

Evaluatie Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan

Tekstplaatsing

INLEIDING

In juni 2007 heeft de gemeenteraad van Bronckhorst het gemeentelijk verkeer en vervoerplan (GVVP) vastgesteld. Onderdeel van dit plan is de uitvoeringsnota (bijlage 3). De hoofdgedachte van de uitvoeringsnota is dat de verschillende effecten van verkeersmaatregelen de basis vormen voor het maken van beleidskeuzes. Om dit wat verder te structureren zijn er in de nota vijf beleidsthema's omschreven, binnen deze thema's zijn verschillende onderwerpen geprioriteerd. De methodiek van beleidsthema's en prioritering is november 2009 door de raad tegen het licht gehouden en opnieuw bekrachtigd.

Deze evaluatie gaat kort in op de beleidsthema's met de daarbij behorende de prioritering, er wordt aangegeven wat er de afgelopen jaren aan plannen is uitgevoerd. Uitgebreider wordt stilgestaan bij hoe het college denkt invulling te geven aan verdere uitvoering van de uitvoeringsnota van het GVVP. Hierbij worden de verschillende onderwerpen per beleidsthema verder uitgewerkt.

BELEIDSTHEMA'S

Het verkeersbeleid in het GVVP verdeeld in vijf beleidsthema's. Verkeersmaatregelen uit de uitvoeringsnota hebben effect op één of meerdere van deze thema's. De thema's zelf zijn weer verder onderverdeeld in verschillende onderwerpen.

Prioritering

Onderstaande tabel geeft in één oogopslag welke beleidsthema's er zijn en onderwerpen daarbij horen. De beleidsthema's staan in de bovenste rij van links naar rechts geordend naar belangrijkheid. De onderwerpen per thema staan verticaal gerangschikt met het belangrijkste onderwerp bovenaan. De pijlen naast de thema's geven weer aan welke onderwerpen de gemeenteraad prioriteit gegeven heeft. Een maatregel uit het thema Milieu komt dus eerder in beeld wanneer het gaat om geluid dan wanneer het gaat om luchtkwaliteit.

Verkeersveiligheid	Leefbaarheid	Bereikbaarheid	Milieu	Recreatie en toerisme
schoolomgevingen	Knelpunten verblijfsgebieden	Congestieproblemen oplossen	Getuidhinder	Recreatieve routes inrichten en onderhouden
Kruisingen	Knelpunten rode wegen	Zwarte routes buiten verblijfsgebieden omleiden	Luchtkwaliteit	Fietsoversteken bundelen
Wegvakken	Knelpunten zwarte wegen	Zwarte routes naar bedrijventerreinen en in het buitengebied inrichten		
	Vormgeving zwarte wegen	Zwarte routes richting snelwegen		

Verkeersveiligheid

Onder het thema verkeersveiligheid krijgen de schoolomgevingen de hoogste prioriteit. Het begrip "schoolomgeving" wordt in dit kader ruim uitgelegd. De schoolomgeving is niet alleen de plek waar alle verkeersbewegingen zich concentreren en waar dus de verkeersveiligheid het best en effectief verbeterd kan worden maar behelst ook de thuis/schoolroute en voorlichting en educatie van zowel kinderen als ouders.

Op kruisingen vindt de meeste uitwisseling van verkeer plaats. Het is het meest kosteneffectief om hier middelen in te zetten vóór de aanpak van wegvakken.

Leefbaarheid

De leefbaarheid in de verblijfsgebieden (doorgaans daar waar mensen wonen) is het meest kwetsbaar, vandaar dat deze gebieden bovenaan staan. Verkeerskundige onderwerpen die raakvlak hebben met leefbaarheid zijn het weren/voorkomen van sluipverkeer, het in de hand houden van richtintensiteiten, het voorkomen van een te hoge snelheid en het voorzien van goede parkeermogelijkheden. Na de verblijfsgebieden hebben respectievelijk de knelpunten op de zogenaamde rode en zwarte wegen uit de wegennetvisie van het GVVP prioriteit.

Bereikbaarheid

Binnen het thema bereikbaarheid staat het oplossen van congestieproblemen bovenaan. Vastlopende wegen zijn het belangrijkste kenmerk van een afnemende bereikbaarheid. Door de wegen met een bereikbaarheidsfunctie (zwarte wegen en in mindere mate rode wegen) de juiste weginrichting te geven stimuleren wij het gebruik hiervan ten opzichte van het verkeer door verblijfsgebieden. Minder doorgaand verkeer in verblijfsgebieden komt de leefbaarheid in deze gebieden ten goede.

Een goed functionerend openbaar vervoersysteem is ook van belang voor goede bereikbaarheid. Als gemeente hebben we hier weinig invloed op omdat de provincie de concessiehouder is. Wel zijn we een belangrijke partij voor de provincie en de vervoerder wanneer het gaat om lokale kennis en wensen van openbare vervoersstromen.

Haltevoorzieningen zoals parkeerplaatsen, fietsenstallingen en de toegankelijkheid voor minder validen zijn taken voor de wegbeheerder en dus ook de gemeente.

Milieu

De meeste genoemde klacht over het verkeersmilieu is geluidhinder. De klachten gaan vooral over het woongenot tijdens het buiten verblijven. De wet geluidhinder voorziet hier niet in omdat deze wet uitgaat van een binnensituatie. Ook drukke wegen die aan tuinen grenzen of slechte oncomfortabele verharding van wegen roepen klachten op die door de wet geluidhinder niet worden erkend.

De luchtkwaliteit levert in Bronckhorst geen overschrijdingen van de wet (Besluit luchtkwaliteit 2005) op. Wel zijn er klachten over het stuiven van zand door bewoners van woningen aan (droge) zandwegen. Het voorkomen hiervan heeft ook een positief effect op de leefbaarheid van deze verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom.

Recreatie en Toerisme

Goede verplaatsingsmogelijkheden, parkeren en de verblijfskwaliteit zijn voor recreatie en toerisme de belangrijkste verkeersaspecten. Voor attracties die veel recreatief verkeer aantrekken en niet direct aan een zwarte route liggen zijn in de wegennetvisie groene routes aangegeven. Hoge mate van veiligheid en onderhoud hebben grote prioriteit op deze routes. De belangrijkste verblijfskwaliteit die de verkeersruimte biedt zijn de fietsvoorzieningen in de vorm van fietsroutes, -stroken en -paden. Hierbij staat comfort en veiligheid voorop.

