

Verkenningfase GVVP gemeente Buren

15 april 2022
004247.20220415.R2.01



Inhoud

1. Introductie
2. Verkeersveiligheid
3. Mobiliteit
4. Meldingen en gesprekken
5. Evaluatie GVVP
6. Trends en ontwikkelingen
7. Beleid relevante overheden
8. Overige aandachtspunten

1. Introductie

Introductie

Waarom een nieuw GVVP?

In artikel 8 van de Planwet verkeer en vervoer staat:
“De gemeenteraad onderscheidenlijk het college van burgemeester en wethouders dragen zorg voor het – zichtbaar – voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeer- en vervoersbeleid, dat richting geeft aan de door de raad en het college te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer.”

Het GVVP gemeente Buren is opgesteld in 2005 en kan na een periode van meer dan 10 jaar niet meer als samenhangend (met actueel landelijk en regionaal beleid) en uitvoeringsgericht verkeer- en vervoersbeleid worden beschouwd.

Naast de wettelijke taak om een samenhangend (actueel) verkeer- en vervoersbeleid te voeren zijn de vele ontwikkelingen op zowel landelijk als lokaal niveau een goede aanleiding om de visie op verkeer en vervoer te actualiseren.

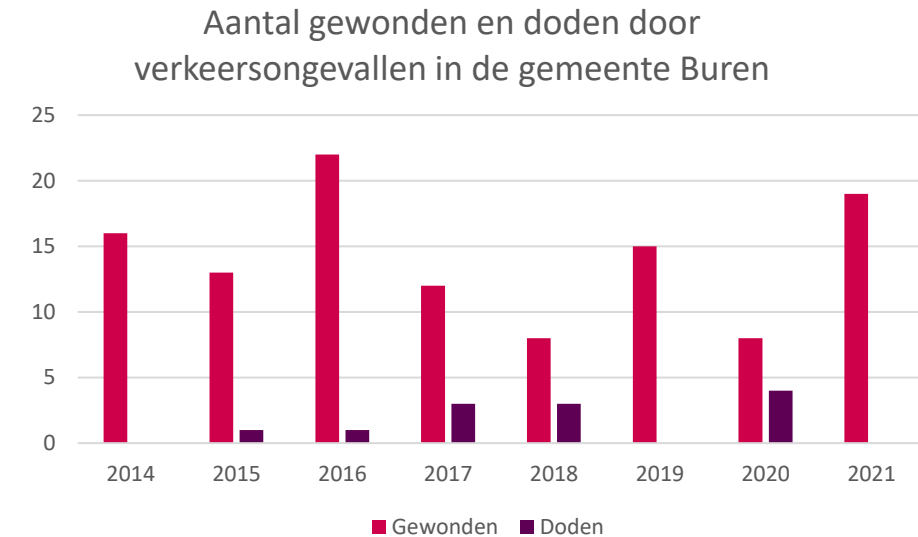
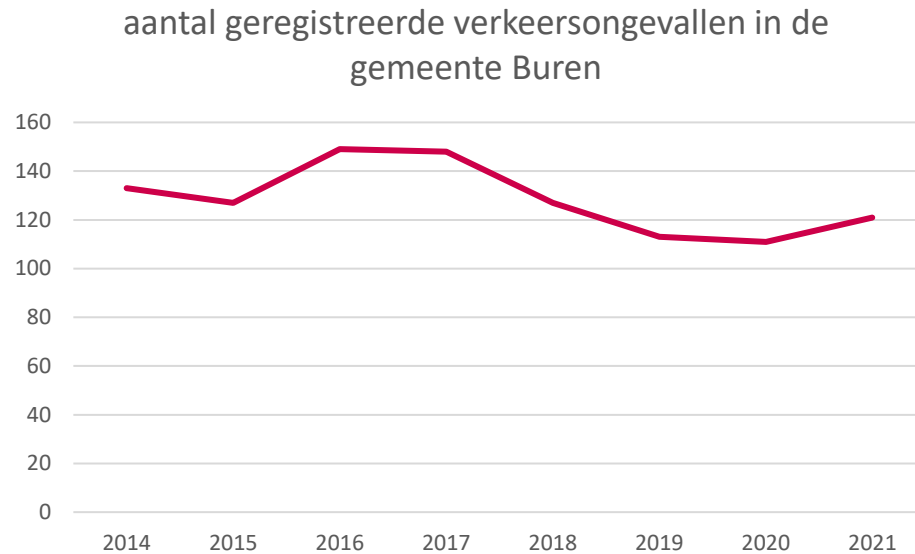
Leeswijzer

Dit document is het resultaat van de verkenningsfase van het proces om te komen tot het GVVP gemeente Buren. In dit document is een samenvatting van de verzamelde kennis.

2. Verkeersveiligheid

Verkeersongevallen

Bron: VIA, 2022 (geregistreeerde ongevallen)



Het totaal aantal ongevallen ten opzichte van het aantal inwoners is in Buren lager dan gemiddeld in Nederland, maar daalt niet. Daarnaast ligt het aantal verkeersdoden hoger dan het landelijk gemiddelde.

Verkeersongevallenconcentraties

Bron: VIA, 2022, VerkeersOngevallenConcentraties (2017-2022)

