

Uitvoeringsprogramma GVVP

Gemeente Buren

Opdrachtgever
Titel rapport

Gemeente Buren
Uitvoeringsprogramma GVVP

Kenmerk
Datum publicatie

004247.20220504.R6.01
1 september 2022

Projectteam Goudappel

Floris Frederix, Frank de Winter

Projectteam opdrachtgever

Bert Sielias

Status

Concept

© Copyright Goudappel BV

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4

2. Verkeersveiligheid 5

2.1	Wegencategorisering	5
2.2	Afwaardering wegen in het buitengebied	7
2.3	Gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie	7
2.4	Snelheidsmonitoring bij meldingen	7
2.5	Verkeersveilige schoolomgevingen	8
2.6	Dijken	8
2.7	Specifieke locaties	9
2.8	Maatregelenlijst verkeersveiligheid	10

3. Bereikbaarheid 12

3.1	Ruimtelijk ontwikkelingen	12
3.2	Openbaar vervoer	12
3.3	Veerdienst	13

3.4	Parkeren	13
3.5	Specifieke locaties	13
3.6	Maatregelenlijst bereikbaarheid	14

4. Duurzaamheid 15

4.1	Laadinfrastructuurbeleid	15
4.2	Faciliteren deelmobiliteit	15
4.3	Fietsgebruik stimuleren	15
4.4	Maatregelenoverzicht duurzaamheid	16

5. Fietsnetwerk 17

5.1	Maatregelenoverzicht fietsnetwerk	19
-----	-----------------------------------	----

6. Maatregelenoverzicht 20

1. Inleiding

Het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) beschrijft het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Buren. Het beleid is in hoofdzaak gericht op het zoveel mogelijk beperken en waar mogelijk oplossen van (toekomstige) verkeersproblemen. Het nieuwe GVVP bestaat uit twee documenten: een mobiliteitsvisie en een uitvoeringsprogramma.

- De mobiliteitsvisie is kaderstellend. Dit betekent dat het beleid voor de komende jaren op hoofdlijnen in beeld wordt gebracht.
- Het uitvoeringsprogramma vloeit voort uit de mobiliteitsvisie en bevat concrete projecten voor de komende jaren.

Dit document is het uitvoeringsprogramma waarin alle maatregelen zijn beschreven.

Doelstelling en thema's van de mobiliteitsvisie

Het hoofddoel van het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan van Buren is het realiseren van een veilig, betrouwbaar en duurzaam verkeers- en vervoerssysteem voor iedereen en voor alle vervoersmiddelen. Overigens is niet alleen de gemeente verantwoordelijk, ook de weggebruiker zelf is verantwoordelijk voor een veilige en duurzaam verkeer- en vervoerssysteem. Afgeleide doelstellingen zijn:

- Vergroten van de verkeersveiligheid.
- Stimuleren van het fietsgebruik.
- Faciliteren van het autogebruik.
- Verhogen van de kwaliteit van de leefomgeving (ruimte voor de voetganger en beperken van de schade aan natuur, landschap en milieu).

Om deze doelstellingen te bereiken wordt gewerkt binnen onderstaande vier thema's. In dit uitvoeringsprogramma zijn de concrete projecten binnen deze thema's uitgewerkt.



Participatieproces

Om te komen tot dit uitvoeringsprogramma is een participatieproces doorlopen. Tijdens de verkenning is dit gebeurt via de online tool E-spraak en bijeenkomsten in alle kernen (ten behoeve van de omgevingsvisie). Met E-spraak zijn in totaal 723 reacties opgehaald uit alle kernen binnen de gemeente. Van alle reacties hebben we de grootste knelpunten per kern geselecteerd, beoordeeld en opgenomen in dit uitvoeringsprogramma. Een externe stakeholderbijeenkomst met belangengroepen en een themasessie met de gemeenteraad heeft gezorgd voor inhoudelijke aanvullingen en aanscherpingen.

Leeswijzer

In dit uitvoeringsprogramma is elk thema nader uitgewerkt in een apart hoofdstuk (hoofdstukken 2 tot en met 5). In deze hoofdstukken volgt per maatregel een toelichting. Tot slot volgt hoofdstuk 6 waarin een totaaloverzicht van alle maatregelen wordt weergegeven.

2. Verkeersveiligheid



Verkeersveiligheid

In de mobiliteitsvisie zijn een aantal maatregelen benoemd om te werken aan een veilige verkeersafwikkeling (verkeersveiligheid) in de gemeente Buren. We zetten in op een meer risicogestuurde aanpak om ongevallen te voorkomen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem proactief aan te pakken. Hiermee dragen we ook bij aan de leefbaarheid. De maatregelen daarvoor zijn hierna uitgewerkt.

2.1 Wegencategorisering

Verschillende kenmerken van de weg en de omgeving bepalen of het beeld van de weg en omgeving past bij de snelheidslimiet. Zijn functie, gebruik en vormgeving van een weg in balans, dan neemt het risico op een ongeval af.

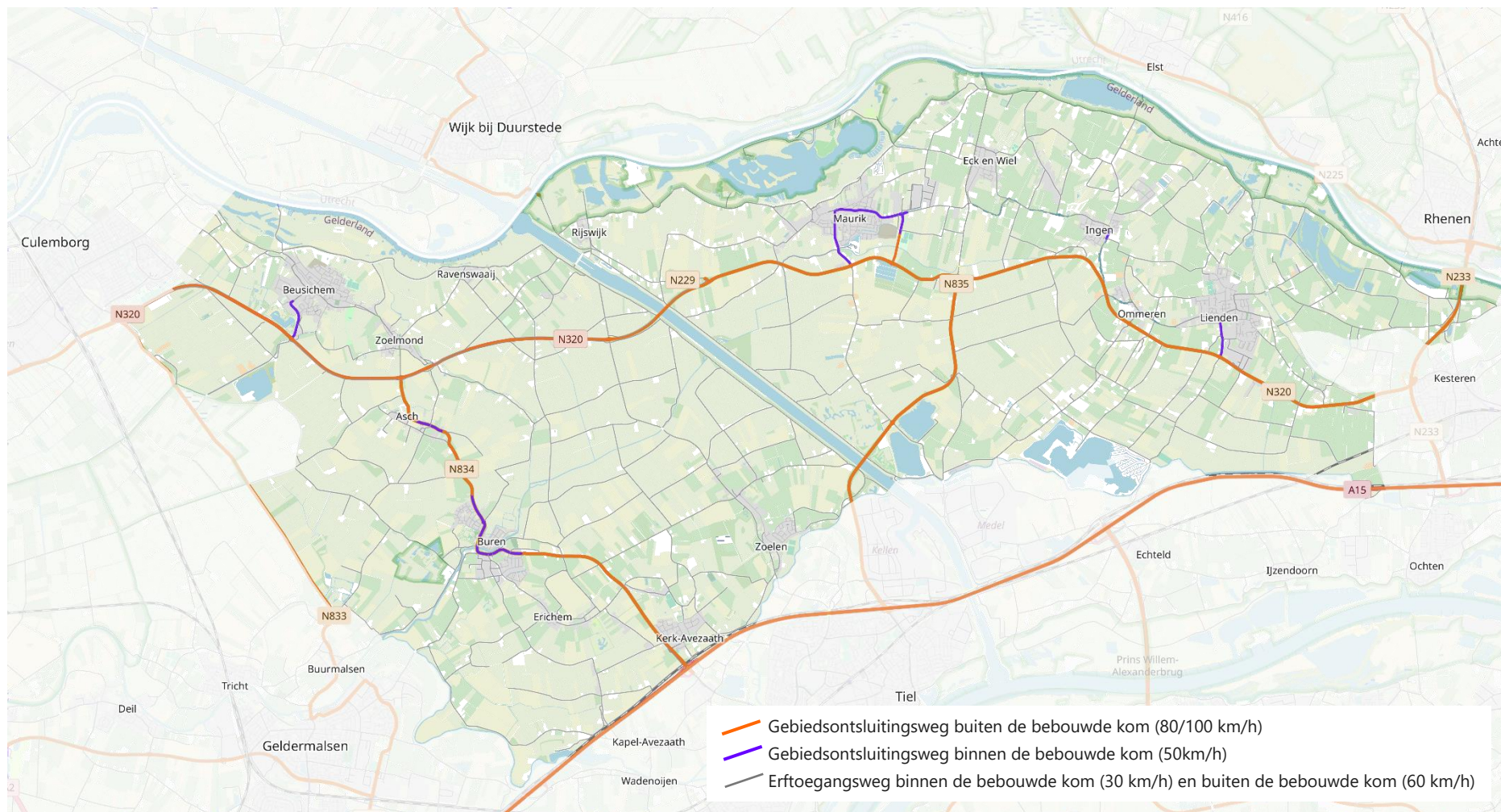
Als gemeente willen we een geloofwaardige inrichting van 30/60 km/h gebieden. Hiervoor passen we de inrichtingsprincipes toe van Duurzaam Veilig. Op een Duurzaam Veilig ingerichte weg is de vormgeving van de weg herkenbaar. Op deze manier zien de weggebruikers aan de inrichting wat voor type weg het is, weten ze daarmee welk gedrag van hen en anderen verwacht wordt en passen ze daarop hun gedrag aan. Een goede inrichting zorgt ervoor dat de maximumsnelheid logisch is.

Conform de landelijke richtlijnen onderscheiden we vier wegcategorieën.

1. Erftoegangsweg in de bebouwde kom.
2. Gebiedsontsluitingsweg in de bebouwde kom.
3. Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom;
4. Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom.

Met de juiste inrichting zorgen we ervoor dat de functie van de weg en het gebruik van de weg beter in balans zijn. Dit doen we in harmonie met de omgeving. De belangrijkste kenmerken van 'Duurzaam Veilig' per wegcategorie zijn opgenomen in de factsheet 'Duurzaam Veilig en de inrichting van wegen'. Deze factsheet is opgenomen als bijlage bij dit uitvoeringsprogramma. Voor wat betreft de inrichting van de wegen sluiten we zo veel mogelijk aan op deze landelijke richtlijnen, maar er zal ook sprake zijn van maatwerk.

Maatregel: Bij groot onderhoud de weg bekijken we de weginrichting kritisch. We toetsen welke maatregelen nodig zijn om aan te sluiten bij de geactualiseerde wegcategorisering (figuur 2.1).



Figuur 2.1: Streefbeeld wegcategorisering gemeente Buren

2.2 Afwaardering wegen in het buitengebied

Uit het rapport “Afwaarderen van wegen in de gemeente Buren, Verkenning van mogelijkheden en effecten” blijkt dat lokale wegen in het buitengebied weinig worden gebruikt, maar wel een functie hebben. Daardoor is afstoten of verkopen meestal niet realistisch. Uit de analyse blijkt verder dat het afwaarderen van wegen weinig mogelijkheden geeft om op onderhoud te besparen. De verwachting is dat de inzet op het afstoten van wegen weinig zal opleveren. Bijvoorbeeld doordat er weinig geïnteresseerden zijn die een weg willen overnemen (inclusief het onderhoud) en dat de wegen voor allerlei gebruiksgroepen een functie heeft, waardoor afstoten veelal niet haalbaar is.