Kennink	60 en 80 km/uur (zwarte wegen)	60plus en 80plus km/uur (rode wegen)	60min en 80min km/uur (witte wegen)
Richtfrequentie (7.00 - 23.00)	10 voertuigen per minuut (circa 10.000 voertuigen per etmaal)	5 voertuigen per minuut (circa 5.000 voertuigen per etmaal)	1 voertuig per minuut (circa 1.000 voertuigen per etmaal) minder dan 100 voertuigen stilstaandverkeer
Fietsvoorzieningen	vrijliggend fietspad	60plus: fietsstroken 80plus: vrijliggende fietspaden, prioriteren o.b.v. 1. wegen met hoogste knelpunt 2. bovenrijdende fietsroutes	Geen
Kruising 60 / 80 km/uur	Rotonde	Rotonde	1. 60min gebundeld naar 60 leiden 2. infrastructuur voor 80min naar 80 km/uur
60plus / 80plus km/uur	Rotonde	Gelijkwaardig, eventueel met plateau voorankelpunt bij vrijliggende fietspaden	voorknelpunt bij vrijliggende fietspaden gelijkwaardig
Landbouwverkeer	Parallelweg bij 80 km/uur wagen eventueel gassenhovens bij geen parallelweg Op de rijbaan bij 60 km/uur wagen	Mengen, bij veel fietsverkeer vrijliggend fietspad	80min mengen 80min naar rode wagen leiden
Bus	Halte buiten de rijbaan	Halteren op de rijbaan	Halteren op de rijbaan
Stuiproef	niet van toepassing	60 / 80 km/uur opwaarderen 80plus / 80 plus snelheidsmaatregel	minder dan 1.000 voertuigen circulatiemaatregel minder dan 1.000 voertuigen snelheidsmaatregel
Verlichting	Kruispunten tussen 60 en 80plus wegen 80 km/uur wagen volledig	80plus op kruispunten met 60plus en 80 km/uur 80plus op (bovenrijdende) fietsroutes 80plus volledig zoude naar sportaccommodaties	80min wagen volledig zoude naar sportaccommodaties
Calamiteitsroute	Geschild	Passende snelheidsremmende maatregelen minimaliseren	Passende snelheidsremmende maatregelen minimaliseren
CROW benaming (landelijk)	Gebiedsontsluitingsweg (GOW)	Getiefsteegangsweg (GTW)	Ertoegangsweg (ETW)

Paragraaf 3.2.6 gaat, onder nummer 3, in op burgerbetrokkenheid. Op zeer praktische en eenvoudige wijze wordt in drie stappen bepaald wanneer gewenste maatregelen uitgevoerd worden. Een Burgerinitiatief voeren we binnen twee jaar uit als:

1. het knelpunt in het GVVP beschreven is;
2. er een duidelijk draagvlak is bij betrokken bewoners;
3. het knelpunt prioriteit heeft en er voldoende budget is.

Het derde punt kan bij betrokken burgers zorgen voor een gevoel van "blij maken met een dode mus". Vooral in 30 km gebieden passen opmerkingen van burgers vaak goed binnen deze systematiek omdat er al snel sprake is van een knelpunt op het gebied van veiligheid, snelheid, intensiteit of leefbaarheid. Wanneer het volgens bovenstaande tabel op pagina ook nog prioriteit heeft zouden we middelen moeten zoeken om het probleem binnen twee jaar op te lossen. De beschikbare financiën voor uitvoering van het GVVP staan onder druk.

Jaarlijks is € 100.000,- gereserveerd voor verkeersprojecten. Alle verkeersgerelateerde zaken van groot tot klein moeten hieruit gefinancierd worden. Het aanpassen van infrastructuur is een kostbare zaak.

Dit zorgt ervoor dat burgerinitiatieven verder dan twee jaar doorgeschoven moeten worden in verband met de beschikbare middelen. Dit kan deels voorkomen worden door een nieuwe manier van financiering van verkeersprojecten. Kleine, snel te realiseren oplossingen tot circa € 10.000,- kunnen gefinancierd worden uit een nieuw in te voeren budget "Ad Hoc zaken". Grotere klussen tot circa € 100.000,- worden ingepland op huidige manier.

Ontwikkelingen

Binnen de verkeerswereld vindt een verschuiving plaats van reactief handelen naar actief handelen. Dit heeft tot gevolg dat infrastructuur niet meer wordt "gewacht" op locaties met veel ongevallen maar dat wegen en kruisingen zo veel mogelijk worden ingericht op een manier zodat functie, vormgeving en gebruik met elkaar in balans zijn. Op deze manier worden nieuwe ongevallen zo veel mogelijk voorkomen.

Het is onmogelijk om al onze wegen (ruim 800 km.) planmatig optimaal in te richten. Werk met werk maken is een goede optie voor het verkeerskundig optimaliseren van ons wegennet. Bij (groot) onderhoud en rioleringswerkzaamheden is het dan ook van belang dat het wegprofiel en de gebruikte verhardingssoort beoordeeld worden op verkeerskundige punten. Daar waar de vormgeving niet in balans is met functie en gebruik moet de vormgeving aangepast worden. We maken hiervoor gebruik van de richtlijnen basiskennmerken wegontwerp van het CROW.

TOETSING BELEID

In onderstaand hoofdstuk worden per beleidsthema de beleidsonderwerpen benoemd waarin projecten zijn uitgevoerd. Verder worden thema's omschreven waarvoor aanpassingen of aanvullingen gewenst zijn.

Verkeersveiligheid

Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid hebben de onderwerpen schoolomgevingen en kruisingen prioriteit gekregen. De verkeersveiligheid op wegvakken heeft (vooralsnog) geen prioriteit.

Aanpassing en aanvulling huidige beleid

In paragraaf 3.2.2 van het GVVP wordt gesproken over verblijfsgebieden. Dit zijn de zogenaamde "witte wegen". Binnen de bebouwde kom zijn dit doorgaans 30 km/uur gebieden en buiten de bebouwde kom is het snelheidsregiem 60 km/uur.

Het GVVP geeft geen definitie van de bebouwde kom. Bij het opstellen van de wegennetvisie is uitgegaan van de bestaande bebouwde kommen. Op meerdere locaties in de gemeente begint de bebouwde kom zonder dat er sprake is van enige bebouwing langs de weg.

Weggebruikers ervaren dit nog als buitengebied en passen hun verkeersgedrag niet aan. Om de grenzen van de bebouwde kom te kunnen toetsen en eventueel aan te kunnen passen is beleid of zijn beleidsregels nodig. We kunnen hiervoor prima aansluiten bij de publicatie "bebouwdekomgrenzen van het CROW".

