

2018

Neder-Betuws Verkeer- en Vervoerplan Achtergrondrapportage



gemeente
Neder-Betuwe

Neder-Betuws Verkeer- en Vervoerplan Achtergrondrapportage

Datum	16 januari 2018
Status	Concept
Versie	3.0

Inhoudsopgave

INHOUDSOPGAVE	3
1 INLEIDING	5
1.1 OPBOUW BELEIDSPLAN	5
1.2 INTEGRAAL NBVVP	5
2 BELEIDSKADER	8
2.1 LANDELIJK BELEID	8
2.1.1 <i>Planwet verkeer en vervoer</i>	8
2.1.2 <i>Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte</i>	8
2.2 KABINET RUTTE III: MINDER VERKEERSSLACHTOFFERS.....	9
2.3 PROVINCIAAL/REGIONAAL BELEID	9
2.4 LOKAAL BELEID EN PLANVORMING	11
2.4.1 <i>Structuurvisie Neder-Betuwe 2015</i>	11
2.4.2 <i>Visie Recreatie en Toerisme gemeente Neder-Betuwe April 2013</i>	12
2.4.3 <i>Detailhandelsvisie</i>	13
3 MELDINGEN – BURGERPARTICIPATIE	14
3.1 MELDINGEN PER KERN	14
3.2 MELDINGEN PER THEMA NBVVP	14
3.3 WEGEN MET MEESTE MELDINGEN	15
3.4 MAATREGELEN IN REACTIE OP DE MELDINGEN	16
4 VERKEERSVEILIGHEID	17
4.1 ONTWIKKELING VERKEERSONGEVALLEN	17
4.2 AANDACHTSLOCATIES	21
4.3 DOELGROEPEN.....	23
4.3.1 <i>Leeftijdsklassen</i>	23
4.3.2 <i>Vervoerwijzen</i>	24
4.4 THEMA'S	25
4.4.1 <i>Landbouwverkeer</i>	25
4.4.2 <i>Rijden onder invloed (alcohol)</i>	26
4.4.3 <i>Samenvattend</i>	26
5 BEREIKBAARHEID	27
5.1 RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	27
5.2 ONTWIKKELING VERKEER.....	27
5.2.1 <i>Verkeersmodel</i>	27
5.2.2 <i>Verkeerstellingen</i>	28
5.3 OPENBAAR VERVOER	28
5.3.1 <i>Huidige lijnvoering busvervoer</i>	28
5.3.2 <i>Huidige treindiensten</i>	29
5.3.3 <i>P+R-voorzieningen</i>	29
5.3.4 <i>Knooppunten</i>	29
5.3.5 <i>Ontwikkelingen</i>	29

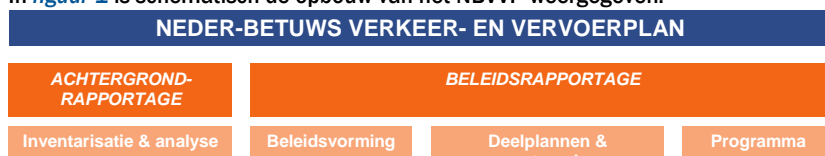
5.4	FIETS	30
5.4.1	<i>Huidige situatie</i>	30
5.5	VOETGANGERS	31
5.5.1	<i>Toegankelijkheid</i>	31
5.6	VEERPONTEN	31
5.7	LANDBOUWERKEER.....	32
5.8	SAMENVATTEND	32
6	LEEFBAARHEID.....	34
6.1	LANDSCHAP EN NATUUR	34
6.2	MILIEU EN GELUID.....	34
6.3	SLUIPVERKEER / VERKEERSOVERLAST	34
6.3.1	<i>Bovenlokaal</i>	34
6.3.2	<i>Lokaal</i>	35
6.3.3	<i>Parkeren</i>	35
6.3.4	<i>Vrachtwagenparkeren</i>	36
6.4	SAMENVATTEND	37
7	VERKEER OP DE JUISTE PLAATS	38
7.1	INLEIDING	38
7.1.1	<i>Ligging</i>	38
7.1.2	<i>Ontwikkeling verkeer</i>	38
7.2	WEGCATEGORISERING	38
7.3	RICHTLIJNEN WEGINRICHTING	39
7.3.1	<i>Richtlijnen</i>	39
7.4	SAMENVATTEND	40

1 INLEIDING

1.1 Opbouw beleidsplan

De voorliggende *achtergrondrapportage* is één van de twee onderdelen van het Neder-Betuws Verkeer- en VervoerPlan (NBVVP 2018). Het NBVVP 2018 is een update van het NBVVP dat in 2011 is vastgesteld. Deze rapportage geeft de resultaten weer van de inventarisatie en (knelpunt)analyse, welke aan de basis staan voor het formuleren van de beleidsvisie verkeer en vervoer (zie *beleidsrapportage* Neder-Betuws Verkeer- en Vervoerplan¹). Deze visie, voorzien van maatregelen, geeft weer hoe de gemeente Neder-Betuwe nu en in de toekomst om gaat met vraagstukken op het gebied van verkeer en vervoer dan wel de mobiliteit.