Wel zijn er diverse mogelijkheden om een toekomstige toename van de onderhoudskosten te voorkomen door het gebruik en de inrichting van de wegen in het buitengebied te optimaliseren. Een belangrijke maatregel hiervoor is het maken van een zorgvuldige afweging welke bedrijven (inclusief hun verkeer) in het buitengebied gefaciliteerd moeten worden. Verder is het verkeer te beïnvloeden van de juiste routes gebruik te maken door push (beperkingen en verboden) en pull (verbeteringen en stimuleren) maatregelen waarbij het omvormen van bepaalde wegen (als deze aan het eind van zijn levensduur is) ook een mogelijkheid is.

Maatregel: Bij groot onderhoud de weg bekijken we de weginrichting kritisch. We toetsen of er mogelijkheden zijn om wegen in het buitengebied af te waarderen.

2.3 Gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie

Ter verbetering van de verkeersveiligheid beïnvloeden we het verkeersgedrag van weggebruikers door middel van educatie, campagnes en handhaving. Een belangrijk onderdeel hierin is het landbouwverkeer. Deze gedragsbeïnvloeding bestaat uit:

- verkeerseducatie voor alle leeftijden gericht op gedrag, vaardigheden, kennis en kunde van de verkeersdeelnemers (zoals het verkeersonderwijs op de basisschool);
- jaarlijks worden gedragscampagnes (voorlichting) uitgevoerd op landelijke, regionale en lokale schaal en deze sluiten op elkaar aan;
- handhaving: ongevallen worden ten dele veroorzaakt doordat verkeersregels worden genegeerd. Het doel van verkeerstoezicht en handhaving is educatie.

Maatregel: Voortzetten van het beïnvloeden van verkeersgedrag via voorlichting, educatie en handhaving. Dit doen we als gemeente en ook in regionaal verband via de mediakanalen van de gemeente. Daarbij is er extra aandacht voor landbouwverkeer.

2.4 Snelheidsmonitoring bij meldingen

De aanpak voor onveilige wegen, kruispunten, rotondes en oversteeklocaties en de verkeersveiligheid te waarborgen zetten we voort. De maatregelen daarbij bestaan uit:

- Bij ongevallenconcentraties direct maatregelen treffen om deze in het vervolg te voorkomen. Op dit moment zijn er geen ongevallenconcentraties (6 geregistreerde ongevallen binnen 3 jaar) in de gemeente Buren.

- Subjectieve onveiligheid zo veel mogelijk meetbaar maken. Als vanuit de samenleving wordt aangegeven dat op een bepaalde weg te hard wordt gereden, dan gaan we eerst de snelheid meten. Als blijkt dat de snelheid een risico is, dan starten we een bewustwordingscampagne met bijvoorbeeld een snelheidsdisplay. Bij onvoldoende resultaat gaan we in gesprek met belanghebbenden en kunnen we infrastructurele maatregelen nemen.

Maatregel: Huidige beleid om de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom te waarborgen zetten we voort. Bij ongevallenconcentraties treffen we maatregelen en subjectieve onveiligheid maken we zoveel mogelijk meetbaar.

2.5 Verkeersveilige schoolomgevingen

Bij schoolomgevingen stellen we hogere eisen aan veiligheid, omdat het om een kwetsbare groep gaat én omdat de gemeente juist graag wil dat kinderen en hun ouders veilig naar school kunnen komen. Idealiter komt men op de fiets of te voet, omdat dat de minste problemen voor anderen oplevert. Maar ook de kinderen die wel met de auto gebracht worden, zijn het laatste stukje voetganger en moeten zelf ook veilig de verplaatsing kunnen maken.

Een veilige schoolomgeving komt tot stand door een samenwerking tussen de gemeente en scholen. Hierin hebben de scholen allereerst zelf een verantwoordelijkheid. Scholen kunnen knelpunten signaleren en bijdragen aan een goed en veilig verkeersgedrag door kinderen én ouders. Dit doen ze door verkeerseducatie en voorlichting en het stellen van voorwaarden aan het gedrag van leerlingen, ouders en personeel. De gemeente is verantwoordelijk voor een veilige openbare infrastructuur. Deze rollen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Zonder aandacht voor veilig gedrag heeft herinrichting geen zin en

een onveilig kruispunt is niet met 'goed uitkijken' op te lossen. Het betreft dus een samenspel tussen scholen, gemeente, politie en anderen, waarbij elke partij onmisbaar is.

Maatregel: Samen met scholen, (verkeers)ouders, VVN en wijkagenten een plan opstellen voor een veilige schoolomgeving (mits aanleiding) zoals de Brede School Maurik en de School Buren.

2.6 Dijken

De dijken langs de Lek en de Nederrijn vervullen een belangrijke functie in de gemeente Buren. Ze vormen zowel een ontsluiting voor woningen langs de dijk als een aantrekkelijke recreatieve route voor alle modaliteiten. Dit laatste zorgt voor drukte op de dijk op mooie dagen in de zomermaanden. Het is van belang dat de veiligheid in de huidige situatie en de toekomst gewaarborgd blijft en overlast wordt voorkomen.

De gemeente onderzoekt de bestaande en toekomstige problematiek op de dijken en brengt eventuele oplossingen in kaart. In dit onderzoek zal eveneens aandacht worden besteed aan de verschillende belangen van doelgroepen en modaliteiten op en langs de dijk, zoals aanwonenden, recreanten te voet, per fiets, auto of motor, landbouwverkeer, zakelijk- en vrachtverkeer en overige gemotoriseerde voertuigen. Op basis van dit onderzoek kan afgewogen worden in hoeverre eventuele oplossingen tegemoet komen aan en ingaan tegen de verschillende belangen. Bij het komen tot eventuele maatregelen zal altijd een antwoord nodig zijn op de vraag: voor welke doelgroep(en) is welk deel van de dijk bestemd?

Verder blijft de gemeente de situatie monitoren en neemt waar nodig maatregelen in regionaal verband. De dijken houden immers niet op bij de gemeentegrens.

Maatregel: Het onderzoeken van problematiek op de dijken en het in kaart brengen van eventuele oplossingen.

2.7 Specifieke locaties

Naast de hiervoor benoemde gemeente brede maatregelen zijn er een aantal specifieke locaties binnen de gemeente die op dit moment extra prioriteit hebben voor verbetering van de verkeersveiligheid. Dit zijn zowel locaties binnen als buiten de bebouwde kom. De locaties, het knelpunt en de maatregelen zijn opgenomen in de maatregelentabel in paragraaf 2.8.

De selectie van deze locaties is tot stand gekomen op basis van de informatie opgehaald uit de inspraak en de deskresearch tijdens de verkenningfase. Hierbij is de volgende methode toegepast:

- We maken gebruik van data van Via statistiek snelheden en Via statistiek ongevallen.
- Gemeentelijke wegen met het grootste aandeel verkeersslachtoffers (doden en gewonden) de voorkeur krijgen.
- Gemeentelijke wegen met een snelheid overschrijding van > 10 km van de V85 worden geselecteerd.
- Gemeentelijke wegen die geen enkele snelheid remmende voorziening hebben voor gaan boven wegen die al (gedeeltelijk) ingericht zijn.
- Gemeentelijke wegen met een intensiteit van meer dan 1.000/1500 mvt per etmaal voor gaan.
- De meeste wegen zijn genoemd in de e-spraak.

Locaties binnen de bebouwde kom

De locaties binnen de bebouwde kom zijn vooral door inwoners aangedragen via de online tool E-spraak en bijeenkomsten in alle kernen (ten behoeve van de omgevingsvisie). Van alle reacties hebben we de grootste knelpunten per kern op basis van voorgaande methode geselecteerd, beoordeeld en opgenomen in dit uitvoeringsprogramma.

Locaties buiten de bebouwde kom

Op sommige erftoegangswegen in het buitengebied (60 km wegen) past de inrichting niet bij het gebruik. Op deze wegen gaan we de vormgeving, functie en gebruik beter in balans brengen. Dit is belangrijk, omdat circa 70% van alle ongevallen plaatsvindt in het buitengebied en omdat in de periode 2014 tot en met november 2021 12 dodelijke ongevallen zijn geregistreerd waarvan 11 in het buitengebied. De effectiefste middelen om dit te doen is het aanbrengen van bijvoorbeeld drempels en/of plateaus. De locaties waar dit aan de orde is zijn op basis van voorgaande methode opgenomen in dit uitvoeringsprogramma.

2.8 Maatregelenlijst verkeersveiligheid

In onderstaande tabel zijn de maatregelen binnen het thema verkeersveiligheid samengevat.



	Locatie	Knelpunt	Maatregel
1	n.v.t.	Wegencategorisering	Bij groot onderhoud de weg bekijken we de weginrichting kritisch. We toetsen welke maatregelen nodig zijn om aan te sluiten bij de geactualiseerde wegcategorisering, landbouwroutes en de mogelijkheid om wegen in het buitengebied af te waarderen.
2	n.v.t.	Gedragbeïnvloeding en verkeerseducatie	Voortzetten van het beïnvloeden van verkeersgedrag via voorlichting, educatie en handhaving. Dit doen we in regionaal verband via de mediakanalen van de gemeente. Daarbij is er extra aandacht voor landbouwverkeer.
3	n.v.t.	Snelheidsmonitoring bij meldingen	Huidige beleid om de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom te waarborgen zetten we voort. Bij ongevallenconcentraties treffen we maatregelen en subjectieve onveiligheid maken we zoveel mogelijk meetbaar.
4	n.v.t.	Verkeersveilige schoolomgevingen	Samen met scholen, (verkeers)ouders, VVN en wijkagenten een plan opstellen voor een veilige schoolomgeving (mits aanleiding) zoals de Brede School Maurik en School Buren.
5	n.v.t.	Dijken	Het onderzoeken van problematiek op de dijken en het in kaart brengen van eventuele oplossingen.
6	Asch	Culemborgseweg bebouwde kom: Snelheid, gedrag, drempels, 50 km	Provincie past in overleg met de gemeente en omwonende de weg aan.
7	Asch	Kruising Achterstraat-Kerkstraat: Onoverzichtelijk, hard rijden, spiegel, drempels	Kruisingsplateau aanbrengen na overleg met aanwonende.
8	Beusichem	Smalriemseweg binnen kom: Snelheid, gedrag, drempels, 30 km of 50 km weren agrarisch/vrachtverkeer	Onderzoek verbinding N320 – veerpont en herinrichting wegen binnen de bebouwde kom van Beusichem.
9	Beusichem	Einde: Verkeer rijdt te hard, versmallingen stroopt verkeer op, stoep ontbreekt, inrichting 30 km voor- en tegenstanders	
10	Beusichem	Beijerdstraat: Afwaarderen van 50 naar 30, fietsers scheiden van vrachtverkeer, Pietersteeg aanwijzen voor fietsers,	
11	Beusichem	Oranjestraat: Bus via Smalriemseweg, Oranjestraat niet geschikt, altemerend parkeren	
12	Beusichem	Ganssteeg: Snelheid, gedrag, drempels, 30 km inrichten, geen stoep	Inrichting verbeteren in combinatie met beheer en onderhoud en afstemmen met woningbouw een en ander in samenhang met de aansluitende weg De Heuvel.
13	Beusichem	Veerweg tussen Veerpont-Lekdijk-Oost: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 3 drempels
14	Beusichem	Beusichemse Broeksteeg tussen N320 en Hennisdijk: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 2 drempels
15	Beusichem	Molenweg: verbeteren nabij Ganssteeg en komportaal	Voetpad en drempel
16	Buren	Burensedijk tussen N834 en kern Zoelen: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 1 plateau en 2 drempels