In paragraaf 3.2.5 en tabel 1 van het GVVP is sprake van de inrichtingskenmerken voor de verschillende wegen. Voor de richtintensiteiten die hierin genoemd staan zijn gekozen voor een praktische maat. Om burgers goed te kunnen laten inleven in welke intensiteit op welk type weg wordt gehanteerd is deze uitgedrukt in voertuigen per minuut. Voor verblijfsgebieden is dit circa 1 voertuig per minuut. Uit de landelijk gehanteerde richtlijnen, zoals de richtlijn Duurzaam Veilig, blijkt dat deze intensiteit zeer laag is. Landelijk wordt een maximale intensiteit gehanteerd van circa 4 voertuigen per minuut wat neerkomt op 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal (mve).

De bebouwde kommen in Bronckhorst zijn relatief klein en de erftoegangswegen in het buitengebied zijn minder geschikt voor deze etmaalintensiteiten. Toch is gebleken dat de huidige richtlijn van 1 voertuig per minuut (circa 1.000 mve) aan de lage kant is.

Bij het hanteren van deze norm zijn er buitensporig veel wegen die in aanmerking komen voor circulatiemaatregelen. Hierdoor worden de omliggende wegen drukker, die dan op hun beurt weer vragen om maatregelen. Rekening houdend met het plattelandskarakter van Bronckhorst is het nog steeds zeer goed mogelijk om de richtintensiteit voor erftoegangswegen te verhogen naar 2 per minuut of circa 2.000 mve.

Deze intensiteit past nog steeds binnen de criteria voor een erftoegangsweg waarmee leefbaarheid en veiligheid ruim gegarandeerd blijven.

Schoolomgeving

Bronckhorst heeft 31 basisschoollocaties. Alle locaties hebben de gelegenheid gekregen om mee te doen aan het project schoolzone. Voor dit project zijn gesprekken gevoerd met de scholen en is gekeken naar de veiligheid van de openbare ruimte in de directe omgeving van de school. Om aan weggebruikers duidelijk te maken dat hier een bijzondere verkeerssituatie van toepassing is wordt de tekst "schoolzone" op de weg aangebracht en borden met een kindertekening in speelse kleuren. Bij de ingang van de school wordt een parkeer- of stopverbod ingevoerd en daar waar nodig zijn extra parkeerplaatsen aangelegd. Het project is nagenoeg afgerond de scholen waar nog (extra) aandacht aan de schoolomgeving gegeven moet worden zijn: Kranenburg en Wichmond.

Hoewel niet expliciet genoemd in het beleid horen schoolroutes ook bij de schoolomgeving. Wanneer kinderen op een veilige manier zelfstandig naar school kunnen gaan heeft dat ook een positieve invloed op de schoolomgeving omdat daar dan minder autobewegingen zijn. Er is geen onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid op schoolroutes. De afhandeling van klachten en opmerkingen hierover krijgen wel een hoge prioriteit. Actueel op dit moment is de samenvoeging van enkele plattelandscholen. Hierdoor ontstaan nieuwe schoolroutes.

Vaak gaat het hier om kleine aantallen fietsers die een langere afstand dan gemiddeld afleggen. Doordat het scholen in het buitengebied betreft is de kans groot dat de fietsroutes over wegen gaan met een hoge verkeersdruk.

Kruispunten

Het aanpakken van kruispunten is gebaseerd op de objectieve verkeersveiligheid. Het aantal ongevallen met 2 of meer geregistreerde letselongevallen in de afgelopen vijf jaar vragen om aandacht. De gevaarlijkste kruisingen (die met de meeste ongevallen) worden als eerste aangepakt. Deze manier van werken lijkt het meest betrouwbaar omdat er sprake is van een objectieve cijfermatige benadering. Helaas is het zo dat de methode de afgelopen twee jaar minder betrouwbaar is geworden. De politie is verantwoordelijk voor het aanleveren van de ongevalstatistieken maar heeft ervoor gekozen deze taak niet meer systematisch uit te voeren. Sinds 2009 houdt de politie het aantal verkeersgewonden maar beperkt bij. Ten opzichte van 2010 werd slechts 51% van de ernstige verkeersslachtoffers door de politie aangemeld. Deze ontwikkeling is duidelijk te zien in het aantal geregistreerde (slachtoffer) ongevallen van de afgelopen 10 jaar.

De tabel uit het GVVP op pagina 6 van deze notitie geeft weer welke parameters passen bij de verschillende categorieën van wegen binnen de gemeente. Om goed te kunnen toetsen of de inrichting van de weg voldoet aan de functie van de weg moet deze tabel uitgebreid worden met standaard dwarsprofielen en voorkeuren voor verhardingssoorten van de rijbaan en de berm.

In de nota mobiliteit (rijksbeleid) zijn tussen alle betrokken overheden afspraken gemaakt over de inspanningen die de verschillende overheden uitvoeren om de verkeersveiligheid te verbeteren en het aantal verkeersdoden en -slachtoffers te verminderen. Dit staat omschreven in het *strategisch plan verkeersveiligheid 2008 - 2020*. Uit toetsing van de effecten van het verkeersbeleid blijkt dat de afgesproken reductie in verkeersslachtoffers vrijwel zeker niet gehaald wordt. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft met de VNG afgesproken dat het *strategisch plan verkeersveiligheid 2008 - 2020* van kracht blijft maar dat verkeersveiligheid ook een gerichte impuls nodig heeft. Voor deze bijstelling van het strategisch plan heeft de minister samen met de overige overheden de "Beleidsimpuls Verkeersveiligheid" opgesteld. De VNG heeft haar leden hierover geadviseerd.

- De Beleidsimpuls Verkeersveiligheid meenemen bij het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid en de begroting voor de komende jaren.
- De focus op verkeersveiligheid leggen voor de (oudere) fietser.
- Het maatschappelijk middenveld nadrukkelijk betrekken bij het verkeersveiligheidsbeleid.
- Bij infrastructurele projecten gebruik maken van de nieuwe richtlijnen uit de Basiskenmerken Wegontwerp van het CROW waarmee uniformiteit en veiligheid van wegen gestimuleerd wordt.