In *figuur 1* is schematisch de opbouw van het NBVVP weergegeven.



figuur 1: opbouw Neder-Betuws Verkeer- en VervoerPlan (NBVVP)

Leeswijzer achtergrondrapportage

Allereerst is in de komende paragraaf de gehanteerde werkwijze en opbouw van het NBVVP toegelicht. In hoofdstuk 2 zijn de relevante beleidskaders toegelicht waarna voor de integrale beleidsthema's verkeersveiligheid – bereikbaarheid - leefbaarheid de onderzoeksresultaten zijn weergegeven (hoofdstuk 3 t/m 5). In hoofdstuk 6 staat tenslotte de wegcategorisering centraal welke overkoepelend is voor de drie beleidsthema's.

1.2 Integraal NBVVP

De gemeente Neder-Betuwe heeft in 2011 een Verkeer- en Vervoerplan opgesteld. Dit beleidsplan moet sturing geven aan het mobiliteitsbeleid in de toekomst en bij vraagstukken op het gebied van verkeer en vervoer. Vanuit een integrale benadering zijn het beleid en de maatregelen/activiteiten tot stand gekomen. Voor meer informatie over de integrale benadering zie beleidsrapportage (paragraaf 1.3). In de loop van de jaren werd duidelijk dat dit NBVVP een update nodig heeft, met name ten aanzien van het uitvoeringsprogramma en benodigde financiële middelen. Hiervoor is de analyse van subjectieve en objectieve knelpunten opnieuw gedaan. Het uitvoeringsprogramma is opgeschoond en aangevuld met nieuwe projecten, inclusief een realistische raming.

Om te komen tot een (update van het) integraal NBVVP is het plan van aanpak opgedeeld in vier stappen:

Stap 1: inventarisatie & analyse

Naast een beschrijving van de huidige situatie heeft aan analyse plaatsgevonden naar zowel objectieve als subjectieve knelpunten. Het verzamelen van beschikbare gegevens over de eigenschappen en ontwikkelingen in de gemeente (zoals intensiteiten, ongevalgegevens, ruimtelijke ontwikkelingen, socio-economische structuur). Ook het inventariseren van de meningen/beleving van burgers over ervaren problemen en mogelijke oplossingsrichtingen is een belangrijk onderdeel van de inventarisatie.

¹ Neder-Betuws Verkeer- en Vervoerplan 2018 - Beleidsrapportage.

Deze meningen/beleving zijn geïnventariseerd met de inzet van een meldingsformulier op de gemeentelijke website. Inwoners hebben allen de gelegenheid gehad om dit formulier in te vullen met deze gegevens is inzicht verkregen in de beleving en knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid/doorstroming en leefbaarheid uitgedrukt in de kwaliteit van de leefomgeving. De verkregen resultaten zijn bij de specifieke onderdelen gerapporteerd. Ook meldingen die via Facebook zijn ontvangen, zijn meegenomen.

De resultaten van deze stap staan beschreven in voorliggende achtergrondrapportage.

Stap 2: beleidsvorming

De visie van het NBVVP is destijds bepaald op basis van de resultaten uit de inventarisatie en analyse van de toenmalige (en toekomstige) verkeerssituatie. Dit heeft geleid tot het integrale beleid op hoofdlijnen vertaald in wensbeelden. Belangrijk onderdeel hiervan is de verkeersstructuur.

Naar aanleiding van stap 1 is het oorspronkelijke beleid uit 2011 aangepast aan de actualiteit. Er is echter geen sprake van een inhoudelijke koerswijziging.

Stap 3: planuitwerking

De hoofdlijnen zijn vervolgens uitgewerkt in deelplannen die een realistisch wensbeeld tot en met 2025 tonen. In deze deelplannen zijn concrete maatregelen en activiteiten benoemd om het wensbeeld te bereiken.