17	Eck en Wiel	Pr. Beatrixstraat: Hard rijden op een 30 km weg bij school	Monitoren snelheid
18	Eck en Wiel	Tielseweg tussen N320 en Homoetsestraat: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 1 drempel en 1 plateau
19	Eck en Wiel	Veerweg tussen Rijnstraat en Rijnbandijk: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 1 drempel en 1 plateau
20	Eck en Wiel	Rijnstraat tussen Veerweg en Rijnbandijk: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 2 drempels
21	Eck en Wiel	Burg. Verbrugweg tussen Pr. Beatrixstraat en A. van Delenstraat	30 km inrichting verbeteren: 2 plateaus en 1 drempel
22	Eck en Wiel	Ontbreken fietspad langs Veerweg tussen Blankertseweg en Vlissingsestraat	Onderzoeken doortrekken fietspad langs Veerweg tussen Blankertseweg en Vlissingsestraat
23	Ingen	De Brei tussen komportaal Ingen en N320: Hoge snelheid, bus, auto's vrachtverkeer en fietsers	60 km inrichting verbeteren: 1 plateau
24	Ingen	Bulksestraat tussen komportaal en Vlissingsestraat: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 1 plateau en 1 drempel
25	Kerk-Avezaath	Kruispunt Achterstraat-Daver: Versmalling vervangen, toepassen VVN advies	Op termijn kruispunt herinrichten in combinatie met riool- en wegonderhoud.
26	Kerk-Avezaath	Kruispunt Daver - Molenstraat	60 km inrichting verbeteren: 1 drempel
27	Lienden	Vogelenzangseweg binnen de kom: Toename verkeer door woonwijken en winkelcentrum, aandacht voor voetverbindingen, drukte en fietsers. Straatjuwelen vervangen.	Onderzoek naar afstemming van vormgeving, gebruik en functie van weg, rekening houdend met extra verkeer door ruimtelijke ontwikkelingen.
28	Lienden	Kruispunt Voorstraat - Blommeland	verbeteren kruising: plateau
29	Maurik	Kievit: Hard rijden en hogere drempels	Betreft een bouwweg die na afronding bouwphase voorzien wordt van snelheidsremmers.
30	Maurik	Tielsestraat/Mauriksestraat tussen N320 en N835: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 1 drempel en 1 plateau
31	Maurik	Oversteek Sportpark nabij kruispunt Verbindingsweg-Driesweg	onderzoek naar verkeersveiligheidssituatie
32	Ommeren	Ommerenveldseweg tussen N320 en Blauwe Kampseweg	60 km inrichting verbeteren: 2 drempels en 1 plateau
33	Ravenswaaij	oversteek N320-Ravenswaaijsesteeg, opties: volledig afsluiten, rotonde, extra bebording, parallelwegroute opwaarderen, snelheid N320 naar 80 km	Provincie onderzoekt oversteek N320 in verband met onderhoud. Overleg met gemeente en omwonende gewenst.
34	Ravenswaaij	Prinses Margrietstraat tussen kom Zoelmond en Lekbandijk	60 km inrichting verbeteren: 5 drempels
35	Ravenswaaij	Op de Donkerstraat in Ravenswaaij wordt hard gereden	Snelheidsmeting uitvoeren
36	Rijswijk	overlast motorrijders: Hoge snelheid en overlast van motorrijders	Monitoren van gedrag in regionaal verband.
37	Rijswijk	De Heuvel tussen Rijnbandijk en Veerpont	60 km inrichting verbeteren
38	Zoelen	Achterstraat: Intensief (landbouw) verkeer. snelheid, geluid, trillinghinder, onveilig voor fietsers en wandelaars.	Onderzoek naar realisatie voetpad van Noordelijk deel Achterstraat.
39	Zoelen	Grote Brugse Grintweg tussen Blauwe kampseweg en N835: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 2 drempels
40	Zoelmond	Dorpsstraat: Hoge snelheid, meer drempels, vracht- en landbouwverkeer en bus weren. Drempels voor auto's	Kruispunt Dorpsstraat-De Hoek is onlangs heringericht en voorzien van andere bloembakken (versmallingen). Overleg gemeente met provincie voor vrachtverkeerroute over N320 en niet via Zoelmond.

3. Bereikbaarheid



Bereikbaarheid

In de mobiliteitsvisie zijn een aantal maatregelen benoemd om te werken aan de bereikbaarheid in de gemeente Buren. Deze maatregelen zijn hierna uitgewerkt.

3.1 Ruimtelijk ontwikkelingen

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (zoals woningbouwlocaties en bedrijfsvestigingen) brengen we het effect op de verkeerstromen in beeld. Daarbij kijken we naar de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid en passen we daar waar nodig de infrastructuur aan. De afstemming tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid is opgenomen in de wegcategorisering, welke een onderdeel is van hoofdstuk 2.

Maatregel: Verkeerseffecten van ruimtelijke ontwikkelingen toetsen.

3.2 Openbaar vervoer

De gemeente heeft zelf geen zeggenschap op de lijnvoering van het openbaar vervoer. Maar zij kan wel potentiële verbeteringen onderzoeken en daarvoor lobbyen. De gemeente kan ook bijdragen aan een betere kwaliteit door, enerzijds het aanbieden van goede gemeentelijke infrastructuur en anderzijds goede haltevoorzieningen.

Het openbaar vervoer in Buren heeft vooral een sociaal-maatschappelijke functie. De sociaal-maatschappelijke functie is het voorzien in de mobiliteit van personen die zich niet te voet, per fiets of per auto kunnen of willen verplaatsen. De gemeente vindt het belangrijk dat zij ontsloten is en blijft met openbaar vervoer. Naast het aanbieden van een alternatief voor de auto, draagt het openbaar vervoer bij aan een leefbare gemeente.

Buslijnen

Op dit moment is de ontsluiting met diverse regionale buslijnen georganiseerd. Voor de bereikbaarheid van de gemeente is het belangrijk dat de huidige buslijnen blijven bestaan. Het is voor met name mensen zonder auto of rijbewijs, zoals jongeren en ouderen het vervoersmiddel om zich te verplaatsen naar bijvoorbeeld (beroeps- en hoger) onderwijs en maatschappelijk voorzieningen. De gemeente gaat uit van minimaal het behoud van het huidige kwaliteitsniveau, maar streeft naar het verbeteren van de kwaliteit.

Openbaar vervoer in regionaal verband Naast de buslijnen zijn de spoorlijnen ook belangrijk voor de bereikbaarheid van onze gemeente (hoewel de spoorlijnen niet, door maar langs onze gemeente lopen). In regionaalverband hebben we in het regionale uitvoeringsplan mobiliteit afgesproken de komende jaren te werken aan onder andere de verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid op de A2 en A15, betrouwbaar openbaar vervoer voor de bereikbaarheid van banen, verbeteren van de fietsvoorzieningen in de first en last mile en verduurzaming van

onze mobiliteit. Dit vraagt om een kwaliteitsimpuls. Om dit voor elkaar te krijgen gaan we voor:

1. Snel, direct en vaker naar belangrijke economische kernen buiten de regio
2. Een directe verbinding tussen Arnhem en Geldermalsen
3. Betere ontsluiting van werklocaties en dorpskernen
4. Aantrekkelijke OV-knooppunten
5. Verduurzaming van de verbinding

HaltetaxiRRReis (vangnet openbaar vervoer)

De provincie Gelderland start vanaf 1 april 2022 de haltetaxiRRReis die vooral ingezet wordt als voor- en natransport naar openbaar vervoer. Er wordt gebruik gemaakt van de bestaande haltes. Reizigers kunnen zich telefonisch aanmelden en worden opgehaald en gebracht bij een halte/station. Er is nog geen informatie over het gebruik, het aanmelden etc. Het toevoegen van een nieuwe halte is alleen mogelijk als de halte op een afstand van 1500 meter ligt en in de directe omgeving 250 inwoners gebruik kunnen maken van de halte. De haltetaxiRRReis mag niet concurreren met het bestaande openbaar vervoer.

Maatregel: In regionaal verband samenwerken voor robuust en kwalitatief openbaar vervoer.

3.3 Veerdienst

Voor de verbinding met provincie Utrecht vormen de veren over de Lek en de Nederrijn een belangrijke schakel voor alle modaliteiten. Ook hier geldt dat de gemeente lobbyt voor behoud van de veerdiensten en de kwaliteit daarvan. Dit doen we in regionaal verband als Regio Rivierenland. De Regio Rivierenland werkt samen met de VNG om het belang en de waarden van de veerdiensten te bepalen

Maatregel: In regionaal verband onderzoek doen naar de effecten van de bezuinigingen die de provincie doorvoert op de subsidiëring van de veerponten.

3.4 Parkeren

Om het parkeren op eigen terrein te stimuleren en voldoende parkeerplaatsen te voorzien bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen stellen we een parkeernota op. Daarin leggen we onder andere vast hoeveel parkeerplaatsen per functie nodig zijn in de gemeente Buren en dat parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein moet worden opgelost.

Maatregel: Opstellen parkeernota om o.a. parkeren op eigen terrein te stimuleren.

3.5 Specifieke locaties

Naast de hiervoor benoemde gemeente brede maatregelen zijn er een aantal specifieke locaties binnen de gemeente die op dit moment extra prioriteit hebben om de bereikbaarheid te verbeteren. De locaties, het knelpunt en de maatregelen zijn opgenomen in de maatregeltabel in paragraaf 3.5.

3.6 Maatregelenlijst bereikbaarheid



In onderstaande tabel zijn de maatregelen binnen het thema bereikbaarheid samengevat.

