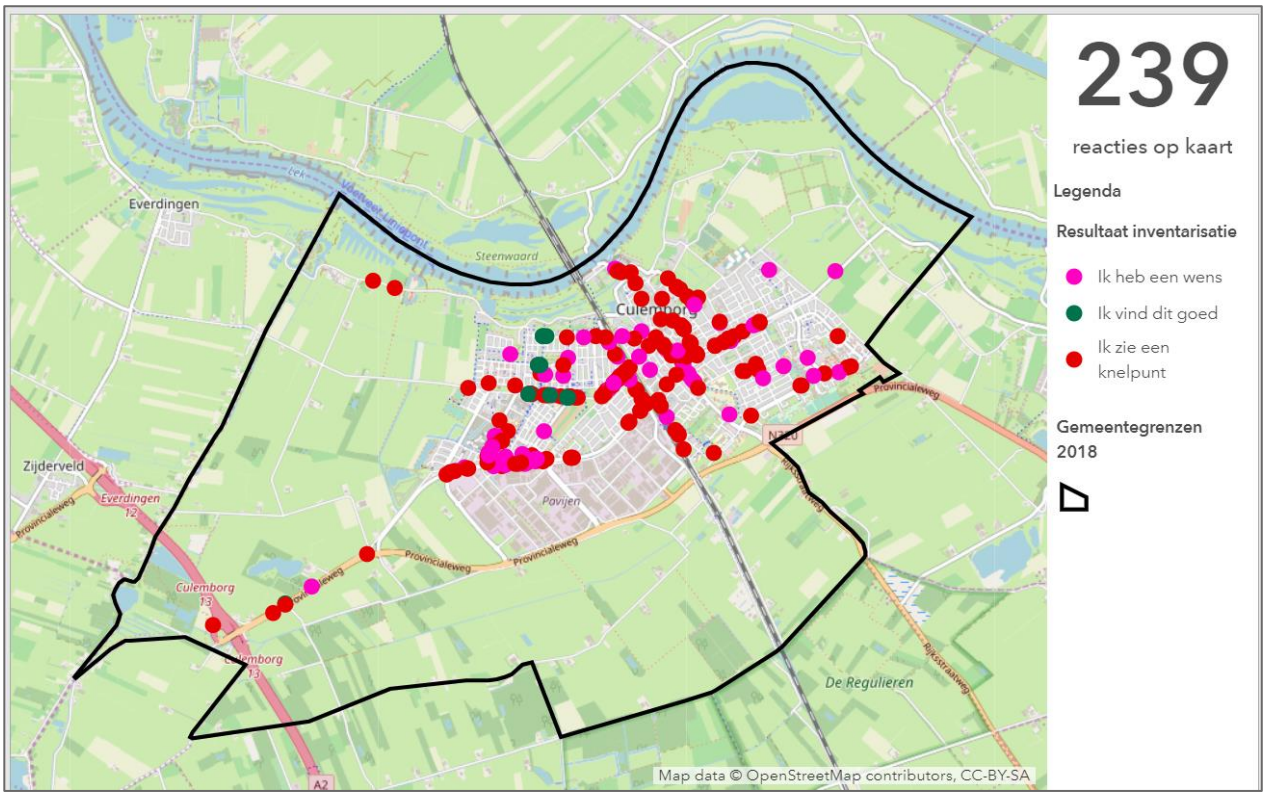


Figuur 12: Reacties over fietsverkeer.

[2] *Link: https://rhk.maps.arcgis.com/apps/opsdashboard/index.html#/a55151b6e6b14ee7a0c05c65272134f0*

4.3 Snelheid

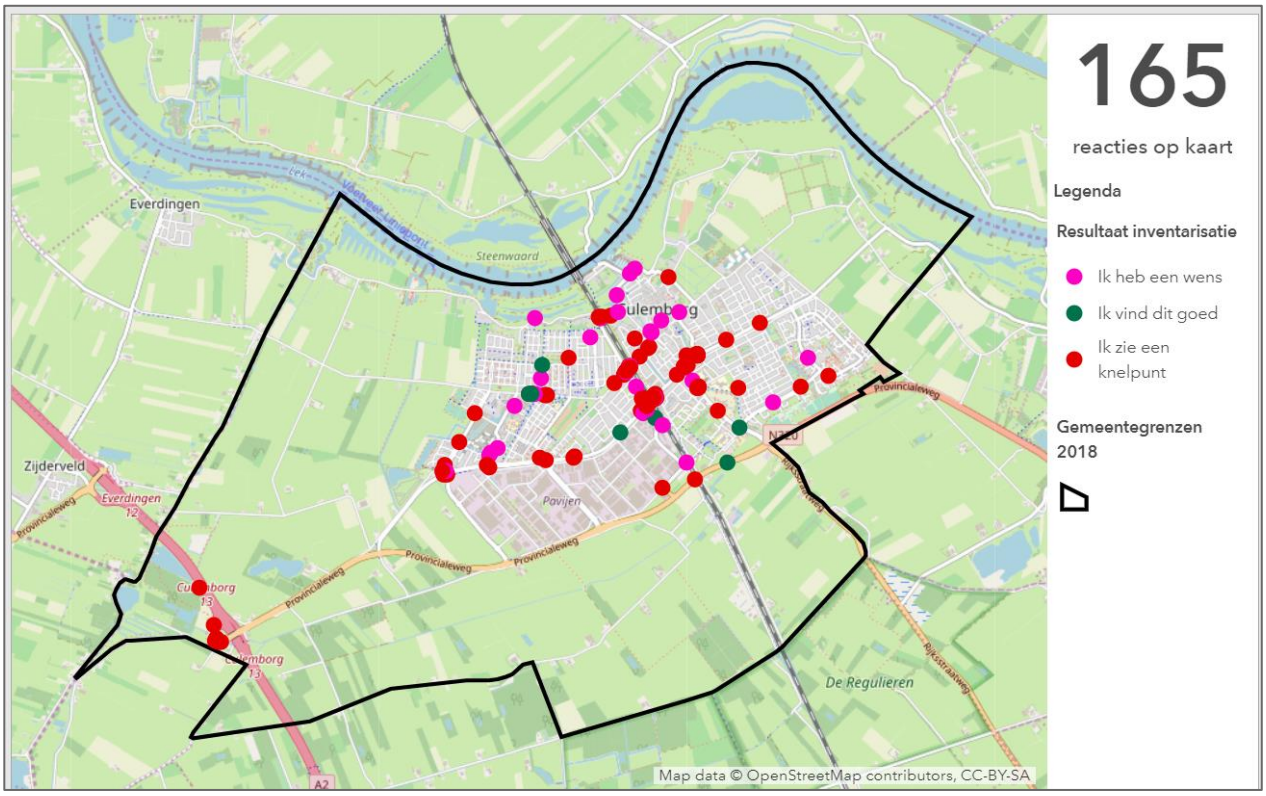
Bij het onderwerp snelheid wordt op diverse wegen als knelpunt gesignaleerd dat autoverkeer er te hard rijdt. Deze knelpunten zijn voornamelijk op de gebiedsontsluitingswegen ingevuld. Dit is zichtbaar in Figuur 13.



Figuur 13: Reacties over snelheid van het verkeer.

4.4 Rotonde

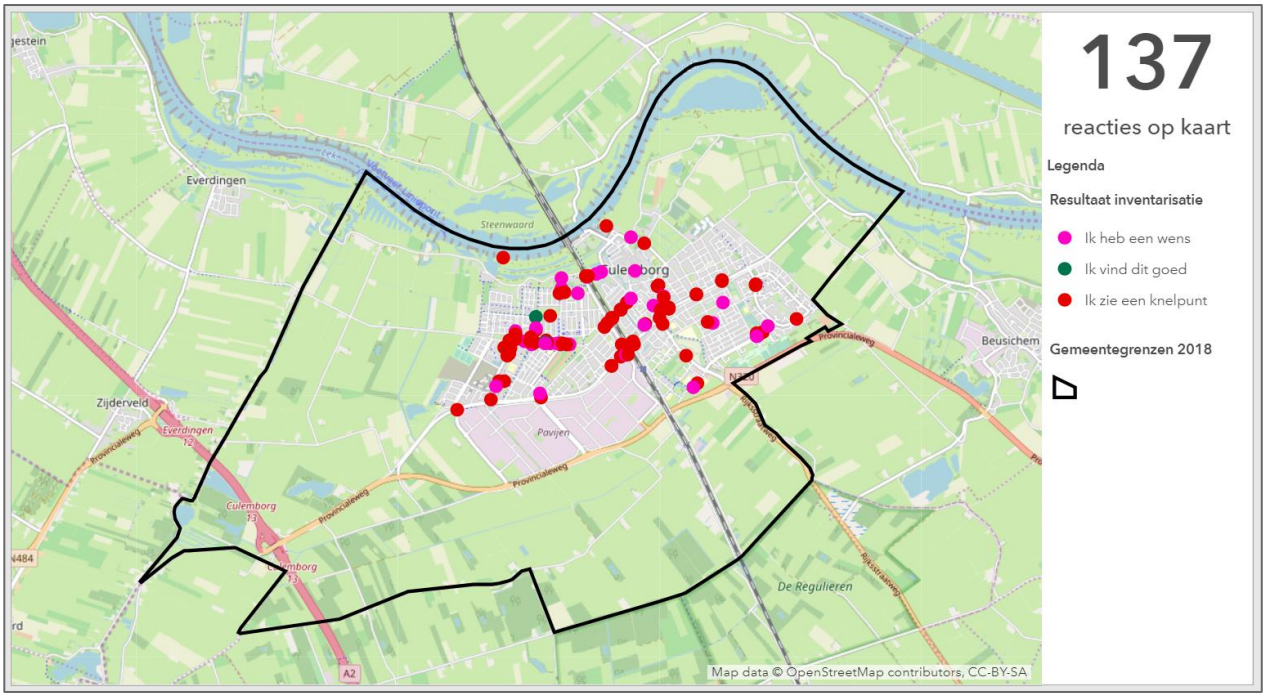
Het verkeersplein Tunnelweg wordt door veel reageerders als knelpunt gesignaleerd. Ook bij rotondes zien mensen risico's voor de verkeersveiligheid. Bij diverse kruispunten is ingevuld dat dit nu een knelpunt is en wordt een rotonde als oplossing genoemd. Dit is bijvoorbeeld op het kruispunt Otto van Reesweg en Jan van Riebeeckstraat gedaan. In Figuur 14 is zichtbaar bij welke kruispunten een melding is ingevuld.



Figuur 14: Reacties over rotondes.

4.5 Voetgangers

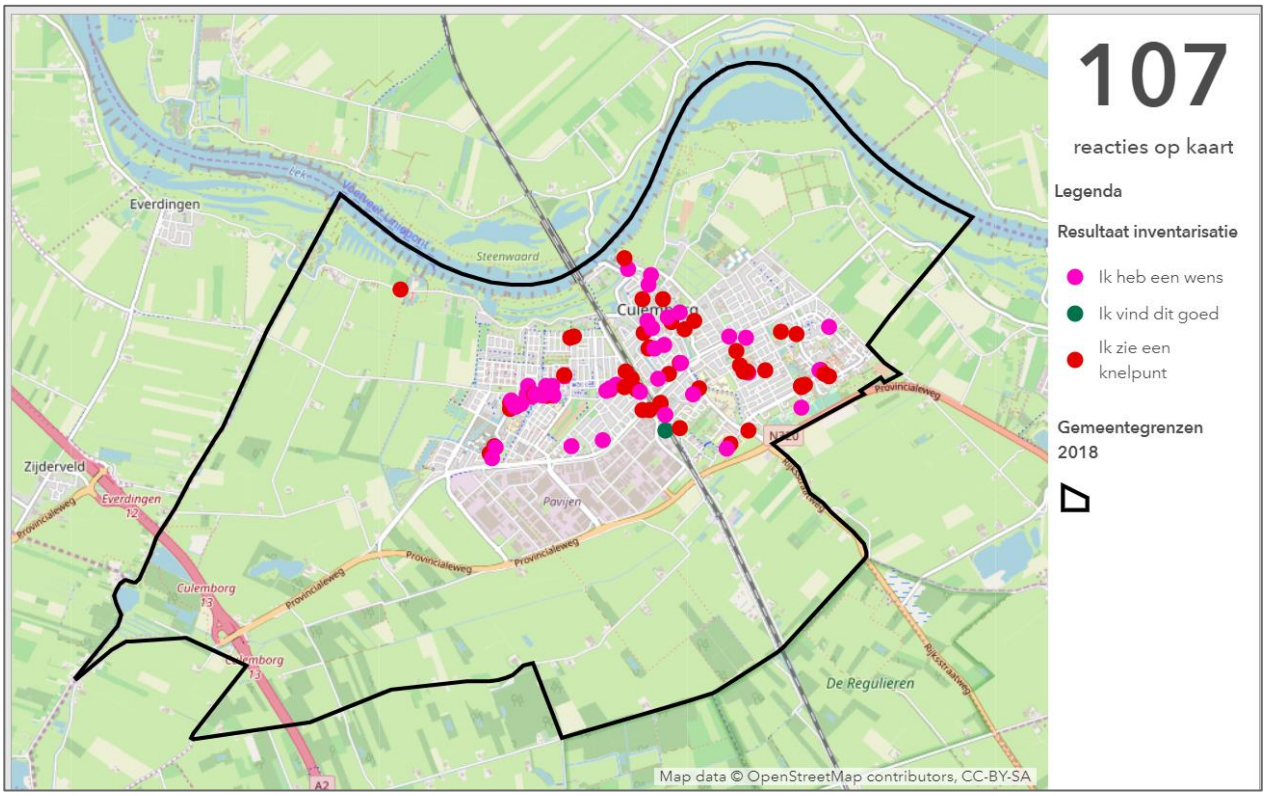
Bij de opmerkingen over voetgangers zijn met name knelpunten over de oversteken ingediend. Daarnaast wordt gemeld dat de trottoirs op sommige delen ontbreken (bijvoorbeeld bij de Prijsseweg) of te smal zijn, zeker als er ook fietsen op worden geparkeerd. De locaties met opmerkingen over voetgangers zijn weergegeven in Figuur 15.



Figuur 15: Reacties over voetgangers.

4.6 Parkeren

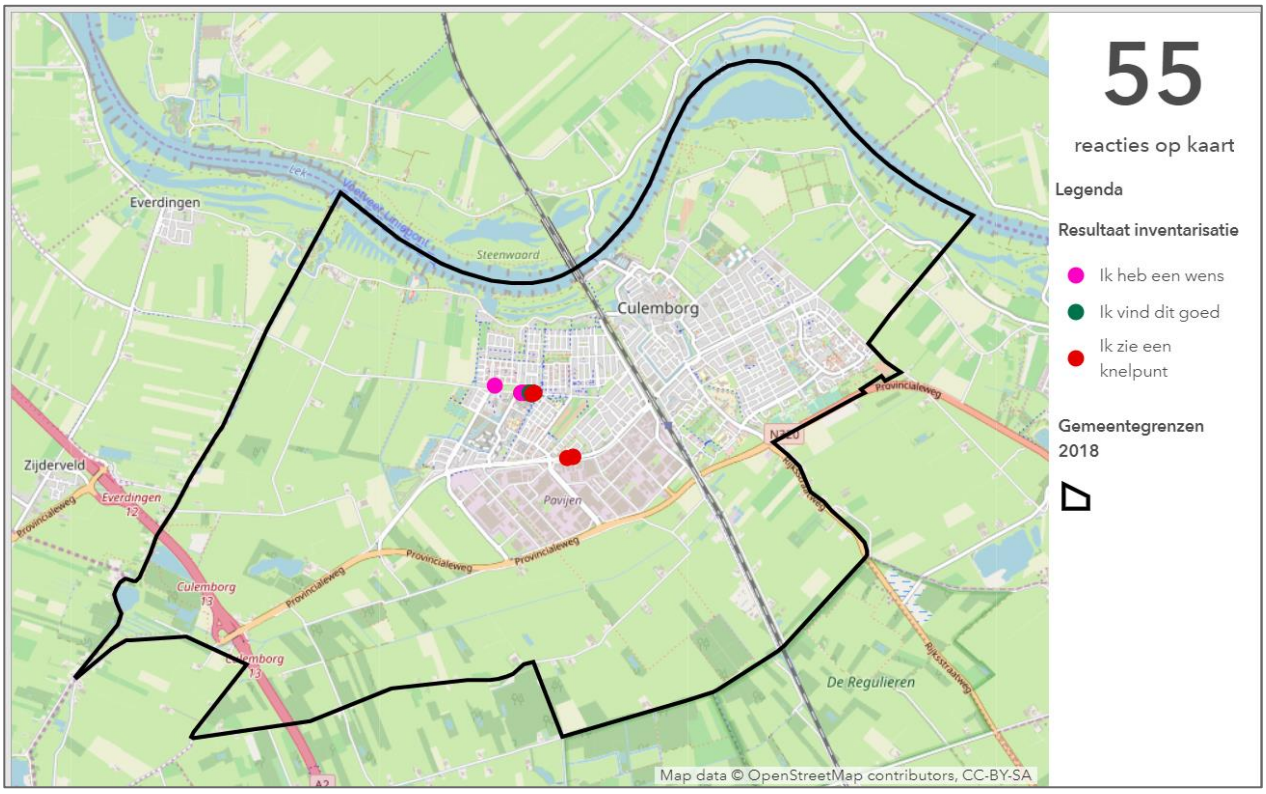
Diverse mensen hebben de wens ingevuld dat er meer parkeercapaciteit komt bij het winkelcentrum Parijsch en de sporthal Parijsch. Een andere constatering is dat diverse wegen niet geschikt zijn om langs te parkeren, maar dat dit nu wel gebeurt. Hierdoor blijft een smalle rijbaan over voor de auto's en fietsers. Figuur 16 toont de locaties waarop de reacties met betrekking tot parkeren zijn ingevuld.



Figuur 16: Reacties over parkeren.

4.7 Roadblock

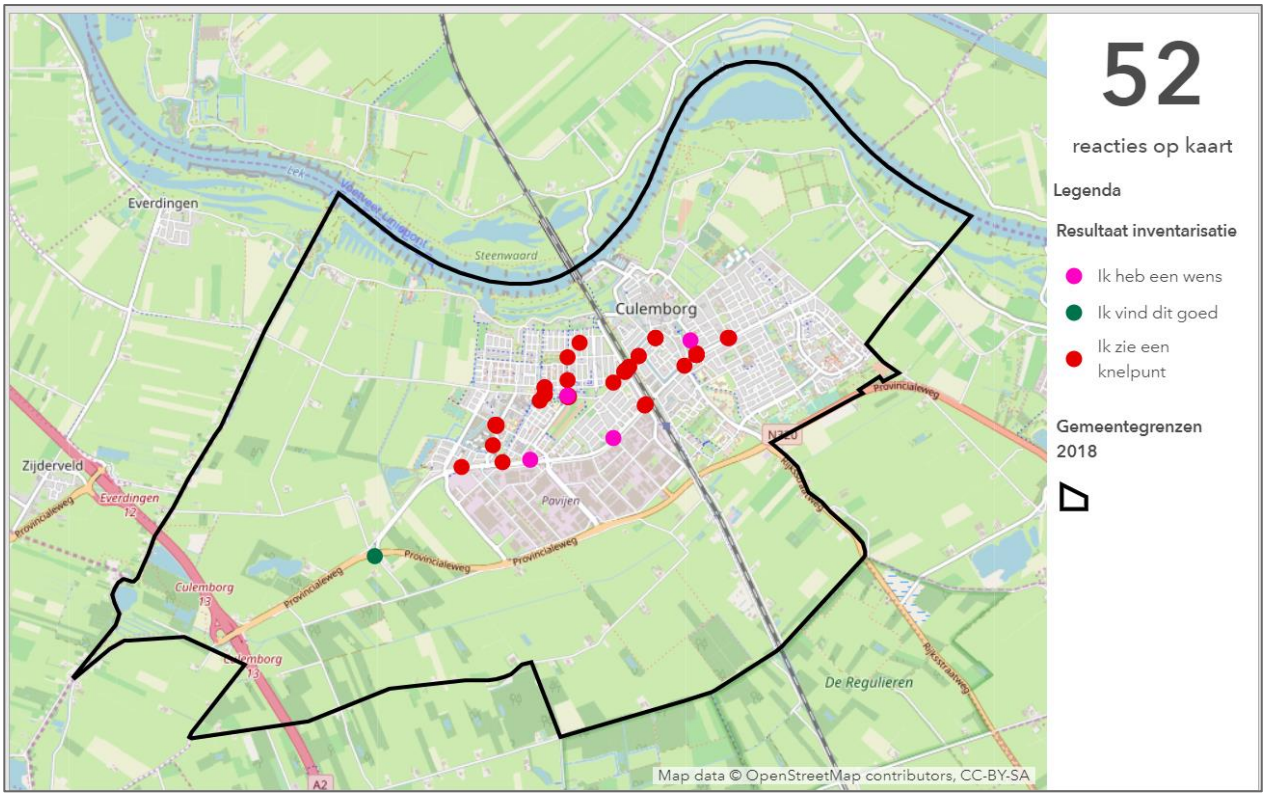
Het roadblock op de Prijsseweg heeft voor- en tegenstanders. In ongeveer de helft van de reacties wordt gezegd dat dit een goede ingreep is; de andere helft van de respondenten geeft aan dat er juist een knelpunt ontstaat door het roadblock. Op de Wethouder Schoutenweg zijn enkele knelpunten ingevuld doordat het doorgaande verkeer niet meer via de Prijsseweg kan rijden.