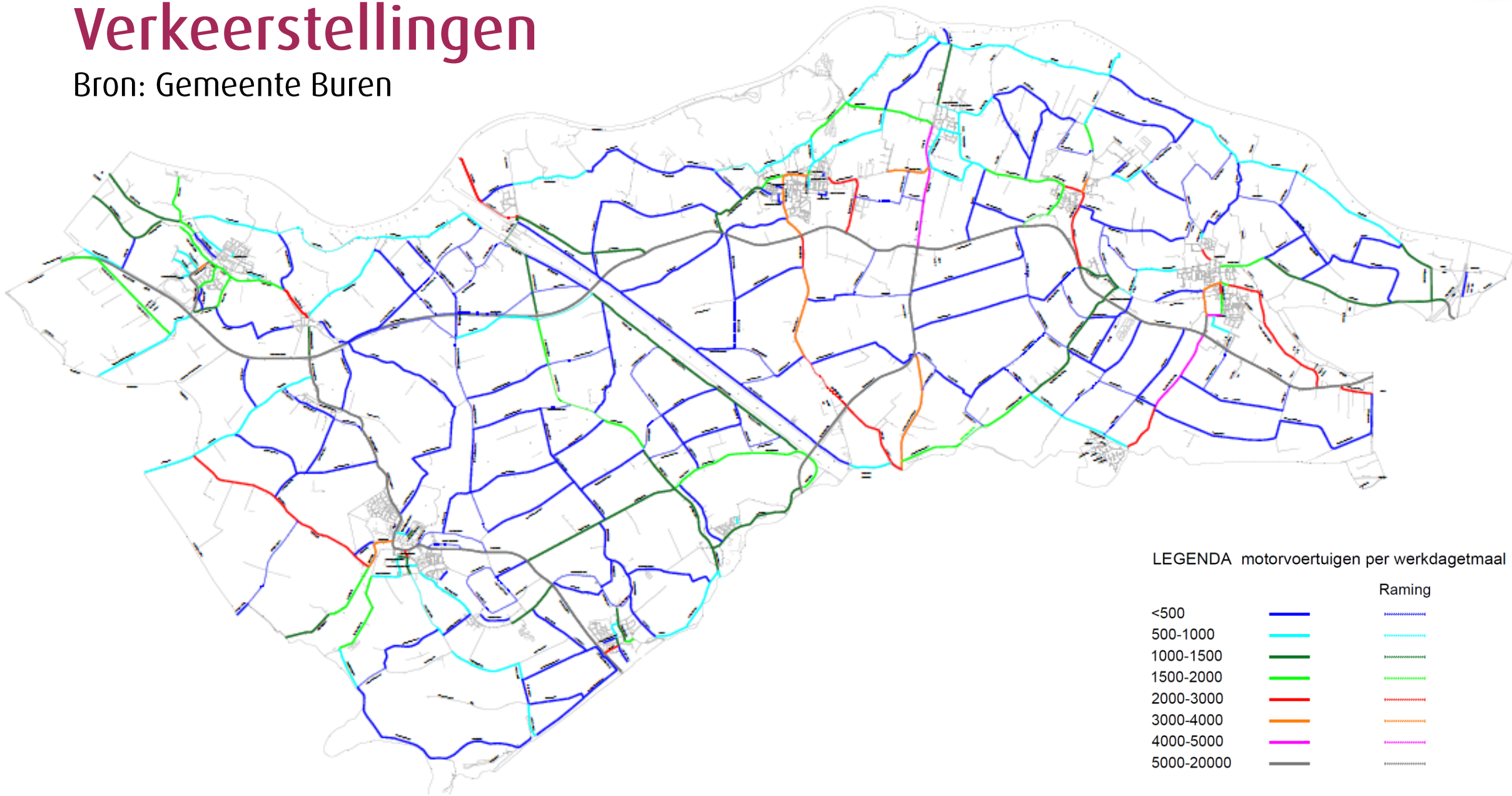


In de gemeente Buren zijn geen specifieke locaties met een groot aantal ongevallen. De ongevallen zijn juist verspreid over een groot aantal locaties. 70% van alle ongevallen waren in het buitengebied en van de 12 dodelijke ongevallen in de periode 2014 tot en met 2021 waren er 11 in het buitengebied.

3. Mobilität

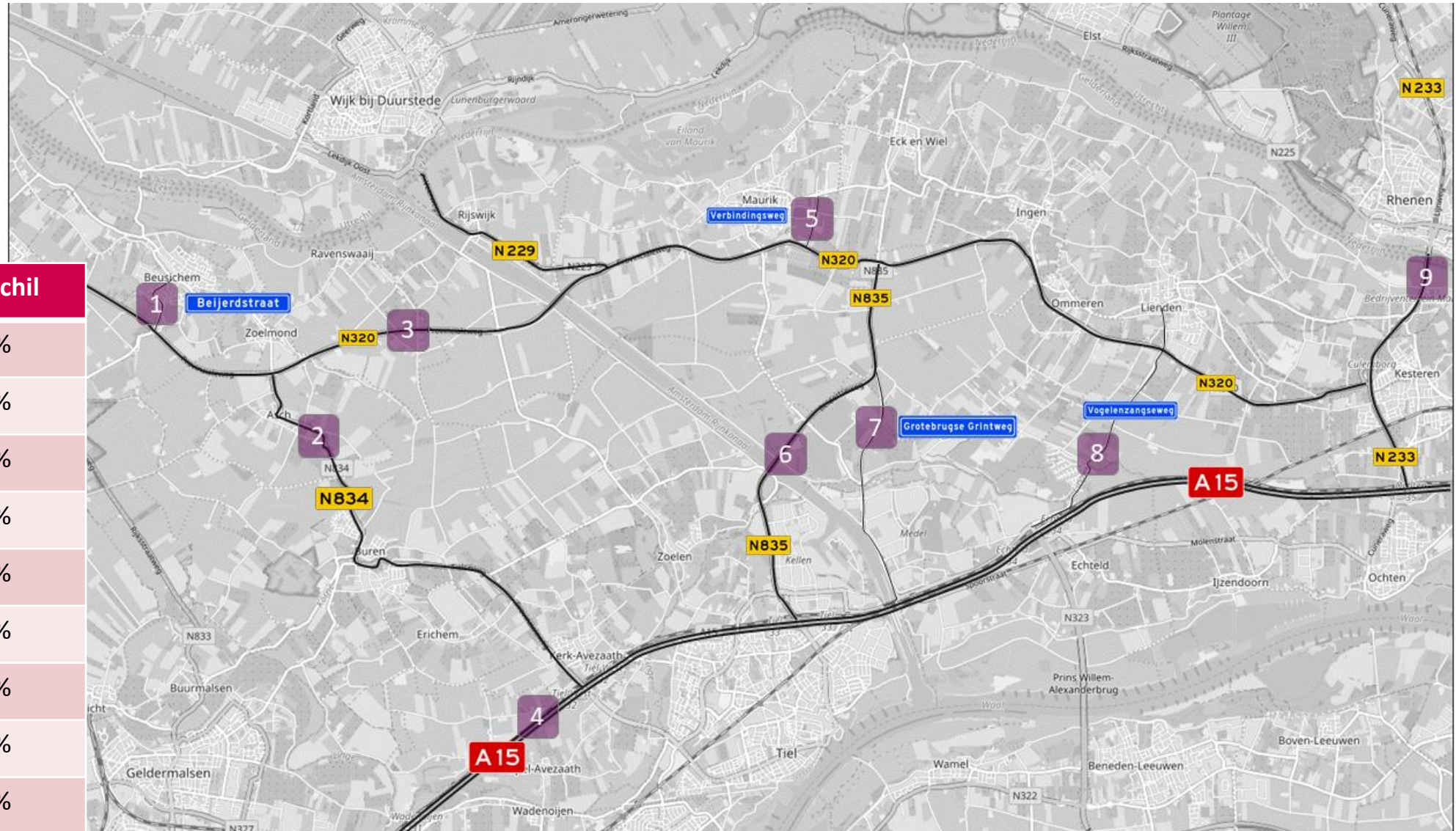
Verkeerstellingen

Bron: Gemeente Buren



Verkeersmodel verschil 2016 - 2030

Locatie	Vershil
1. Beijerdsstraat	+30%
2. N834	+15%
3. N320	+20%
4. A15	+20%
5. Verbindingsweg	+75%
6. N835	+15%
7. Grotebrugse Grintweg	+15%
8. Vogelenzangseweg	+25%
9. N233 (brug Rhenen)	+20%



Top 10 snelheidslocaties

30 km/h-wegen

Rangorde	Plaats	Straatnaam	V85	Absolute overschrijding t.o.v. maximumsnelheid
1	Ingen	Molenstraat	58	28
2	Lienden	Achterstraat	58	28
3	Beusichem	Smalriemseweg	57	27
4	Ingen	weverstraat	57	27
5	Ravenswaaij	Maatsteeg	54	24
6	Zoelen	Achterstraat	54	24
7	Beusichem	Beneden Molenweg	52	22
8	Beusichem	Smalriemseweg (ander wegvak)	50	20
9	Eck en Wiel	A. van Delenstraat	50	20
10	Lienden	Voorstraat	50	20