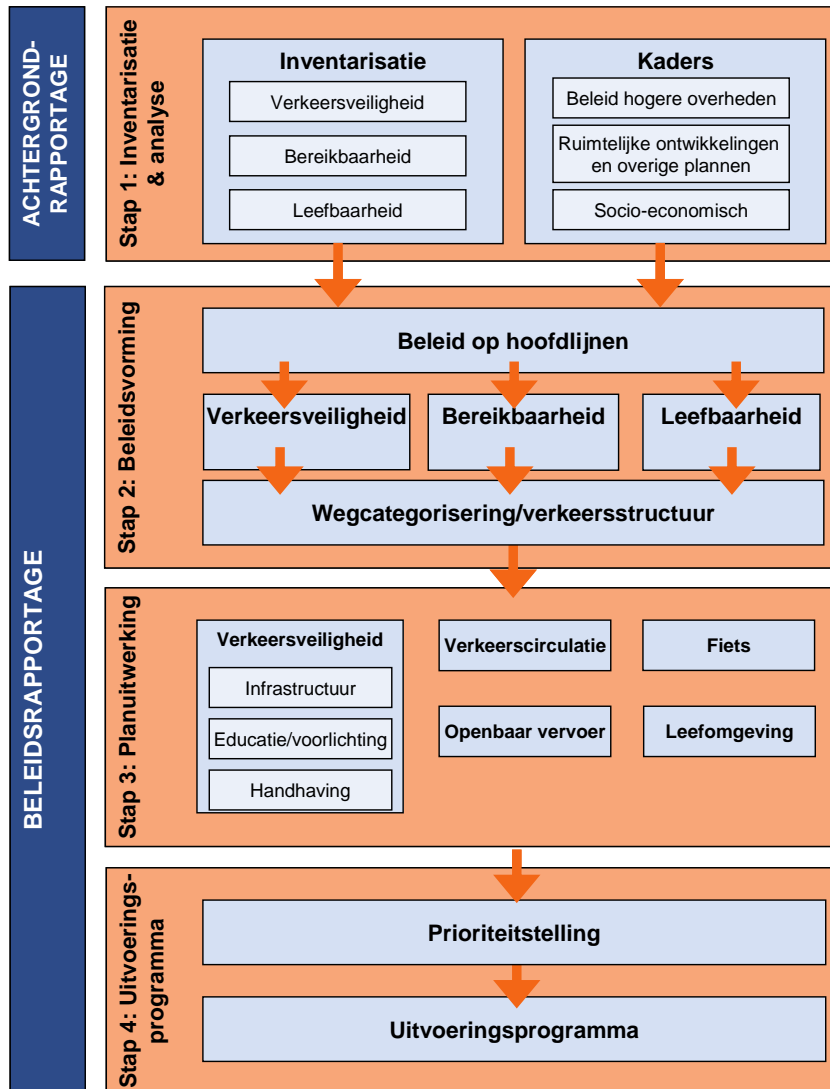
Gezien de opbouw van het NBVVP en de aanwezige knelpunten is gekozen voor de volgende indeling van deelplannen:

- ✓ verkeersveiligheid;
- ✓ verkeersstructuur/-circulatie;
- ✓ openbaar vervoer;
- ✓ fiets;
- ✓ leefomgeving (inclusief parkeren).

Stap 4: uitvoeringsprogramma

In de laatste stap is een uitvoeringsprogramma met alle maatregelen en activiteiten opgesteld voorzien van een prioriteitstelling en globale kostenraming. Bij de uitwerking van het programma is een koppeling gelegd met relevante (uitvoerings)plannen, waaronder het gemeentelijke wegenbeheerplan.

In *figuur 2* is het stappenplan schematisch weergegeven.



figuur 2: opbouw en stappenplan/werkwijze van het NBVVP

2 Beleidskader

Beleidskaders van bovenlokaal beleid geven enerzijds input voor de lokale beleidsvorming en anderzijds randvoorwaarden en uitgangspunten die als kader bij het NBVVP moeten worden gehanteerd. In dit hoofdstuk zijn de relevante kaders in beeld gebracht voor de vorming van het verkeer- en vervoerbeleid, met een onderscheid naar landelijk, provinciaal/regionaal en lokaal beleid. Op lokaal niveau zijn de aanwezige (beleids)plannen en notities opgenomen die relevant zijn of een relatie met verkeer/mobiliteit hebben.