Figuur 17: Reacties over het roadblock.

4.8 Kruispunten

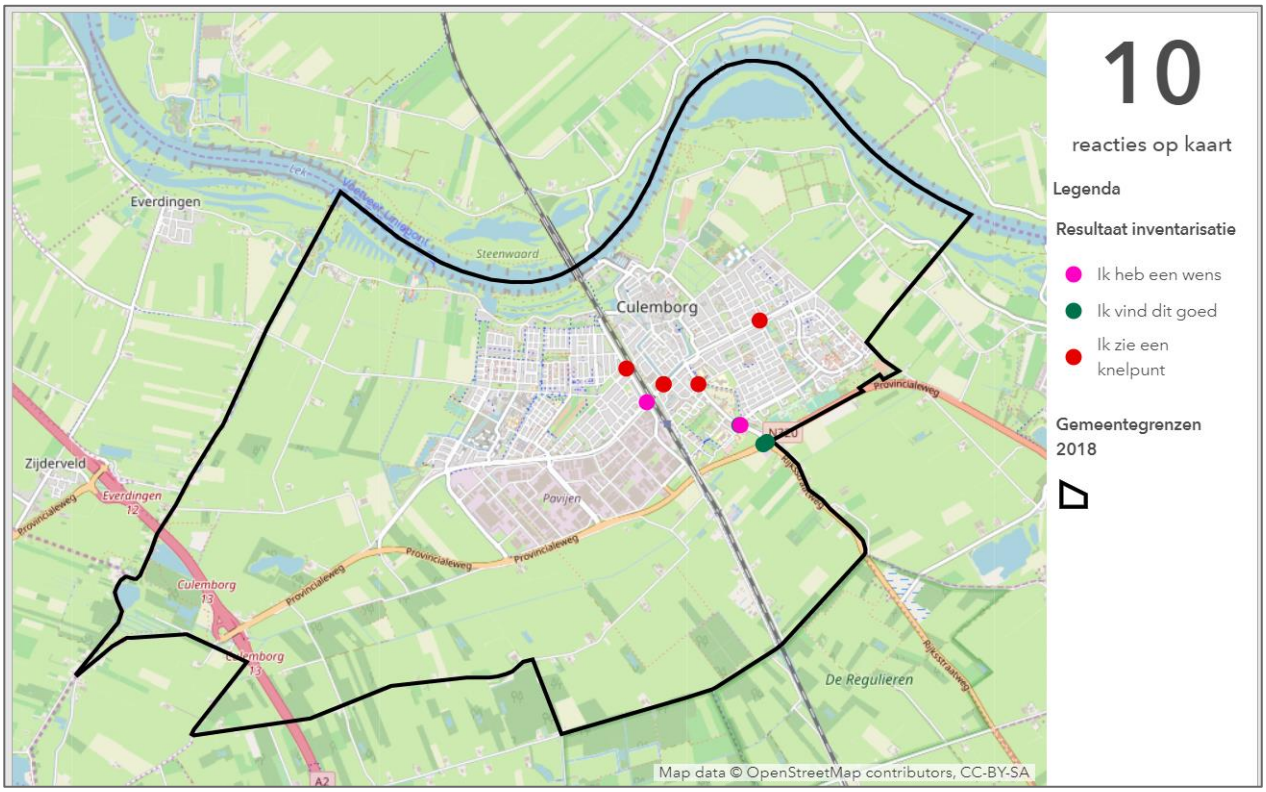
Op diverse kruispunten worden knelpunten voor de veiligheid en overzichtelijkheid geconstateerd. Daarnaast wordt een aantal keer de wens geuit om bepaalde kruispunten te verbeteren. Op de kaart in Figuur 18 is zichtbaar over welke kruispunten reacties zijn ingediend.



Figuur 18: Reacties over kruispunten.

4.9 Verkeerslichten

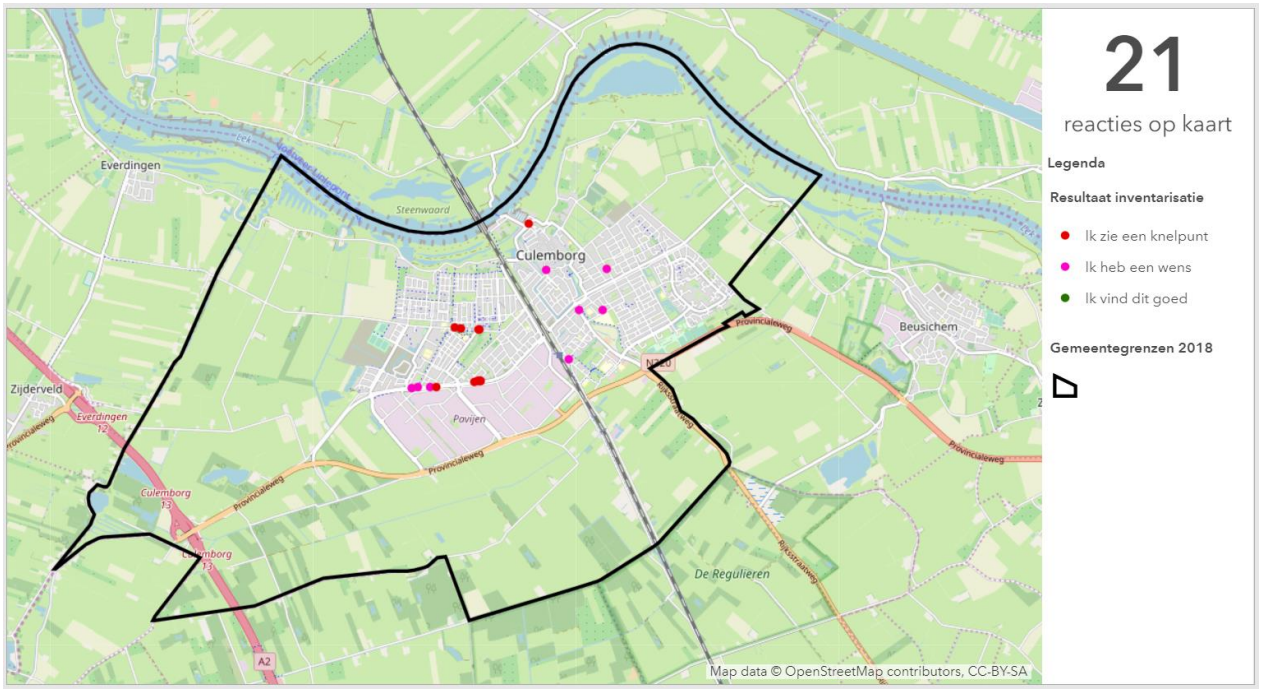
Over verkeerslichten zijn weinig opmerkingen ingediend. Op een aantal punten wordt geconstateerd dat de verkeerslichten goed werken voor de veiligheid en doorstroming. Bij de knelpunten die ingevuld zijn willen de indieners graag dat er een verkeersregelinstallatie (VRI) op het kruispunt komt. De kruispunten waarbij reacties zijn geplaatst zijn weergegeven in Figuur 19.



Figuur 19: Reacties over verkeerslichten.

4.10 Lucht/ geluid

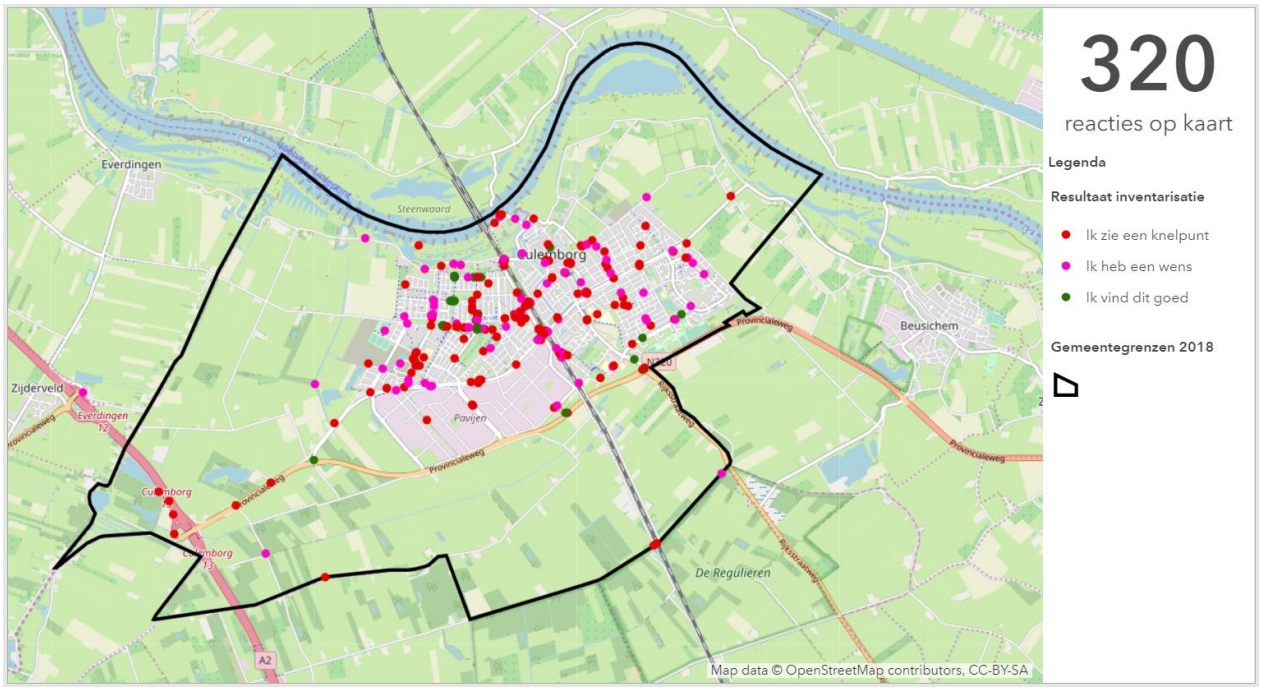
Over lucht en geluid zijn enkele opmerkingen ingediend. Daarbij worden met name knelpunten over geluidsoverlast gemeld. De locaties waarbij reacties zijn geplaatst zijn weergegeven in Figuur 20.



Figuur 20: Reacties over lucht/ geluid.

4.11 Overige

De opmerkingen die niet aan een categorie konden worden gekoppeld zijn op deze kaart weergegeven. Het gaat hierbij om diverse wensen en knelpunten die mensen zien om het verkeer veiliger te maken, maar ook opmerkingen over openbaar vervoer. In Figuur 21 is zichtbaar bij welke wegen de opmerkingen zijn gemaakt.



Figuur 21: Overige reacties.

4.12 Samenvatting

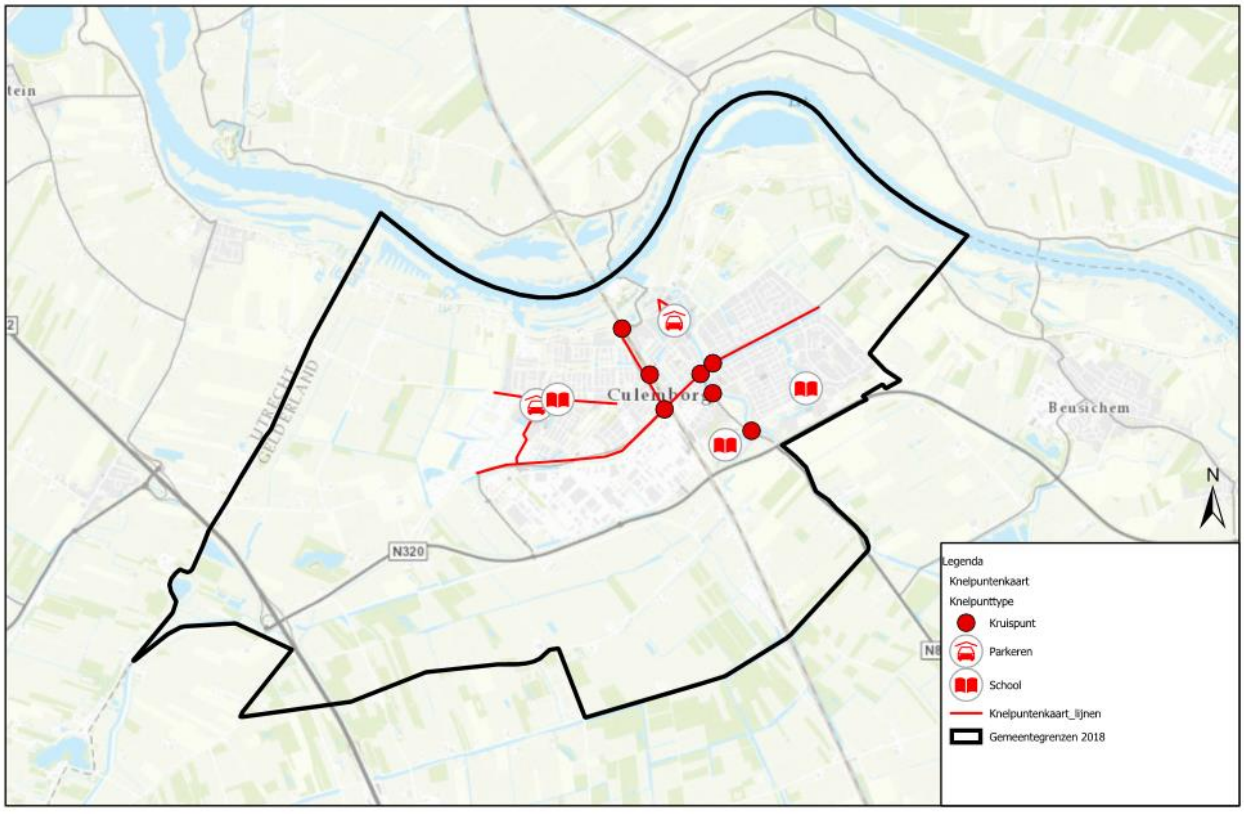
Op basis van zowel de knelpunten uit de subjectieve bronnen (enquête) als ook de aandachtspunten uit objectieve bronnen (o.a. de geregistreerde ongevallen uit hoofdstuk 2) is een samenvatting opgesteld van de grootste aandachtspunten. Een samenvatting van de aandachtspunten is in onderstaande figuur opgenomen.

Punten

- Ovonde Spoorzone
- Vianense Poort
- "oude Rotondes" Rijksstraatweg - voldoen niet
- Kruispunt Weidsteeg/ Oostersingel
- Blokker (afsluiting in Prijsseweg voor gemotoriseerd verkeer)
- Parkeren Parijsch/Sporthal
- Parkeren Centrum
- Schoolzone bredeschool oost
- Schoolroutes schoolfietsverkeer Lanxmeer

Lijnen

- Verkeersveiligheid Langzaamverkeer/ gemotoriseerd verkeer oost/west (Wethouder Schoutenweg / Wiedesteeg)
- Verkeersveiligheid Langzaamverkeer/ gemotoriseerd verkeer oost/west (Prijsseweg)
- Verkeersveiligheid centrumgebied (langzaam verkeer)
- Verkeersveiligheid Otto van Reesweg
- Verkeersveiligheid Zijderupsvlinderlaan



Figuur 22: Knelpuntenkaart gemeente Culemborg.

5 Trends en ontwikkelingen in relatie tot verkeer

Er ligt een uitdaging voor de mobiliteit in de gemeente Culemborg. Het GVVP biedt een visie op de toekomstige situatie en geeft hiervoor kaders. Om een beeld van de toekomst te kunnen schetsen, maken we gebruik van trends en ontwikkelingen die we momenteel zien (aankomen) en die van invloed zijn op het verkeer. Denk daarbij aan de veranderde bevolkingssamenstelling, de groeiende aandacht voor het klimaat en energie en de technologische ontwikkelingen die razendsnel gaan. Deze ontwikkelingen zijn in te delen in drie trends: de Groene, Blauwe en de Grijze trend.

5.1 Groene trend

5.1.1 Energietransitie

Door de energietransitie neemt het gebruik van alternatieven voor de motor op fossiele brandstof toe. Het aantal elektrische en aardgasvoertuigen stijgt, ook in de gemeente Culemborg, en het aantal elektrische laadpalen in de openbare ruimte neemt toe. De verwachting is dat deze trend doorzet en de komende jaren de elektrische auto steeds nadrukkelijker aanwezig zal zijn. Ook is het een trend dat mensen steeds meer bereid zijn om duurzamere keuzes te maken (bijvoorbeeld de keuze om niet het vliegtuig te kiezen door vliegschaamte). Ontwikkelingen rond andere duurzame brandstoffen (zoals waterstof) kunnen gevolgd worden.







5.1.2 De deelmobiliteit

Het bezit van auto's in Nederland neemt af, men kiest voor de meest efficiënte verplaatsing en het belang van het bezit van een voertuig wordt van ondergeschikt belang. Ook vinden mensen de verplaatsing belangrijker dan de vervoerswijzekeuze (o.a. Mobility as a Service, oftewel MaaS, richt zich hierop). Deze ontwikkeling speelt zich momenteel vaak af bij jongeren (ook bij bijvoorbeeld de SWAP-fietsen met het blauwe voorwiel). Vaak kiezen mensen met kinderen toch vrij snel weer voor een auto in eigen eigendom.

De vraag is of deze trend zich doorzet én hoe deze trend zich ontwikkelt binnen de gemeente Culemborg. Het aanbod van deelmobiliteit is afhankelijk van het aanbod en de vraag en is vooralsnog in Nederland vooral terug te vinden in de grotere steden. Met name in de kleine kernen en het buitengebied is de afhankelijkheid van een eigen voertuig groot om naar het werk te kunnen reizen. Ouderen zijn minder op gezette tijden afhankelijk van een auto, maar zijn vaak al jaren gewend een eigen auto te hebben, waardoor het lastig is om over te stappen op autodelen.







5.1.3 Duurzaamheid

Het gebruik van duurzame voertuigen neemt toe. Zeker in het OV wordt dit doorgevoerd waar steeds meer met elektrische bussen gereden wordt. Voorbeelden hiervan zijn elektrische voertuigen (auto's, fietsen, steps). De fiets als vervoerwijze wordt ook steeds belangrijker, zoals bij de bezorging van pakketjes. Ook kiezen steeds meer grotere gemeenten ervoor bepaalde type vervuilende voertuigen niet meer toe te staan in het centrum (o.a. Utrecht, Amsterdam, Rotterdam en Den Haag kennen een milieuzone). Daarnaast ontstaat ook door de huidige discussie rondom de stikstofwetgeving (PAS) steeds vaker een discussie over de keuze tussen milieu en duurzaamheid en het toestaan van ontwikkelingen.

Ook in de gemeente Culemborg wordt de fiets een steeds belangrijkere vervoerswijze, dit blijkt uit een toename van het bezit van een e-bike. Het is de vraag of andere elektrische voertuigen, zoals de elektrische step eenzelfde soort opkomst gaan hebben, waardoor aanpassing aan de infrastructuur gewenst zijn. Om de verkeersveiligheid te borgen is het wenselijk voldoende ruimte te maken voor de fietsers.





5.2 Blauwe trend

5.2.1 Nieuwe voertuigen

Het aantal verschillende voertuigen op met name de (brom)fietspaden is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Onder andere door de komst van de speed pedelec, de e-bike en de toename van het gebruik van o.a. de bakfiets neemt de diversiteit in massa, snelheid en breedte op de fietspaden toe. Daarnaast komen er steeds meer verschillende type voertuigen op de markt. De RDW heeft in de zomer van 2019 reeds een zevental nieuwe voertuigen goedgekeurt, waaronder een elektrische step en een overdekte elektrische driewieler.

Ook binnen de gemeente Culemborg zijn deze verschillende voertuigen aanwezig en zullen meer gebruikt gaan worden. De weg- en fietsinfrastructuur binnen de gemeente moet geschikt zijn om deze diverse soorten aan voertuigen veilig een plaats te bieden.