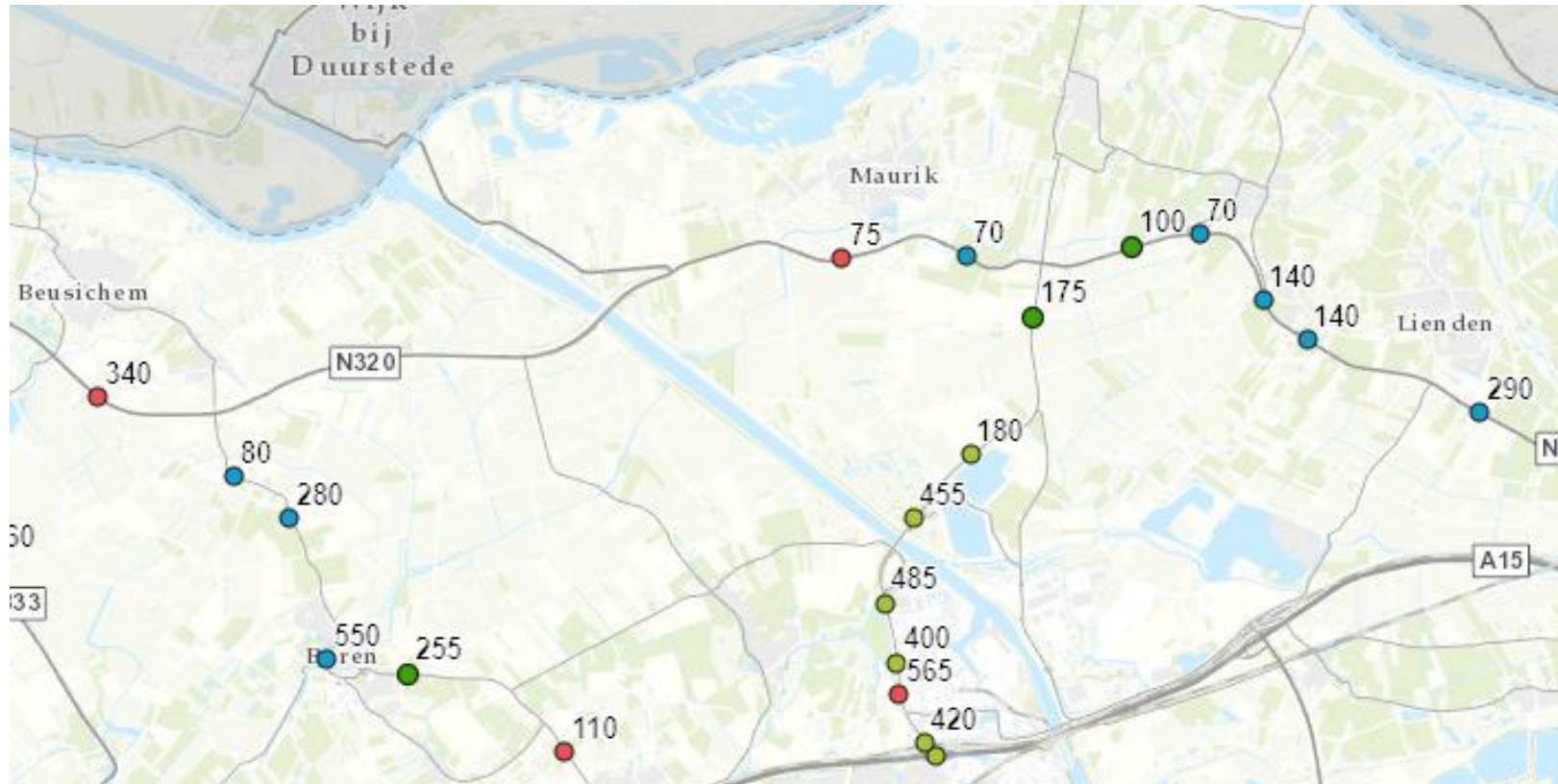
60 km/h-wegen

Rangorde	Plaats	Straatnaam	V85	Absolute overschrijding t.o.v. maximumsnelheid
1	Zoelen	Grasbroeksteeg	92	32
2	Rijswijk	Veldweg	88	28
3	Ommeren	Langeindsestraat	87	27
4	Buren	Erichemsewal	84	24
5	Lienden	Marsdijk	84	24
6	Ravenswaaij	Prinses Margrietstraat	81	21
7	Rijswijk	Prinses Margrietstraat	81	21
8	Buren	Burensedijk	80	20
9	Erichem	Lutterveldsestraat	80	20
10	Kapel-avezaath	Lutterveldsestraat	80	20

*De V85 weergeeft de snelheid waar 85% van de bestuurders onder zit.
Op basis van de getelde wegen. Aantal 50 km/h-wegen beperkt en
beperkte snelheid. 80 km/h-wegen niet van toepassing.*

Verkeerstellingen fietsen

Bron: Provincie Gelderland

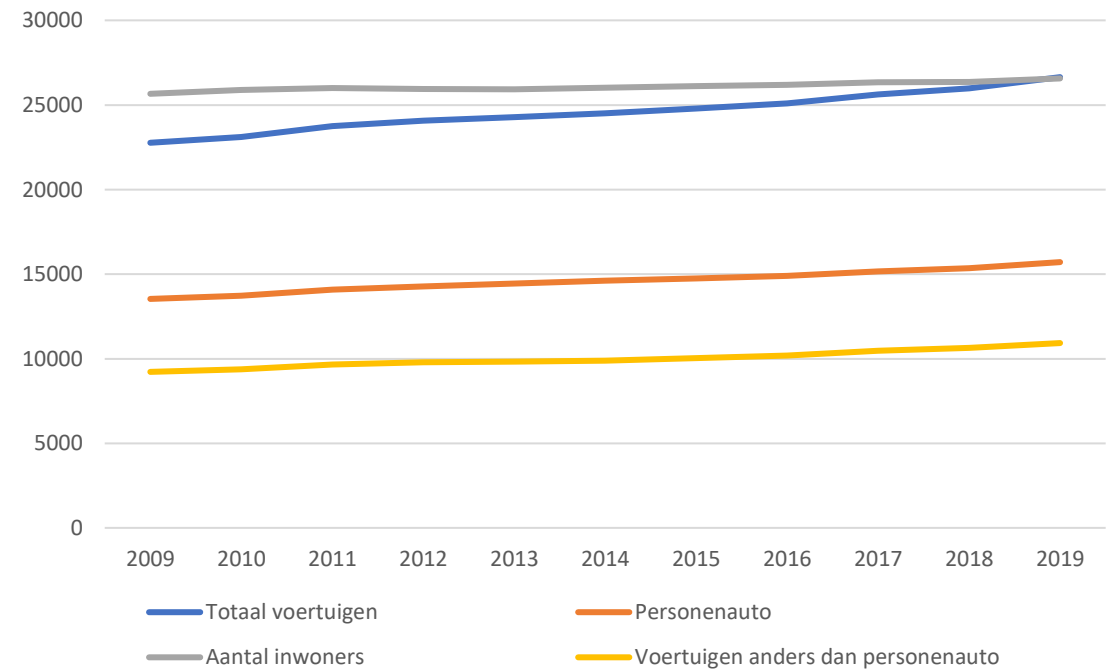


Voertuigen en inwoners

Bron: CBS

Type voertuig	2014	2015	2016	2017	2018
Bestelauto	2243	2296	2317	2415	2444
Bromfiets	1229	1232	1253	1246	1239
Motorfiets	1465	1437	1428	1437	1430
Personenauto	14614	14752	14896	15158	15351
Snorfiets	736	771	852	891	932
Vrachtauto (excl. trekker voor oplegger)	292	295	273	288	286
Overige voertuigen	3931	4017	4077	4195	4311
Totaal	24510	24800	25096	25630	25993