2.1 Landelijk beleid

2.1.1 Planwet verkeer en vervoer

De Planwet verkeer en vervoer schrijft voor dat gemeenten – zichtbaar – een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeer- en vervoersbeleid voeren. Dit beleid moet richting geven aan de beslissingen die raad en college nemen op het gebied van het verkeer en vervoer. De gemeente moet daarbij de essentiële onderdelen van het nationale en provinciale verkeer- en vervoersplan in acht nemen en rekening houden met het beleid van buurgemeenten. Het beleidsplan bevat de volgende onderdelen: fasering, prioriteitstelling, indicatie bekostiging en termijn waarvoor het plan geldt. (De Planwet wordt in de toekomst geïntegreerd in de Omgevingswet).

2.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte presenteert het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (nu: Infrastructuur en Waterstaat) het rijksbeleid voor de periode 2012 tot 2040. De groei van de mobiliteitsbehoefte, welvaart en werkgelegenheid en de stijging van het aantal eenpersoonshuishoudens zorgen ervoor dat de mobiliteit richting 2040 blijft toenemen. Er moet innovatief worden omgegaan met de benutting van de infrastructuur. Een efficiënte benutting is nodig voor een goede doorstroming op de weg, het spoor en het water. De binnenvaart is van groot belang omdat dit een alternatief biedt dat de drukke wegen ontlast. Het Rijk werkt aan een programma Beter benutten, waarin tal van maatregelen zijn opgenomen die tegemoet komen aan de toenemende mobiliteit. Voorbeelden daarvan zijn het ruimer openstellen van spitsstroken en de introductie van intelligente transportsystemen, afspraken met werkgevers om het woon-werkverkeer terug te dringen en uitbreiding van het aantal fietsenstallingen bij stations. Het Rijk wil gezamenlijk met de andere overheden streven naar een Nederland dat concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig is. Het ruimtelijke- en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Het Rijk legt accenten bij verkeersveiligheid en openbaar vervoer. De nadruk bij verkeersveiligheid ligt bij de kwetsbare doelgroepen zoals fietsers, ouderen en beginnende automobilisten. Middels de 'Modelaanpak Fiets' worden gemeenten gestimuleerd om de fietsveiligheid in samenwerking met maatschappelijke partners te vergroten. De overheid wil dat het openbaar vervoer toegankelijk is voor zoveel mogelijk mensen, dus ook voor mensen die nu nog gebruik maken van doelgroepenvervoer. Dit wil ze bereiken door de samenhang tussen openbaar vervoer en doelgroepenvervoer te vergroten.

Verkeersveiligheid op de weg

Het nationale doel is een permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden. Het nationale doel is:

- Een reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 500 in 2020;
- Een reductie van het aantal ernstig verkeersgewonden tot maximaal 10.600 in 2020;
- Behoud van een plaats in de top vier van de Europese Unie.

De registratie van verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden blijft op een voldoende niveau gehandhaafd. De nationale doelstelling werkt voor alle betrokken decentrale overheden in gelijke mate door in provinciale en regionale doelstellingen, zodat alle betrokken decentrale overheden

de aantallen met eenzelfde percentage terugbrengen als het nationale doel voor 2020. De betrokken decentrale overheden werken deze doelen met bestuurlijke en maatschappelijke partners uit in provinciale en regionale maatregelpakketten die zowel maatregelen op het gebied van gedrag als voertuig als op het gebied van infrastructuur bevatten en waarbij in ieder geval aandacht wordt geschonken aan het goederenvervoer (vracht- en bestelwagens).

Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid. Verkeershandhaving vormt het belangrijke sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid, waarbij de regionale plannen worden afgestemd met de regionale projecten verkeershandhaving. Wegbeheerders brengen in de periode tot 2020 bij nieuwe aanleg en in het kader van beheer en onderhoud essentiële herkenbaarheidskenmerken aan op alle wegen.

Voor het onderdeel verkeersveiligheid is een strategie nader uitgewerkt om de ambitieuze doelstellingen, gericht op het terugdringen van het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers, te realiseren. Deze strategie staat verwoord in het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid*. Dit beleidsplan stelt dat werken aan verkeersveiligheid een continu proces is, permanent zoeken naar verbeteringen en het inpassen van nieuwe kennis, inzichten en technieken.