	Locatie	Knelpunt	Maatregel
41	n.v.t.	Ruimtelijk ontwikkelingen	Verkeerseffecten van ruimtelijke ontwikkelingen toetsen.
42	n.v.t.	Openbaar vervoer	In regionaal verband samenwerken voor robuust en kwalitatief openbaar vervoer.
43	n.v.t.	Veerdienst	In regionaal verband onderzoek doen naar de effecten van de bezuinigingen die de provincie doorvoert op de subsidiëring van de veerponten.
44	n.v.t.	Parkeren	Opstellen parkeernota om o.a. parkeren op eigen terrein te stimuleren.
45	N233	Doorstroming N233 bij Kesteren / Rijnbrug te Rhenen	Lobby vanuit gemeente Buren.
46	A15	Doorstroming A15	Lobby vanuit gemeente Buren.
47	Buren	Parkeerproblematiek evenementen stad Buren	Tijdens grote evenementen alternatief bedenken.
48	Lienden	Vogelenzangseweg buiten de kom: brug te smal, toename vrachtverkeer door files A15	Onderzoek naar afstemming van vormgeving, gebruik en functie van weg, rekening houdend met extra verkeer door ruimtelijke ontwikkelingen.
49	Maurik	Raadhuisstraat eenrichting verkeer: Voor bewoners Dijkhof opheffen, ontlast Dorpsplein	Door zwembad en smalle Raadhuisstraat is eenrichtingverkeer ingesteld. Opties onderzoeken en afstemmen met omgeving.
50	Zoelen	wijk Vergarde: Parkeerdruk is hoog, meer p-plaatsen. Weth. Vande Burgstr. Verleggen.	Er is sprake van enige parkeerdruk. Aanleg 4 parkeerplaatsen in combinatie met onderhoud Weth. van den Burgstraat Zoelen.

4. Duurzaamheid



Duurzaamheid

In de mobiliteitsvisie zijn een aantal maatregelen benoemd om te werken aan duurzame mobiliteit in de gemeente Buren, waarmee we ook de leefbaarheid verbeteren door de verkeersoverlast te reduceren. Deze maatregelen zijn hierna uitgewerkt.

4.1 Laadinfrastructuurbeleid

Omdat voor het merendeel van de ritten de auto wordt gebruikt en de auto een onmisbaar vervoermiddel is van en naar de gemeente Buren, is veel winst te behalen door de auto te verduurzamen. Om het autogebruik te verduurzamen zetten we in op de overstap naar elektrische auto's. Voor deze auto's is laadinfrastructuur onmisbaar. De gemeente faciliteert dit door vergunningen te verlenen voor het plaatsen van laadpalen aan marktpartijen. Hiermee worden inwoners geholpen die een elektrisch voertuig willen aanschaffen en geen laadmogelijkheid hebben op eigen terrein.

Wij streven naar een dekkende laadinfrastructuur. Voor het aanvragen van laadpalen hebben we onze inwoners nodig. Het is belangrijk om zo zichtbaar mogelijk te zijn voor onze inwoners, en daarom plaatsen we de wijze waarop inwoners hun aanvraag kunnen doen enkele malen per jaar op onze mediakanalen. Met deze maatregelen sluiten we aan op het Klimaatakkoord, en geven we ook ruimte aan de markt.

Maatregel: Het stimuleren van elektrische voertuigen door een dekkende laadinfrastructuur op aanvraag van inwoners, waarbij we via de mediakanalen van de gemeente enkele keren per jaar aandacht vragen voor het aanvragen van een laadpaal.

4.2 Faciliteren deelmobiliteit

Omdat een deelauto een duurzaam alternatief is voor een eigen auto, staan we positief tegenover deelauto's. We willen initiatieven ruimtelijk faciliteren door bijvoorbeeld een parkeerplaats beschikbaar te stellen. We verwachten vooral op de langere termijn of bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijkheden, daarom laten we het initiatief voorlopig aan de markt.

Maatregel: We staan positief tegenover deelauto's en sluiten aan op regionaal onderzoek naar de mogelijkheden. We laten het initiatief bij de markt en willen deze ruimtelijk faciliteren.

4.3 Fietsgebruik stimuleren

De fiets is een zeer duurzame vervoerswijze. Om het fietsgebruik te stimuleren zetten we in op het geven van prioriteit aan de fiets in ontwerp en inrichting van

de openbare ruimte. Voorbeelden zijn het optimaliseren van het fietsnetwerk daar waar nodig paden te verbreden, oversteken veiliger te maken en nieuwe infrastructuur aan te leggen. Naast het fietsnetwerk zijn ook de overige fietsvoorzieningen belangrijk, zoals het bieden van goede en voldoende fietsenstallingen, routeinformatie en rustpunten voor recreatieve fietsers.

Bij onderhoud en realisatie van infrastructuur geven we de fiets dus prioriteit. Er zijn een paar locaties waar verbetering van het hoofdfietsnetwerk nodig is. Dit is uitgewerkt in hoofdstuk 5

Maatregel: Het aandeel van verplaatsingen per fiets verhogen door in te zetten op de optimalisatie van het fietsnetwerk (zie hoofdstuk 5) en het uitvoeren van gedragscampagnes in samenwerking met omliggende gemeenten en de provincie.

4.4 Maatregelenoverzicht duurzaamheid

In onderstaande tabel zijn de maatregelen binnen het thema duurzaamheid samengevat.

	Locatie	Knelpunt	Maatregel
51	n.v.t.	Laadinfrastructuurbeleid	Het stimuleren van elektrische voertuigen door een dekkende laadinfrastructuur op aanvraag van inwoners, waarbij we via de mediatekanalen van de gemeente enkele keren per jaar aandacht vragen voor het aanvragen van een laadpaal.
52	n.v.t.	Faciliteren deelmobiliteit	We staan positief tegenover deelauto's en sluiten aan op regionaal onderzoek naar de mogelijkheden. We laten het initiatief bij de markt en willen deze ruimtelijk faciliteren.
53	n.v.t.	Fietsgebruik stimuleren	Het aandeel van verplaatsingen per fiets verhogen door in te zetten op de optimalisatie van het fietsnetwerk en het uitvoeren van gedragscampagnes in samenwerking met omliggende gemeenten en de provincie.

5. Fietsnetwerk



De gemeente zet zich in voor een aantrekkelijk, samenhangend netwerk van utilitaire en recreatieve fietspaden. We zetten hierbij in op de belangrijk verbindingen en faciliteren/stimuleren hiermee de opkomst van de e-bike.

Voor het utilitaire fietsverkeer zijn met name de volgende kwaliteitsaspecten van belang:

- Samenhang: het fietsnetwerk moet een samenhangend geheel vormen van routes die belangrijke herkomsten en bestemmingen met elkaar verbinden.
- Directheid: fietsverbindingen moeten zo direct mogelijk zijn.
- Aantrekkelijkheid: fietsinfrastructuur moet aantrekkelijk zijn voor fietsers en goed zijn ingepast in de omgeving.
- Verkeersveiligheid: de infrastructuur moet veilig zijn voor alle weggebruikers.
- Comfort: de fietsinfrastructuur moet een vlotte en comfortabele doorstroming mogelijk maken

Hoofd fietsnetwerk

De eerste stap is het realiseren van goede fietsvoorzieningen tussen alle kernen in en om de gemeente Buren aan de hand van het hoofd fietsnetwerk van de Regio Rivierenland. Dit wensbeeld is opgenomen in figuur 6.1. en hieronder volgt een opsomming van deze routes. Omdat het heit om het hoofd fietsnetwerk gaat zijn goede fietsvoorzieningen noodzakelijk. Daarom is per route ook aangegeven of fietspaden ontbreken.

Routes binnen het hoofd fietsnetwerk:

- N320: fietspad of parallelweg aanwezig, N320 tussen Beusichem en Culemborg parallelweg en Delsteeg opwaarderen naar fietsstraat.
- N320 – Beusichem (Beijerdstraat): fietspad **ontbreekt**
- N320 – Rijswijk – veerpont: fietspad aanwezig
- Buren – Asch: fietspad aanwezig
- Buren – Buurmalsen: fietspad aanwezig
- Buren – Kerk-Avezaath: fietspad aanwezig
- Maurik – N320: fietspad aanwezig
- Maurik (Verbindingsweg) – N320: fietspad **ontbreekt**
- N320 – Tielsestraat – Mauriksestraat – N835: fietspad **ontbreekt**
- N835 – N320 – Eck en Wiel: fietspad aanwezig
- Grotebrugse Grintweg: fietspad aanwezig
- N320 – Ingen (De Brei): fietspad **ontbreekt**, alternatieve fietsverbinding Fruithof – Achterbrei naar N320 onderzoeken.
- N320 – Lienden (Vogelenzangseweg): fietspad **ontbreekt**
- N320 – Lingemeer (Vogelenzangseweg): fietspad aanwezig

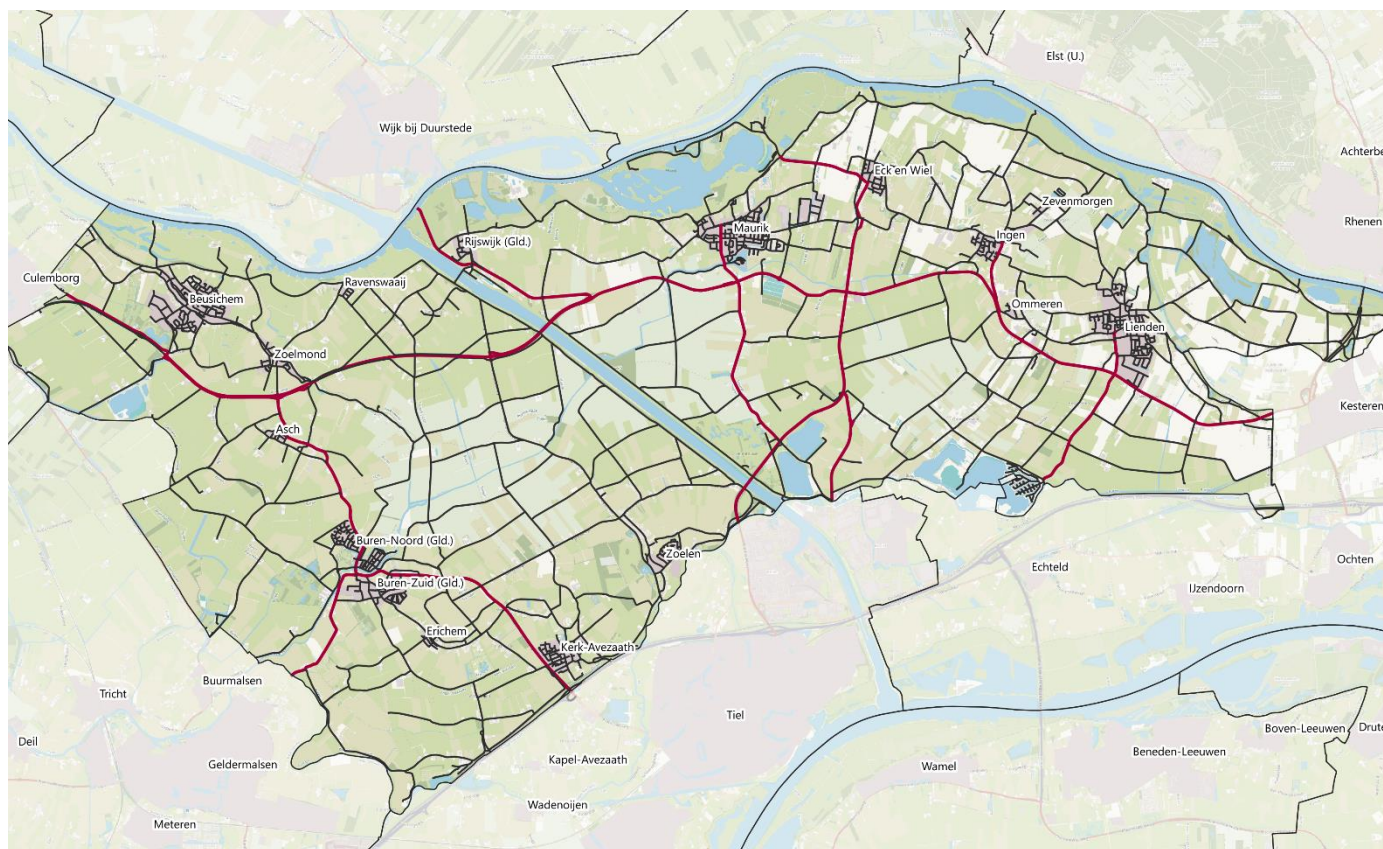
Voor de routes waar fietspaden ontbreken gaan we onderzoeken of aanleg van een fietspad haalbaar is en of er andere alternatieven zijn. Wat is het nut en de noodzaak en de prioriteit van een nieuwe fietsvoorziening op de betreffende verbinding. Hierbij beoordelen we aan de hand van het potentieel gebruik. Op basis van dit onderzoek bepalen we waar we op de langere termijn fietspaden

gaan realiseren. De routes waar fietspaden ontbreken zijn wel opgenomen in de maatregelentabel (paragraaf 5.1).