Absoluut aantal voertuigen en aantal inwoners gemeente Buren



4. Meldingen en gesprekken

Meldingen

- 46 meldingen via werkgroep verkeer;
- Met name over snelheid;
- Uit snelheidsmetingen; blijkt niet altijd dat V85 boven maximumsnelheid ligt.
- Daarnaast ook nog meldingen via AVRI (onderhoud).

	indiener	locatie klacht	kern	soort	verkeers-	aantal	display	combineren	kleine	afsprake
				klachten	telling V85	ongevallen		beheer	infrastructuur	
1	aanw	Daver	KA	snelheid 30	43/45		x	x		afgewezen, combinatie dorpsplan?
2	aanw	Zevenmorgen	Ingen	snelheid/trilling 30	28			x		afgewezen 8 drempels pas bij reconstructie
3	aanw	Wielsewegl	Eck en Wiel	snelheid 60	58		x	x		bewoners maken ontwerp
4	aanw	Verburghweg	Eck en Wiel	snelheid 30	46		x	x		
5	aanw	A. van Delenstraat	Eck en Wiel	snelheid 30	50 voorh 58		x	x		
6	aanw	Verbrughweg	Lienden	snelheid, voetpad 30	27			uitvoering 2019		raad neemt besluit
7	bezoeker	Verbrughweg winkelcentrum	Lienden	oversteken 30	27 (2018)		x	x		begin 2018 drempel zebra
8	PCG	Voorstraat	Lienden	snelheids veiligheid 30	nb			x	x	2 palen verwijderen oerige extra markeren
9	PCG/aanw	Vogelenzangseweg	Lienden	snelheid 50	58		x	x		50 km markering 4x
10	aanw	Culemborgseweg	Asch	snelheid 50	nb			uitvoering 2019		provincie overleg gedragsonderzoek
11	Beus Leeft	Beneden-Molenweg	Beusichem	snelheids veiligheid 30	52		x	uitvoering 2019		in uitvoering 2019
12	Beus Leeft	Sportveldstraat	Beusichem	snelheid/trilling 30	40			x		in overleg
13	Beus Leeft	Smalriemseweg	Beusichem	snelheid 30	57		x	x		in overleg
15	Beus Leeft	Oranjestraat	Beusichem	snelheid 30	47		x	x		in overleg 2 plateaus 2011
16	Beus Leeft	Keuning	Beusichem	snelheid 30	36			x		in overleg
17	Beus Leeft	Einde	Beusichem	snelheid 30	48		x	x	x	versm/drempel 2008
18	Beus Leeft	Heuvel/Ganssteeg	Beusichem	snelheid 30	57/52		x		x	drempel markering 2016
19	bedrijven	Zoelense Zandweg	Zoelen	snelheid 60	58				x	heringericht 2018
20	gemeente	Ravenwaaijsesteeg/N320	Ravenswaaij	ongeval 60/100	nb			2019 prv		gemeente/provincie traject N320
21	aanw	Buitenweg 37	Maurik	snelheid 30	47		x	x		
22	aanw	Molenstraat 17	Maurik	snelheid 30	49		x	x		
23	aanw	Molenstraat 11	Ingen	snelheid 30	57		x	x		
24	aanw	Uiterdijk 27 Zoelen	Zoelen	snelheid 30	42				x	drempel verplaatst
25	aanw	Voorkoopstraat 5	Beusichem	snelheid 60	88				x	verbod doorgaand verkeer tijdelijk
26	aanw	Engelshof	Maurik	snelheid 30	42			x		afgewezen
27	aanw	Erichemsekade 20	Buren	snelheid 60	60					afgewezen
28	school	Kochpad	Zoelmond	snelheid 30	35				x	in 2011 32 km/u V85 markering accenten
29	aanw	L. Nieuw-Meerten 32	Lienden	snelheid 30	35					groenvak
30	aanw	Scharenburg 4	Zoelen	snelheid 30	34					afgewezen
31	aanw	Broeksteeg	Zoelen	snelheid/landbouwverkeer	65				x	breedtebeperking is al adviesnelheid 30 km/u
32	aanw	Goudplevier	Maurik	snelheid 30	34		x		x	markering
33	aanw	Tielsestraat Verbeek	Zoelen	snelheid 60	69				x	2 drempels aangelegd in 2016
34	signa	Papesteeg school	Lienden	snelheid 30/50	44		x			drempel + bebording
35	aanw	Lutterveld	Erichem	snelheid/vrachterverkeer 60	60				x	breedtebeperking 2,3 m
36	aanw	Hogeweg 16a	Lienden	snelheid/vrachterverkeer 60	60			x		afgewezen
37	aanw	Lingemeer	Lienden	snelheid 30					x	drempel/entree
38	aanw	Pr. Marijkelaan 13	Maurik	snelheid 30	44		x	x		in 2011 heringericht
39	aanw	Erichemseweg 1b	Erichem	snelheid 60	67			x		afgewezen
40	raad	Dijkverbetering	buitengebied	snelheid 60			x	uitgevoerd 2016	x	25 drempels
41	aanw	Bernhardlaan Buren	Buren	snelheid 30						1 plateau
42	aanw	Kasteellaan Buren	Buren	snelheid 30				uitgevoerd 2017		heringericht/riool
43	aanw	Eindtoe Lienden	Lienden	snelheid 30				uitgevoerd 2017		heringericht/riool
44	aanw	Rijnstraat en overige Ingen	Ingen	snelheid 30				in 2019		
45	Aanw	Burg houtkoperweg 36	Lienden	Snelheid 60	68			X		Niet fietsveilig
46	Gebruiker	Erichemsekade	Beusichem	Snelheid 60						Niet fietsveilig

E-spraak

- Nader in te vullen op basis van reacties

5. Evaluatie GVVP

Stand van zaken vigerend GVVP

Onderwerp	Stand van zaken	Bijzonderheden
Herijking komgrenzen	Niet uitgevoerd	Weerstand vanwege mogelijkheden verhoging maximumsnelheid en toepassing van drempels
Schoolroutes	Uitgevoerd	Maar blijvend item
Gedragbeïnvloeding	Continu	Met name via basisscholen
Duurzaamheid	Continu	Materiaalgebruik en herinrichting of ontwerp langs duurzaamheidslat leggen
Recreatief en toeristisch verkeer	Continu	
Nationaal landschap	Continu	Geen prioriteit gebleken
Inrichting 60km/h-zones	Continu	In combinatie met wegbeheer/onderhoud
Gemeentelijke ontsluitingswegen	Uitgevoerd	In combinatie met wegbeheer/onderhoud
Regionale ontsluitingswegen	In onderzoek	Rijnbrug Rhenen en A15