De Beleidsimpuls Verkeersveiligheid (2012) is een verdere aanvulling/aanscherping op het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020*

2.2 Kabinet Rutte III: minder verkeersslachtoffers

Het kabinet wil het aantal verkeersslachtoffers omlaag brengen. In het regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' staan een aantal maatregelen die de verkeersveiligheid moeten verbeteren:

- Het kabinet ondersteunt het manifest Verkeersveiligheid: een nationale prioriteit. Dit doet het kabinet samen met (branche)organisaties, provincies, gemeenten en handhavende instanties.
- Er komen investeringen in een veiligere weginrichting, vooral bij N-wegen. Dit doet het kabinet samen met de provincies. Ook wil het kabinet invloed uitoefenen op het gedrag in het verkeer, slimme handhaving en de ongevallenregistratie verbeteren.
- Het kabinet wil dat de verlichting 's avonds en 's nachts op snelwegen weer aangaat. Het gaat om snelwegen waar de verlichting zorgt voor een verhoging van de verkeersveiligheid.

2.3 Provinciaal/regionaal beleid

Provincie Gelderland

De Provincie Gelderland heeft in 2016 de Omgevingsvisie vastgesteld. Hierin staat hoe de provincie denkt dat de omgeving er in de toekomst uit moet zien. Het gaat over verkeer, water, natuur, milieu en ruimtelijke ordening. Het plan vervangt 5 oudere, afzonderlijke plannen. De inhoud is samen met inwoners, bedrijven en waterschappen bedacht.

De provincie en haar partners streven samen naar een duurzame mobiliteit: een systeem dat een sterke economie, welvaart en welzijn ondersteunt en rekening houdt met de kwaliteit van de leefomgeving. De opgaven die zij daarbij zien, zijn:

- bereikbaarheid en toegankelijkheid optimaliseren voor wonen, werken, voorzieningen en vrijetijdsbesteding, sport en beleving van de leefomgeving;
- betrouwbaarheid (tijdsduur) van het personen- en goederenvervoer verbeteren;
- vervoer afstemmen op behoefte en verplaatsingspatronen van mensen;
- vervoer afstemmen op stromen van grondstoffen en goederen van bedrijven;

- stromen van mensen, grondstoffen en goederen afstemmen op gevolgen van digitalisering markt en andere ontwikkelingen

Bij de vertaling van de ambitie naar oplossingen doorloopt de provincie de volgende drie principes: voorkomen, benutten en bouwen. Dit sluit ook aan op de Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik die het benutten van het bestaande benadrukt boven het aangaan van nieuwe investeringen. De verwachting is dat het accent op voorkomen en benutten de komende jaren steeds belangrijker wordt. Er komen steeds minder financiële middelen voor nieuwe investeringen. Dit vertaalt zich direct naar de provinciale inzet op het bestaande infrastructuurnetwerk, het netwerk voor openbaar vervoer en naar het extra ontplooiën van activiteiten die nieuwe knelpunten of problemen actief kunnen voorkomen. Dit vraagt blijvende samenwerking met andere partijen die als opdrachtgever, beheerder of bijvoorbeeld belanghebbende bij kunnen dragen aan de mobiliteit in Gelderland.

Specifiek voor het Rivierenland onderneemt de provincie de volgende taken:

- is verantwoordelijk voor het op peil houden en verbeteren van de kwaliteit van de bestaande wegen, waterwegen en (snel)fietspaden in provinciaal beheer;
- pakt de negatieve effecten aan (voor [4.3 Gezonde en veilige leefomgeving](#), [4.2 Natuur en landschap in Gelderland](#)) van verkeer op wegen in provinciaal beheer;
- investeert in de bereikbaarheid van steden en de stedelijke netwerken van Rivierenland;
- verbindt de regio Rivierenland met de stedelijke netwerken van Den Bosch, Utrecht en Stadsregio Arnhem Nijmegen;
- agendaert verbeteringen in de netwerken van gemeenten en het Rijk (capaciteit A15, Rijnbrug, spoorknop Elst);
- agendaert en versterkt de mobiliteitsnetwerken voor specifieke economische sectoren zoals logistiek en Betuwse Bloem;
- ziet de verbindingen tussen steden en naar stedelijke netwerken buiten de regio als dragend netwerk van openbaar vervoer en ondersteunt het flexibele openbaar vervoer voor het behoud van de basismobiliteit. Het gaat daarbij om de bereikbaarheid van lokale voorzieningen en de participatiemogelijkheden van burgers;
- activeert en brengt partijen bij elkaar rond de doorontwikkeling van 'Europese corridors': dit zijn belangrijke gebieden voor verkeersverbindingen in Europa. Dit door onder meer specifieke plekken (bijvoorbeeld een overslaghaven) in te richten in gebieden waar veel logistieke verbindingen samenkomen;
- werkt samen met andere partijen op mobiliteitsthema's. Bijvoorbeeld voor gedragsonderwerpen, verkeersveiligheid, verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement, fiets en openbaar vervoer.

Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost Nederland

Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost Nederland² (ROV Oost-Nederland) initieert bij het ontwikkelen van concrete verkeersveiligheidsproducten. Bij dit soort activiteiten maakt het ROV Oost-Nederland het mogelijk om informatie uit te wisselen tussen de verschillende betrokken partijen, activiteiten af te stemmen en afspraken te maken. Het ROV Oost-Nederland maakt een samenwerkingsverband mogelijk en initieert bij het ontwikkelen van producten binnen deze samenwerking. De gemeente Neder-Betuwe neemt zitting in de SVG-regio Rivierenland (Samenwerkingsgebieden Verkeersveiligheid Gelderland). Aan de SVG's nemen organisaties deel die op lokaal en regionaal niveau bezig zijn met de verkeersveiligheidsaanpak waaronder: gemeenten, provincie, Rijkswaterstaat en politie.

Daarnaast stimuleert het ROV Oost-Nederland ook allerlei belanghebbenden in Gelderland om de regionale verkeersveiligheid te bevorderen. Gemeenten worden gestimuleerd in hun streven naar verkeersveiligheid, door informatieverstrekking en adviezen voor financiële bijdrage voor het

² Het ROV OOST-NEDERLAND is een onafhankelijk samenwerkingsverband van overheden en organisaties die actief betrokken zijn bij het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers in Gelderland. Het ROV OOST-NEDERLAND valt onder de regie van de provincie Gelderland en de Stadsregio Arnhem-Nijmegen [www.ROV Oost-Nederland.nl].

uitvoeren van activiteiten. Ook zorgt het ROV Oost-Nederland voor financiële bijdragen en professionele ondersteuning van specifieke initiatieven vanuit de gemeenten.

Rivierenland ligt op het kruispunt van belangrijke verbindingen tussen de Randstad, Duitsland, Zuid-Nederland, Oost-Nederland en de Veluwe. Een goede bereikbaarheid van alle Rivierenlandse steden en dorpen is van groot belang voor de inwoners en economie.

Regio Rivierenland

De Regio Rivierenland heeft eind 2016 het Regionale ambtiedocument 2016-2020 vastgesteld. In dit ambtiedocument geeft de regio kleuring aan de drie speerpunten die de Regio heeft vastgesteld: Agribusiness, Recreatie en Toerisme, Economie en Logistiek.

Om de speerpunten ruimtelijk beter te kunnen positioneren wordt in 2017/2018 een ruimtelijke strategische visie opgesteld. Op basis van sterktes, uitdagingen en aanbevelingen in de huidige ruimtelijke indeling wordt een kansenkaart voor de toekomst samengesteld. Mobiliteit en bereikbaarheid zullen hierbij zeer belangrijke punten zijn.

Via Regio Rivierenland worden de volgende vraagstukken samen opgepakt:

1. Bereikbaarheid via de snelwegen A2 en A15
2. Verduurzamen A15
3. Rijnbrug tussen Kesteren en Rhenen
4. Treinverbinding Tiel-Arnhem
5. Meer gebruik van de fiets
6. Verkeersveiligheid
7. Vervoerberaad

(De portefeuillehouders verkeer van de Rivierenlandse gemeenten overleggen regelmatig met de gedeputeerde Verkeer van de provincie Gelderland. In dit 'vervoerberaad' worden besluiten genomen die leiden tot inzet van provinciale mobiliteitsgelden in Rivierenland. De voorbereiding van de agenda en organisatie van de onderlinge afstemming tussen de regiegemeenten vindt plaats via Regio Rivierenland).

8. Regionale fondsvorming

(Bij het verwerven van subsidies voor (infrastructuur)projecten wordt vaak de eis gesteld dat de Rivierenlandse gemeenten zelf ook een deel van de kosten dragen. Dit betekent dat als de regio zelf geld meebrengt, er meer en sneller projecten verwezenlijkt kunnen worden. Daarom is afgesproken om een fonds voor regionale infrastructuurprojecten op te richten).

9. Verbetering stationsomgevingen

De regio werkt momenteel aan het opstellen van een regionale mobiliteitsagenda.

2.4 Lokaal beleid en planvorming

In deze paragraaf zijn de relevante ontwikkelingen, projecten e.d. weergegeven die van belang (kunnen) zijn bij de realisatie van het verkeers- en vervoerbeleid. Deze aspecten zijn afkomstig uit lokale (beleids)plannen en aanwezige planvorming.