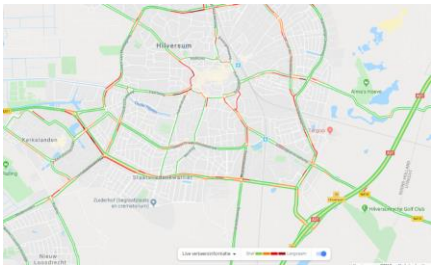




5.2.2 Data en digitalisering.

Door het verzamelen van data en toepassingsgericht gebruik hiervan wordt ook het gedrag van mobiliteit gestuurd. Waar vroeger de route bepaald werd op basis van de routeborden langs de weg, gebruiken veel mensen nu live verkeersinformatie onderweg, waardoor soms ongewenste routes worden genomen om een file te ontwijken.

Door de digitalisering laat de samenleving meer eigenaarschap zien en vraagt ruimte voor nieuwe initiatieven, bijvoorbeeld om nieuwe mobiliteitsdiensten aan te bieden. Voorbeeld hiervan is de taxidienst Uber. Door betere technologie in voertuigen en meer data kunnen we met Culemborg op een nog betere en slimmere manier reizen. Voor de gemeente Culemborg betekent dit vooralsnog niet dat er directe actie nodig is, want de wens om een eigen auto te bezitten zal voorlopig groot blijven. Wel kan het gebruikt worden om meer maatwerk in het openbaar vervoer te organiseren.







5.2.3 Autonome en coöperatieve voertuigen

De technologie in auto's neemt toe. We gaan steeds meer richting autonome voertuigen en coöperatieve voertuigen. Deze ontwikkeling zal op het gebied van de auto allereerst een groot effect hebben op de stroomwegen. Op deze wegen zal de herkenbaarheid van belijning en bebording steeds belangrijker worden. Er zijn al gemeenten die hoog op deze ontwikkeling inzetten en kiezen voor zelfsturende voertuigen als alternatief voor openbaar vervoer.

Voor de gemeente Culemborg is het belangrijk om deze technologieën in de gaten te houden en te zorgen voor een goede kwaliteit van de infrastructuur. Denk hierbij aan duidelijke bebording en belijningen op de belangrijkste gebiedsontsluitingswegen.

Voertuigen worden steeds geavanceerder en kunnen nu al met elkaar en ook met de verkeerslichten communiceren. Deze mogelijkheden zullen zich in de toekomst uitbreiden (onder andere middels de i-VRI). Ook op gemeentelijke wegen en kruispunten zal dit in de toekomst effect hebben.



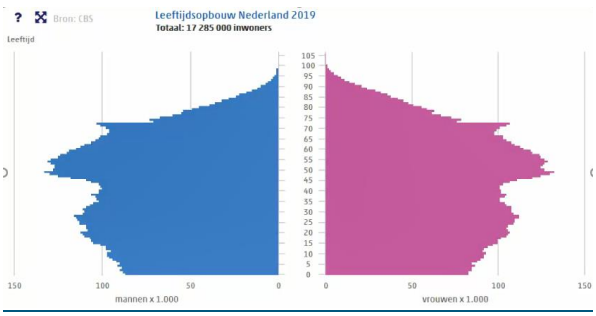


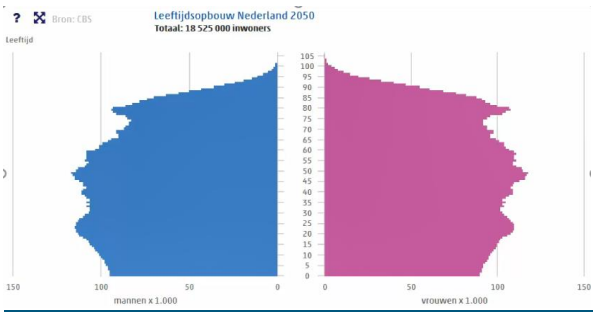
5.3 Grijze trend

5.3.1 Vergrijzing

Het aantal ouderen binnen de gemeente neemt toe (vergrijzing) en deze ouderen worden ook mobieler (per oudere neemt het aantal verplaatsingen toe). Met name het aantal fietsbewegingen onder ouderen stijgt, waardoor het bijvoorbeeld belangrijk is dat er voldoende breedte is op de fietspaden.

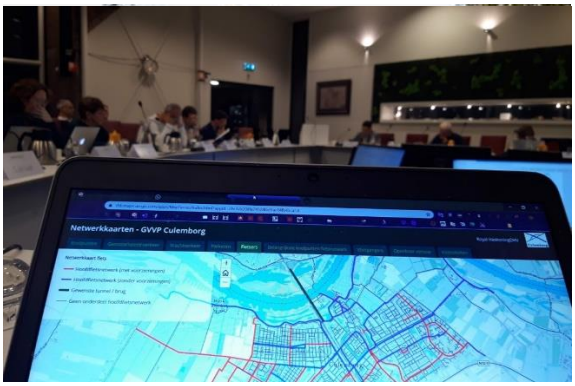
Voor de gemeente Culemborg betekent dit dat de fietspaden vergevingsgezind aangelegd moeten worden, dit houdt in dat er ruimte is voor foutcorrectie en dat obstakels verwijderd of afgeschermd worden. In 2018 en 2019 zijn er in het kader van deze trend al diverse paaltjes verwijderd binnen de gemeente.





5.3.2 Mondigheid

Onder andere vanuit de Omgevingswet krijgen burgers steeds meer invloed toebedeeld in het proces om te komen tot besluitvorming. Dit heeft vooral effect bij de totstandkoming van mogelijke verkeersmaatregelen. Belangrijk hierbij is dat een gemeente vooraf een duidelijke structuur heeft voor de inbreng van bewoners en in dit proces ook duidelijk is wat de positie is van de mening van de burgers in een specifieke situatie (participatieladder).





5.4 Conclusie trends en ontwikkelingen

De belangrijkste ontwikkelingen waar de gemeente Culemborg op in kan spelen zijn de groene en grijze trend:

- De belangrijkste aandachtspunten van de grijze trend zijn de hogere leeftijd van de bevolking. Bij de inrichting van de wegen kan hier op ingespeeld worden door voldoende ruimte te maken voor de verschillende type gebruikers.
- De energietransitie zet door en het duurzaamheidsdenken neemt toe, elektrische voertuigen en nieuwe voertuigen (veelal gerelateerd aan de fiets) worden steeds belangrijker en zullen een plaats moeten krijgen.
- Nieuwe mobiliteitsdiensten bieden vervoer op maat, deze diensten zullen zich snel ontwikkelingen en impact hebben op vervoersgedrag.

6 Evaluatie gevoerd beleid

Culemborg heeft geen actueel vastgesteld verkeer- en vervoersplan. Wel is in 2003 een kadernota opgesteld[3] met daarin de kaders voor een nieuw beleid. De intentie van de kadernota was om een startnota te zijn voor het opstellen van 6 verschillende deelnota's:

1. Inrichting van de hoofdwegen;
2. Sturend parkeerbeleid;
3. Stedelijk openbaar vervoer;
4. Culemborg Fietsstad;
5. Stationslocatie als verkeersknooppunt;
6. Verkeerseducatie en meetplan.

Van deze deelnota's zijn alleen de eerste vier op enige wijze terug te vinden in een beleidsdocument. Hieronder zijn deze beschreven. Opgemerkt dient te worden dat deze documenten veelal niet het uitwerkingsniveau kennen (met omschreven maatregelen en planning) zoals aangegeven in de kadernota. Ook ontbreekt in veel documenten de onderlinge samenhang tussen de verschillende onderwerpen. Dit is mogelijk één van de redenen dat het verder uitwerken van het beleid middels aparte deelnota´s niet succesvol is gebleken. Vandaar dat bij het opstellen van het dit GVVP gekeken wordt naar het hele mobiliteitssysteem en de onderlinge samenhang tussen alle vervoerswijzen.

6.1 Inrichting van de hoofdwegen

In 2008 is de deelnota opgesteld van het de hoofdwegen (deelnota 1). Genaamd: Nota gebiedsontsluitingswegen[4]. Behalve keuzes op het gebied van de ontsluitingsstructuur van de auto zijn er in deze nota ook keuzes gemaakt op het gebied van fietsverkeer en voetganger (aparte besluitenlijst).

Echter zijn er in dat document alleen de kaders bepaald. Nadere invulling voor het toekomstig wensbeeld in deze nota ontbreekt. Onder verdere invulling wordt verstaan: mogelijke kosten en verdere uitwerking van de plannen.

6.2 Sturend parkeerbeleid

Parkeernota

In 2008 is de parkeernota[5] opgesteld (deelnota 2), hierin is uitgebreid ingegaan op de situatie van het autoparkeren in Culemborg. In het document staat beschreven dat in de toekomst mogelijk knelpunten ontstaan op het gebied van autoparkeren in Culemborg.

In dit document zijn de volgende maatregelen beschreven:

- Parkeerregulering uit te breiden als dat nodig is (Nieuwstad, Buitenhof, Achter 'Zand);
- Niet beknibbelen op parkeervoorzieningen bij nieuwe woningen;
- Monitoren parkeersituatie winkelcentra Chopinplein en Parijsch;
- Uitbreiding capaciteit auto parkeren station Culemborg;
- Inzetten op fiets en openbaar vervoer;
- Parkeerverwijssysteem voor auto's.

[3] *Startnota GVVP, Kaders voor het toekomstig Culemborgs verkeersbeleid - maart 2003*
[4] *Nota gebiedsontsluitingswegen, Op weg naar structuur en samenhang – april 2008*
[5] *Parkeernota – maart 2008*

Beleid deelauto

In een apart document is door de gemeente aangegeven hoe om te gaan met de deelauto in Culemborg[6]. Ook zijn er specifiek locaties aangegeven waar de deelauto wordt gefaciliteerd. Dit is een uitwerking van de parkeernota met betrekking tot dit onderwerp.

6.3 Stedelijk openbaar vervoer

Spoorvisie Rivierenlanden

Het document geeft een visie van het spoorvervoer in de regio Rivierenlanden[7]. Hierin wordt als doel gesteld het spoorvervoer van reizigers te verbeteren en te laten groeien (beter materiaal, minder overstaptijd, meer optijd rijden, verhogen frequentie).

Specifiek voor Culemborg wordt benoemd dat ook hier gestreefd wordt de frequentie en het gebruik te doen stijgen. Tevens wordt Culemborg benoemd als stationsomgeving die verder ontwikkeld dient te worden. Dit met de volgende omschrijving: "*Station Culemborg heeft een belangrijke functie in de zuidelijke Lekzone (bijv. Hollandse Waterlinie)*"

Verdere uitwerking van mogelijke maatregelen staan niet omschreven.

6.4 Culemborg fietsstad

Fier op de fiets

In 2008 is tevens een deelnota opgesteld voor de fiets (deelnota 4). Genaamd: Fier op de fiets[8]. In deze deelnota zijn geen maatregelen omschreven. Wel is een besluitenlijst aanwezig met gekozen kaders en richtingen voor het fietsverkeer.

6.5 Conclusie

Uit de beleidsevaluatie zijn twee conclusies getrokken:

1. Doordat beleid in aparte sectoren is opgesteld (fiets/ auto/ spoor/ etc) ontbreekt een duidelijke samenhang en afweging tussen de vervoerswijzen. Elk apart stuk gaat ook in op andere vervoerswijzen omdat de problematiek elkaar raakt en een grote samenhang heeft.

2. Veel van de plannen (fier op de fiets, spoorvisie Rivierenland, Beleid deelauto en inrichting hoofdwegen) bevatten geen duidelijke maatregelomschrijving of uitvoeringsprogramma (met budget en planning). Hierdoor is een volledige evaluatie niet mogelijk.

[6] *Beleidsnota Deelauto Culemborg – augustus 2016*
[7] *Spoorvisie Rivierenland 2015-2020, Samenwerkingsprogramma Rivierenland*
[8] *Fietsbeleidsplan gemeente Culemborg, Fier op de Fiets, Deelnota Fiets van het GVVP – maart 2008*

7 SUMP in relatie tot verkeer

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KPVV) heeft in 2012 laten onderzoeken in welke mate het Nederlandse verkeers- en vervoersbeleid aansluit bij de richtlijnen zoals die voor Sustainable Urban Mobilty Plans (SUMP) zijn opgesteld. De SUMP-richtlijnen zijn door de Europese Commissie opgesteld om een impuls te geven aan het bereiken van een duurzaam en efficiënt mobiliteitssysteem in Europese steden.

Een SUMP is:
'Een strategisch plan dat is opgezet om aan de mobiliteitsbehoeften te voldoen voor een betere leefkwaliteit van mensen en bedrijven in steden en hun omgeving. Het bouwt voort op bestaande plannen en houdt rekening met integratie, participatie en evaluatie principes'.

In de SUMP-methodiek staat het verbeteren/waarborgen van de kwaliteit van leven en niet het oplossen van verkeersknelpunten centraal. De methodiek wordt beschreven aan de hand van 11 processtappen die moeten borgen dat:

- Burgers en andere stakeholders worden betrokken;
- Er een integrale benadering, tussen beleidssectoren en andere overheden, wordt gekozen;
- Er een focus is op het bereiken van haalbare en meetbare doelen;
- Kosten en baten en externe effecten in beeld worden gebracht;
- De beleidscyclus, van analyse huidige situatie tot en met monitoring en evaluatie, netjes wordt doorlopen.

Inhoudelijk voor een SUMP zijn de volgende elementen van belang:

- Het waarborgen van een mobiliteitssysteem dat toegang biedt aan diensten en banen voor een ieder;
- Het verbeteren van verkeersveiligheid en sociale veiligheid;
- Het verminderen van luchtverontreiniging, geluidhinder, CO2-emmissies en energieverbruik;
- Het verbeteren van de efficiency en de kosteneffectiviteit van de mobiliteit voor mens en goed;
- Het bijdragen aan een aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat en buitenruimte in de stad.

Bij het opstellen van een GVVP voor de gemeente Culemborg wordt na elke fase gekeken in hoeverre wordt voldaan aan de SUMP-criteria. Dit zijn geschikte indicatoren om duurzaamheid mee te nemen in het opstellen van een nieuw GVVP. In Figuur 23 zijn de beoordelingscategorieën voor de SUMP-criteria weergegeven.



Figuur 23: Beoordelingscategorieën SUMP (bron: SUMP What's in it for me, KPVV (2012)).

In de onderstaande tabellen is per inhoudelijk en procesmatig criterium beoordeeld in hoeverre in Deel A is voldaan aan het SUMP-criterium.

Tabel 1: SUMP beoordeling inhoudelijke criteria Deel A.

Inhoudelijke criteria	A	B	C	D	E	Toelichting score
Waarborgen mobiliteitssysteem		X				Het huidige mobiliteitssysteem is geanalyseerd waar aandachtspunten uit komen.
Verbeteren veiligheid		X				Verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd waar aandachtspunten uit komen.
Verminderen luchtverontreiniging			X			Meegenomen in knelpuntenanalyse huidige situatie.
Verminderen geluidhinder			X			Meegenomen in knelpuntenanalyse huidige situatie.
Verminderen CO_2-emissies				X		Onderdeel van luchtverontreiniging.
Verminderen energieverbruik				X		Onderdeel van groene trend.
Verbeteren efficiency en kosteneffectiviteit				X		Kosten en effecten van maatregelen zijn nog niet in beeld gebracht.
Bijdrage aan aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat			X			Onderdeel van analyse huidige situatie.

Tabel 2: SUMP beoordeling procesmatige criteria Deel A.

Inhoudelijke criteria	A	B	C	D	E	Toelichting score
Interactieve benadering	X					Bewoners gemeente zijn betrokken bij knelpunteninventarisatie + klankbordgroep samengesteld.
Integrale benadering			X			Binnen projectgroep zijn alle beleidsvelden die verkeer raken meegenomen.
Focus op het bereiken van haalbare en meetbare doelen				X		Doelstellingen worden in deel B bepaald.
Kostenbewustzijn			X			Er is nog niet naar concrete maatregelen en kosten gekeken.
Doorlopen beleidscyclus (algemeen)				X		Evaluatie en doelstellingen zijn gemaakt, vervolg komt in Deel B&C.
Beleidsscenario's werkend en doorgerekend				X		De effecten van het beleidsscenario worden in de volgende delen nader uitgewerkt.
Monitoringsplan beschikbaar				X		Monitoringsplan komt in Deel C, bij het uitvoeringsprogramma
Inzicht in effectiviteit				X		Inzicht in effectiviteit van maatregelen wordt in Deel C in beeld gebracht.

Uit deze beoordeling blijkt dat alle criteria die een rol spelen in verkeersbeleid benoemd zijn in deel A. De interactieve benadering, met de online knelpunteninventarisatie, is al volledig uitgewerkt. Andere onderdelen worden in het vervolg (deel B en C) verder uitgewerkt. In die stappen wordt het verkeersbeleid concreter opgesteld.

Culemborg



Deel B

8 Vertaling naar ambities en doelstellingen

In deel A is de huidige situatie in Culemborg beschreven, de beleidskaders, de ervaren knelpunten, de trends in mobiliteit en een beknopte evaluatie van het gevoerde beleid. Dit hoofdstuk geeft de ambities en doelstellingen aan voor dit Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan. Deze worden vervolgens vertaald in netwerkkaarten per modaliteit (hoofdstuk 9), flankerend beleid (hoofdstuk 10) en maatregelen op het gebied van infrastructuur met een prioriteitsvolgorde (hoofdstuk 11).

8.1 Visie op mobiliteit in Culemborg

Culemborg ligt langs de kennis-as Eindhoven – Amsterdam. Veel inwoners werken in Utrecht of andere locaties in de Randstad en de economische banden met de Randstad zijn sterk. Maar ook de omgeving Den Bosch/Eindhoven is voor inwoners en bedrijven een belangrijke bestemming. Deze bestemmingen zijn goed te bereiken via het spoor of via de N320 en de A2. Vanwege de centrale ligging, neemt de druk op de woningmarkt in Culemborg toe en stijgt het aantal inwoners binnen enkele jaren tot boven de 30.000. De centrale ligging is ook aantrekkelijk voor bedrijven die klanten hebben in andere delen van het land. Een goede ontsluiting via de N320 en A2 is daarvoor cruciaal.

Het station Culemborg is met 9000 reizigers per dag een van de drukste stations in de brede regio, zelfs drukker dan station Houten. Met de groei van de bevolking zal het aantal reizigers alleen maar toenemen. Deze reizigers komen niet alleen uit Culemborg. Ook inwoners uit de omgeving profiteren van de goede OV-verbinding met de rest van Nederland. Het station kan daarom worden gezien als een regionale hub waar verschillende vervoersvormen samen komen. Deze hubfunctie kan verder worden versterkt, zodat het station ook een aantrekkelijke plek wordt om te ontmoeten en te werken. Culemborg kan hierdoor voor de regio Rivierenland steeds meer uitgroeien tot de poort naar de Randstad.

Het spoor is belangrijk voor een goede ontsluiting van Culemborg, maar het vormt ook een barrière tussen oost en west Culemborg. Deze barrière moet geen belemmering zijn voor inwoners om zich te verplaatsen binnen de stad. Duidelijke routes voor gemotoriseerd en langzaam verkeer moeten zorgen voor een optimale doorstroming.

Culemborg is een compacte stad. Binnen de bebouwde kom is de fiets daarom het belangrijkste vervoermiddel. Elektrische fietsen nemen in populariteit toe. Om de fiets optimaal te faciliteren is het belangrijk dat er comfortabele en veilige fietsroutes komen naar de binnenstad, naar belangrijke voorzieningen en naar het station. Goede fietsparkeervoorzieningen op deze bestemmingen zijn daarbij belangrijk.

Voor inwoners die geen gebruik kunnen maken van de fiets of die zware boodschappen moeten doen, is bereikbaarheid van winkelcentra en binnenstad van belang. Dit hoeft niet altijd via de kortste route als een iets langere route voor de veiligheid van andere weggebruikers beter is.

Fietsroutes naar bestemmingen buiten de bebouwde kom zijn vooral recreatief van belang. Een fietsbrug over de Lek kan het voor veel forenzen naar Utrecht aantrekkelijk maken om de fiets te nemen in plaats van de trein of de auto. Deze fietsbrug maakt onderdeel uit van een doorgaande fietsverbinding Geldermalsen – Culemborg – Utrecht.

8.2 Visie en doelstelling

Hoofddoelstelling van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan is te komen tot een optimaal bereikbare gemeente, waarbij duurzaamheid, leefbaarheid en veiligheid belangrijke randvoorwaarden zijn.

Per thema worden daar een aantal doelstellingen aan gekoppeld. Van belang is dat zowel de volgorde van de thema's als de volgorde van de doelstellingen willekeurig is (dus niet op volgorde van prioriteit).

Bereikbaarheid

- Ontwikkelen van duidelijke en veilige routes voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer, met als belangrijk aandachtspunt de verbindingen tussen oost en west Culemborg.
- Doorgroei van station Culemborg naar een regionale hub waar reizigers gemakkelijk kunnen overstappen naar verschillende vervoersvormen, met minimaal behoud van de bestaande OV-lijnen.
- Optimale aansluitingen vanuit de bebouwde kom naar de N320, zodat gemotoriseerd verkeer vlot kan worden afgewikkeld naar de N320 en A2.
- Ontwikkelen van een doorgaande fietsverbinding Geldermalsen – Culemborg – Utrecht met een vaste verbinding over de Lek.
- Bieden van voldoende parkeerfaciliteiten voor auto en fiets in het centrumgebied, station en bij de winkelcentra, met parkeerconcentraties ten behoeve van lang parkeren aan de randen van het centrum.
- Goede bereikbaarheid voor hulpdiensten.