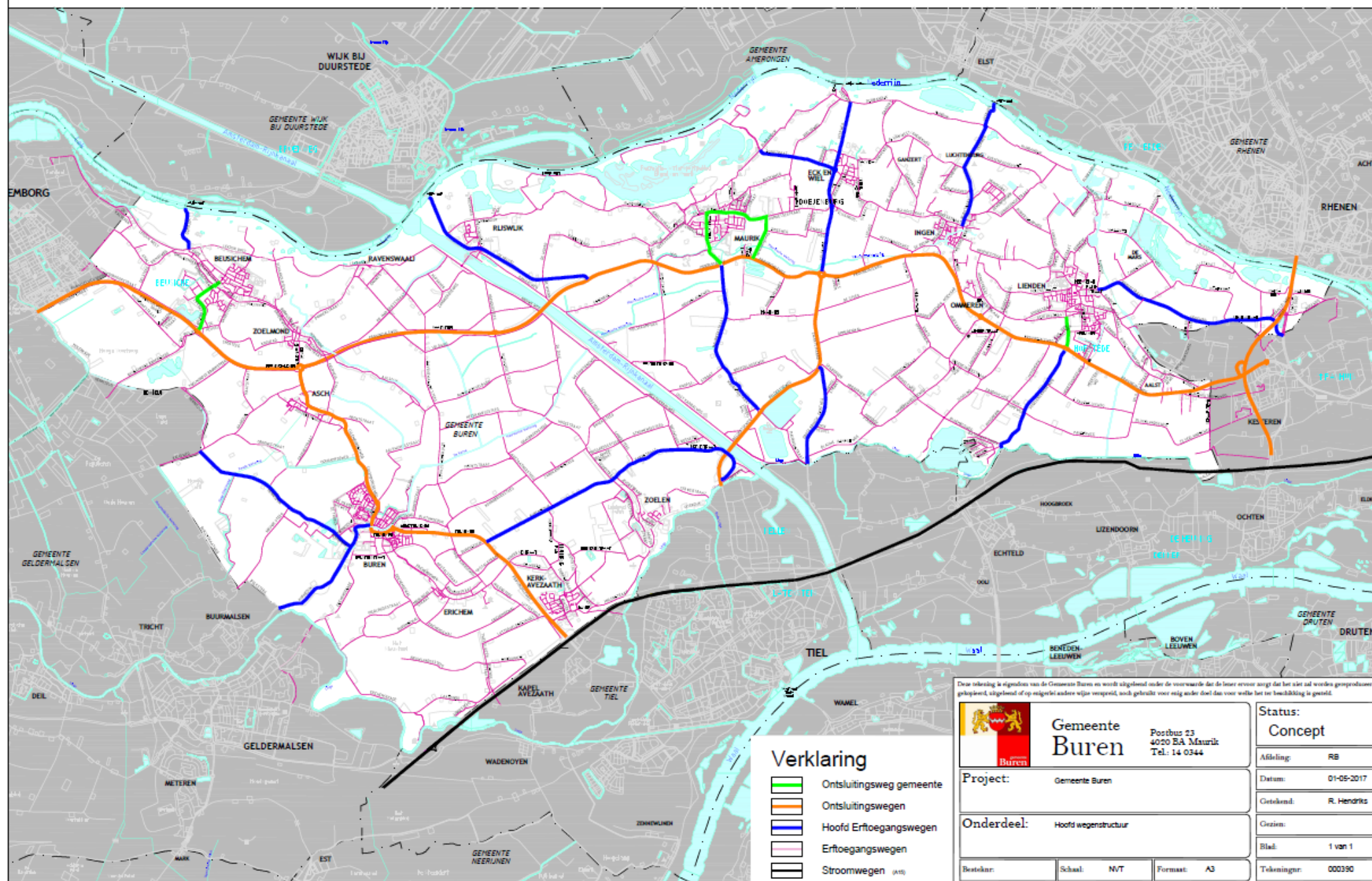
Stand van zaken vigerend Uitvoeringsprogramma (1)

Onderwerp	Stand van zaken	Toelichting
Rijksstraatweg (Geldermalsen)	In planning, nog niet uitgevoerd	Provincie Gelderland
Doorstroming N233 Rijnbrug	In planning, nog niet uitgevoerd	Onderzoek provincies Gelderland en Utrecht loopt
Fietspad Hogeweg (Rhenen-Lienden)	Uitgevoerd	Van Rhenenseweg tot Hoofdstraat
Oude Rijndijk inrichten tot fietspad N320-Lienden-Rijndijk ca. 3,8km	Uitgevoerd	Volgens planning
Rijnbandijk (Rijswijk-Maurik) 60km/h-inrichting	Uitgevoerd	In combinatie met dijkverbetering in 2016
Bulksestraat (Ingen-Eck en Wiel) 60km/h-inrichting	Niet uitgevoerd	Geen geld beschikbaar. Wenselijkheid opnieuw bepalen
De Heuvel (N320-Rijswijk)	Uitgevoerd	60 km/h-inrichting
Vogelenzangseweg (A15-Lienden), onderzoek naar voorrangssituaties	Niet uitgevoerd	Zeer waarschijnlijk nog wel gewenst

Stand van zaken vigerend Uitvoeringsprogramma (2)

Onderwerp	Stand van zaken (heden)	Toelichting
Maatsteeg (Ravenswaaij-N320), kruisingen onderzoeken en aanpassen	Niet uitgevoerd	Afstemmen met inwoners en provincie
Rijnbandijk Eck en Wiel/Ingen, kruisingen met Rijndijk, Rijnstraat en Veerweg	Uitgevoerd.	
De Brei, inrichting 30km/h-zone	In planning (start najaar 2019)	In combinatie met herinrichting kom Ingen
Erichemsekade (Buren-Geldermalsen), verharden bermen	Uitgevoerd	
Ontsluitingsweg Tielsestraat/Pr. Marijkelaan te Maurik (binnen kom)	Uitgevoerd	
Buitenhuizenpoort	Uitgevoerd	Knelpunten brandweerlijst opgelost
Garststraat (Maurik)	Gedeeltelijk uitgevoerd	Voorlopig voldoende
Abri's kernen Maurik, Buren en Zoelmond	Uitgevoerd	

Wegenstructuur 2017



6. Trends en ontwikkelingen

Toekomst?

Zelfrijdende voertuigen

Op dit moment wordt druk geëxperimenteerd met zelfrijdende voertuigen. 'Nederland wil een voortrekkersrol en de minister laat trots weten dat we over 20 jaar volledig automatisch rijden' meldt Kennislink. De deskundigen twijfelen ernstig aan het waarheidsgehalte, 'Goed dat we experimenteren, maar het is een illusie om te denken dat we snel autonome voertuigen op de Nederlandse weg hebben'. Volgens deskundigen verschijnen in 2030 de eerste zelfsturende auto's op straat en in 2050 is het hele wagenpark zelfsturend. De weblog eindigt met het advies om het roze wolk-scenario van zelfsturende auto's, schoon vervoer, geen files en slachtoffers door te prikken. Het gaat om fundamentele keuzes in de markt en politiek die bepalen hoe het nieuwe tijdperk van mobiliteit eruit zal zien.