2.4.1 Structuurvisie Neder-Betuwe 2015

In de gemeentelijke Structuurvisie zijn voor het verkeer de volgende accenten/verbeterpunten aangeduid:

- De ruimtelijke inrichting van het stationsgebied in Opheusden. Het stationsgebied heeft een belangrijke entreefunctie voor de kern, maar de uitstraling is zeer beperkt. Verder heeft de interne verkeersstructuur aandacht. Te veel verschillende functies maken gebruik van de wegen. Dit komt mede door het profiel. Het wenselijke gebruik, inrichting en functie zijn niet met elkaar in overeenstemming. Zo leidt het vrachtverkeer en landbouwverkeer door de kern tot gevaarlijke situaties bij schoolgaande kinderen.

- Overlast van vrachtverkeer dat via de dijk en de Molendam de dorpskern Ochten inrijdt voor overlast op de dijk. De verblijfskwaliteit op de dijk is ter plekke onvoldoende. Kanttekening is echter dat dit voor vrachtverkeer de vanuit verkeerskundig oogpunt meest aantrekkelijke route is. Andere routes zullen voor nog meer overlast zorgen.
- De verkeersafwikkeling van en naar Opheusden met name op de Tielsestraat. In combinatie met het profiel van de weg, de vele erfaansluitingen en het landbouwverkeer wordt de intensiteit als te hoog ervaren. Er zijn geen alternatieven voor het verkeer tussen beide dorpen.
- Sluipverkeer door filevorming rond de Rijnbrug. Bij drukte op de N233 gebruiken automobilisten de Hoofdstraat-Noord als sluiproute.
- De toename van het verkeer op de Betuwestraatweg.
- De ontsluiting via de Tielsestraat en Rijnbandijk. De drukke verkeersbewegingen in combinatie met het smalle wegprofiel en het ontbreken van fietsvoorzieningen zorgen voor onveilige situaties en leefbaarheidsproblemen
- De interne ontsluitingsstructuur Dorpsstraat-Burgemeester Lodderstraat en Dalwagenseweg. De verschillende functies van deze wegen (ontsluitingsweg, verblijfsgebied, winkelcentrum) zijn moeilijk verenigbaar. Ook wordt deze structuur als sluiproute gebruikt vanaf de A15 richting bedrijventerrein 't Panhuis in Kesteren; Veel landbouwverkeer maakt gebruik van de interne ontsluitingsstructuur. Dit leidt tot gevaarlijke situaties en hinder.
- Dalwagen. De Dalwagen is een belangrijke ontsluitingsweg voor de woonwijken, het buitengebied en enkele bedrijven. Het dorpscentrum ligt tevens aan deze as. De weg heeft als gevolg hiervan vrij hoge intensiteiten. In en nabij de kern moeten oplossingen gevonden worden om deze weg te ontlasten;
- Ontsluiting Dodewaard via bedrijventerreinen
- Ontsluiting Ochten-Noord. Bij eventuele uitbreiding van Ochten in noordelijke richting is de ontsluiting een belangrijk aandachtspunt;
- Verblijfskwaliteit Waalbandijk. Vanwege het feit dat de Waalbandijk onderdeel uitmaakt van de doorgaande route voor vrachtverkeer, is de verblijfskwaliteit (wandelen en fietsen) onvoldoende.
- Routering naar de Heuning. Het vrachtverkeer vanaf de A15 naar het bedrijventerrein De Heuning kan kiezen voor de afrit Echteld of de afrit Ochten. De Stationsweg/Molenstraat heeft overlast van het vele vrachtverkeer richting De Heuning.
- Ontsluiting Echteld-A15. Tijdens de realisatie van de Betuweroute is de ontsluiting van Echteld op de A15 en N323 volledig op de schop gegaan. Er zijn tevens afspraken gemaakt om de Voorstraat rechtstreeks te ontsluiten op de N323 en A15. Deze verbinding zal, nu de planologische procedure bijna is afgerond, spoedig worden gerealiseerd.
- Ontsluiting Medel. Het bedrijvenpark Medel wordt door de gemeenten Tiel en Neder Betuwe gerealiseerd aan de oostkant van het Amsterdam-Rijnkanaal en ten noorden van de A15. Het is van groot belang dat de capaciteit van de bestaande wegen voldoende is om het toenemend aantal verkeersbewegingen op te vangen. Verkeer over de Spoorstraat vanuit Tiel.
- De Spoorstraat is vanouds een belangrijke verbindingsweg tussen Echteld en Tiel. Het belang van de Spoorstraat is sinds de realisatie van De Diepert (ontsluiting Medel) minder groot geworden.
- De verkeersintensiteiten op de N323 zullen fors groeien, onder andere vanwege de doortrekking van de Maas-en Waalweg.