Duurzaamheid

- Comfortabele en veilige routes voor langzaam verkeer, zodat inwoners binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk gebruik gaan maken van de fiets of te voet gaan.
- Verbeteren van de laadmogelijkheden voor elektrische voertuigen en stimuleren van het gebruik van deze voertuigen.
- Het centrum van Culemborg primair inrichten voor langzaam verkeer (voetganger en fiets).
- Aantal vervoersbewegingen in het centrum verminderen door de bevoorrading van winkels te concentreren.
- Pakketdiensten verduurzamen door gebruik te maken van hubs aan de randen van de stad en duurzaam transport in de wijken.

Leefbaarheid

- Betrekken van omwonenden en stakeholders bij verkeersmaatregelen in straten en buurten, met name op het gebied van verkeersveiligheid en als onderdeel van een wijkgerichte aanpak.
- Verbeteren van de luchtkwaliteit en terugdringen van de uitstoot van fijnstof en NO2 door stimuleren van elektrisch vervoer en fiets.

Verkeersveiligheid

- Verbeteren van de verkeersveiligheid op de plekken waar langzaam verkeersroutes en de routes voor gemotoriseerd verkeer elkaar kruisen.
- Actiever beleid voeren op de naleving van de verkeersregels in 30 km/uur gebieden.
- Verbeteren van de verkeerveiligheid in schoolomgevingen en op school-thuisroutes.
- Meer aandacht voor verkeerseducatie en andersoortige communicatie gericht op veiliger gedrag.

- Aandacht voor veilige en toegankelijke looproutes, met specifieke aandacht voor kwetsbare doelgroepen zoals kinderen, ouderen en mindervaliden.

8.3 Van ambities naar maatregelen

In hoofdstuk 11 worden de ambities vertaald naar maatregelen. De resultaten van de beleidsanalyse, knelpuntenanalyse, de evaluatie van het GVVP en de doelstellingen komen samen in maatregelen. Per vervoerswijze zijn de maatregelen uitgewerkt, waarna in paragraaf 11.4 een prioriteit is toegekend aan de maatregelen.

9 Netwerkkaarten verkeerstructuur

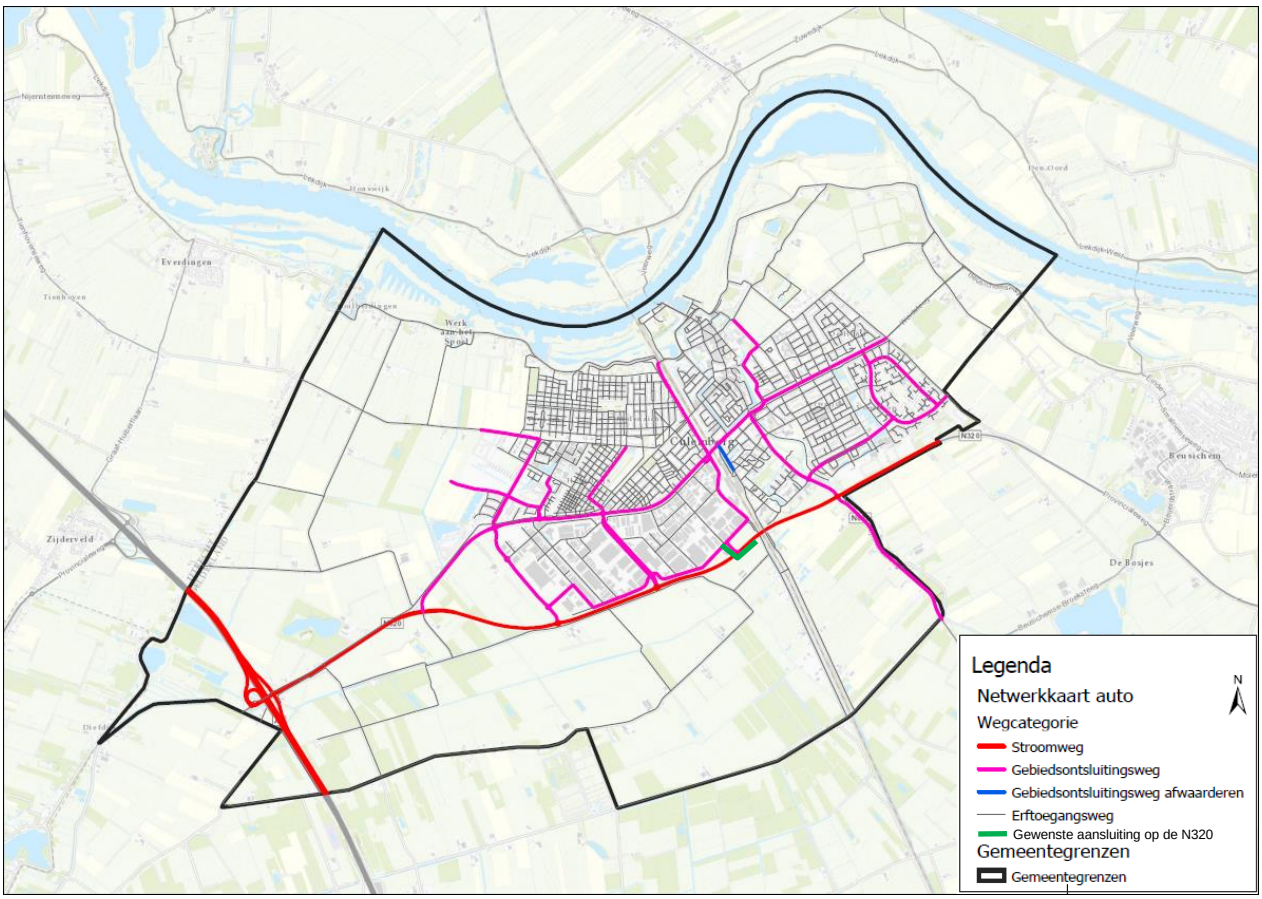
Op basis van de huidige netwerken, de knelpunten en wensen zijn de toekomstige netwerkkaarten vormgegeven. Hierbij is voor elke modaliteit een netwerk gerealiseerd.

9.1 Gemotoriseerd verkeer

In onderstaand figuur is de netwerkkaart voor gemotoriseerd verkeer weergegeven. De kern Culemborg is ontsloten via twee routes, namelijk: de Wethouder Schoutenweg en over de N320. De Laan naar Parijsch, Erasmusweg en de Rijksstraatweg sluiten aan op de N320.

Uit de analyse van de huidige situatie (zie hoofdstuk 2) blijken de volgende aandachtspunten voor het gemotoriseerd verkeer.

1. Verkeersveiligheid en doorstroming
2. Verkeerscirculatie



Figuur 24: Netwerkkaart gemotoriseerd verkeer.

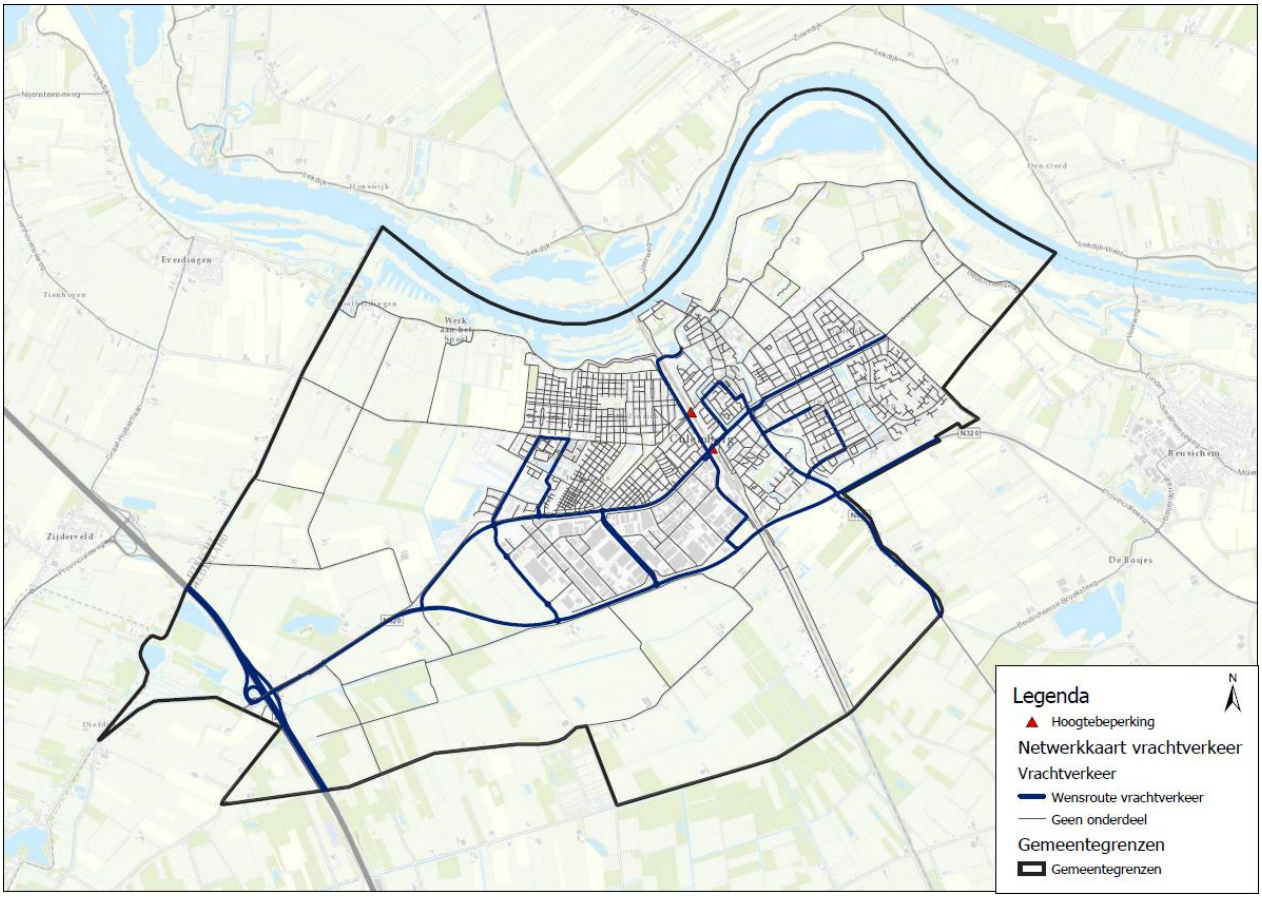
Het toekomstige netwerk voor gemotoriseerd verkeer is vergelijkbaar met de huidige situatie. De belangrijkste maatregel is het afwaarderen van de Parallelweg-oost van een gebiedsontsluitingsweg naar een erftoegangsweg met meer ruimte voor fietsers (zie ook paragraaf 11.1).

De ovonde en rotonde Tunnelweg – Stationssingel is nu een knelpunt voor autoverkeer. Mogelijk wordt er een nieuwe onderdoorgang onder het station gerealiseerd, waardoor het aantal fietsers en wandelaars op dit punt verlaagd wordt. Als dit gebeurt, dan is het mogelijk om de situatie voor gemotoriseerd verkeer te verbeteren. De manier waarop dit het beste gedaan kan worden moet in een nadere uitwerking nog onderzocht worden.

Een andere maatregel voor gemotoriseerd verkeer is het verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming op de rotonde Rijksstraatweg – Meerlaan – Beethovenlaan.

Alle netwerken zijn door de raad vastgesteld. Door ontwikkelingen in en rondom het station is ervoor gekozen aanvullend hierop de wens voor een volwaardige aansluiting van de Pavijen op de N320 toe te voegen. Een extra oprit op de N320 zorgt ervoor dat het autoverkeer van/naar het station op een goede en veilige manier afgewikkeld wordt (naast de huidige reeds bestaande afrit vanaf de N320 richting het station).

9.2 Vrachtverkeer



Figuur 25: Netwerkkaart vrachtverkeer.

In de huidige situatie lopen de routes voor het vrachtverkeer via de hoofdwegenstructuur. Dit is zijn alle gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen in Figuur 25. Deze situatie wordt in de toekomstige netwerkkaart grotendeels bevestigd en doorgezet. Daarnaast zijn de routes naar de belangrijkste winkelgebieden (centrum, winkelcentrum Parijsch en Chopinplein) opgenomen in het netwerk.

De overlast van vrachtverkeer in het centrum van Culemborg kan worden beperkt door venstertijden in te stellen. Daarmee kan bijvoorbeeld worden bereikt dat het vrachtverkeer zich niet mengt met de piektijden van centrumbezoekers en/of schoolgaande jeugd.

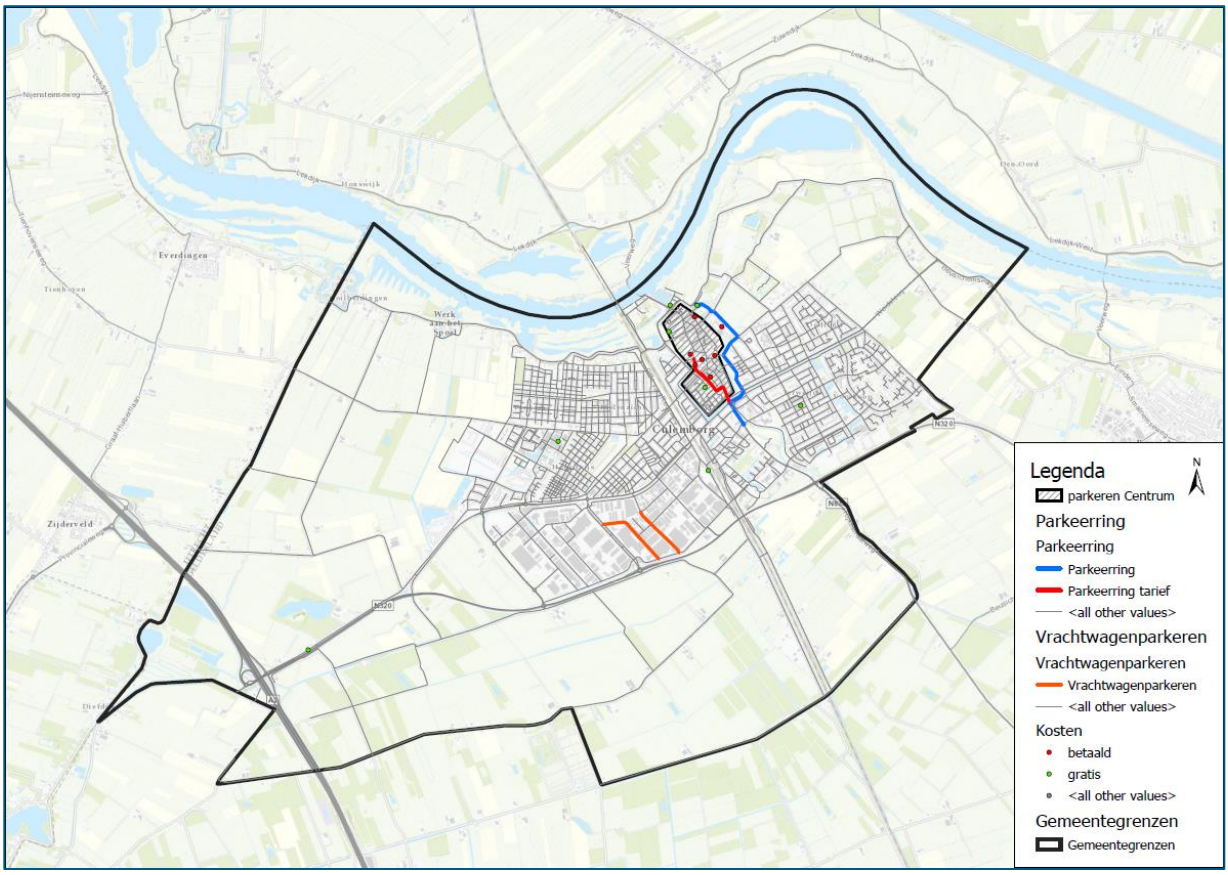
De oude structuren in het centrum zijn eigenlijk niet geschikt voor de grote trekker-oplegger combinaties die nu dagelijks (m.n.) detailhandel, horeca en supermarkten bevoorraden. Door met kleinere voertuigen te bevoorraden kan de overlast worden beperkt. Dit wordt reeds met succes in vele binnensteden in Nederland toegepast, waaronder Amerongen, Elburg, Dordrecht en Zierikzee. Kleinere voertuigen betekent in sommige gevallen wel dat er meer voertuigen nodig zijn, waardoor het positieve effect (deels) teniet wordt gedaan. Daarom is overleg met de ondernemers en vervoerders wenselijk.

Het opstellen van een plan van aanpak om bevoorrading in het centrum gezamenlijk (met vervoerders en ondernemers) op een andere wijze in te vullen. En hierdoor de overlast te beperken en verkeersveiligheid te vergroten.

De volgende twee maatregelen kunnen in dit overleg besproken worden:

- Instellen venstertijden, bijvoorbeeld een vrachtwagenverbod in de kern tussen 7:00 en 11:30, zodat de binnenstad voor 12:00 vrij is van vrachtverkeer
- Instellen van een lengte beperking voor vrachtverkeer, bijvoorbeeld geen vrachtverkeer langer dan 8 meter in de het centrum van Culemborg.

9.3 Parkeren



Figuur 26: netwerkkaart parkeren.

Op dit moment is er geen parkeerring in Culemborg. In het nieuwe netwerk voor parkeren wordt deze routering wel toegevoegd vanaf de Rijksstraatweg. Bij de Weidsteeg is er een splitsing van de routes naar de betaalde voorzieningen (rood) en gratis voorzieningen (blauw). Een andere maatregel is dat er meer ruimte komt voor vrachtwagenparkeren op het bedrijventerrein Pavijen.

Parkeerverbod centrum + Straat parkeren

De kern van de binnenstad Culemborg is autoluw. Rondom dit gebied geldt betaald parkeren. In het centrum geldt betaald parkeren op:

- Maandag t/m donderdag van 09:00 - 18:00 uur
- Vrijdag van 09:00 tot 21:00 uur
- Zaterdag van 09:00 tot 17:00 uur

Blauwe zone

Het parkeerterrein Voermansgildeplaats bij winkelcentrum Parijsch is een blauwe zone. Hier kan met een parkeerschijf op maandag t/m zaterdag van 09.00–18.00 uur maximaal 1,5 uur gratis geparkeerd worden. De parkeerdruk op deze gebieden is hoog, waardoor mogelijk aanvullende maatregelen genomen moeten worden.

Carpoolplaatsen

Culemborg heeft 5 carpool-terreinen, namelijk: Carpool Culemborg A2, Rozenstraat, Palumbus, Het Veer en Mariahof. Deze blijven gehandhaafd.