Maatregel: onderzoek naar nut en noodzaak onderstaande ontbrekende fietspaden voor de lange termijn en prioritering aan de hand van potentieel gebruik.

Andere specifieke locaties

Naast deze hoofdfietsverbindingen zijn er een aantal specifieke locaties binnen de gemeente die op dit moment extra prioriteit hebben om te verbeteren. De locaties, het knelpunt en de maatregelen van deze locaties zijn ook opgenomen in de maatregelentabel (paragraaf 5.1). Voor wat betreft de inrichting van de fietsvoorzieningen sluiten we zo veel mogelijk aan op deze landelijke richtlijnen, maar er zal ook sprake zijn van maatwerk.



Figuur 6.1: Wensbeeld hoofdfietsverbindingen (rood) op kaart

5.1 Maatregelenoverzicht fietsnetwerk



In onderstaande tabel zijn de maatregelen opgenomen die we nemen om het fietsnetwerk te verbeteren.

	Locatie	Knelpunt	Maatregel
54	n.v.t.	Fietsvoorzieningen	Onderzoek naar nut en noodzaak onderstaande nieuwe fietspaden voor de lange termijn en prioritering aan de hand van potentieel gebruik.
55	N320 parallelweg Noord tussen Beusichem en Culemborg en Delsteeg	Op deze route ontbreekt een veilige fietsvoorziening	Realiseren fietsstraat (2x0,6 km) buiten de bebouwde kom (afstemmen met wegbeheer).
56	N320 – Beusichem (Beijerdstraat)	Op deze route ontbreekt een fietspad	Realiseren fietspad (0,6 km) in de bebouwde kom (op basis van onderzoek fietsvoorzieningen nader te bepalen waaronder de oversteek naar de Ganssteeg en de rotonde N320).
57	Maurik (Verbindingsweg) – N320	Op deze route ontbreekt een fietspad	Realiseren fietspad (0,8 km) buiten de bebouwde kom (op basis van onderzoek fietsvoorzieningen nader te bepalen).
58	N320 – Tielsestraat – Mauriksestraat – N835	Op deze route ontbreekt een fietspad	Realiseren fietspad (3 km) buiten de bebouwde kom (op basis van onderzoek fietsvoorzieningen nader te bepalen).
59	N320 – Inge (De Brei)	Op deze route ontbreekt een fietspad	Onderzoeken alternatieve fietsverbinding Fruithof – Achterbrei naar N320 (op basis van onderzoek fietsvoorzieningen nader te bepalen).
60	N320 – Lienden (Vogelenzangseweg)	Op deze route ontbreekt een fietspad	Fietsvoorzieningen verbeteren (0,5 km) in de bebouwde kom (op basis van onderzoek fietsvoorzieningen nader te bepalen).
61	Buren	kruispunt Dreef N834-Kornedijk: Gevaarlijk voor fietsers, drukke weg	Vormgeving kruispunt verbeteren. Doorgeven provincie die dit mee neemt in verkenning verkeersveiligheid 9-jaarlijks.
62	Lienden	Vogelenzangseweg buiten de kom: brug te smal	Verbreden brug over Linge t.b.v. fietsers in samenwerking met Neder-Betuwe.
63	Zoelen	Grotebrugse Grintweg: brug te smal	Verbreden brug over Linge t.b.v. fietsers in samenwerking met Tiel.
64	Zoelen	brug Amsterdam-Rijnkanaal N835: Geen goede afscheiding tussen fietspad en overig verkeer (flapjes).	Provincie Gelderland onderzoekt maatregelen.

6. Maatregelenoverzicht

Het hoofddoel van het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid van Buren is om een evenwichtig beleid voor mobiliteit vast te leggen, waarmee een duurzame, vlotte en veilige verkeersafwikkeling te bevorderen is voor alle verkeersdeelnemers in de gemeente Buren voor de periode 2022-2032.

In dit uitvoeringsprogramma zijn de concrete maatregelen binnen de drie thema's (duurzame mobiliteit, vlotte verkeersafwikkeling, veilige verkeersafwikkeling uitgewerkt). In de tabel op de volgende pagina zijn alle maatregelen samengevat. Ook is in de tabel per maatregel een planning en globale kostenindicatie opgenomen.

Prioritering

De maatregelen worden gefaseerd uitgevoerd, de kosten kunnen daarom over een langere periode worden gefinancierd. De looptijd van het GVVP is 2022 tot en met 2032. De projecten op de korte termijn verwachten wij uit te voeren in de periode 2022 - 2027 en de projecten voor de lange termijn verwachten wij uit te voeren in de periode 2028 - 2032.

Externe partijen

Het realiseren van veel maatregelen kunnen we niet zonder hulp van een aantal externe partijen. Waar mogelijk doen we een beroep op cofinanciering. Daarnaast is er ook een aantal maatregelen waar de verantwoordelijkheid mede bij een externe partij ligt. De maatregelen waarbij we een externe partij nodig hebben en wat we van deze partij verwachten zijn opgenomen in tabel

externe partij	nr.	maatregel
Scholen, VVN en wijkagenten	4	Samen met scholen, (verkeers)ouders, VVN en wijkagenten stellen we een plan op voor een veilige schoolomgeving (mits aanleiding) zoals de Brede School Maurik en School Buren.
Provincie Gelderland	6	Provincie past in overleg met de gemeente en omwonende de Culemborgseweg aan.
	33	Provincie onderzoekt oversteek N320-Ravenswaaijsesteeg in verband met onderhoud. Overleg met gemeente en omwonende gewenst.
	40	Overleg gemeente met provincie voor vrachtverkeerroute over N320 en niet via Zoelmond.
	61	Vormgeving kruispunt Dreef N834-Kornedijk in Buren verbeteren. Doorgeven provincie die dit mee neemt in verkenning verkeersveiligheid 9-jaarlijks.
	64	Provincie Gelderland onderzoekt maatregelen voor de brug Amsterdam-Rijnkanaal N835.
Gemeente Neder-Betuwe	62	Verbreden brug over Linge op Vogelenzangseweg t.b.v. fietsers in samenwerking met Neder-Betuwe.
Gemeente Tiel	63	Verbreden brug over Linge op Grotebrugse Grintweg in Zoelen t.b.v. fietsers in samenwerking met Tiel.
Gemeente Wijk bij Duurstede	37	De 60-km/h inrichting verbeteren op De Heuvel tussen Rijnbandijk en Veerpont te Rijswijk
Regionaal verband (gezamenlijk met alle gemeentes in regio Rivierenland)	5	Monitoren van gedrag op de dijken in regionaal verband.
	42	In regionaal verband samenwerken voor robuust en kwalitatief openbaar vervoer.
	43	In regionaal verband onderzoek doen naar de effecten van de bezuinigingen die de provincie doorvoert op de subsidiëring van de veerponten.
	45	Lobby vanuit gemeente Buren voor doorstroming op N233 bij Kesteren / Rijnbrug te Rhenen.
	46	Lobby vanuit gemeente Buren voor doorstroming A15.
Markt	50	Het ruimtelijk faciliteren van deelauto's op initiatief van de markt.

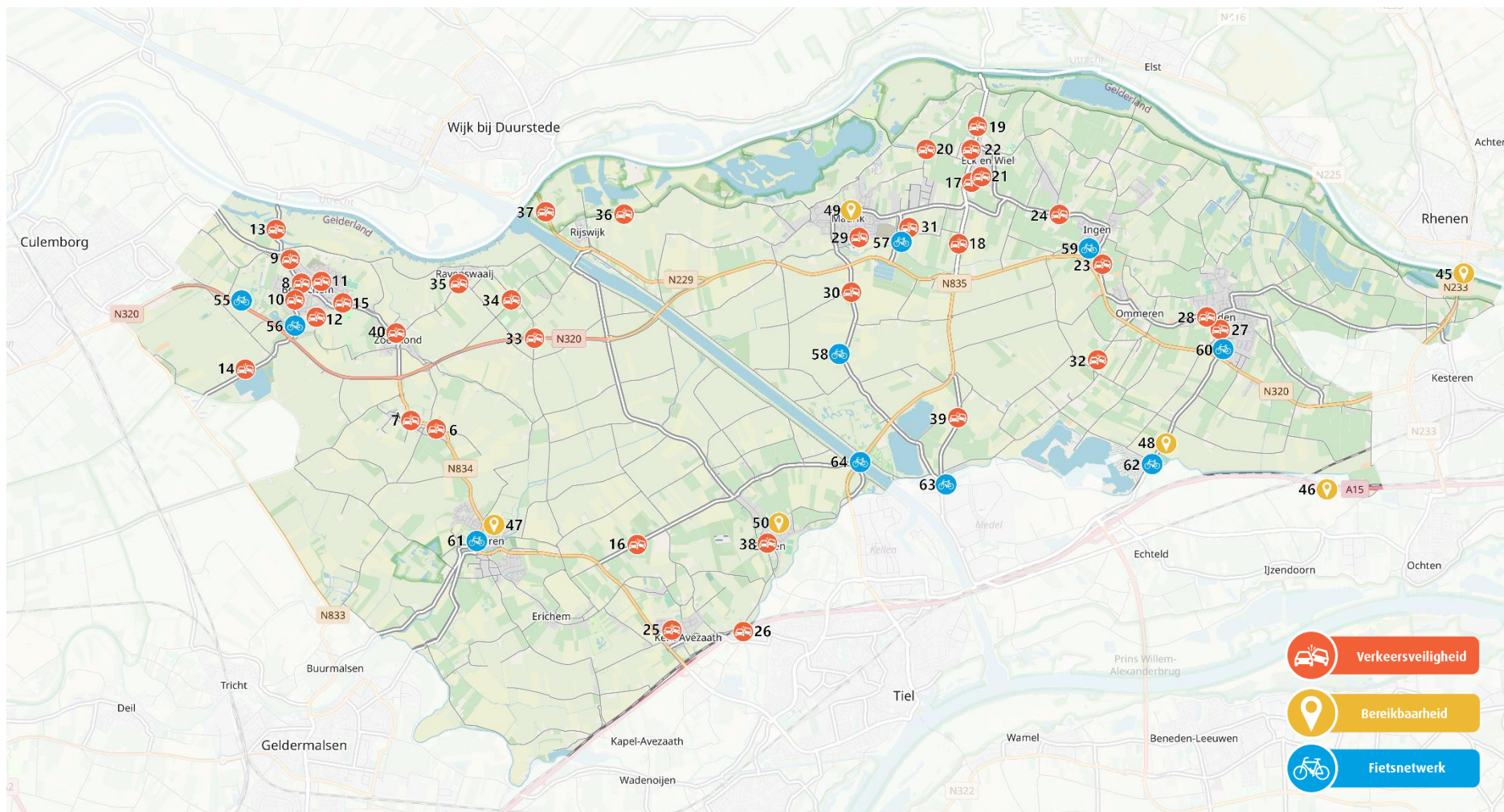
Kostenindicatie

Wat betreft de kostenindicaties zijn er de volgende aandachtspunten.