De ambitie is en blijft om de verkeersveiligheid permanent te verbeteren. Op het gebied van infrastructuur betekent dit het blijven doorgaan met het aanpakken van onveilige verkeerssituaties volgens het Duurzaam Veilig principe. Op het gebied van veilig gedrag betekent dit doorgaan met de permanente verkeerseducatie, voorlichting en publiekscampagnes.

Voor gemeenten ligt er vooral een aanvullende rol in het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers. Afgesproken is dat gemeenten de lokale knelpunten in kaart brengen en hier een verbeterplan voor opstellen gericht op gedrag en infrastructuur.

De beleidsimpuls verkeersveiligheid en de ledenbrief van de VNG hierover zijn als bijlage bij deze notitie toegevoegd.

Tabel met aantal geregistreerde ongevallen per jaar

jaar	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen
2002	466	104
2003	432	95
2004	534	101
2005	362	89
2006	328	78
2007	322	70
2008	271	53

2009	240	60
2010	74	31
2011	25	11

In het jaar 2010 loopt het aantal geregistreerde ongevallen sterk af. Dit komt omdat de politie geen rapport meer opmaakt van ongevallen met uitsluitend materiële schade, de zogenaamde UMS ongevallen. Ook deze ongevallen zijn voor een goede analyse van de verkeersveiligheid van belang. De voertuigen zijn veiliger geworden en de meeste wegen in de gemeente hebben een lager snelheidsregiem gekregen. Van 50 naar 30 en van 80 naar 60 kilometer per uur. Dit heeft als effect dat niet alleen de kans op ongevallen kleiner wordt maar ook de kans op letsel in het geval er toch een ongeval gebeurt. Het ontbreken van letselongevallen wil niet zeggen dat een kruising of wegvak veilig is maar door de grote mate van onderregistratie is er geen verantwoorde analyse te maken van de UMS ongevallen.

Onderstaande lijst geeft de kruispunten weer waar de afgelopen vijf jaar 2 of meer ongevallen zijn geregistreerd waarbij slachtoffers zijn gevallen. In de laatste kolom staan de ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS) van dezelfde locatie. In 2010 en 2011 zijn geen ums ongevallen meer geregistreerd maar het geeft toch een goed beeld of er naast letsel nog meer ongevallen plaatsvinden. Op de gearceerde locaties zijn al maatregelen getroffen.

- N316 Kruisbergseweg – Molenenk (Hengelo)	4 letsel	5 UMS
- Schooltinkweg – Hengeloseweg (Zelhem)	4 letsel	2 UMS
- N316 Vordenseweg – Lankhorsterstraat (Hengelo)	3 letsel	1 UMS
- N315 Ruurloseweg – Petersdijk (Zelhem)	3 letsel	0 UMS
- Slotsteeg – Memelinkdijk (Hengelo)	3 letsel	0 UMS
- Steenderenseweg – Berendschotstraat (Hengelo)	3 letsel	2 UMS
- N316 Kruisbergseweg – Schooltinkweg (Zelhem)	3 letsel	7 UMS
- N316 Rondweg – Strotdijk (Vorden)	2 letsel	0 UMS
- N316 Ruurloseweg – Mosselseweg (Vorden)	2 letsel	1 UMS
- N314 Kipstraat – Torenallee (Hummelo)	2 letsel	1 UMS
- N317 Rijksweg – Monumentenweg (Hoog Keppel)	2 letsel	1 UMS
- N316 Kruisbergseweg – Wassinkbrinkweg (Zelhem)	2 letsel	0 UMS
- Het Jebbink – Burg. Galleestraat (Vorden)	2 letsel	0 UMS
- N319 Ruurloseweg – Wildenborgseweg (Vorden)	2 letsel	5 UMS
- L. Dolfingweg – Hofstraat (Baak)	2 letsel	0 UMS
- Zutphenseweg – Mispelkampdijk (Vorden)	2 letsel	1 UMS

Kruisingen met relatief veel UMS ongevallen zijn ook het onderzoeken waard of hier veiligheidswinst te behalen is. Om deze kruispunten in beeld te krijgen is gekeken naar de kruisingen met 5 of meer ongevallen in de afgelopen vijf jaar. Naast de kruisingen uit bovenstaande tabel komen dan onderstaande locaties nog in beeld.

- Kerkhof laan – Oude Zutphenseweg (Vorden)	0 letsel	5 UMS
- N315 Doetinchemseweg – Terborgseweg (Zelhem)	1 letsel	4 UMS
- N330 Halseweg – Halle Heideweg (Halle)	1 letsel	4 UMS

Tot slot kan een blik op de ongevallocaties de afgelopen drie jaar een indicatie zijn of er een verkeers- onveilig punt aan het ontstaan is. Hiervoor is gekeken naar de kruispuntlocaties waar in 2009, 2010 en 2011 drie of meer ongevallen zijn geregistreerd.

- N314 Torenallee – Zomerweg (Hummelo)	1 letsel	2 UMS
- N319 Rondweg – Deldenseweg (Vorden)	1 letsel	2 UMS

De registratie van ongevallen door de politie loopt sterk terug. Er nog verschillende kruisingen zijn met 2 of meer ongevallen de afgelopen vijf jaar. Toch laat analyse van de afgelopen drie jaar zien dat er geen kruisingen meer zijn die onmiddellijke aandacht verdienen. De aanpassingen van kruisingen in de afgelopen tien jaar hebben ervoor gezorgd dat er geen zogenaamde "black spots" meer zijn in Bronckhorst.

Conclusie en aanbevelingen verkeersveiligheid

- Werken aan de onderwerpen in de beleidsimpuls Verkeersveiligheid.

- Doorgaan met aanpak onveilige situaties.
- Doorgaan met permanente educatie en voorlichting.
- Extra aandacht voor de fietser en jonge bestuurders.
- Schoolroutes onderdeel laten zijn van de schoolomgeving.
- De openbare ruimte rond scholen verder optimaliseren.
- Tabel uit het GVVP met basiskenmerken uitbreiden met voorkeursprofielen uit de basiskenmerken wegontwerp van het CROW.
- Bebouwdekomregels vaststellen.
- Richtintensiteit van erftoegangswegen verhogen naar 2.000 mve.
- Budget Ad Hoc zaken GVVP invoeren.
- Projecten financieren door inpassing in de meerjarenbegroting.

Leefbaarheid

Het GVVP kent geen definitie van leefbaarheid. Het begrip is op veel manieren uit te leggen. Bij leefbaarheid, in relatie tot verkeer, speelt de beleving van de mens een belangrijke rol.

Het gaat hier om de beleving van de openbare ruimte.