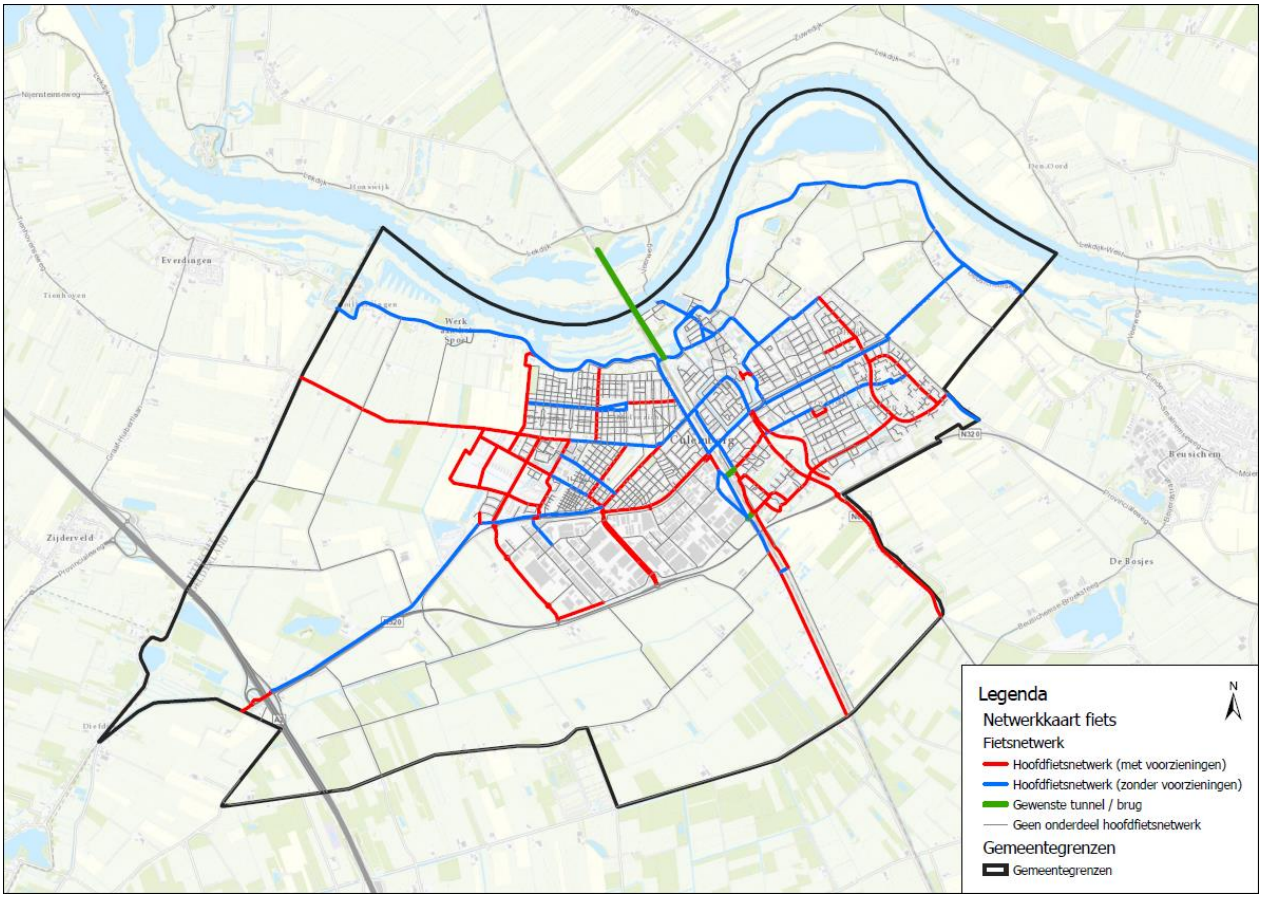
Gratis P+R Station

Culemborg heeft drie P+R plaatsen waar gratis geparkeerd kan worden, namelijk: P+R Stationsplein, P+R Culemborg Parallelweg West en P+R Parallelweg Oost. Deze blijven gehandhaafd.

Algemeen parkeren in Culemborg

- Diverse mensen hebben de wens ingevuld dat er meer parkeercapaciteit gewenst is bij het winkelcentrum en de sporthal Parijsch.
- Een andere constatering is dat diverse wegen niet geschikt zijn om langs te parkeren, maar dat dit nu wel gebeurt. Hierdoor blijft een smalle rijbaan over voor de auto’s en fietsers.

9.4 Fietsers



Figuur 27: Netwerkkaart fietsverkeer.

Uit de inventarisatie van de knelpunten bleek duidelijk dat de verkeersveiligheid op de oost-west routes een aandachtspunt is. Bijvoorbeeld de Prijsseweg wordt door veel mensen gezien als te smal voor de grote hoeveelheid verkeer die de weg gebruikt. In de netwerkkaart (Figuur 27) is weergegeven op welke delen van het hoofd fietsnetwerk wel (rood) of geen (blauw) voorzieningen voor fietsverkeer aanwezig zijn. Om voor goede fietsverbindingen te zorgen is het wenselijk om op de blauwe delen van het fietsnetwerk ook voorzieningen te realiseren. Hiervoor zijn de volgende maatregelen benoemd:

Vianense Poort + aansluitende fietsroute Parijsch – centrum Culemborg
Op deze route ervaren de inwoners van Culemborg nu veel knelpunten. Het is echter een belangrijke fietsverbinding, waardoor het wenselijk is om deze te verbeteren. Hoe deze maatregel eruit komt te zien, moet nader onderzocht worden. De denkrichting is om meer ruimte voor fietsers te maken en doorgaand autoverkeer te weren. Deze route maakt geen deel uit van het ontsluitingsnetwerk voor gemotoriseerd verkeer, maar er rijden wel circa 2.000 motorvoertuigen per dag door de Vianense Poort.

Weidsteeg
Op de Weidsteeg zijn nu geen fietsvoorzieningen aanwezig, terwijl dit een belangrijke route naar Beusichem is. Het grootste knelpunt ligt tussen de Stationssingel en de Oostersingel, maar ook vanaf de Oostersingel tot de komgrens kan de Weidsteeg geschikter worden voor fietsverkeer. Hier ligt een parallel structuur, maar deze wordt door fietsers

als oncomfortabel ervaren. Er is onderzoek nodig naar de beste uitwerking van de maatregel, mede omdat de Weidssteeg een gebiedsontsluitingsweg is.

Otto van Reesweg
Op deze weg is beperkte ruimte voor de fietser door geparkeerde auto's op de rijbaan. Er zijn diverse mogelijkheden om meer ruimte maken voor de fietser op deze weg. Zo kan er een fietspad langs het spoor gerealiseerd worden, maar het is ook mogelijk de weg te herinrichten. Op basis van nader onderzoek moet bepaald worden welke maatregel het meest geschikt is.

Fietstunnel bij station
De stationsomgeving van Culemborg is in ontwikkeling en door ProRail aangewezen als één van de voorkeurslocatie om een nieuwe tunnel voor langzaam verkeer onder het spoor te realiseren. Met een fiets- en voetgangerstunnel wordt de verkeersdruk op de Tunnelweg verminderd. In combinatie met deze maatregel moet het fietsnetwerk aangepast worden, zodat de logische route tussen Parijsch en het station naar de nieuwe onderdoorgang leidt. Ook aan de oostkant van het station dient het fietsnetwerk aangepast te worden. Het vergt nader onderzoek om de nieuwe routes vast te stellen.

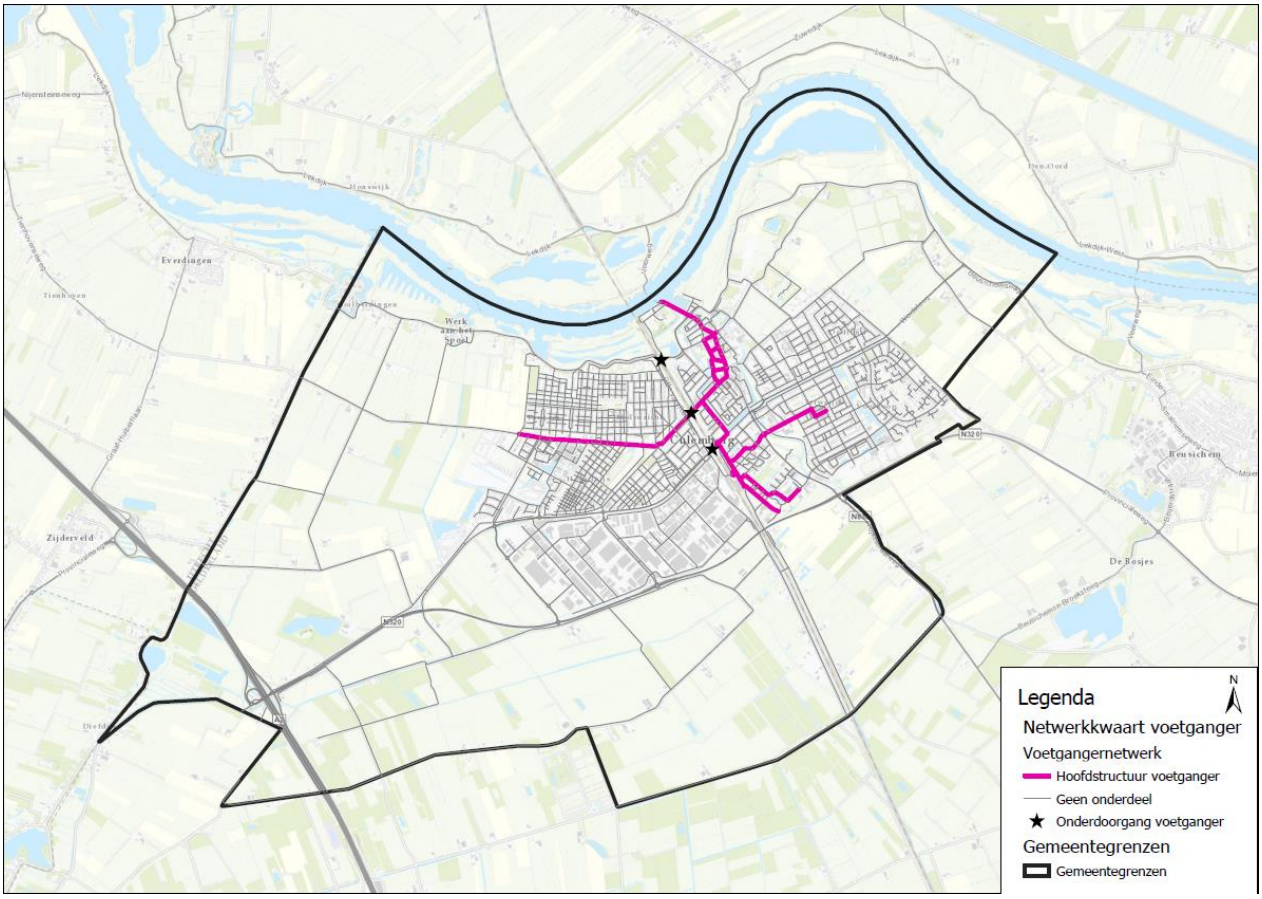
Melkbruggetje
Het Melkbruggetje onder het spoor wordt nu veel gebruikt door scholieren, maar is hier niet geschikt voor. Er is nader onderzoek nodig om te bepalen op welke wijze deze fietsroute het beste verbeterd kan worden. Er zijn diverse mogelijkheden, zoals het verbreden van het bruggetje of een andere onderdoorgang gebruiken.

Fietsvoorzieningen op Oostersingel
Op de Oostersingel is nu geen speciale voorziening voor fietsers. Aangezien deze weg zowel in het ontsluitingsnetwerk voor gemotoriseerd verkeer als in het hoofdfietsnetwerk zit, is het wenselijk om hier fietsvoorzieningen te realiseren. Het is een ontwerpopgave om uit te zoeken welke mogelijkheden inpasbaar zijn en de beste kwaliteit voor fietsers opleveren.

Lekdijk
Op de Lekdijk rijdt met name tussen de Weidsteeg en Beusichem veel fiets- en autoverkeer. In het fietsnetwerk is opgenomen om hier ook fietsvoorzieningen te realiseren. De prioriteit ligt daarbij eerst op het drukke deel (tussen Weidsteeg en Beusichem) en daarna op het overige, rustigere, deel van de Lekdijk. Het vergt nader onderzoek wat hiervoor de meest geschikte maatregel is.

Overige wegen hoofdfietsnetwerk zonder voorzieningen
Op de overige wegen op het hoofdfietsnetwerk zonder voorzieningen zijn geen maatregelen voorzien. Op deze wegen worden in de huidige situatie weinig knelpunten ervaren of is de intensiteit laag. Als op deze wegen groot onderhoud wordt uitgevoerd dan is dat het moment om meer ruimte voor fietsers te realiseren.

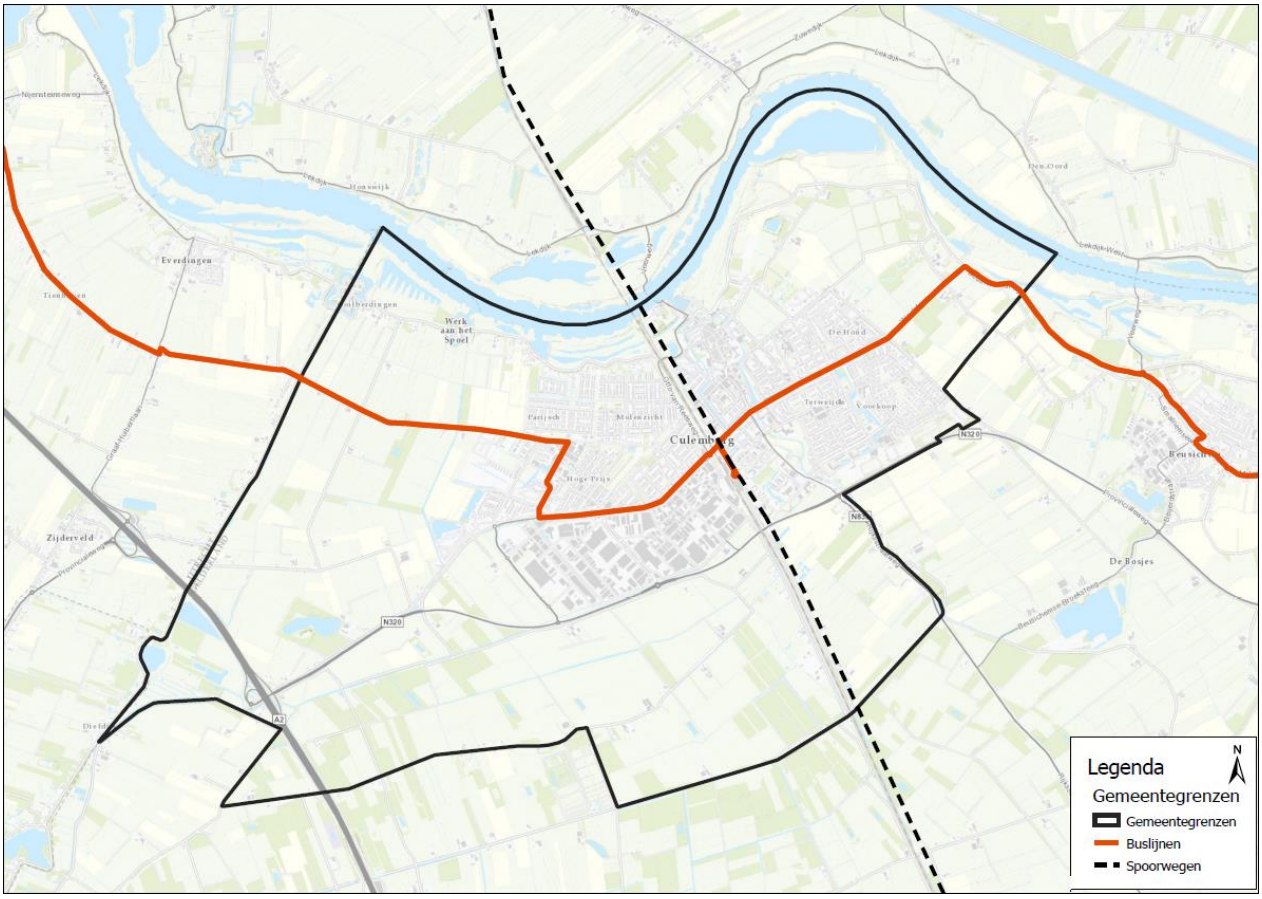
9.5 Voetganger



Figuur 28: Netwerkkaart voetganger.

Op de netwerkkaart voor voetganger (zie Figuur 28) zijn de belangrijkste verbindingen weergegeven. Het gaat daarbij om de routes tussen het station, het centrum en de winkelcentra Parijsch en Chopinplein. Ook de looproute tussen het station en Lek en Linge is opgenomen in het netwerk. Op deze wegen heeft het de meeste prioriteit om te zorgen dat het trottoir aanwezig is, breed genoeg is en goed toegankelijk (op- en afritjes).

9.6 Openbaar vervoer



Figuur 29: Netwerkkaart openbaar vervoer.

In bovenstaand figuur is het openbaar vervoer netwerk in Culemborg weergegeven. Er wordt allereerst ingezet op het in standhouden van dit netwerk. Zowel op het gebied van het busvervoer als ook op het gebied van het spoorvervoer. De wens is om voor beide aan te sluiten op het regionale en provinciaal beleid en waar mogelijk het spoorvervoer te versterken. Vervolgens is de ambitie om het station van Culemborg te ontwikkelen als regionale hub, waar verschillende vervoerswijzen bij elkaar komen. Hiervoor is ook aandacht nodig voor de parkeermogelijkheden bij het station en de route om daar te komen vanaf de N320.

10 Flankerend beleid

Flankerend aan de gewenste netwerken per vervoerswijze is het eveneens wenselijk om beleid te maken op onderwerpen die meerdere vervoerswijzen overlappen. In de volgende paragrafen worden de volgende onderwerpen behandeld:

1. Duurzaamheid
2. Verkeersveiligheid
3. Omgevingswet

10.1 Duurzaamheid

10.1.1 Laadpalen

In deel A is reeds beschreven dat de huidige trend laat zien dat het aantal elektrische auto's toeneemt (5.1 groene trend). Dit heeft tot gevolg dat de vraag naar het aantal benodigde laadvoorzieningen eveneens toeneemt. De huidige situatie is dat dit vraagafhankelijk afgehandeld wordt, maar aanbieders kunnen op basis van de verwachte vraag ook zelf laadpalen plaatsen. Mensen vragen een laadpaal aan en deze wordt veelal geplaatst.

Doordat het aantal elektrische voertuigen zal toenemen, is het ongewenst dit ad-hoc beleid voort te zetten. Verder onderzoek naar nieuwe beleidsregels is gewenst, teneinde te komen tot een nieuwe nota laadpalen. Hierbij is van belang dat nagedacht wordt over centrale locaties voor laadpalen en dient aangesloten te worden bij de mogelijkheden die het elektriciteitsnet biedt (door overleg met de netbeheerder). Deze laadlocaties kunnen mogelijk gecombineerd worden met het opwekken van duurzame energie.

10.1.2 Stedelijke distributie

In deel A is reeds beschreven dat de huidige distributie in het centrum soms voor overlast zorgt. Om deze overlast te beperken is het wenselijk om maatregelen te nemen. Hierbij kan gekeken worden naar de mogelijkheden om de distributie op een meer duurzame wijze vorm te geven, bijvoorbeeld door gebruik te maken van een groene bevoorradingshub buiten het centrum en in te zetten op duurzamere voertuigen voor de distributie. Het idee van de groene hub is dat bedrijfsbezorgingen op een centrale locatie (bij voorkeur nabij de snelweg) worden aangeleverd, van waaruit de bezorgingen binnen de gemeente op een efficiënte wijze worden gebundeld en duurzaam afgeleverd.

10.1.3 Parkeernormen en autodelen

Parkeernormen

Het parkeerbeleid van de gemeente Culemborg heeft als doel om bij te dragen aan de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en het voorkomen van parkeeroverlast. De gemeente wil dit bereiken door de parkeernormen actueel te houden, hanteerbare beleidsuitgangspunten te formuleren voor de ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeente en daar waar mogelijk parkeerproblemen in de woonwijken op te lossen.

Bij het opstellen van de parkeernormen voor nieuwe ontwikkelingen wordt uitgegaan van de locatie waar het gebied zich bevindt. In het gebied rondom het station kan uitgegaan worden van een lagere parkeernorm (vanwege de nabijheid van het station) dan in de wijk Parijsch. Bestaande parkeerproblematiek is voornamelijk te wijten aan het toegenomen autobezit. Het uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen overal waar de beschikbaarheid aan parkeerplaatsen niet aan de parkeernorm voldoet is niet haalbaar. Op sommige locaties is het een bewuste keuze om voor meer groen in de wijk te gaan in plaats van parkeren. De gemeente is van mening dat haar inwoners zich er bewust van moeten zijn dat het bezit van een auto gevolgen heeft voor de openbare ruimte. Het eventuele ongemak van een extra loopafstand naar een parkeerplaats is een logisch gevolg van een toenemend autobezit, een

ontwikkeling waarvoor de gemeente niet verantwoordelijk is. In de nota parkeernormen die begin 2020 is vastgesteld is rekening gehouden met deze ontwikkelingen.

Autodelen
De gemeente Culemborg werkt aan een duurzaam klimaatneutraal Culemborg. Naast elektrisch vervoer stimuleert de gemeente ook deelauto's als milieuvriendelijke vorm van mobiliteit.

Bij autodelen maken meerdere huishoudens en/of rechtspersonen om beurt gebruik van één of meerdere auto's. Autodelen gaat uit van een eenvoudig principe: de auto wordt gebruikt wanneer hij echt nodig is. Autodelers maken daardoor doordacht, efficiënt en selectief gebruik van de auto. Het vermindert het autobezit, het aantal files, het autogebruik, de CO2 uitstoot, de parkeerdruk en de individuele kosten voor het gebruik van de auto.

Een van de voorwaarden voor succesvol georganiseerd autodelen is de vindbaarheid van de deelauto. Voor georganiseerd autodelen (via MyWheels) wijst de gemeente een gereserveerde parkeerplaats voor een deelauto toe in de openbare ruimte. De parkeerplaats wordt voorzien van een bord (E8 met onderbord 'deelauto + naam aanbieder').

Voor auto's van particulieren die worden ingezet als deelauto (via Snappcar) worden geen parkeerplaatsen toegewezen.