- Voor een deel van de maatregelen zijn geen aanvullende kosten opgenomen. Dit zijn maatregelen die geen extra kosten met zich meebrengen (zoals lobby) of waarvan de kosten worden gedekt vanuit andere budgetten.
- Enkele maatregelen betreft alleen de kosten van onderzoek of zijn de kosten op basis van onderzoek nader te bepalen, dit is ook aangegeven.
- Waar het om realisatiekosten gaat is dit exclusief aanvullende kosten zoals: planvoorbereidingskosten, bestemmingsplanwijzigingen, grondaankopen, vastgoedkosten, inhuurkosten van een projectleider, kosten voor kabels en leidingen, VAT-kosten (voorbereiding, advisering, toezicht) en dergelijke. De realisatiekosten zijn bepaald met behulp van Kostenkengetallen Menukaart Investeringsimpuls Verkeersveiligheid (2020-2021) van het Kennisnetwerk SPV. Infrastructurele maatregelen zijn kostbaar. De realisatiekosten van bijvoorbeeld een plateau of drempel zijn € 10.000,- tot € 40.000,-, een kruispunt met verkeerslichten of een rotonde € 500.000,- tot € 1.000.000,- en van een fietstunnel € 3.000.000,- of meer.
- Waar mogelijk doen we een beroep op cofinanciering zoals subsidie. Met name maatregelen die bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en fietsstimulering lijken op dit moment kans te kunnen maken op subsidies.
- Naast geld kost de uitvoering van maatregelen ook tijd en personele capaciteit.

Het totaal van de kostenindicaties is € 3.900.000,-. De verdeling van dit bedrag over de verschillende thema's is opgenomen in de tabel. De kosten van de maatregelen binnen het thema duurzaamheid zijn onderdeel van het themafietsnetwerk. Daarom zijn bij duurzaamheid geen bedragen ingevuld. De kosten voor verbetering van het hoofdfietsnetwerk zijn geschat op € 1.900.000,-. Dit is nog nader te bepalen op basis van onderzoek.

thema	korte termijn		lange termijn		totaal
	realisatie	onderzoek	realisatie	onderzoek	
Verkeersveiligheid	€ 480.000	€ 120.000	€ 250.000	€ 0	€ 850.000
Bereikbaarheid	€ 0	€ 35.000	€ 0	€ 0	€ 35.000
Duurzaamheid					
Fietsnetwerk	€ 200.000	€ 15.000	€ 2.800.000	€ 0	€ 3.015.000
Totaal					€ 3.900.000



Figuur 6.1: Locatie gebonden maatregelen op kaart

Verkeersveiligheid					
	Locatie	Knelpunt	Maatregel	Prioriteit	Kostenindicatie
1	n.v.t.	Wegencategorisering	Bij groot onderhoud de weg bekijken we de weginrichting kritisch. We toetsen welke maatregelen nodig zijn om aan te sluiten bij de geactualiseerde wegcategorisering, landbouwroutes en de mogelijkheid om wegen in het buitengebied af te waarderen.	continu	n.v.t. (zie andere maatregelen en onderhoud)
2	n.v.t.	Gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie	Voortzetten van het beïnvloeden van verkeersgedrag via voorlichting, educatie en handhaving. Dit doen we in regionaal verband via de mediakanalen van de gemeente. Daarbij is er extra aandacht voor landbouwverkeer.	continu	n.v.t. (regionale samenwerking)
3	n.v.t.	Snelheidsmonitoring bij meldingen	Huidige beleid om de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom te waarborgen zetten we voort. Bij ongevallenconcentraties treffen we maatregelen en subjectieve onveiligheid maken we zoveel mogelijk meetbaar.	continu	n.v.t. (bestaand budget)
4	n.v.t.	Verkeersveilige schoolomgevingen	Samen met scholen, (verkeers)ouders, VVN en wijkagenten een plan opstellen voor een veilige schoolomgeving (mits aanleiding) zoals de Brede School Maurik en School Buren.	continu	€ 10.000,- (onderzoek drie scholen)
5	n.v.t.	Dijken	Het onderzoeken van problematiek op de dijken en het in kaart brengen van eventuele oplossingen.	korte termijn	€ 30.000,- (onderzoek)
6	Asch	Culemborgseweg bebouwde kom: Snelheid, gedrag, drempels, 50 km	Provincie past in overleg met de gemeente en omwonende de weg aan.	korte termijn	n.v.t. (provincie Gelderland)
7	Asch	Kruising Achterstraat-Kerkstraat: Onoverzichtelijk, hard rijden, spiegel, drempels	Kruisingsplateau aanbrengen na overleg met aanwonende.	korte termijn	€ 25.000,- (realisatie)
8	Beusichem	Smalriemseweg binnen kom: Snelheid, gedrag, drempels, 30 km of 50 km weren agrarisch/vrachtverkeer	Onderzoek verbinding N320 – veerpont en herinrichting wegen binnen de bebouwde kom van Beusichem.	korte termijn	€ 50.000,- (onderzoek)
9	Beusichem	Einde: Verkeer rijdt te hard, versmallingen stroopt verkeer op, stoep ontbreekt, inrichting 30 km voor- en tegenstanders			
10	Beusichem	Beijerdstraat: Afwaarderen van 50 naar 30, fietsers scheiden van vrachtverkeer, Pietersteeg aanwijzen voor fietsers,			
11	Beusichem	Oranjestraat: Bus via Smalriemseweg, Oranjestraat niet geschikt, altemerend parkeren			
12	Beusichem	Ganssteeg: Snelheid, gedrag, drempels, 30 km inrichten, geen stoep	Inrichting verbeteren in combinatie met beheer en onderhoud en afstemmen met woningbouw een en ander in samenhang met de aansluitende weg De Heuvel..	lange termijn	€ 150.000,- (realisatie)
13	Beusichem	Veerweg tussen Veerpont-Lekdijk-Oost: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 3 drempels	korte termijn	€ 30.000 (realisatie)

14	Beusichem	Beusichemse Broeksteeg tussen N320 en Hennisdijk: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 2 drempels	korte termijn	€ 20.000 (realisatie)
15	Beusichem	Molenweg: verbeteren nabij Ganssteeg en komportaal	Voetpad en drempel	korte termijn	wegbeheer
16	Buren	Burensedijk tussen N834 en kern Zoelen: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 1 plateau en 2 drempels	korte termijn	€ 45.000 (realisatie)
17	Eck en Wiel	Pr. Beatrixstraat: Hard rijden op een 30 km weg bij school	Monitoren snelheid	korte termijn	n.v.t. (bestaand budget)
18	Eck en Wiel	Tielseweg tussen N320 en Homoetsestraat: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 1 drempel en 1 plateau	korte termijn	€ 40.000 (realisatie)
19	Eck en Wiel	Veerweg tussen Rijnstraat en Rijnbandijk: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 1 drempel en 1 plateau	korte termijn	€ 40.000 (realisatie)
20	Eck en Wiel	Rijnstraat tussen Veerweg en Rijnbandijk: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 2 drempels	korte termijn	€ 20.000 (realisatie)
21	Eck en Wiel	Burg. Verbrugweg tussen Pr. Beatrixstraat en A. van Delenstraat	30 km inrichting verbeteren: 2 plateaus en 1 drempel	korte termijn	wegbeheer
22	Eck en Wiel	Ontbreken fietspad langs Veerweg tussen Blankertseweg en Vlissingsestraat	Onderzoeken doortrekken fietspad langs Veerweg tussen Blankertseweg en Vlissingsestraat	korte termijn	€ 5.000,- (onderzoek)
23	Ingen	De Brei tussen komportaal Ingen en N320: Hoge snelheid, bus, auto's vrachtverkeer en fietsers	60 km inrichting verbeteren: 1 plateau	korte termijn	€ 25.000,- (realisatie)
24	Ingen	Bulksestraat tussen komportaal en Vlissingsestraat: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 1 plateau en 1 drempel	korte termijn	€ 35.000 (realisatie)
25	Kerk-Avezaath	Kruispunt Achterstraat-Daver: Versmalling vervangen, toepassen VVN advies	Op termijn kruispunt herinrichten in combinatie met riool- en wegonderhoud.	lange termijn	€ 100.000,- (realisatie)
26	Kerk-Avezaath	Kruispunt Daver - Molenstraat	60 km inrichting verbeteren: 1 drempel	korte termijn	€ 10.000 (realisatie)
27	Lienden	Vogelenzangseweg binnen de kom: Toename verkeer door woonwijken en winkelcentrum, aandacht voor voetverbindingen, drukte en fietsers. Straatjuwelen vervangen.	Onderzoek naar afstemming van vormgeving, gebruik en functie van weg, rekening houdend met extra verkeer door ruimtelijke ontwikkelingen.	korte termijn	€ 15.000,- (onderzoek)
28	Lienden	Kruispunt Voorstraat - Blommeland	verbeteren kruising: plateau	korte termijn	€ 35.000 (realisatie)
29	Maurik	Kievit: Hard rijden en hogere drempels	Betreft een bouwweg die na afronding bouwfase voorzien wordt van snelheidsremmers.	korte termijn	n.v.t. (onderdeel woningbouw)
30	Maurik	Tielsestraat/Mauriksestraat tussen N320 en N835: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 1 drempel en 1 plateau	korte termijn	€ 40.000 (realisatie)
31	Maurik	Oversteek Sportpark nabij kruispunt Verbindingsweg-Driesweg	Onderzoek naar verkeersveiligheidssituatie	korte termijn	€ 5.000 (onderzoek)
32	Ommeren	Ommerenveldseweg tussen N320 en Blauwe Kampseweg	60 km inrichting verbeteren: 2 drempels en 1 plateau	korte termijn	€ 45.000 (realisatie)