Voor bewoners van een straat is leefbaarheid vaak het ontbreken van verkeer terwijl voor ondernemers in diezelfde straat het van belang kan zijn dat er veel passanten langsrijden. Een algemene definitie van leefbaarheid is volgens Van Daele: "Geschikt om erin of ermee te kunnen leven". Vertaald naar verkeerssituatie komt het begrip leefbaarheid naar voren bij drie onderwerpen. Dit zijn:

1. intensiteit (sluipverkeer)
2. snelheid
3. parkeergelegenheid

In de prioritering van het GVVP heeft het oplossen van knelpunten in de verblijfsgebieden de hoogste prioriteit gekregen. Daarna komen de knelpunten op rode wegen en tot slot de leefbaarheidknelpunten op zwarte wegen. De vormgeving van de zwarte wegen heeft geen prioriteit gekregen.

Sluipverkeer

Zoals al besproken in het hoofdstuk verkeersveiligheid staat in het GVVP een tabel opgenomen met daarin de richtintensiteiten die passen bij de verschillende wegen uit onze wegennetvisie. Sluipverkeer is verkeer dat over witte wegen rijdt, terwijl rode of zwarte wegen in de directe omgeving beschikbaar zijn. Gezien de (verkeers)functie van zwarte en rode wegen is hier geen sluipverkeer mogelijk.

Er is sprake van sluipverkeer wanneer meer dan 100 voertuigen per etmaal als doorgaand verkeer gebruik maakt van witte wegen. Zonder uitgebreide en kostbare kentekenonderzoeken is het niet vast te stellen of het verkeer op een weg doorgaand of bestemmingsverkeer is. Een goed alternatief is de verkeerstelling waarbij eerst wordt vastgesteld wat de intensiteit op een weg is. Wanneer deze intensiteit onder de richtintensiteit blijft kan er nog steeds sprake zijn van sluipverkeer maar blijft de verkeersdruk onder het maximum en verdwijnt het knelpunt.

Is er wel sprake van een wens vanuit de buurt of een duidelijke sluiprelatie met wegen of bestemmingen in de omgeving dan vragen wij de burgers een burgerinitiatief op te starten en zelf te komen met mogelijk oplossingen.

De huidige norm van sluipverkeer is erg laag. Bij meer dan 100 doorgaande voertuigen is er beleidsmatig een knelpunt. Het vaststellen van sluipverkeer is ook een kostbare zaak. De herkomst en bestemming van het verkeer moet onderzocht worden om te kunnen bepalen of er daadwerkelijk doorgaand verkeer is zonder bestemming in de directe omgeving. Het is raadzaam om bij klachten over sluipverkeer eerst de intensiteit van een weg te bepalen.

Wanneer blijkt dat deze over de richtintensiteit gaat met meer dan 20% dan pas onderzoeken in hoeverre er sprake is van een significant aandeel sluipverkeer.

Snelheid

Er is sprake van een snelheidsprobleem wanneer meer dan 10% van het verkeer de maximum snelheid overschrijdt. Snelheid heeft niet alleen een relatie met leefbaarheid maar ook met verkeersveiligheid. De remweg bij een (te) hoge snelheid is langer en de schade die ontstaat bij een aanrijding is groter. Verkeer met een hoge snelheid geeft een gevoel van onveiligheid wat de leefbaarheid negatief beïnvloed. De gereden snelheid is vrij eenvoudig vast te stellen. De gemeente heeft hiervoor verkeerstellers de naast het aantal en het soort voertuigen ook de gereden snelheid registreren. Deze tellers zetten wij in wanneer er klachten komen over drukke wegen en of een te hoge snelheid. Een telling duurt altijd zeven dagen zodat alle dagen van de week worden geteld en er een goed gemiddelde is te bepalen over de week, werkdagen en in het weekend.

De resultaten van de telling worden gedeeld met de aanvrager en met de politie.

De politie kan aan de hand van de telling bepalen of en wanneer handhaving zinvol is.

Omdat onze meetapparatuur de snelheid nauwkeurig kan meten is het reëel om de definitie van een knelpunt aan te passen. Nu is het zo dat wanneer 100% van het verkeer op een 30 km weg 32 km/uur rijdt er formeel een knelpunt is terwijl dit natuurlijk niet zo is.

Het is beter uit te leggen om bij de definitie van een knelpunt aan te sluiten bij de handhaaf parameters van de politie. Wanneer meer dan 10% de verbaalsnelheid van de politie overschrijdt is er sprake van een knelpunt en zijn maatregelen gewenst.

Parkeren

Het autobezit in de Achterhoek is hoog. Vaak hoger dan waar rekening mee is gehouden tijdens het ontwerpen van de woonwijken uit de jaren 60, 70 en 80. We willen graag goed wonen en leven. Parkeren hoort daar ook bij. De gemeente krijgt regelmatig verzoeken binnen voor de aanleg van meer parkeerplaatsen. Ook bij de omvormingsprojecten van groen wordt gevraagd om verharding om te parkeren in plaats van gras.

In 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) ingegaan. Tegelijk is de woningwet, waarop de bouwverordening is gebaseerd, gewijzigd. Dat heeft twee gevolgen voor het parkeren:

1. De Wro maakt onderscheid tussen beleid en normen. Beleidsplannen mogen geen normen meer bevatten. Dus ook niet in het GVVP of een parkeerbeleidsplan.
2. Op grond van de nieuwe Woningwet mogen bouwverordeningen geen stedenbouwkundige voorschriften meer bevatten, dus ook niet over parkeren.

Paragraaf 7.1 van het GVVP verwijst naar de parkeernormen van het CROW bij ruimtelijke ontwikkelingen. Volgens de Wro mag dat dus niet meer. Daarnaast doet het GVVP geen uitspraak over problemen in bestaande situaties.

Om netjes aan te sluiten bij de Wro is het van belang een nota Parkeernormen op te stellen. Om parkeervragen van bestaande situaties te kunnen beoordelen is uitbreiding beleid op dit gebied noodzakelijk.

Conclusies en aanbevelingen leefbaarheid

- De definitie voor sluipverkeer aanpassen en de norm stellen op XXXXX.
- Sluipverkeer reactief aanpakken na het indienen van een burgerinitiatief.
- Aanpak sluipverkeer krijgt prioriteit wanneer de richtintensiteit overschreden wordt.
- Aanpak sluipverkeer krijgt prioriteit wanneer de weg onderdeel uitmaakt van het bovenlokale fietsnetwerk of een schoolroute is.
- De definitie van een snelheidsknelpunt aanpassen.
- Uitgaan van de gemeten V85 snelheid.
- Toetsen tegen de handhaafsnelheid van de politie.
- Een notitie parkeernormen opstellen.
- Het parkeerbeleid uitbreiden met beleid op bestaande situaties.