De inzet van elektrische auto's als deelauto is vooralsnog geen criterium, ook al heeft dit wel de voorkeur. De gemiddelde actieradius leent zich hier veelal goed voor. Echter, een benzine aangedreven deelauto is beter dan geen deelauto. Daarom is dit (nu nog) geen harde eis.

10.1.4 Mobiliteitsmanagement

In hoofdstuk 5.2 (blauwe trend) is beschreven dat er allerlei verschillende ontwikkelingen zijn in de toekomst welke leiden tot verbetering van alternatieven voor de auto. Met name vanuit de digitale ontwikkelingen is de verwachting dat nieuwe producten zoals Mobility as a Service (MaaS) multimodale reizen (bijvoorbeeld park&bike, fiets/auto) makkelijker maakt. Het is van belang dat de gemeente deze ontwikkelingen volgt en deze tijdig oppikt indien deze voor de situatie van Culemborg nuttig kunnen zijn. Zeker de spoorzone van Culemborg biedt hiervoor kansen.

Daarnaast zijn er kansen om in te spelen op mobiliteitsmanagement. Dit door afspraken te maken over de (beïnvloeding van) mobiliteit van werknemers en/of bezoekers van bedrijven, hotspots, evenementen, bouwplaatsen, etc. Ook bij eventuele toekomstige ontwikkelingen kunnen op dit vlak aanvullende afspraken gemaakt worden.

10.2 Verkeersveiligheid

10.2.1 Schoolzones

Het inrichten van duidelijk herkenbare schoolzones op de wegen rondom de scholen is vanuit verkeersveiligheid wenselijk. Door de schoolzones herkenbaar en uniform in te richten is het voor inwoners duidelijk wanneer hij of zij zich in een schoolzone bevindt.

10.2.2 Jongeren

Door het ondersteunen van educatieve- en voorlichtingsactiviteiten kan de gemeente, naast infrastructurele maatregelen, een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. De gemeente Culemborg kan dit

bewerkstelligen door het stimuleren van educatie en voorlichtingen op scholen via bijvoorbeeld verkeersouders, aanvullend op de schoolzones in de vorige paragraaf. Voor campagnes en maatregelen wordt aansluiting gezocht bij het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV).

10.2.3 Ouderen

In paragraaf 2.3 is geconstateerd dat Culemborg een toenemend aantal ouderen kent. Vanuit die optiek is het ook zinvol om het aanbod educatiepakketten voor ouderen te stimuleren. Voor campagnes en maatregelen wordt aansluiting gezocht bij het ROV.

10.2.4 Handhaving

Vanuit de knelpuntinventarisatie komen 2 belangrijke aandachtspunten op het gebied van verkeershandhaving naar voren:

1. Snelheid
2. Parkeren

1. Snelheid
Handhaving van snelheid dient in overleg met politie (hotspots) op basis van Traffitel, klachten bewoners en politie te gebeuren. Handhavers van de gemeente (BOA's) kunnen in samenwerking met de politie snelheden op de 50 km/u wegen en 30 km/u wegen controleren, zoals recent bij de gezamenlijke aanpak op de Zandstraat gebeurde.

2. Parkeren
Op het gebied van parkeren zijn vanuit bewoners verschillende aandachtspunten meegegeven. Verder onderzoek naar de parkeerdruk in de gebieden waar bewoners klachten hebben is nodig om te achterhalen welke maatregel waar nodig is om het meeste effect te hebben.

10.3 Omgevingswet

In paragraaf 3.1 is ingegaan op de nieuwe omgevingswet. Deze wet heeft gevolgen voor het huidige en toekomstige beleid van de gemeente. De gemeente kan de omgevingswet gebruiken om onder andere burgers te laten participeren in verscheidene besluiten. Het is dan van belang dat de burger aan de voorkant wordt meegenomen bij de besluitvorming.

De nieuwe omgevingswet is toe te passen op onder andere de mogelijk toekomstige ontwikkelingen, bijvoorbeeld de herinrichting van wegen en de inbreidingslocaties van woningbouw. De maatregelen omtrent de omgevingswet gelden voor alle geplande maatregelen na het ingaan van de omgevingswet per 1 januari 2022, maar ook daarvoor kan de gemeente ervoor kiezen om de burger meer te laten participeren in projecten. Het GVVP is input voor de omgevingsvisie.



Culemborg

Deel C

11 Maatregelen

In dit hoofdstuk zijn de uitvoeringsmaatregelen voor realisatie van de netwerken in dit GVVP overzichtelijk weergegeven. Bij het nemen van maatregelen kiest de gemeente Culemborg voor:

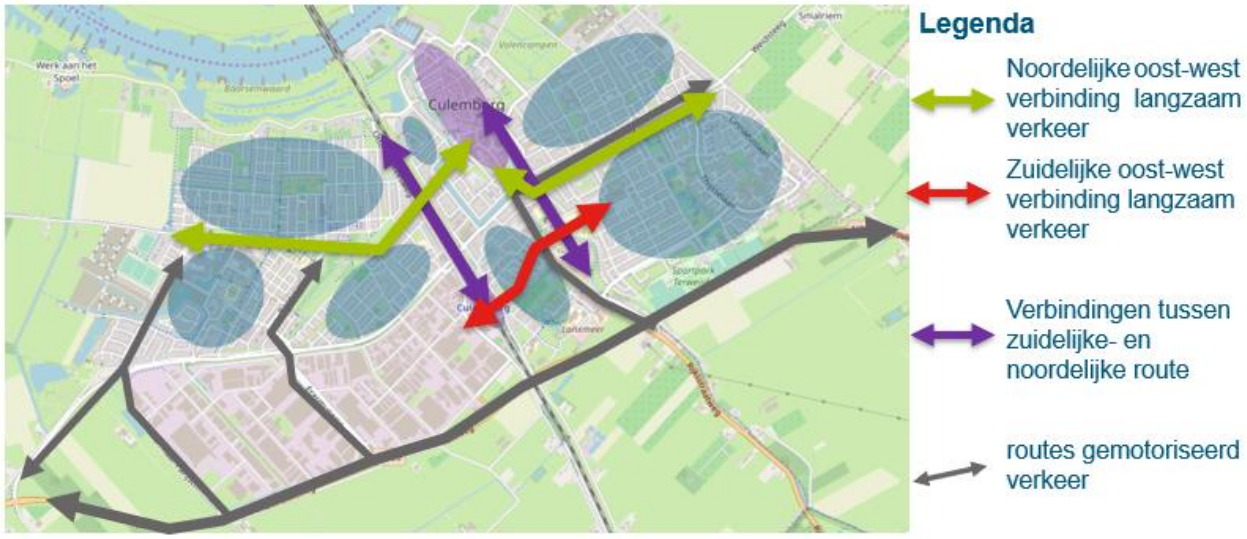
- Duurzaamheid;
- Veilige en comfortabele fietsroutes;
- Veilige en comfortabele voetgangersroutes;
- Optimale bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

Hiervoor zijn de maatregelen opgedeeld in maatregelen om de oost-west verbinding voor langzaam verkeer te verbeteren en een integraal pakket van maatregelen om openbaar vervoer en fiets te stimuleren en de verkeersveiligheid te verbeteren. Deze maatregelen zijn onderbouwd met een doelstelling, een voorbeeld van de maatregel, de prioritering van de maatregel en de geschatte kostenindicatie.

Door de gemeenteraad is daarnaast de keuze uitgesproken voor één grote verkeersmaatregel (het verbeteren van de oost-west verbinding voor langzaam verkeer). Deze is te verdelen in drie routes. Op elk van deze routes zijn verschillende maatregelen nodig, zoals wordt beschreven in paragraaf 11.1. Daarnaast zijn is er een integraal pakket aan maatregelen nodig om het openbaar vervoer en fiets te stimuleren en de verkeersveiligheid te verbeteren (paragraaf 11.2). In een online enquête zijn de bewoners gevraagd naar het draagvlak van de drie grote maatregelen op de drie routes door de stad (paragraaf 11.3). De laatste paragraaf van dit hoofdstuk (paragraaf 11.4) betreft de lijst van maatregelen, aflopend op prioriteit.

11.1 Verbeteren oost-west verbinding langzaam verkeer

Binnen dit maatregelpakket vallen drie belangrijke routes. Deze routes zijn schematisch weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 30: Schematische weergave belangrijkste routes voor langzaam en gemotoriseerd verkeer.

Deze routes kunnen gerealiseerd worden door duidelijke keuzes te maken in welke onderdoorgangen voor welk verkeer zijn om de routes objectief en subjectief verkeersveilig te maken. Door dit te realiseren wordt de fiets het meest aantrekkelijke vervoersmiddel voor verplaatsingen binnen de stad, wat bijdraagt aan de belangrijkste doelstellingen van het beleid.

Noordelijke route (Parijsch – centrum – oostkant stad)

De Vianense Poort wordt onderdeel van de noordelijke oost-west route voor fietsverkeer. De Vianense Poort is nu na de Ovonde de locatie met het grootste aantal geregistreerde ongevallen, dat het verkeersveiligheidsrisico relatief groot is blijkt ook uit het aantal knelpunten dat ervaren wordt in de bewonersconsultatie (zie hoofdstuk 4). Deze route loopt vanaf Parijsch via het centrum tot de oostkant van de stad (Weidsteeg). Om hier een veilige fietsroute te creëren, is het voorstel te kiezen voor een afsluiting van de Vianense Poort voor het autoverkeer (met uitzondering van vrijwilligers naar de brandweerkazerne). Daarnaast moet er een herinrichting komen van de Weidsteeg rondom de Dr. Hockesingel, waardoor hier meer ruimte komt voor fietsers.

Zuidelijke route

Er wordt ook een zuidelijke oost-west verbinding voor fietsers gerealiseerd. Deze verbinding is belangrijk om het station en de middelbare scholen beter bereikbaar te maken voor fietsers. Hiervoor komt er een nieuwe onderdoorgang voor fietsers en voetgangers bij het station. Deze extra onderdoorgang maakt de route nog niet compleet. In het bijzonder moet de situatie bij de rotonde Rijksstraatweg – Meerlaan – Beethovenlaan verbeterd worden, aangezien dit nu een knelpunt is.

Verbindingen tussen zuidelijke- en noordelijke route

De noordelijke en zuidelijke oost-west verbinding worden verbonden met diverse aanvullende maatregelen. Zo wordt voorgesteld een fietspad te realiseren langs de Otto van Reesweg en de Parallelweg-oost af te waarderen voor autoverkeer.

Drie hoofdmaatregelen

Om bovenstaande routes te kunnen realiseren is een heel pakket aan maatregelen nodig. Echter zijn er drie ‘grotere’ maatregelen die cruciaal zijn om deze routes te kunnen realiseren.

A. Vianense Poort
B. Weidsteeg (rond Dr. Hockesingel)
C. Rotonde Beethovenlaan

A. Vianense Poort (Noordelijke route)

Bij de Vianense Poort en het station maken fietsers en voetgangers gebruik van de spoorse onderdoorgang. Dit betekent dat de Tunnelweg en N320 de onderdoorgangen voor gemotoriseerd verkeer worden. Om de Vianense Poort veiliger en prettiger te maken voor fietsers zijn diverse mogelijkheden onderzocht. Zo kan de inrichting worden aangepast naar een fietsstraat, kan er een afsluiting komen voor het autoverkeer of een fietstunnel worden aangelegd naast de bestaande onderdoorgang. Deze opties hebben de volgende effecten ten opzichte van de huidige situatie:

	Fietsstraat	Afsluiting autoverkeer	Fietstunnel
Effect op voetganger	- -	++	++
Effect op fiets	0	++	+
Effect op auto	-	-	+
Effect op bereikbaarheid hulpdiensten	-	+	+
Kosten	-	0	- -

Fietsstraat

Een fietsstraat is een straat die ingericht is als fietsroute, maar waarop tevens auto's zijn toegestaan. Dit autogebruik wordt echter beperkt door het karakter en de inrichting van de fietsstraat. Uit voorgaande tabel blijkt dat een fietsstraat onvoldoende oplossing biedt. Als de weginrichting in de Vianense Poort wordt aangepast naar een fietsstraat blijven de huidige knelpunten gehandhaafd (zowel voor voetgangers, fietsers als gemotoriseerd verkeer). Er is namelijk onvoldoende breedte om te komen tot een goede inrichting. Daardoor blijven fietsers en automobilisten elkaar in de weg zitten en blijft er onvoldoende ruimte over voor de voetganger. Deze variant geeft onvoldoende oplossing voor de huidige problematiek en valt af.

Fietstunnel

Een nieuwe onderdoorgang voor fietsers en voetgangers heeft positieve effecten op alle vervoerswijzen, maar vraagt ook een zeer hoge investering. Als de huidige onderdoorgang alleen bestemd is voor gemotoriseerd verkeer heeft dit mogelijk een aantrekkende werking voor het autoverkeer. Hetgeen ongewenst is gezien de oost-west functie voor langzaam verkeer over deze as. Deze variant valt af vanuit kostenoogpunt.

Afsluiten gemotoriseerd verkeer

Voordeel van het afsluiten van het gemotoriseerde verkeer is dat de verkeersveiligheid sterk toeneemt. Het langzaam verkeer krijgt de ruimte en wordt gefaciliteerd op de gehele oost-west as. Daarnaast kan deze variant zo ingericht worden dat vrijwilligers van de brandweer wel door de Vianense Poort kunnen rijden op het moment dat zij snel naar de kazerne moeten. Voor de auto is op korte afstand de onderdoorgang bij de Tunnelweg beschikbaar, maar voor een gedeelte van het (auto)verkeer betekent dit wel iets langere afstand naar het centrum van Culemborg. Deze maatregel draagt eraan bij dat meer inwoners de fiets gebruiken voor verplaatsingen binnen Culemborg, waardoor de hoeveelheid extra autoverkeer bij de Tunnelweg beperkt zal blijven. Het te verwachte effect van het afsluiten van de Vianense Poort op de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer is weergeven in bijlage 3.

Het aantal motorvoertuigen dat door de Vianense Poort rijdt is beperkt. Bij een afsluiting zal dit verkeer een andere route moeten rijden. Het is mogelijk dit effect te berekenen met verschillende modellen. Echter is de ervaring dat het verkeer in praktijk een eigen route kiest. Voorstel is zowel voor als in de maanden na de maatregel het verkeer op de Vianense Poort, Otto van Reesweg, Tunnelweg en Triosingel te monitoren door de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer te meten. Hierdoor kan mogelijk ongewenst gedrag (ongewenste routes) bijgestuurd worden door passende maatregelen te nemen.

B. Weidsteeg rond Dr Hockesingel (Noordelijke route)

Het is wenselijk om zoveel mogelijk verkeer via de N320 te laten rijden. Vanuit wijken moeten bestuurders via logische routes zo snel mogelijk richting N320 geleid worden om zo hun route richting A2, Geldermalsen en Tiel te vervolgen. Hier kan ook rekening mee worden gehouden bij de herinrichting van de Weidsteeg rond de Dr. Hockesingel, door de logische route af te laten buigen richting de N320 in plaats van de Stationssingel. Voor deze maatregel moet eerst goed uitgezocht worden wat het meest optimale ontwerp is en komt de goede oplossing in beeld door het gebied integraal aan te pakken. Door de diverse grondeigenaren en bestaande bebouwing is dit een complexe situatie, waarbij eerst in beeld moet komen welke gronden de gemeente tot haar beschikking heeft of kan krijgen. Als dit bekend is, kan een ontwerp worden gemaakt waarin dit gebied integraal wordt aangepakt.

C. Rotonde Beethovenlaan (Zuidelijke route)

De verkeersveiligheid op de rotonde Rijksstraatweg – Meerlaan is voor de zuidelijkste route het belangrijkste knelpunt. Deze rotonde is als gevolg van de aanwezige ruimte nu te krap vormgegeven (aanwezige bebouwing, het tankstation en de groenstructuur). Een ruimere rotonde biedt een oplossing, maar hiervoor is de ruimte te beperkt.

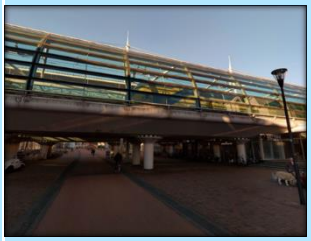
Hierdoor is het op dit moment niet mogelijk om dit knelpunt op te lossen. Ook een kruispunt met verkeerslichten kan een oplossing bieden, maar ook hiervoor is in de huidige situatie onvoldoende ruimte beschikbaar. Daarom dient onderzoek plaats te vinden naar de mogelijkheden om meer ruimte te krijgen rond dit kruispunt (bijvoorbeeld door het tankstation uit te kopen) of onderzoek naar de effecten van het afsluiten van een zijstraat op de Rijksstraatweg op het verkeer door de wijken.

Ovonde en rotonde Tunnelweg/Stationssingel (Verbindende route)
Afhankelijk van de effecten van bovenstaande maatregelen kan onderzocht worden wat de beste oplossing is voor de ovonde en rotonde Tunnelweg – Stationssingel. Deze kruispunten worden nu als een groot knelpunt ervaren, maar als gevolg van de andere maatregelen zullen de verkeersstromen in Culemborg veranderen. Het is daarom verstandig eerst de effecten van de andere maatregelen te monitoren voordat een besluit wordt genomen over de herinrichting van dit deel.

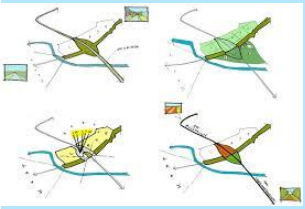
Aanvullende maatregelen
Om de gehele routes in zijn totaliteit te kunnen realiseren zijn er aanvullend op de drie hoofdmaatregelen ook aanvullende maatregelen nodig, deze zijn hieronder beschreven. Gezamenlijk met de drie hoofdmaatregelen leidt dit tot de volgende maatregellijst (de nummering is conform de volgorde in het maatregelhoofdstuk, de volgorde is conform de prioritering).

Tabel 3 Maatregelen om de oost-westverbinding voor langzaam verkeer te verbeteren

Nr.	Omschrijving	Voorbeeld	Realisatie termijn	Kostenindicatie
7a	Noordelijke route Doelstelling: veilige fietsroute creëren door hoeveelheid gemotoriseerd verkeer te verlagen. Maatregel: Afsluiting Vianense Poort om doorgaand autoverkeer te weren		Kort	€
7b	Noordelijke route Doelstelling: goede fietsverbinding tussen Parijsch en centrum Culemborg. Maatregel: realiseren fietsstraat tussen het centrum via de Vianense Poort naar de wijk Parijsch.		Middellang	€ € €
8a	Noordelijke route Doelstelling: goede fietsverbinding tussen centrum en oosten gemeente Maatregel: onderzoek naar mogelijkheden om verkeersstromen te ontvlechten Weidsteeg t.h.v. Dr Hockesingel		Lang	€ € € €

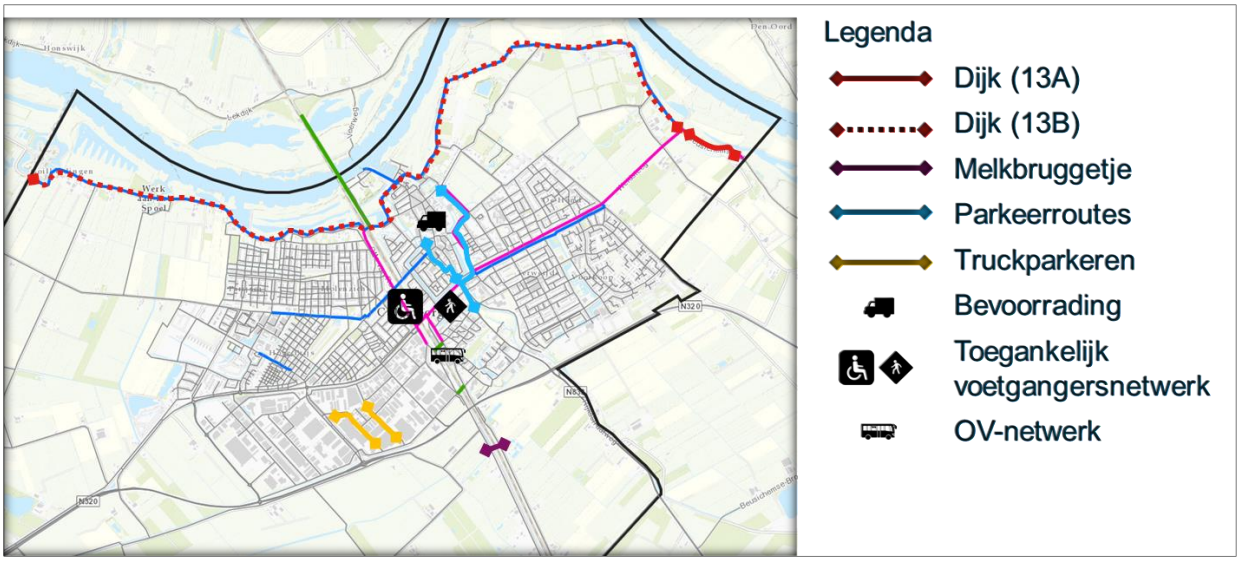
Nr.	Omschrijving	Voorbeeld	Realisatie termijn	Kostenindicatie
8b	Noordelijke route Doelstelling: goede fietsverbinding tussen centrum en oosten gemeente Maatregel: Weidsteeg van de Dr. Hockesingel tot komgrens, fietsstraat aan zuidzijde water realiseren		Middellang	€ € €
12	Verbindende route Doelstelling: goede fietsverbinding tussen centrum en Lek Maatregel: Oostersingel, onderzoek naar mogelijkheden om verkeersstromen te ontvlechten		Lang	€ € € €
10	Zuidelijke route Doelstelling: verbeteren veilige oost <> west routes voor langzaam verkeer Maatregel: realiseren nieuwe onderdoorgang voor langzaam verkeer bij station		Middellang[9]	€ €
3	Zuidelijke route Doelstelling: verbeteren verkeersveiligheid op rotonde Rijksstraatweg - Meerlaan Maatregel: onderzoek naar plaatsen verkeerslichten en afsluiten verbinding met Beethovenlaan		Lang	€ € €
9	Verbindende route Doelstelling: verbeteren verkeersveiligheid voor fietsers op Otto van Reesweg Maatregel: realiseren vrijliggend fietspad langs de weg		Middellang	€ €
2	Zuidelijke route Doelstelling: verbeteren fietsverbinding tussen station en centrum Culemborg		Middellang	€ €

[9] *In verband met mogelijke aanpassingen van het huidige station is het realistisch geworden dat deze maatregel mogelijk op middellange termijn realiseerbaar is.*

Nr.	Omschrijving	Voorbeeld	Realisatie termijn	Kostenindicatie
	Maatregel: Afwaarderen Paralleweg-Oost van 50 naar 30 km/h.			
1	Verbindende route Doelstelling: verbeteren verkeersveiligheid op ovonde en rotonde Tunnelweg Maatregel: onderzoek naar mogelijkheden herinrichting, in combinatie met effect andere maatregelen		Lang	€ € € €

11.2 Integraal pakket maatregelen

In het integrale pakket van maatregelen om openbaar vervoer en fiets te stimuleren en de verkeersveiligheid te verbeteren zijn diverse maatregelen opgenomen. De locatie van de maatregelen zijn in de onderstaande figuur weergegeven.