Verkeer, een conservatief systeem

Door het rapport 'De geschiedenis van de toekomst' van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid worden we weer met beide benen op de grond gezet. In dit rapport wordt een studie gepresenteerd naar het scenariodenken in de voorgaande decennia over de voorziene ontwikkeling van verkeer en mobiliteit uit het verleden. Soms zaten de scenarioschrijvers ernaast, maar meestal niet. 'Eigenlijk', zo concludeert het rapport, 'is het verkeer- en vervoerssysteem vooral een conservatief systeem: in 39 jaar is het nog steeds asphalt, auto's, vrachtauto's, spoorlijnen, havens enzovoort. Weliswaar is er van dit alles in 39 jaar tijd veel meer gekomen, soms schoner, stiller en veiliger, maar in wezen is het systeem onveranderd'. Klaar dus, niets aan de hand. Er zal wel wat meer komen van het een en ander en wat minder van het volgende, maar de wereld in 2040 zal niet veel verschillen van de onze. En, ook dat is een visie.

Maar de wereld verandert

In hetzelfde jaar publiceert het Centraal Planbureau (CPB) de studie 'Waarmee verdient Nederland in 2040 zijn geld? Het is de meest robuuste scenariostudie van de afgelopen jaren en in de vier scenario's wordt een sterk veranderende en verstedelijkende wereld en daarmee Nederland beschreven. Een van de dominante aanbevelingen uit deze studie is om steden en infrastructuur te versterken. Grote steden moeten kunnen groeien, met een lokaal netwerk van openbaar vervoer en wegen en met excellente kennisinstituten. Kleine steden hebben behoefte aan uitstekende verbindingen in de vorm van snelwegen en ICT-netwerken.

Een visie maken...

Een visie op verkeer is dus al met al een hachelijke zaak, zeker als doorgeredeneerd wordt naar een verdere toekomst. Er zijn ontzettend veel variabelen waarmee rekening moet worden gehouden. Nieuwe energievormen, het politieke debat op mondiaal, Europees en nationaal niveau, de lobby van de energiesector, van de autofabrieken, allerlei technologische ontwikkelingen, het behoeft patroon van gebruikers, de manier waarop we in de toekomst samenleven etc. etc. In deze mobiliteitsvisie wordt een dappere poging gedaan om een Hoogeveens plan uit te stippelen voor de komende jaren. Maar meer dan ooit zal het nodig zijn om te blijven aanpassen en ons niet vast te bijten in één scenario.

Landelijke trends

Wat we zien veranderen

Europa vergrijst, hoger opgeleiden trekken naar de stad om te studeren en te werken. Het platteland krimpt. Groei van wereldbevolking en economie betekent het ontstaan van schaarste aan natuurlijke grondstoffen. Een roep om verduurzaming van de samenleving wordt versneld door de sterke digitalisering van onze samenleving. Nooit is het zo eenvoudig geweest een grote groep mensen binnen een zeer korte periode te bereiken. Deze reikwijdte maakt dat nieuwe producten sneller ontwikkeld en verspreid worden binnen de samenleving. Digitalisering helpt ons ook efficiënter met onze tijd om te gaan op basis van individuele voorkeuren. Denk aan het nieuwe werken, winkelen of individuele reisinformatie. Tot slot leven we in onzekere tijden. Of trends doorzetten en in welke mate is erg onzeker. Misschien gebeurt er wel iets heel anders met een groot effect. Flexibel plannen lijkt het enige juiste antwoord.

Wat betekent dit voor ons mobiliteitsgedrag?

Na jaren van groei stabiliseert de (auto)mobiliteit in Nederland. De groei lijkt eruit. In de huidige tellingen zien we dat beeld terug. Kijkend naar de demografische ontwikkeling van Nederland is een afvlakking van de groei een logisch uitgangspunt. Digitalisering en verdere technologische ontwikkelingen helpen de reizigers efficiëntere reizen te maken. Ze kunnen beter geïnformeerd steeds hun optimale keuze maken tussen verschillende vervoerswijzen, gebaseerd op hun eigen voorkeuren. Door digitalisering ontstaat er tevens inzicht in de behoefte van de klant, bijvoorbeeld in route of abonnementsvorm. Hierop kunnen netwerken worden geoptimaliseerd en kan een vervoersproduct klantvriendelijker worden gemaakt. Technologie bracht ons de E-Bike en wellicht straks nog meer andere vervoersvormen. Het slimmer maken van voertuigen is een speerpunt in de automotive-industrie. Vrachtwagens in 'treintjes' tot zelfrijdende auto's lijken in 2030 binnen handbereik. Vooral binnen stedelijk gebied met veel interactie tussen verkeersdeelnemers is dit nog een opgave.

Trends en ontwikkelingen in de gemeente Buren

Trends en ontwikkelingen in de gemeente Buren:

- Een veranderende samenstelling en aanbod van verkeer op de wegen;
- Meer belasting van de fundatie van wegen in het buitengebied door gewijzigd gebruik;
- De opkomst van elektrische fietsen en voertuigen;
- De vergrijzing en groeiende groep kwetsbare verkeersdeelnemers;
- Samengaan van basisscholen (kindcentra) waardoor extra scholierenroutes ontstaan;
- De toekomstige ontwikkelingen voor recreatie en toerisme;
- Diverse ontwikkelingen en bedrijfsactiviteiten in de kern en het buitengebied;
- De toekomstige ontwikkelingen bij Medel II in Tiel;
- De verkeersveiligheid en bereikbaarheid van Rivierenland bij de A2 en A15;
- De fileproblematiek bij de brug in Rhenen.

7. Beleid relevante overheden

Rijksoverheid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. In deze structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor Nederland in 2040: een visie hoe Nederland er in 2040 voor moet staan. Deze ambities zijn uitgewerkt in rijksdoelen tot 2028, passend bij de opgaven waar het Rijk zelf verantwoordelijk voor is. In de SVIR staan een drietal doelstellingen centraal waar het Rijk haar inzet op richt:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk – economische structuur van Nederland.
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat.
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Strategisch Plan Veervoerbaarheid 2030

Het SPV 2030 kent een nulambitie: elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Overheden willen samen met maatschappelijke partners een maximale inspanning leveren om risico's in kaart te brengen en vervolgens inzetten op maatregelen om die risico's te verkleinen. Dit vraagt om een impuls voor verkeersveiligheidsbeleid waar het gaat om structurele aandacht, een proactief beleid en een brede samenwerking met partijen.

Het SPV 2030 beschrijft negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeerveiligheid.

Drie thema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig:

1. Veilige infrastructuur (geloofwaardige limieten, aanpassen infrastructuur en veilige bermen);
2. Heterogeniteit in het verkeer (snelheidsverschillen, massaverschil en nieuwe vervoersmiddelen);
3. Technologische ontwikkelingen (rijtaakondersteunende systemen, zelfsturende auto's en innovatie);

Twee thema's betreffen specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten:

4. Kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, scootmobielen en tweewielers);
5. Onervaren verkeersdeelnemers (kinderen, beginnend bestuurder en nieuwe modaliteiten);

De laatste vier betreffen risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag:

6. Rijden onder invloed (alcohol, drugs en combigebbruik);
7. Snelheid in het verkeer (snelheidslimieten, veilige snelheid en geloofwaardige weginrichting);
8. Afleiding in het verkeer (smart functies, passagiers en muziek);
9. Verkeersovertreders (cameratoezicht, wet- en regelgeving en correctieve sancties).