Bereikbaarheid

Het oplossen van congestieproblemen en de zwarte routes buiten verblijfsgebieden omleiden hebben prioriteit gekregen in de uitvoeringsnota.

Het begrip bereikbaarheid geeft de mate van het gemak aan, uitgedrukt in moeite, kosten of tijd, waarmee een plaats kan worden bereikt. In de nota mobiliteit wordt gesproken over het vergroten van de betrouwbaarheid en het verminderen van de reistijd van deur tot deur.

Bereikbaarheid is dus niet gekoppeld aan bepaalde typen netwerken, maar is netwerkoverstijgend. Maatregelen op provinciale wegen en wegen van buurgemeentes kunnen ook invloed hebben op de Bronckhorster bereikbaarheid.

In regionaal verband is al gekeken naar bereikbaarheid van de regio, de kernen met een regiofunctie en de regionale bedrijventerreinen. Hiervoor is de notitie "Achterhoek op weg" opgesteld. Deze notitie is niet vastgesteld in colleges en raden wel hebben de portefeuillehouders Verkeer en Vervoer in het programmateam Mobiliteit zich hieraan verbonden. Onze wegennetvisie (Annex A, kaart 1 uit het GVVP) past goed binnen de visie op bereikbaarheid uit "Achterhoek op weg" en behoeft op het gebied van bereikbaarheid geen aanpassing.

Congestieproblemen

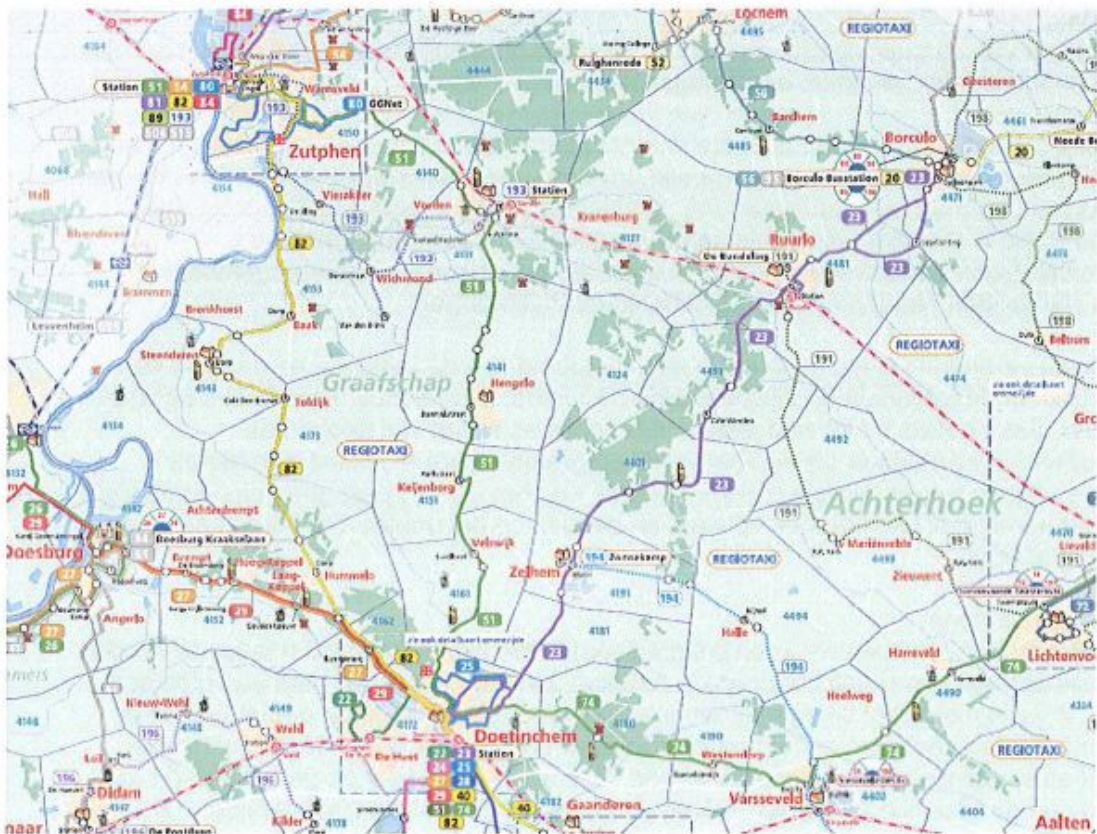
Binnen Bronckhorst kennen we geen congestieproblemen die aangepakt hoeven te worden. De bereikbaarheid van Doetinchem en de A18 kan ook voor onze inwoners een probleem vormen. Wij zijn niet actief bezig met het oplossen van deze problemen omdat primair de gemeente Doetinchem hiervoor verantwoordelijk is. Wel ondersteunen wij de mogelijke Doetinchemse oplossing in regionaal verband. Het zelfde geldt voor de problemen die zich voordoen op de spoorlijn Winterwijk - Arnhem en de spoorverbinding Winterswijk - Zutphen.

Zwarte routes door verblijfsgebieden

Voor het omleiden van zwarte routes buiten verblijfsgebieden om staan twee locaties in het GVVP. Het gaat hier om de N317 door Hummelo en de N330 door Halle. Voor Hummelo wordt in 2013 gestart met de aanleg van de rondweg Hummelo. Na realisatie van de rondweg is dit knelpunt opgelost. De N330 om Halle heen leiden staat gepland als studie samen met de provincie Gelderland. De provincie ziet dit niet als een probleem en heeft ten tijden van de herinrichting van de Dorpsstraat (N330) in 2010 aangegeven dat het herinrichten van de weg in de huidige vorm het maximaal haalbare is. Een rondweg om Halle heen is dus niet in beeld.