Figuur 31: Overzicht integraal pakket maatregelen.

Het stimuleren van duurzame mobiliteit heeft een hoge prioriteit binnen Culemborg. De maatregelen die in paragraaf 11.1 beschreven zijn moeten ervoor zorgen dat de fiets het meest aantrekkelijke vervoersmiddel wordt voor verplaatsingen binnen de stad. Hiervoor zijn diverse concrete voorstellen gedaan om de huidige knelpunten op te lossen en aantrekkelijke verbindingen voor fietsers te creëren.

Als aanvulling hierop zijn meer maatregelen nodig om duurzame mobiliteit binnen de gemeente te stimuleren. Het gaat hierbij om het aantrekkelijker maken van de Lekdijk te maken voor fietsverkeer, diverse maatregelen om de

binnenstad aantrekkelijker te maken en het huidige OV-netwerk minimaal in stand te houden en waar mogelijk te verbeteren. Daarnaast is er aandacht voor de mogelijkheden om bestaande mobiliteit duurzamer te maken door laadpalenbeleid op te stellen en andere maatregelen om het gebruik van duurzame energiebronnen te stimuleren. De maatregelen staan gegeven in onderstaande tabel (de nummering is conform de volgorde in het maatregelhoofdstuk, de volgorde is conform de prioritering).

Tabel 4 Integraal pakket maatregelen stimuleren openbaar vervoer en fiets en verbeteren verkeersveiligheid

Nr.	Omschrijving	Voorbeeld	Realisatie termijn	Kosten-indicatie
11	Doelstelling: veiligere oversteek van het spoor voor fietsers Maatregel: onderzoeken draagvlak voor sluis voor landbouwverkeer op de Zeedijk		Middellang	€ €
13a	Doelstelling: verbeteren leefbaarheid en subjectieve verkeersveiligheid. Maatregel: snelheidsremmende maatregelen op de dijk (Beusichemsedijk). De kosten zijn erg afhankelijk van het type maatregelen.		Kort	€€
13b	Doelstelling: verbeteren leefbaarheid en subjectieve verkeersveiligheid. Maatregel: snelheidsremmende maatregelen op de dijk (Goilbedingerdijk). De kosten zijn erg afhankelijk van het type maatregelen.		Kort	€€
14	Doelstelling: een toegankelijk voetgangersnetwerk voor alle inwoners van de gemeente Maatregel: opstellen actieplan toegankelijkheid en voorzieningen voor voetgangers en mindervaliden op de routes verbeteren Status: Circa 3 jaar geleden is gestart met het opstellen van een inclusieagenda. Dit project ligt momenteel stil en kan herstart worden.		Kort	€
15	Doelstelling: Station door ontwikkelen tot een regionale HUB met een extra aansluiting op de N320.		Gedurende langere periode	€ [10]

[10] *Maatregelen die uit onderzoek voortkomen vallen mogelijk onder subsidieregelingen van de Provincie Gelderland.*

Nr.	Omschrijving	Voorbeeld	Realisatie termijn	Kosten-indicatie
	Maatregel: Verbeteren van de HUB station Culemborg door overleg met provincie, rijk en NS/Prorail Beleid provincie Gelderland: De HUB station Culemborg verder ontwikkelen is conform doelstelling provincie.			
4	Doelstelling: beperken overlast en verbeteren duurzaamheid door bevoorrading met vrachtverkeer in centrum Culemborg Maatregel: in overleg met de sector afspraken maken over venstertijden, een hub en lengtebeperkingen Status: In overleg met de sector is reeds een startnotitie opgesteld waarin een plan van aanpak wordt voorsgesteld.		Gedurende langere periode	€
5	Doelstelling: stimuleren van het gebruik van de juiste route door gemotoriseerd verkeer van en naar de parkeerplaatsen. Maatregel: instellen (digitale) middelen om vindbaarheid parkeerplaatsen voor bezoekers centrum te verbeteren. Status: Er is reeds een bebordingsplan opgesteld. Hiervoor is echter geen budget vrijgegeven. Maatregel is om dit plan alsnog uit te voeren gecombineerd met een website.		Kort	€ [11]
16	Doelstelling: stimuleren van elektrische auto's en efficiënt energiegebruik Maatregel: opstellen van een laadpalen beleid om elektrisch vervoer mogelijk te maken. Status: Plan wordt reeds opgesteld in 2021 gereed.		Kort	€

[11] *De kosten van het eerder opgestelde bebordingsplan waren ingeschat op € 75.000. De site met parkeerinformatie kan op korte termijn uitgevoerd worden tegen beperkte aanvullende kosten.*

Nr.	Omschrijving	Voorbeeld	Realisatie termijn	Kosten-indicatie
6	Doelstelling: beperken overlast geparkeerde vrachtwagens Maatregel: Onderzoek naar het optimaliseren van truckparkeerplaatsen. Status: Op het moment zijn op 2 locaties truckpakreerplaatsen ingericht. Het vraagstuk is of dit voldoet.		Kort	€

11.3 Draagvlak maatregelen onder bewoners

Er is een online enquête gehouden, waarin belangstellenden hun mening konden geven over de drie grote maatregelen (zie 11.1, A. Vianense Poort, B. Weidsteeg (rond Dr. Hockesingel), C. Rotonde Beethovenlaan). Hierin konden zij aangeven in hoeverre zij vinden dat de maatregel bijdraagt aan de doelstellingen van het verkeersbeleid en in hoeverre zij de maatregel steunen. Daarnaast mochten bewoners aangeven welke voor- en nadelen zij zagen bij de maatregelen en welke maatregel als eerste uitgevoerd diende te worden. Het ging om de maatregelen bij de Vianense Poort, een herinrichting van de Weidsteeg rond de Dr. Hockesingel en de herinrichting van de rotonde Beethovenlaan. In totaal zijn er 1.514 reacties binnengekomen.

Uit de resultaten bleek dat de mening van de bewoners over de maatregelen sterk verdeeld was. Zo kregen alle maatregelen ongeveer een derde van de stemmen om als eerste uitgevoerd te worden. Daarnaast bleek ook dat alle maatregelen zowel veel voorstanders, maar ook tegenstanders hebben. De maatregel om de Vianense Poort autovrij te maken heeft veel voorstanders, maar ook hier is er een behoorlijke groep tegenstanders. Er zijn diverse inhoudelijke bezwaren geuit over de maatregelen en in de uitvoering wordt gezocht naar mogelijkheden om deze bezwaren weg te nemen.

Er is een duidelijk verschil te zien in voorkeur, afhankelijk van waar iemand woont. Mensen die wonen in het noord-oosten en zuid-oosten van de gemeente, hebben een sterke voorkeur voor de maatregel op de Weidsteeg. Bewoners van de westelijke buitenwijken (zonder Parijsch) hebben een sterke voorkeur voor de maatregel bij de Vianense Poort. En bewoners van Parijsch of de Oranjebuurt, hebben over het algemeen een voorkeur voor de maatregel op de rotonde bij de Beethovenlaan.

In bijlage 2 is een uitgebreidere analyse van de resultaten opgenomen.

11.4 Maatregellijst naar prioriteit & vervoerswijze

De maatregelen uit 11.1 en 11.2 zijn onderstaand samengevat naar prioriteit. Daarnaast is per maatregel weergegeven op welke vervoerswijze/onderwerp ze betrekking hebben. Sommige maatregelen kunnen zelfstandig worden uitgevoerd, maar veel maatregelen zijn onderdeel van een integrale benadering van bepaalde gebieden (bijvoorbeeld rond de Dr. Hockesingel of het station).

Zoals eerder beschreven in hoofdstuk 8 is gekozen voor een indeling naar een aantal grotere maatregelen waarmee de verkeersstructuur in Culemborg aangepast wordt (11.1) en aanvullende maatregelen om het hele mobiliteitssysteem in Culemborg te optimaliseerden (11.2). Deze indeling is onderstaand uitgewerkt naar een prioritering van de structuurmaatregelen (zie Tabel 5) en de mobiliteitsmaatregelen (zie Tabel 6).

Tabel 5 Overzicht structuurmaatregelen op prioriteit

Prioritering	Omschrijving	Voet-ganger	Fiets	OV	Auto	Vracht-auto	Parkeren	NR
A	Spoorse onderdoorgang Parijsch – centrum Culemborg via Vianense Poort	■	■		■			7a
B	Route Parijsch – centrum Culemborg via Vianense Poort	■	■		■			7b
C	Weidsteeg tussen Stationssingel en Oostersingel		■		■			8a
D	Weidsteeg van Oostersingel tot komgrens		■		■			8b
E	Fietsvoorzieningen Oostersingel		■		■		■	12
F	Nieuwe onderdoorgang langzaam verkeer bij station	■	■	■			■	10
G	Rotonde Rijksstraatweg – Meerlaan – Beethovenlaan	■	■		■	■		3
H	Fietsmaatregel Otto van Reesweg		■		■		■	9
I	Afwaarderen Parallelweg-oost van 50 naar 30 km/h		■	■	■			2
J	Ovonde en rotonde Tunnelweg – Stationssingel	■	■	■	■	■		1

Tabel 6 Overzicht mobiliteitsmaatregelen op prioriteit

Prioritering	Omschrijving	Voet-ganger	Fiets	OV	Auto	Vracht-auto	Parkeren	NR
K	Verbeteren van de HUB station Culemborg	■	■	■	■			15
L	Toegankelijkheid voetgangersnetwerk	■						14
M	Beperken overlast door bevoorrading met vrachtverkeer	■	■			■		4
N	Opstellen van een laadpalen beleid				■			16
O	Instellen parkeerroutes				■			5
P	Beperken overlast geparkeerde vrachtwagens					■		6
Q	Melkbruggetje	■	■					11
R	snelheidsremmende maatregelen op de dijk (Beusichemsedijk).	■	■		■			13a
S	snelheidsremmende maatregelen op de dijk (Goilbedingerdijk)	■	■		■			13b

Te nemen maatregelen 2021

Gelet op de wens van de raad voor één grote maatregel is het voorstel om begin 2021 te starten met:

- structuurmaatregelen A en B: route Parijsch centrum Culemborg inclusief de Vianense Poort
- mobiliteitsmaatregelen L, M en N: toegankelijkheid voetgangersnetwerk, beperken overlast bevoorrading vrachtverkeer en opstellen laadpalen beleid.

Stationsomgeving

Een deel van de maatregelen (F, I, J en K) houdt direct verband met de stationsomgeving. Deze maatregelen worden meegenomen in de planvorming van de spoorzone, omdat deze onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Scheiden van de planvormingsprocessen is dan ook zeer ongewenst. Financiering en planning van deze maatregelen vallen dan ook binnen het spoorzone project.

Vervolg na 2021

Het plan heeft een duur van ca. 10 jaar. Per genoemde maatregel volgt in de periode 2021-2030 een voorstel met daarin de uitwerking, planning en raming welke wordt voorgelegd aan de raad ter besluitvorming.

Een GVVP wordt normaliter iedere 5-10 jaar herzien. Dit is ook het moment om terug te kijken welke maatregelen er reeds zijn uitgevoerd en welk effect deze hebben gehad.

12 SUMP in relatie tot verkeer

In de onderstaande tabellen is per inhoudelijk en procesmatig criterium beoordeeld in hoeverre in Deel B en C is voldaan aan het SUMP-criterium.

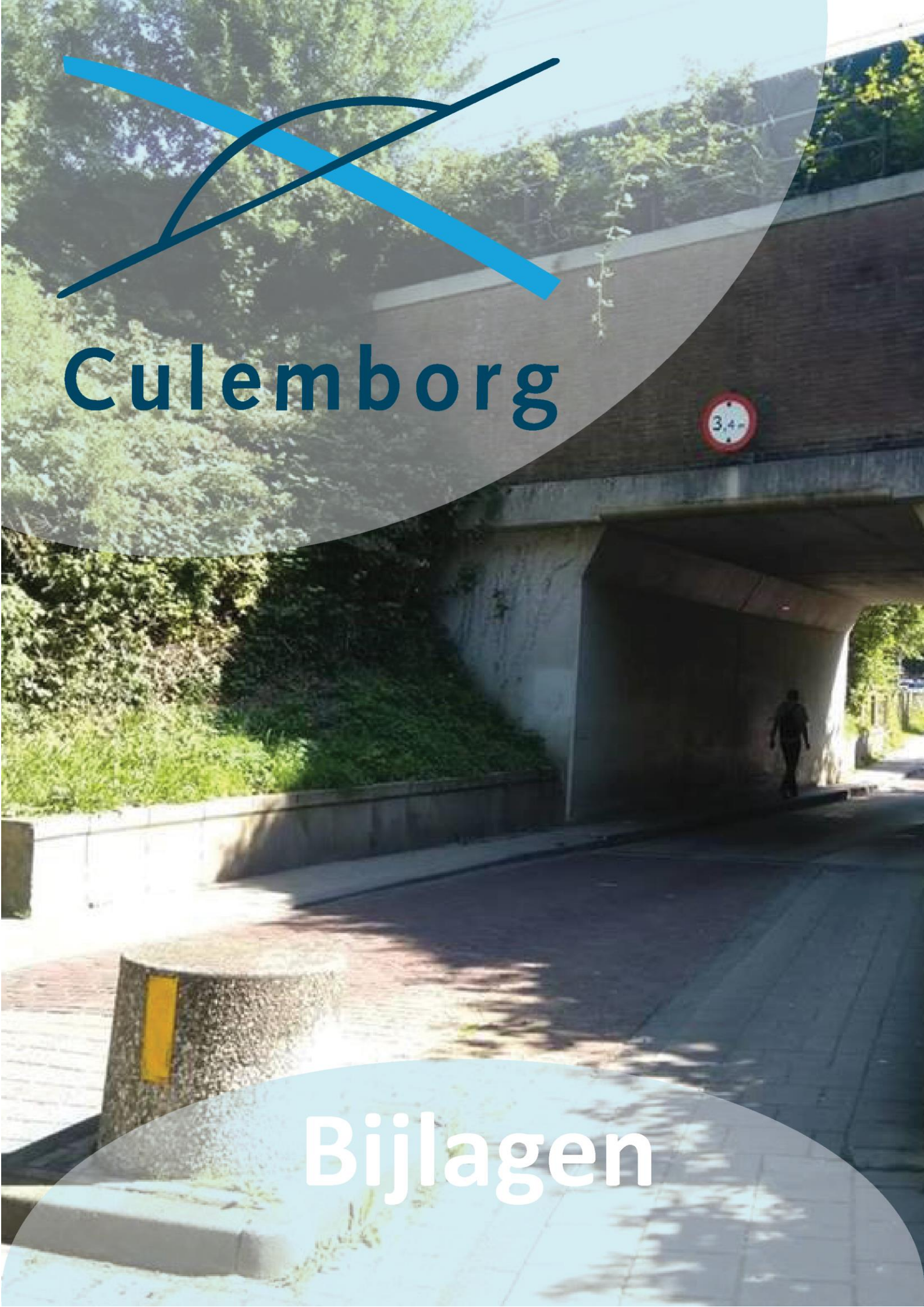
Tabel 7: SUMP beoordeling inhoudelijke criteria Deel B en C.

Inhoudelijke criteria	A	B	C	D	E	Toelichting score
Waarborgen mobiliteitssysteem		X				Het huidige mobiliteitssysteem is geanalyseerd waar aandachtspunten uit komen.
Verbeteren veiligheid	X					Duidelijke netwerken per vervoerswijze zijn bepaald met maatregelen om de veiligheid te verbeteren.
Verminderen luchtverontreiniging			X			Er wordt ingezet op meer duurzame mobiliteit.
Verminderen geluidhinder			X			Er wordt ingezet op meer duurzame mobiliteit.
Verminderen CO_2-emissies			X			Er wordt ingezet op meer duurzame mobiliteit.
Verminderen energieverbruik			X			Er wordt ingezet op meer duurzame mobiliteit.
Verbeteren efficiency en kosteneffectiviteit		X				Er is een globale inschatting van de kosten gemaakt.
Bijdrage aan aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat		X				Door meer ruimte voor de fiets te maken, wordt het verblijfsklimaat aantrekkelijker.

Tabel 8: SUMP beoordeling procesmatige criteria Deel B en C.

Inhoudelijke criteria	A	B	C	D	E	Toelichting score
Interactieve benadering	X					Bewoners gemeente zijn betrokken bij knelpunteninventarisatie + klankbordgroep samengesteld.
Integrale benadering		X				Binnen projectgroep zijn alle beleidsvelden die verkeer raken meegenomen.
Focus op het bereiken van haalbare en meetbare doelen		X				Er zijn concrete netwerken en maatregelen benoemd op basis van de doelstellingen.
Kostenbewustzijn			X			Er is een globale kosteninschatting gemaakt bij de maatregelen.
Doorlopen beleidscyclus (algemeen)		X				De stappen van de beleidscyclus zijn doorlopen.
Beleidsscenario's werkend en doorgerekend			X			De effecten van het beleidsscenario zijn op basis van expert judgement beoordeeld.
Monitoringsplan beschikbaar			X			Voor de maatregelen bij de spoorse doorsnijdingen is het essentieel om de effecten te monitoren.
Inzicht in effectiviteit			X			De effecten van het beleidsscenario zijn op basis van expert judgement beoordeeld.

Uit deze beoordeling blijkt dat alle criteria die een rol spelen in verkeersbeleid volledig tot gedeeltelijk zijn uitgewerkt. Dit geeft aan dat er rekening is gehouden met de SUMP uitgangspunten bij het opstellen van het nieuwe verkeersplan voor de gemeente Culemborg.