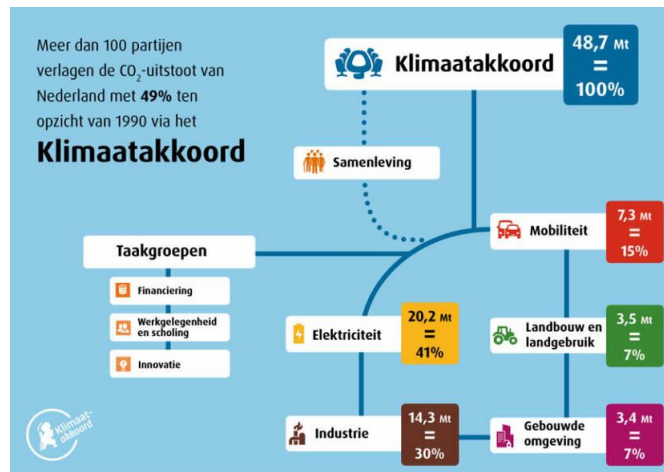


Samenwerkende overheden

Klimaatakkoord

Mobiliteit kan en moet schoner en slimmer. Het Rijk heeft recentelijk het Klimaatakkoord met ambitieuze doelen en afspraken opgesteld. Mobiliteit is hier een onderdeel van. Bij veel afspraken zijn bedrijven en regionale netwerken betrokken. Er wordt onderscheid gemaakt in maatregelen die betrekking hebben op:

- duurzame hernieuwbare energiedrager in mobiliteit;
- elektrisch vervoer;
- verduurzaming personenmobiliteit;
- verduurzaming in logistiek.



Tour de Force

Een brede coalitie van overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en samenwerkingsverbanden die verantwoordelijk en betrokken zijn bij het fietsbeleid in Nederland heeft zich verenigd in de Tour de Force. Bij de start van Tour de Force is de concrete ambitie geformuleerd: 20% meer fietskilometers in 2027.

Tour de Force ziet vijf maatschappelijke ontwikkelingen, waarin 'de fiets' het verschil kan maken:

1. Fietsen houdt de stad bereikbaar
2. Fietsen voor een vitaal landelijk gebied
3. Fietsen voor een beter klimaat
4. Fietsen voor een betere gezondheid van mensen
5. Fietsen biedt mensen kansen

Om het doel te bereiken is een gezamenlijke Agenda Fiets 2017-2020 opgesteld met negen doelen:

1. Nederland toonaangevend Fietsland;
2. Meer ruimte voor de fiets in steden;
3. Kwaliteitsimpuls op drukke en kansrijke regionale fietsroutes;
4. Optimaliseren overstap fiets-ov-fiets en auto-fiets;
5. Gericht stimuleren van fietsen;
6. Minder fietsslachtoffers;
7. Minder gestolen fietsen;
8. Versterken kennisinfrastructuur;
9. Fiets in de omgevingsvisies



Provincie Gelderland

Visie voor een bereikbaar Gelderland (2020)

De provincie heeft een visie opgesteld, waarin wordt aangegeven welke route wordt gekozen om Gelderland bereikbaar te houden en welke afwegingen worden gemaakt tussen het investeren in infrastructuur en het slim gebruiken van het bestaande netwerk.

Doel is om de reiziger te verleiden de slimste en schoonste keuzes te maken door te verbinden, te veranderen en te vergroenen. Om de grootste impact te bereiken, ligt de focus op de volgende bouwstenen:

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



Omgevingsvisie Gaaf Gelderland (2018)

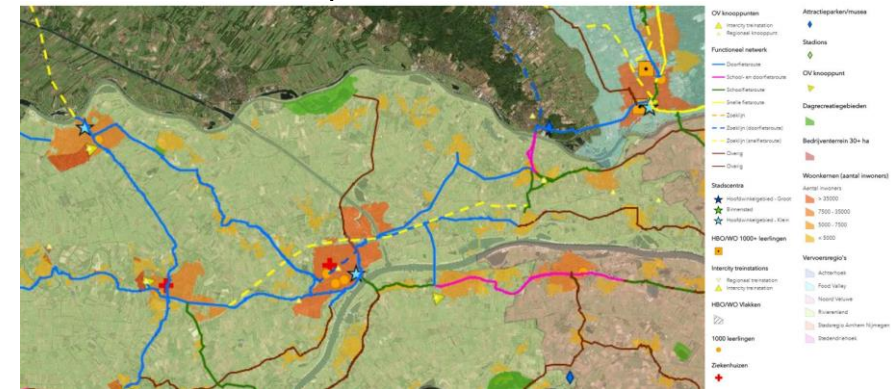
Door de provincie Gelderland is de omgevingsvisie 'Gaaf Gelderland' opgesteld. Daarin zijn zeven ambities opgenomen voor een duurzaam, verbonden en economisch krachtig Gelderland.

Specifieke ambities met betrekking tot de mobiliteit zijn:

- In 2030 is het busvervoer zonder uitstoot en is 35% van het totale aantal verplaatsingen met de fiets.
- In 2050 is de groei van de mobiliteit op een slimmere manier opgevangen. Snel en veilig internet fungeert daarbij als alternatief voor fysieke verplaatsingen.

Op de 'Regionaal Hoofdwegennet - Functiekaart' is de N835 gemarkeerd als regionale verbindingsweg, het oostelijk deel van de N320 als ondersteunende weg en de overige provinciale wegen als lokale ontsluitingsweg.