Openbaar vervoer

Inwoners die geen auto kunnen of willen besturen zijn voor de langere afstanden afhankelijk van hun sociale netwerk of het openbaar vervoer (OV). OV is voornamelijk een taak van de provincie. Beleidskeuzes liggen vooral op provinciaal niveau en zijn daarmee nauwelijks direct te beïnvloeden. De verwachte vergrijzing in Bronckhorst kan ervoor zorgen dat er steeds meer vraag komt naar vervoer op maat (van deur tot deur). Ook de decentralisaties van onder andere de AWBZ zorgt voor een vervoersvraag en een vervoersaak van de gemeente. De mogelijkheid om te voorzien in de vervoersvraag is samen te vatten in het begrip basismobiliteit. Samen met de provincie ligt er een verantwoordelijkheid om te zorgen voor een goed lopend en beschikbaar systeem voor deze basismobiliteit. Het OV-systeem in Bronckhorst bestaat uit trein (Winterswijk -Arnhem), bus (de lijnen 23, 27, 29, 51 en 82), buurtbus (lijnen 193 en 194) en de Regiotaxi.



In het kader van beheer en onderhoud ligt er wel een taak voor de gemeente. OV-haltes langs gemeentelijke wegen worden ook door de gemeente ingericht en beheerd. De gemeente is verantwoordelijk voor de juiste locatie, goede wachtvoorzieningen, voldoende stallingmogelijkheden voor de fiets en de toegankelijkheid van de halte voor minder valide passagiers.

In 2008 is een proef uitgevoerd met het "recht trekken" van lijn 51. De lijn loopt niet meer door Keijenburg en Hengelo maar rijdt langs de dorpen. Gevolg hiervan is een snellere route tussen Doetinchem en Vorden, de lijn rijdt door richting het voortgezet onderwijs in Warnsveld en een betere aansluiting op de treinen in Vorden. Het aantal passagiers op deze lijn is sinds deze verbetering gegroeid. Door de langere afstand tussen huis en halte komen veel passagiers met de fiets. Een goede en veilige stallingmogelijkheid voor de fiets is een belangrijke voorwaarde voor het gebruik van OV. Bij de halte in Keij-

enborg ontbreekt voldoende stallingruimte. We onderzoeken of het mogelijk is om de halte te verplaatsen naar de noordzijde van het dorp waar ruimte voor een goede fietsenstalling wel aanwezig is.

Station Vorden is voor bewoners uit het noorden van de gemeente een veel gebruikt startpunt voor een treinreis. Ook hier wordt de fiets vaak gebruikt voor het vortransport van huis naar het station. De capaciteit van de fietsenstalling in Vorden is onvoldoende. Samen met Prorail en de provincie wordt de stalling in 2013 uitgebreid.

Voor reizigers die het vortransport met de auto doen is in 2007 de parkeerplaats uitgebreid en heringericht. De capaciteit voor motorvoertuigen bij het station Vorden is voldoende.

Regiotaxi

Inwoners van gebieden zonder OV op loop- of fietsafstand zijn aangewezen op eigen middelen van transport. Het autobezit in de gemeente is zo hoog dat dit voor de meeste inwoners van ons buitengebied geen problemen oplevert. Toch is er nog een categorie die geen auto wil of kan rijden en die geen OV voorziening in de directe omgeving heeft. Voor

Milieu

Milieuaspecten in het verkeer gaan over geluidshinder en luchtkwaliteit. Voor het bewaken van de geluidskwaliteit is de wet geluidshinder van kracht.

Geluidsgevoelige objecten met een te hoge geluidbelasting zijn in 1986 geïnventariseerd en op de zogenaamde A-lijst geplaatst. De objecten (vaak woningen) op deze lijst zijn nagenoeg geheel gesaneerd. Het inrichten van het centrum Vorden zorgt voor de laatste grote saneringsslag.

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit zorgt in Bronckhorst niet voor problemen. Wel wordt er stofoverlast ervaren door bewoners van verschillende zandwegen. Omdat zandwegen geen verkeersfunctie hebben kunnen ze vrij eenvoudig afgesloten worden voor het doorgaande gemotoriseerde verkeer. Het afsluiten van zandwegen om stofoverlast te voorkomen doen wij reactief, op verzoek van bewoners.

In 2012 zijn geen verzoeken tot afsluiting meer binnengekomen. Dit kan een indicatie zijn van het feit dat we nu alle zandwegen die voor stofoverlast zorgen nu afgesloten zijn.

Omdat het afsluiten van zandwegen met borden geen waterdichte maatregel is en er toch verkeer over gaat (bestemmingsverkeer en overtreders van de afsluiting) is ook gezocht naar een duurzamere oplossing.

Deze oplossing is gevonden door de afdeling Beheer. In 2012 is een proef gedaan met het toepassen van "grof zand". Dit zand is beter bestand tegen verkeer en houdt zich goed bij natte weersomstandigheden. Gevolg hiervan is dat de zandweg langer begaanbaar blijft en dat er minder vaak onderhoud gepleegd hoeft te worden. Bijkomend voordeel is dat grof zand veel minder stuift. Stof overlast op dit soort zandwegen niet meer aanwezig.

Toekomst Bestendig Bronckhorst

In 2011 en 2012 is er onder de naam, Toekomst Bestendig Bronckhorst (TBB), binnen Bronckhorst een proces geweest met inwoners en het maatschappelijk veld. Doel van dit proces was te komen tot een wel overwogen takenpakket van de gemeente in relatie tot de aankomende demografische ontwikkelingen en de verwachte financiële positie van de gemeente. In het kader van TBB is ook gekeken naar het taakveld Verkeer en Vervoer. Het beleid is getoetst aan de wettelijke taken en hetgeen vanuit het collegeprogramma en de maatschappij "verwacht" wordt van een gemeente op het gebied van verkeer en vervoer.

Aan de gemeenteraad is voorgesteld om de prioriteit op de onderwerpen milieu en recreatie & toerisme op nul te zetten. De onderwerpen blijven wel in het beleid staan maar worden niet actief opgepakt van het taakveld met middelen uit het taakveld. Uiteraard blijft verkeer en vervoer wel beschikbaar voor adviseren en ondersteuning van de taakvelden Milieu en Recreatie & Toerisme.

Conclusies en aanbevelingen milieu

- Milieubeleid ongewijzigd laten in het GVVP.
- Milieu niet prioriteren.

deze categorie biedt Regiotaxi een uitkomst. Regiotaxi wordt in te kader van de Wet maatschappelijk ondersteuning (Wmo) veel gebruikt door mensen met een beperking. Wat echter minder bekend is dat Regiotaxi ook gebruikt kan worden door mensen zonder Wmo indicatie. Regiotaxi functioneert dan als een OV-systeem van deur tot deur.