33	Ravenswaaij	oversteek N320-Ravenswaaijsesteeg, opties: volledig afsluiten, rotonde, extra bebording, parallelwegroute opwaarderen, snelheid N320 naar 80 km	Provincie onderzoekt oversteek N320 in verband met onderhoud. Overleg met gemeente en omwonende gewenst.	korte termijn	n.v.t. (provincie Gelderland)
34	Ravenswaaij	Prinses Margrietstraat tussen kom Zoelmond en Lekbandijk	60 km inrichting verbeteren: 5 drempels	korte termijn	€ 50.000 (realisatie)
35	Ravenswaaij	Op de Donkerstraat in Ravenswaaij wordt hard gereden	Snelheidsmeting uitvoeren	korte termijn	n.v.t.
36	Rijswijk	Overlast motorrijders: Hoge snelheid en overlast van motorrijders	Monitoren van gedrag in regionaal verband.	korte termijn	n.v.t. (regionaal)
37	Rijswijk	De Heuvel tussen Rijnbandijk en Veerpont	60 km inrichting verbeteren	lange termijn	Beheer Wijk bij Duurstede
38	Zoelen	Achterstraat: Intensief (landbouw) verkeer. snelheid, geluid, trillinghinder, onveilig voor fietsers en wandelaars.	Onderzoek naar realisatie voetpad van Noordelijk deel Achterstraat.	korte termijn	€ 5.000,- (onderzoek)
39	Zoelen	Grote Brugse Grintweg tussen Blauwe kampseweg en N835: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 2 drempels	korte termijn	€ 20.000 (realisatie)
40	Zoelmond	Dorpsstraat: Hoge snelheid, meer drempels, vracht- en landbouwverkeer en bus wren. Drempels voor auto's	Kruispunt Dorpsstraat-De Hoek is onlangs heringericht en voorzien van andere bloembakken (versmallingen). Overleg gemeente met provincie voor vrachtverkeerroute over N320 en niet via Zoelmond.	korte termijn	n.v.t. (lobby)

Bereikbaarheid		Knelpunt	Maatregel	Prioriteit	Kostenindicatie
	Locatie				
41	n.v.t.	Ruimtelijk ontwikkelingen	Verkeerseffecten van ruimtelijke ontwikkelingen toetsen.	continu	n.v.t. (onderdeel ontwikkeling)
42	n.v.t.	Openbaar vervoer	In regionaal verband samenwerken voor robuust en kwalitatief openbaar vervoer.	continu	n.v.t. (lobby regionale samenwerking)
43	n.v.t.	Veerdienst	In regionaal verband onderzoek doen naar de effecten van de bezuinigingen die de provincie doorvoert op de subsidiëring van de veerponten.	korte termijn	n.v.t. (onderzoek regionale samenwerking)
44	n.v.t.	Parkeren	Opstellen parkeernota om o.a. parkeren op eigen terrein te stimuleren.	korte termijn	€ 15.000,- (onderzoek)
45	N233	Doorstroming N233 bij Kesteren / Rijnbrug te Rhenen	Lobby vanuit gemeente Buren.	korte termijn	n.v.t. (lobby regionale samenwerking)

46	A15	Doorstroming A15	Lobby vanuit gemeente Buren.	korte termijn	n.v.t. (lobby regionale samenwerking)
47	Buren	Parkeerproblematiek evenementen stad Buren	Tijdens grote evenementen alternatief bedenken.	korte termijn	n.v.t.
48	Lienden	Vogelenzangseweg buiten de kom: brug te smal, toename vrachtverkeer door files A15	Onderzoek naar afstemming van vormgeving, gebruik en functie van weg, rekening houdend met extra verkeer door ruimtelijke ontwikkelingen.	korte termijn	€ 15.000,- (onderzoek)
49	Maurik	Raadhuisstraat eenrichting verkeer: Voor bewoners Dijkhof opheffen, ontlast Dorpsplein	Door zwembad en smalle Raadhuisstraat is eenrichtingverkeer ingesteld. Opties onderzoeken en afstemmen met omgeving.	korte termijn	€ 5.000,- (onderzoek)
50	Zoelen	wijk Vergarde: Parkeerdruk is hoog, meer p-plaatsen. Weth. Vande Burgstr. Verleggen.	Er is sprake van enige parkeerdruk. Aanleg 4 parkeerplaatsen in combinatie met onderhoud Weth. van den Burgstraat Zoelen.	korte termijn	n.v.t. (wegbeheer)

Duurzaamheid					
	Locatie	Knelpunt	Maatregel	Prioriteit	Kostenindicatie
51	n.v.t.	Laadinfrastructuurbeleid	Het stimuleren van elektrische voertuigen door een dekkende laadinfrastructuur op aanvraag van inwoners, waarbij we via de mediakanalen van de gemeente enkele keren per jaar aandacht vragen voor het aanvragen van een laadpaal.	continu	n.v.t. (via bestaande kanalen)
52	n.v.t.	Faciliteren deelmobiliteit	We staan positief tegenover deelauto's en sluiten aan op regionaal onderzoek naar de mogelijkheden. We laten het initiatief bij de markt en willen deze ruimtelijk faciliteren.	continu	n.v.t. (markt)
53	n.v.t.	Fietsgebruik stimuleren	Het aandeel van verplaatsingen per fiets verhogen door in te zetten op de optimalisatie van het fietsnetwerk en het uitvoeren van gedragscampagnes in samenwerking met omliggende gemeenten en de provincie.	continu	zie fietsnetwerk

Fietsnetwerk					
	Locatie	Knelpunt	Maatregel	Prioriteit	Kostenindicatie
54	n.v.t.	Fietsvoorzieningen	Onderzoek naar nut en noodzaak onderstaande nieuwe fietspaden voor de lange termijn en prioritering aan de hand van potentieel gebruik.	korte termijn	€ 15.000,- (onderzoek)
55	N320 parallelweg Noord tussen Beusichem en Culemborg en Delsteeg	Op deze route ontbreekt een veilige fietsvoorziening	Realiseren fietsstraat (2x0,6 km) buiten de bebouwde kom (afstemmen met wegbeheer).	lange termijn	€ 500.000,- (realisatie)

56	N320 – Beusichem (Beijerdstraat)	Op deze route ontbreekt een fietspad	Realiseren fietspad (0,6 km) in de bebouwde kom (op basis van onderzoek fietsvoorzieningen nader te bepalen waaronder de oversteek naar de Ganssteeg en de rotonde N320).	lange termijn	€ 210.000,- (indicatie realisatie)
57	Maurik (Verbindingsweg) – N320	Op deze route ontbreekt een fietspad	Realiseren fietspad (0,8 km) buiten de bebouwde kom (op basis van onderzoek fietsvoorzieningen nader te bepalen).	lange termijn	€ 280.000,- (indicatie realisatie)
58	N320 – Tielsestraat – Mauriksestraat – N835	Op deze route ontbreekt een fietspad	Realiseren fietspad (3 km) buiten de bebouwde kom (op basis van onderzoek fietsvoorzieningen nader te bepalen).	lange termijn	€ 1.050.000,- (indicatie realisatie)
59	N320 – Inge (De Brei)	Op deze route ontbreekt een fietspad	Onderzoeken alternatieve fietsverbinding Fruithof – Achterbrei naar N320 (op basis van onderzoek fietsvoorzieningen nader te bepalen).	lange termijn	€ 100.000,- (indicatie realisatie)
60	N320 – Lienden (Vogelenzangseweg)	Op deze route ontbreekt een fietspad	Fietsvoorzieningen verbeteren (0,5 km) in de bebouwde kom (op basis van onderzoek fietsvoorzieningen nader te bepalen).	lange termijn	€ 260.000,- (indicatie realisatie)
61	Buren	kruispunt Dreef N834-Kornedijk: Gevaarlijk voor fietsers, drukke weg	Vormgeving kruispunt verbeteren. Doorgeven provincie die dit mee neemt in verkenning verkeersveiligheid 9-jaarlijks.	lange termijn	n.v.t (provincie Gelderland)
62	Lienden	Vogelenzangseweg buiten de kom: brug te smal	Verbreden brug over Linge t.b.v. fietsers in samenwerking met Neder-Betuwe.	korte termijn	€ 200.000,- (realisatie deel Buren)
63	Zoelen	Grotebrugse Grintweg: brug te smal	Verbreden brug over Linge t.b.v. fietsers in samenwerking met Tiel.	lange termijn	€ 400.000,- (realisatie)
64	Zoelen	brug Amsterdam-Rijnkanaal N835: Geen goede afscheiding tussen fietspad en overig verkeer (flapjes).	Provincie Gelderland onderzoekt maatregelen.	n.v.t.	n.v.t (provincie Gelderland)

Bijlage 1 Duurzaam Veilig en de inrichting van wegen

Factsheet behorende bij de wegcategorisering (paragraaf 2.1).

Duurzaam Veilig en de inrichting van wegen

In Buren hanteren we duidelijke uitgangspunten bij de (her)inrichting van wegen. We doen dit volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Hierbij gebruiken we vier categorieën wegen. Bijna alle gemeenten gebruiken deze richtlijnen.

We leggen in deze factsheet uit wat de richtlijnen precies inhouden en hoe dit er op straat uitziet. Per categorie weg noemen we de belangrijkste kenmerken. Nog niet alle wegen in Buren zijn Duurzaam Veilig ingericht. Dit gebeurt bij groot onderhoud. Er zullen dus steeds meer wegen Duurzaam Veilig zijn ingericht.

Vier typen wegen en duidelijke richtlijnen

We onderscheiden vier typen wegen:

1. Erftoegangsweg in de bebouwde kom
2. Gebiedsontsluitingsweg in de bebouwde kom
3. Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom
4. Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom

Op een Duurzaam Veilige weg:

- is de inrichting op hetzelfde type weg overal hetzelfde. Weggebruikers zien aan de inrichting op wat voor type weg ze zitten, weten daarmee wat ze kunnen verwachten en passen hun gedrag hierop aan;
- zorgt de inrichting van de weg ervoor dat de maximumsnelheid logisch is. De maximumsnelheid past daarmee bij de inrichting van de weg.

Gebieden met erftoegangswegen noemen we ook wel 30 km/h-gebieden of verblijfsgebieden. Erfontsluitingen komen er op uit, er wordt geparkeerd en er spelen kinderen. Auto's en fietsers zijn gemengd. Bij dit type weg hoort een snelheid die laag is. Door erftoegangswegen in de bebouwde kom in te richten met onder andere klinkerverharding en drempels wordt de snelheid van 30 km/h logisch. Op erftoegangswegen rijdt alleen maar bestemmingsverkeer.

Gebiedsontsluitingswegen zijn de grotere wegen. Hier rijdt meer (vracht)verkeer dan op erftoegangswegen. Hier rijdt ook doorgaand verkeer. Bij dit type weg past een snelheid die hoger ligt dan op erftoegangswegen. Gebiedsontsluitingswegen zijn daarom uitgevoerd in asfalt en zijn breder dan erftoegangswegen. Weggebruikers met verschillende snelheden zijn zoveel mogelijk gescheiden met bijvoorbeeld parallelwegen of fietspaden. De snelheid wordt daarmee logisch. Oversteekplaatsen voor voetgangers en van fietsroutes zijn duidelijk aangegeven.