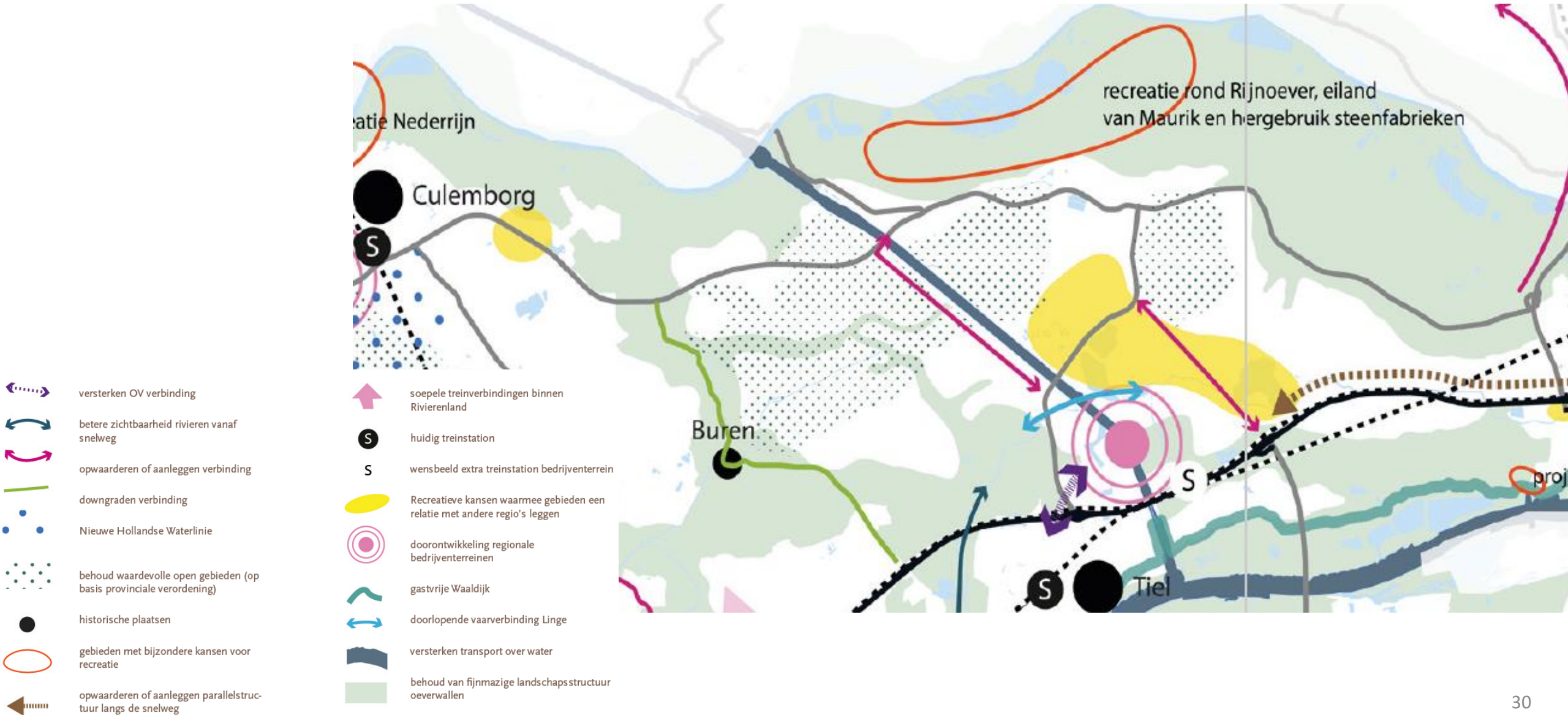
Hoofdfietsnetwerk provincie Gelderland



Regionaal Hoofdwegennet - Functiekaart



Regio Rivierenland



Regio Rivierenland

Regio Rivierenland:

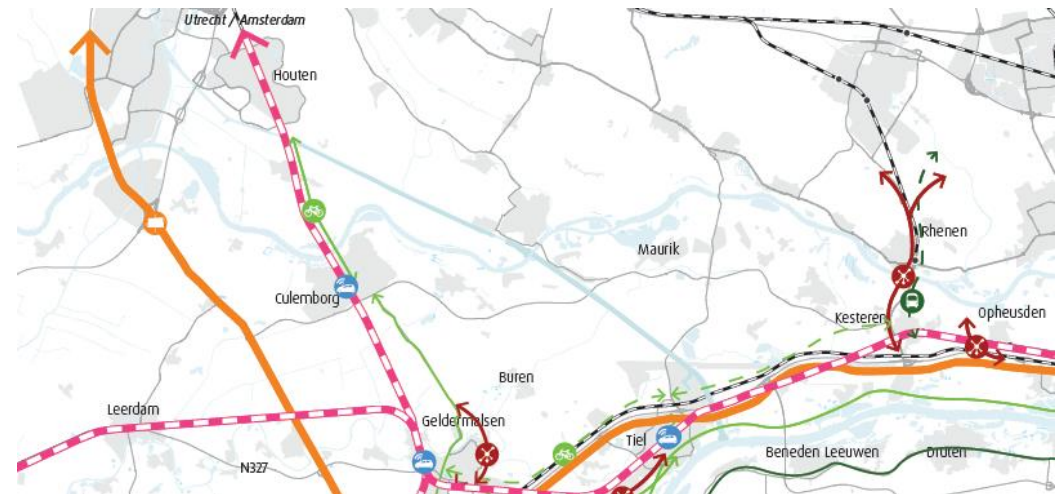
- Slimme, robuuste en duurzame bereikbaarheid
- Agribusiness
- Economie en logistiek
- Recreatie en toerisme

In regionaal verband is een Mobiliteitsagenda opgesteld die is uitgewerkt tot een Uitvoeringsplan Mobiliteit. In het voorjaar van 2019 is dit uitvoeringsplan vastgesteld. Bij de ontwikkeling van de visie nemen we de acht regionale hoofdpogaven mee:

ROBUUST	DUURZAAM	SLIM
 <i>Verbeteren van (inter) nationale verbindingen</i>	 <i>Toekomst bestendig en veilig fietsnetwerk</i>	 <i>Inspelen op nieuwe trends: slimme mobiliteit</i>
 <i>Robuust hoofdwegennet en leefbare kernen</i>	 <i>Sterk en verbindend openbaar vervoer</i>	 <i>Slimme, innovatieve logistiek</i>
 <i>Kwalitatieve spoorverbinding voor bereikbaarheid van banen</i>	 <i>Overstap naar schone mobiliteit</i>	

Relevante acties voor gemeente Buren:

- A2, A15 en Rijnbrug Rhenen
- Optimaliseren spoorverbindingen Geldermalsen-Elst
- Fietsvisie Rivierenland tbv robuuster hoofdfietsnetwerk
- Fietsverbindingen langs vervoersassen A2 en A15 opwaarderen
- Meewerken aan initiatieven en pilots die zich richten op vraag gestuurd en flexibel openbaar vervoer en deze monitoren en evalueren en eventueel verder uitrollen in de regio.
- Verduurzamen van de mobiliteit
- Veilige parallel- en ventwegen tijdens ochtendfietsspits. Daarvoor pilot starten in Buren en West Betuwe om agriverkeer tijdens de ochtendfietsspits de ventwegen te laten mijden.



8. Overige aandachtspunten

Speerpunten uit het coalitieakkoord

Speerpunten uit het coalitieakkoord 2018-2022. Deze nemen we mee bij de ontwikkeling van de mobiliteitsvisie. Dit zijn:

- Buren is een uitgestrekte plattelandsgemeente met een groot wegennet in eigen beheer. Door de verandering van gebruik (zware vrachtwagens en landbouwverkeer) in combinatie met fietsende scholieren en recreanten moet er gekeken worden naar duurzame en veilige oplossingen.
- Verbeteren huidige structuur Openbaar Vervoer door met meerdere partijen samen te werken. Aantrekkelijker maken opstappunten.
- Aandacht voor verkeersveiligheid en slimme ontsluitingen voor bedrijven. Herwaardering van het wegenbestand. Opties onderzoeken zoals verkeersmaatregelen, afsluiten en afstoten van wegen.

Raakvlakken andere beleidsvelden

Het verkeer- vervoersbeleid heeft vele raakvlakken met andere beleidsvelden. De afstemming tussen deze beleidsvelden is van belang om voor de gehele gemeente een eenduidig beleid te voeren en geen tegenstrijdigheden te introduceren. Het gaat om:

- Parkeerbeleid (Parkeernota).
- Ruimtelijk beleid (Structuurvisie en bestemmingsplannen, ontwikkeling omgevingswet, Landschapsontwikkelingsplan).
- Beleid recreatie en toerisme.
- Plan voor de Leefomgeving.
- Milieubeleid (Duurzaam).
- IBOR (Beheer en onderhoudsplan wegen).

Andere aandachtspunten zijn:

- Speerpunt gemeente Buren, koppeling toeristische ontwikkelingen, zoals: Eiland van Maurik, Beldert Beach, Stad Buren
- Parkeerproblematiek stad Buren tijdens evenementen. Parkeerdruk gemiddelde zaterdagmiddag: 81%, Evenement: > 200% parkeerdruk
- Rol van het openbaar vervoer in de mobiliteit in gemeente Buren
- Kerngericht werken
- Af-/herwaardering van wegen, verkoop van wegen
- Scholieren fietsen lange afstanden (geen voortgezet onderwijs in gemeente Buren)