Conclusies en aanbevelingen bereikbaarheid

- Bronckhorst heeft geen op te lossen congestieproblemen.
- Zwarte routes zijn eind 2013, waar mogelijk, om de kernen heen geleid.
- Ontwikkelingen van vervoersvraag en vervoerstaak actief blijven volgen.
- Voorzien in een goede basismobiliteit.
- Bushaltevoorziening met voldoende fietsenstalling in Keijenborg verplaatsen.

- Fietsenstalling bij station Vorden uitbreiden.

Recreatie en Toerisme

Binnen de prioritering hebben het inrichten en onderhouden van de toeristische routes en het bundelen van fietsoversteken prioriteit gekregen.

Recreatieve routes

In het onze wegennetvisie zijn recreatieve routes opgenomen richting het stadje Bronckhorst en de Varsselring. Omdat deze routes naast veiligheid en bereikbaarheid ook kunnen scoren op recreatie krijgen ze bij problemen een hogere prioriteit. Op de routes zijn de afgelopen jaren geen problemen geconstateerd.

Fietsoversteken bundelen

Onderzoeken naar het bundelen van fietsoversteken zijn niet uitgevoerd. Er zijn wel enkele oversteken op zwarte routes door de provincie veiliger gemaakt. Vaak is dit gebeurd door het oversteken in twee keer mogelijk te maken.

Bovenlokaal fietsroutenetwerk

In regionaal verband is het bovenlokale fietsroutenetwerk herzien. Het netwerk is getoetst aan de relatie van de bovenlokale voorziening en de geaccepteerde fietsafstand zoals verwoord in de tabel hieronder. Relaties die aan deze criteria voldoen worden als bovenlokaal gezien. Naast de relaties uit onderstaande tabel is ook het recreatieve fietsknooppuntensysteem opgenomen in het bovenlokale fietsnetwerk.

	Fietsattractiepunt	Criteria attractiepunt	Invloedgebied
Doelgericht fietsen	RBT's	Laarberg en A18	15 km
	Grote werklocaties	meer dan 1.000 werknemers	10 km
	Treinstations	meer dan 1.000 instappers	15 km
	Overig treinstations en snelhaltes		7,5 km
	Voortgezet onderwijs	Scholen met meer dan 1.000 leerlingen	10 km
	Ziekenhuizen		7,5 km
	Bioscoop / Theater		7,5 km
	Sportparken		7,5 km
	Regionale recreatiegebieden	dierenparken, recreatieplassen, zwembaden, vakantieparken	10 km
	Winkelcentra	Doelichem, Winterswijk, Zutphen, Zevenaar, Lochem en Doesburg	10 km
Recreatief fietsen	Fietsknooppuntensysteem:	TOP's Grottere campings Recreatieve attractiepunten waar veel fietsers bij elkaar komen Lange afstandroutes Regionale kerkenpaden	
	Prioritaire recreatieve fietsroutes:	Oude IJssel Berkel Slinge	

Toekomst Bestendig Bronckhorst

In 2011 en 2012 is er onder de naam, Toekomst Bestendig Bronckhorst (TBS), binnen Bronckhorst een proces geweest met inwoners en het maatschappelijk veld. Doel van dit proces was te komen tot een wel overwogen takenpakket van de gemeente in relatie tot de aankomende demografische ontwikkelingen en de verwachte financiële positie van de gemeente. In het kader van TBS is ook gekeken naar het taakveld Verkeer en Vervoer. Het beleid is getoetst aan de wettelijke taken en hetgeen vanuit het collegeprogramma en de maatschappij "verwacht"; wordt van een gemeente op het gebied van verkeer en vervoer.

Aan de gemeenteraad cps voorgesteld om de prioriteit op de onderwerpen milieu en recreatie & toerisme op nul te zetten. De onderwerpen blijven wel in het beleid staan maar worden niet actief opgepakt van het taakveld met middelen uit het taakveld. Uiteraard blijft verkeer en vervoer wel beschikbaar voor adviseren en ondersteuning van de taakvelden Milieu en Recreatie & Toerisme.

Conclusies en aanbevelingen Recreatie & Toerisme

- Recreatie & Toerisme beleid ongewijzigd laten in het GVVP.
- Recreatie & Toerisme niet prioriteren .

Samenvatting aanbevelingen

Verkeersveiligheid

- Werken aan de onderwerpen in de beleidsimpuls Verkeersveiligheid.
- Doorgaan met aanpak onveilige situaties.
- Doorgaan met permanente educatie en voorlichting.
- Extra aandacht voor de fietser en jonge bestuurders.
- Schoolroutes onderdeel laten zijn van de schoolomgeving.

- De openbare ruimte rond scholen verder optimaliseren.
- Tabel uit het GVVP met basiskenmerken uitbreiden met voorkeursprofielen uit de basiskenmerken wegontwerp van het CROW.
- Bebouwdekomregels vaststellen.
- Richtintensiteit van erftoegangswegen verhogen naar 2.000 mve.
- Budget Ad Hoc zaken GVVP invoeren.
- Projecten financieren door inpassing in de meerjarenbegroting.

Leefbaarheid

- De definitie voor sluijverkeer aanpassen en de norm stellen op XXXXX.
- Sluijverkeer reactief aanpakken na het indienen van een burgerinitiatief.
- Aanpak sluijverkeer krijgt prioriteit wanneer de richtintensiteit overschreden wordt.
- Aanpak sluijverkeer krijgt prioriteit wanneer de weg onderdeel uitmaakt van het bovenlokale fietsnetwerk of een schoolroute is.
- De definitie van een snelheidsknelpunt aanpassen.
- Uitgaan van de gemeten V85 snelheid.
- Toetsen tegen de handhaafsnelheid van de politie.
- Een notitie parkeernormen opstellen.
- Het parkeerbeleid uitbreiden met beleid op bestaande situaties.

Bereikbaarheid

- Bronckhorst heeft geen op te lossen congestieproblemen.
- Zwarte routes zijn eind 2013, waar mogelijk, om de kernen heen geleid.
- Ontwikkelingen van vervoersvraag en vervoerstaak actief blijven volgen.
- Voorzien in een goede basismobiliteit.
- Bushaltevoorziening met voldoende fietsenstalling in Keijenborg verplaatsen.
- Fietsenstalling bij station Vorden uitbreiden.

Milieu

- Milieubeleid ongewijzigd laten in het GVVP.
- Milieu niet prioriteren.

Recreatie & Toerisme

- Recreatie & Toerisme beleid ongewijzigd laten in het GVVP.
- Recreatie & Toerisme niet prioriteren.

27 maart 2013