Erftoegangsweg in de bebouwde kom

Belangrijkste kenmerken van dit type weg zijn:

- snelheid: 30 km/h
- fiets: op de rijbaan
- verharding: klinkers
- verhardingsbreedte: < 6 meter
- drempels op rechte stukken
- plateaus op kruisingen
- zwaar verkeer: niet
- parkeren: op de rijbaan, in vakken en havens
- intensiteit: < 5.000
- voetgangersoversteken: niet geregeld
- markering: geen

Voorbeelden van dit type weg in Buren zijn de Dr. Van Noortstraat, Lindelaan en Elstar.



Elstar te Buren



Lindelaan te Maurik

Gebiedsontsluitingsweg in de bebouwde kom

Belangrijkste kenmerken van dit type weg zijn:

- snelheid: 50 km/h
- fiets: fietsstroken, fietspaden of parallelweg
- verharding: asfalt
- verhardingsbreedte: > 6 meter
- zwaar verkeer: wel
- parkeren: in vakken en havens
- intensiteit: > 5.000
- voetgangersoversteken: kanalisatiestrook, zebepad of verkeerslicht
- markering: enkele asmarkering indien voldoende breedte

Voorbeelden van dit type weg in Buren zijn: Tielsestraat, Beijerdstraat en Vogelenzangseweg.



Tielsestraat te Maurik



Beijerdstraat te Beusichem

Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom

Belangrijkste kenmerken van dit type weg zijn:

- snelheid: 60 km/h
- fiets: op de rijbaan (bij een verkeersintensiteit > 2.000/3.000 zijn vrijliggende fietspaden gewenst)
- verharding: klinkers of asfalt
- verhardingsbreedte: < 6 meter
- zwaar verkeer: niet, wel bestemmingsverkeer
- parkeren: in de berm
- intensiteit: < 6.000
- voetgangersoversteken: niet geregeld
- markering: eventueel onderbroken kantmarkering

Voorbeelden van dit type weg in Buren zijn de Burg. Houtkoperweg, de Heuvel, en De Woerd.



Burg. Houtkoperweg te Lienden



De Woerd te Rijswijk

Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom

belangrijkste kenmerken van dit type weg zijn:

- snelheid: 80 km/h
- fiets: fietspaden of parallelweg
- parallelweg (ingericht als erftoegangsweg) voor erfontsluitingen
- verharding: asfalt
- verhardingsbreedte: > 7,5 meter
- zwaar verkeer: wel
- parkeren: niet toegestaan
- intensiteit: > 6.000
- voetgangersoversteken: verkeerslicht
- markering: dubbele asmarkering en onderbroken kantmarkering

Een voorbeeld van dit type weg in Buren is de Verbindingsweg



Verbindingsweg te Maurik



N320 Provincialeweg te Beusichem

Begrippen

- Intensiteit: het aantal voertuigen per etmaal;
- Fietsstrook: deel van de weg speciaal voor fietsers, zoveel mogelijk in rood asfalt, met fietssymbool en bereden in één richting;
- Fietspad: apart van de weg liggend fietspad, zoveel mogelijk in rood asfalt. Bereden in één of twee richtingen;
- Kanalisatiestrook: oversteekplaats voor voetgangers, aangegeven met strepen. Voetgangers hebben in tegenstelling tot een zebrapad geen voorrang;
- Hoofdfietsroute: route met veel fietsverkeer;
- Erfontsluiting: een oprit, uitrit of pad van een woning, winkel, bedrijf of kavel dat uitkomt op de weg;
- Bestemmingsverkeer: verkeer dat herkomst of bestemming vlakbij heeft;
- Doorgaand verkeer: verkeer dat herkomst en bestemming verder weg heeft.

Uitzonderingen

De richtlijnen van Duurzaam Veilig zijn niet keihard. We willen de richtlijnen wel zoveel mogelijk toepassen, want we willen consequent zijn. Afwijken kan zorgen voor onduidelijkheid en daarmee voor meer onveiligheid. In sommige gevallen kunnen we uitzonderingen maken. Bijvoorbeeld:

- Als klinkers op een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom teveel trillingen veroorzaken, kunnen we toch asfalt toepassen;
- Bussen over erftoegangswegen zijn soms wenselijk, omdat bepaalde gebieden anders niet met het openbaar vervoer bereikbaar zijn. Goed openbaar vervoer zorgt voor kwaliteit;
- Vrachtverkeer over erftoegangswegen is soms nodig vanwege bevoorrading en kunnen we dus niet overal voorkomen;
- We willen het liefst geen erfontsluitingen direct op gebiedsontsluitingsweg. Dit lukt niet altijd, omdat er bijvoorbeeld geen ruimte is voor een parallelweg;
- Bij historische doorgaande dorpswegen en bij beschermde dorps- en stadsgezichten; komen op veel punten overeen met erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (30 km/h-gebieden), maar hebben een aantal specifieke kenmerken.

Overgangen

Overgangen tussen verschillende typen wegen maken we duidelijk zichtbaar. De weggebruiker ziet hiermee goed dat hij op een andere type weg komt. Het gaat hier bijvoorbeeld om bebouwde komgrenzen of 30 km/h-poorten.

Hoofdfietsroutes

Buren heeft een netwerk van hoofd-fietsroutes. Op deze routes bieden we de fietsers extra kwaliteit. We gebruiken directheid, snelheid, comfort en veiligheid als uitgangs- punten. Soms wijkt de inrichting van hoofd- fietsroutes af van de richtlijnen van Duurzaam Veilig, bijvoorbeeld:

- fietsers op hoofdfietsroutes kunnen voorrang hebben op kruisende wegen;
- hoofdfietsroutes in de vorm van vrijliggende fietspaden kunnen voorkomen langs erftoegangswegen. Normaal rijden fietsers op erftoegangswegen op de rijbaan.



Hoofdfietsroute langs Homoetsestraat (erftoegangsweg)

Kruisingen

Ook voor de inrichting van kruisingen zijn er richtlijnen. De keuze voor het type kruising hangt bijvoorbeeld af van de categorie wegen, de hoeveelheid verkeer en of er voorzieningen in de buurt zijn, zoals scholen of winkels. Verkeerslichten passen we bijvoorbeeld alleen toe op drukke kruisingen van gebiedsontsluitingswegen.

Gebiedsontsluitingswegen onderling:

- voorrangskruising;
- rotonde;
- verkeerslicht.



Rotonde N320-Verbindingsweg

Erftoegangsweg met gebiedsontsluitingsweg:

- voorrangskruising: voorrang voor verkeer op de gebiedsontsluitingsweg;
- inritconstructie;
- rotonde.



Kruising met inritconstructie: Tielsestraat - Meidoornlaan

Erftoegangswegen onderling:

- gelijkwaardig (verkeer van rechts gaat voor)



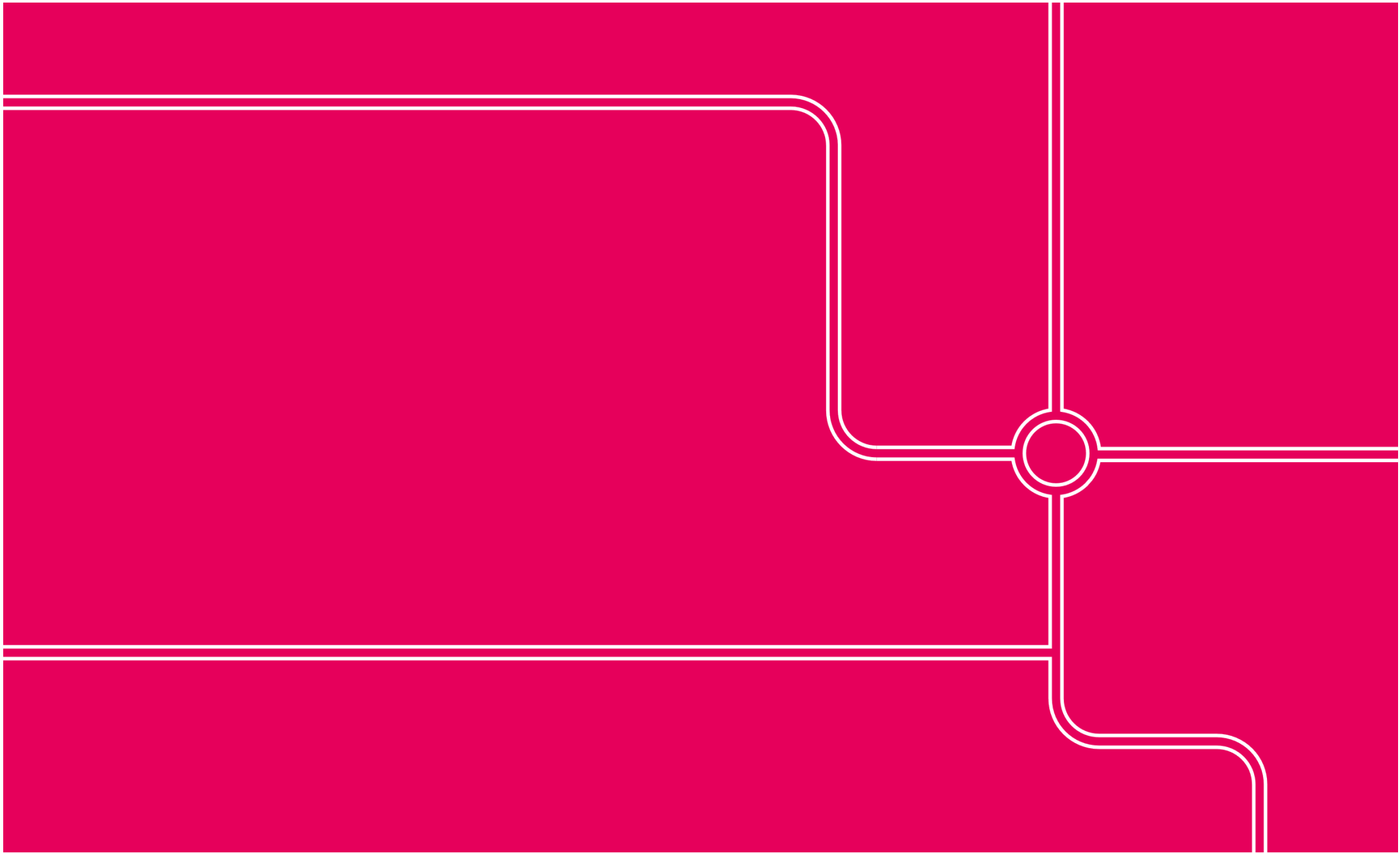
Gelijkwaardige kruising met plateau: Dr. Van Noortstraat-Vincent van Goghstraat

Erftoegangswegen onderling:

- gelijkwaardig met plateau



Gelijkwaardige kruising: Jonagold-Brederode



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4	Postbus 161	+31(0) 570 666 222	BTW NL 0072 11 879 B01
7417 BJ Deventer	7400 AD Deventer	info@goudappel.nl	KVK 3801 7479
Nederland	Nederland	www.goudappel.nl	IBAN NL09 INGB 0001 2746 32