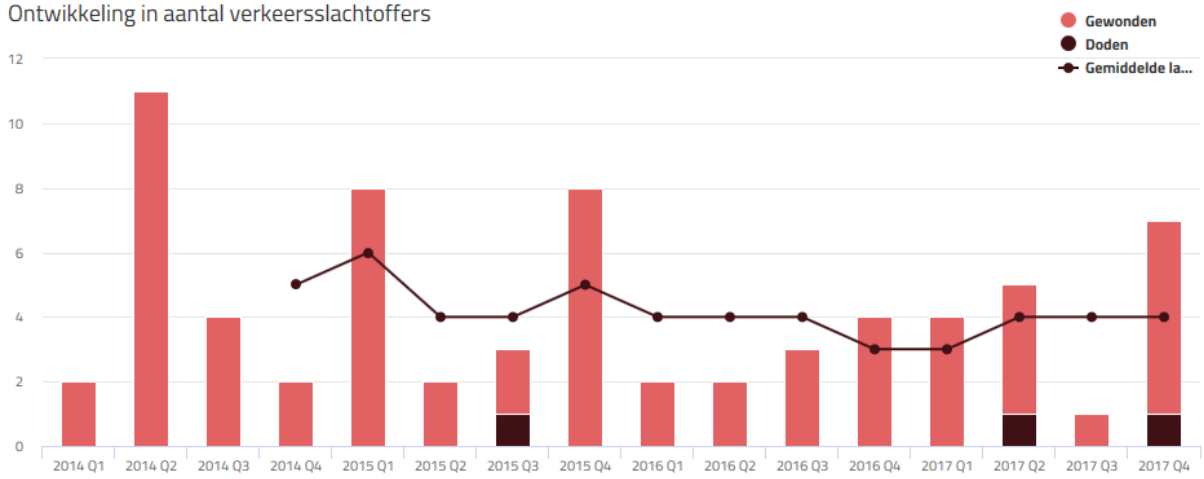


Culemborg

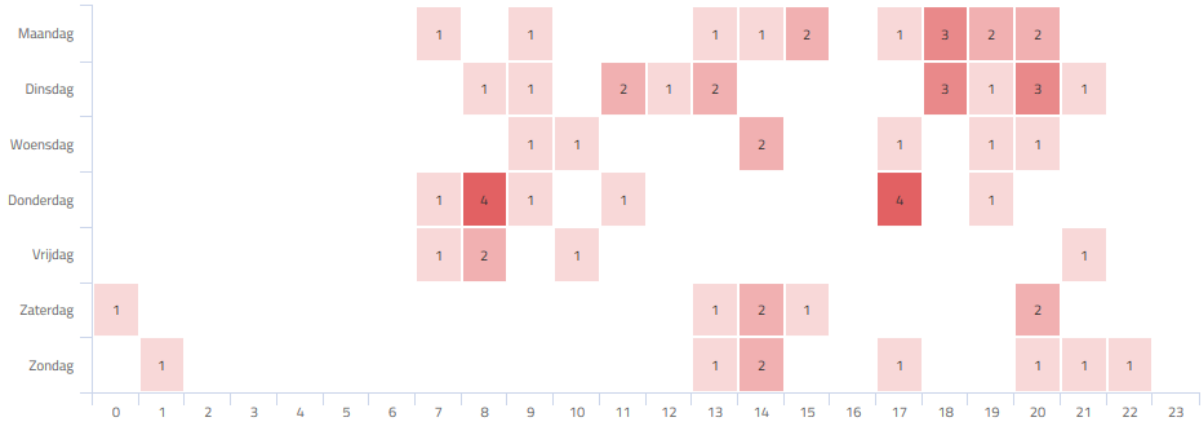
Bijlagen

Bijlage 1

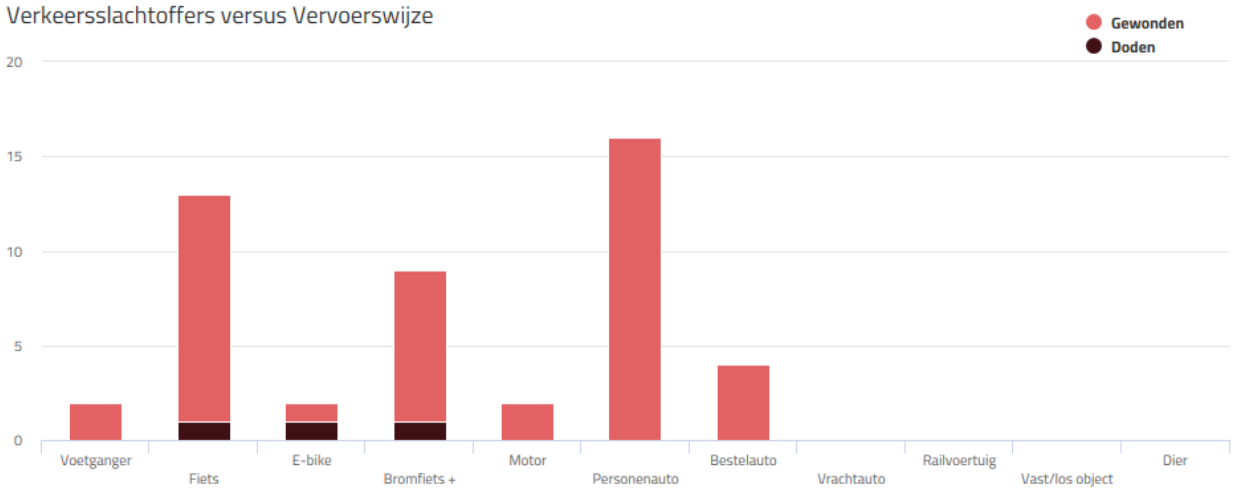
Ontwikkeling in aantal verkeersslachtoffers



Verkeersslachtoffers versus weekdagen/uur




Verkeersslachtoffers versus Leeftijd
Gewonden
Doden
6
5
4
3
2
1
0
0 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55 60 65 70 75 80 85 90 95 100 105

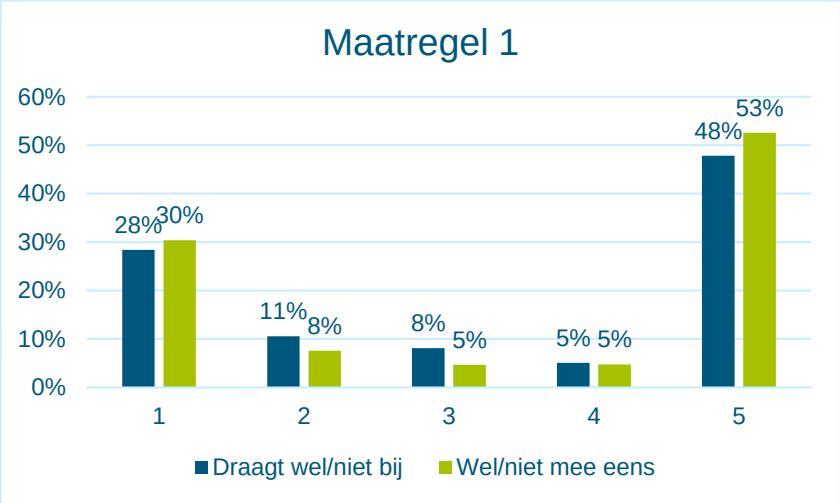

Verkeersslachtoffers versus Vervoerswijze
Gewonden
Doden
20
15
10
5
0
Voetganger
Fiets
E-bike
Bromfiets +
Motor
Personenauto
Bestelauto
Vrachtauto
Railvoertuig
Vast/los object
Dier

Bijlage 2 Resultaten maatregel enquête

De staafdiagrammen geven een percentage aan van hoeveel deelnemers het wel en niet eens waren met de maatregel, weergegeven met de groene staaf, en of de deelnemers vonden dat de maatregel bijdroeg aan wat de gemeenteraad al besloten heeft, weergegeven met de blauwe staaf. De deelnemers konden kiezen uit de getallen 1 tot en met 5, waarbij 1 stond voor “helemaal niet mee eens” en “draagt helemaal niet bij” en 5 voor “helemaal mee eens” en “draagt helemaal bij”. De vraag of men het er wel of niet mee eens was en of het wel of niet bijdroeg, waren aparte vragen.

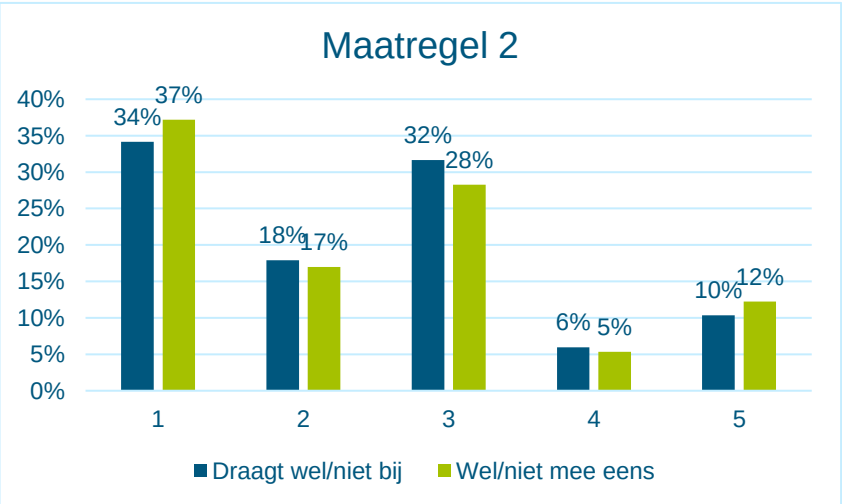
Maatregel 1: Vianese Poort

Maatregel 1, het autovrij maken van de Vianese Poort, droeg volgens de deelnemers van de enquête met 53% bij aan wat de gemeenteraad al besloten heeft. 48% was het eens met deze maatregel. 30% van de deelnemers was het niet eens met de maatregel en volgens 28% droeg de maatregel niet bij aan wat de gemeenteraad al besloten heeft.



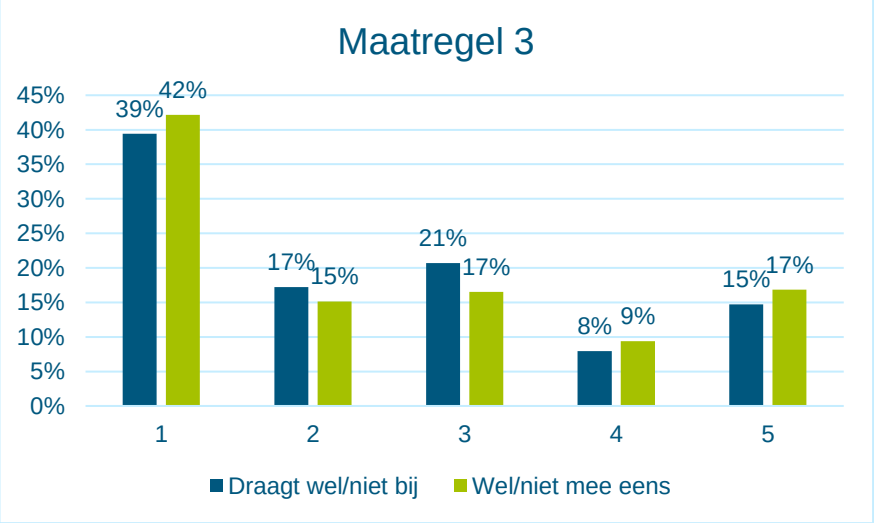
Maatregel 2: Herinrichting Weidsteeg (rond Dr. Hockesingel)

Maar 12% was het eens met maatregel 2, de herinrichting van de Weidsteeg rond Dr. Hockesingel, en volgens 10% droeg de maatregel bij aan wat de gemeenteraad al besloten heeft. 37% was het niet eens met de maatregelen en de maatregel droeg volgens 34% niet bij aan wat de gemeenteraad al besloten heeft. Ook zaten meer deelnemers hier in het midden in vergelijking met maatregel 1, namelijk 28% voor het wel of niet eens zijn en 32% voor het wel of niet bijdragen.



Maatregel 3: Herinrichting rotonde Beethovenlaan

Bij maatregel 3, de herinrichting van de rotonde bij de Beethovenlaan, werd het vaakst aangegeven dat men het niet eens was met de maatregel, 42%, en dat de maatregel niet bijdroeg aan wat de gemeenteraad al besloten heeft, 39%. 17% was het wel eens met de maatregel en 15% vond dat de maatregel bijdroeg aan wat de gemeenteraad al besloten heeft.

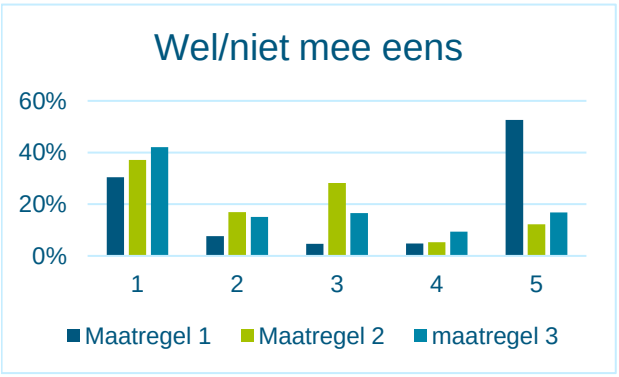


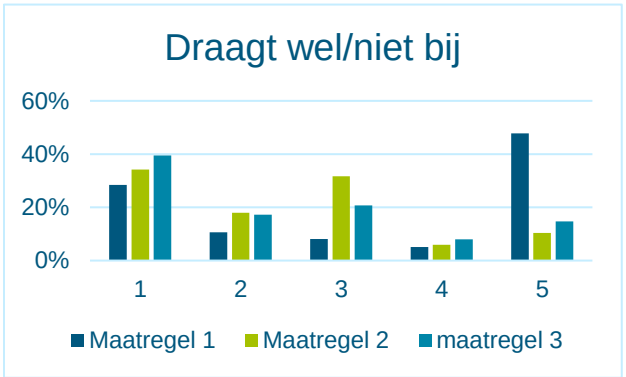
Vergelijking

In onderstaande figuren zijn de 3 maatregelen naast elkaar gelegd. Hierbij is maatregel 1 in het donkerblauw weergegeven, maatregel 2 in het groen en maatregel 3 in het lichtblauw.

In de linkerfiguur zijn de responsen op de vraag of men het wel of niet eens is met de verschillende maatregelen naast elkaar weergegeven. Hier is te zien dat de meeste deelnemers het eens zijn met maatregel 1 en het minst met maatregel 3.

In de rechterfiguur zijn de responsen op de vraag of men vindt dat de maatregel wel of niet bijdragen aan wat de gemeenteraad al besloten heeft naast elkaar weergegeven. Hier is te zien dat de meeste deelnemers vinden dat maatregel 1 bijdraagt aan wat de gemeenteraad al besloten heeft. Volgens de deelnemers draagt maatregel 3 het minst bij.

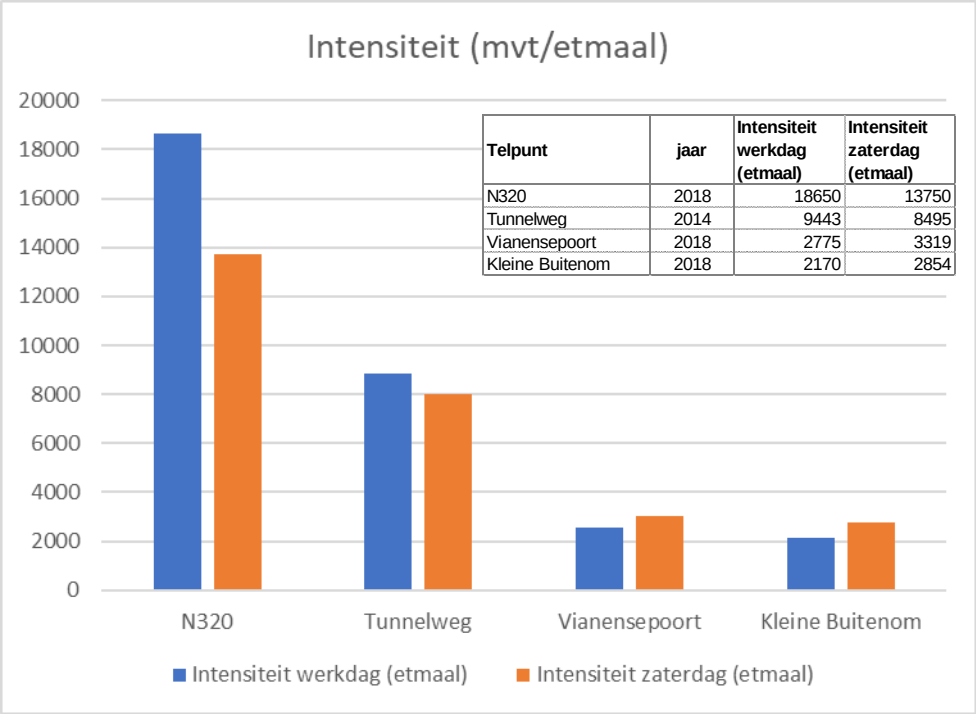




Bijlage 3 Te verwachten effect afsluiting Vianensepoort voor gemotoriseerd verkeer

Totale hoeveelheid verkeer per dag

De huidige hoeveelheid motorvoertuigen per etmaal op de vier onderdoorgangen van het spoor zijn in onderstaand figuur weer gegeven. Te zien is dat de Tunnelweg drukker is op een werkdag en rustiger op een weekenddag. Voor de Vianensepoort geldt het omgekeerde.

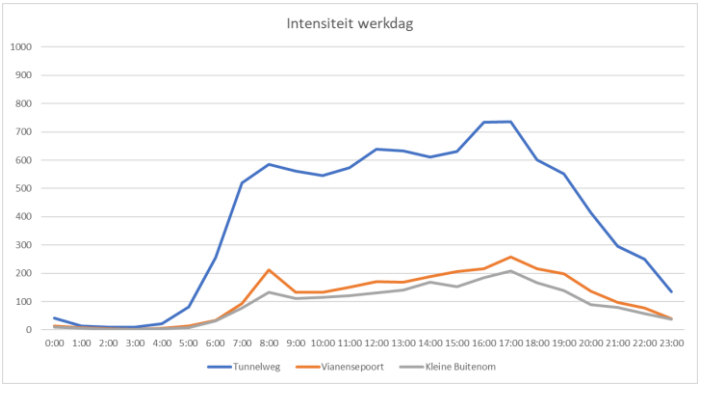


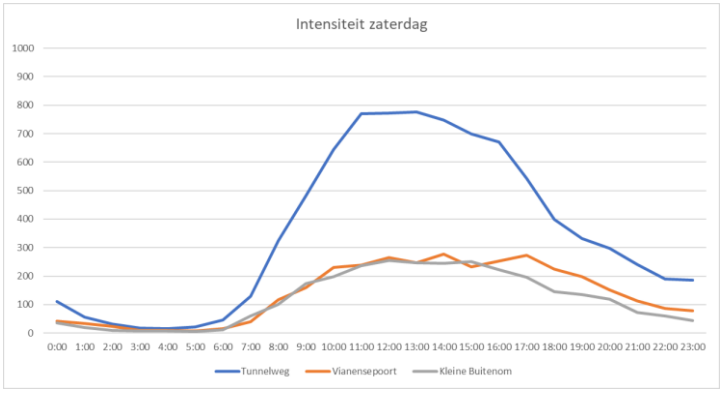
Telpunt	jaar	Intensiteit werkdag (etmaal)	Intensiteit zaterdag (etmaal)
N320	2018	18650	13750
Tunnelweg	2014	9443	8495
Vianensepoort	2018	2775	3319
Kleine Buitenom	2018	2170	2854

Verdeling van het verkeer over de dag.

In de verdeling van het verkeer over de dag blijkt dat de piek van het verkeer op de Tunneweg met name ligt tijdens de avondspits. Het verkeer op de Vianense Poort is dan eveneens het drukst.

Op een weekenddag (Zaterdag) is de piek op de Tunnelweg het hoogst tijdens de middag. Opvallend is dat deze piek even hoog is als op de avondspits op een werkdag. De hoeveelheid verkeer op de Vianense Poort kent geen specifieke piek op een weekenddag (Zaterdag).





Effect van een afsluiting van het gemotoriseerde verkeer op de Vianense Poort
Bij het afsluiten van het gemotoriseerde verkeer zal een groot deel van het verkeer dat nu via de Vianense Poort rijdt een route kiezen over de Tunnelweg.

Echter doordat de Vianense Poort aantrekkelijker wordt voor fietsers en voetgangers, zal een deel van het langzaam verkeer die route kiezen in plaats van de route over de Tunnelweg, via de ovonde en rotonde (aan weerszijdes van de Tunnelweg).

<u>Verkeersveiligheid</u>
Vanuit de verkeersveiligheid bezien is het afsluiten van de Vianense Poort voor het gemotoriseerde verkeer een sterke verbetering. Immers zal een grote hoeveelheid langzaam verkeer een veiligere route kiezen via de Vianense Poort waar ze minder conflicten hebben met gemotoriseerd verkeer.

<u>Leefbaarheid</u>
Het effect van de afsluiting op de Leefbaarheid is positief. Immers kiest meer gemotoriseerd verkeer voor de hoofdstructuur en kiest daardoor geen weg door een woonwijk.

<u>Bereikbaarheid</u>
Het effect op de doorstroming en bereikbaarheid voor het gemotoriseerde verkeer is beperkt. Voor de doorstroming op de oost-west route Tunnelweg zijn de ovonde en rotonde bepalend. Doordat hier minder langzaam verkeer op afgewikkeld wordt neemt de capaciteit toe. Echter zal op piekmomenten (avondspits) mogelijk congestie optreden. Aanvullende maatregelen zoals een onderdoorgang voor langzaam verkeer bij het station kunnen de capaciteit van de ovonde en de rotonde nog verder vergroten.