2.4.2 Visie Recreatie en Toerisme gemeente Neder-Betuwe April 2013

De visie recreatie en toerisme gemeente Neder-Betuwe 'Natuurlijk in Neder-Betuwe' is het vervolg op het actieplan recreatie en toerisme Neder-Betuwe uit 2007. Sinds 2007 is er op het gebied van recreatie en toerisme al heel wat veranderd in onze gemeente. Samen met ondernemers in de gemeente, organisaties uit de sector en de regiogemeenten zijn verschillende projecten ten

uitvoering gebracht. Voorbeelden hiervan zijn: het fietsroutenetwerk, bruine borden, struinen langs de Waal, platform recreatie en toerisme Neder-Betuwe, mijn idee een goed idee, infoposten en informatiezuilen, monitor vrijetijdseconomie, fietsvoetveer en Green Key. Het doel om naar een completer en uitgebreider recreatieaanbod toe te gaan, passend binnen het specifieke karakter van Neder-Betuwe en omgeving is hiermee gerealiseerd.

2.4.3 Detailhandelsvisie

In 2016 is de detailhandelsstructuurvisie gemeente Neder-Betuwe vastgesteld. Hierin wordt aangegeven dat Neder-Betuwe voor de uitdaging staat om ook op langere termijn een gezonde voorzieningenstructuur te behouden (detailhandel).

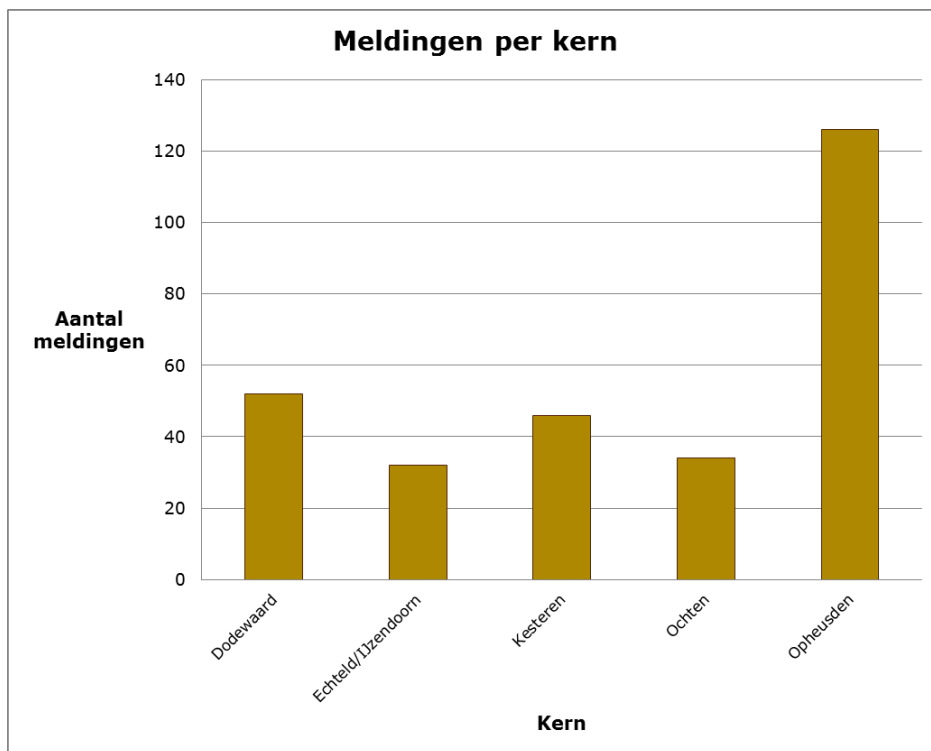
In de visie wordt een aantal verkeerssituaties genoemd waar verbetering gewenst is. Dit leidt tot concrete voorstellen qua verkeer in het centrum van Kesteren, Dodewaard, Ochten en Opheusden. Een en ander staat ook in verband met (geplande) herinrichting van de openbare ruimte rond de diverse centrumplannen.

3 Meldingen – burgerparticipatie

De gemeenteraad heeft het college gevraagd de meningen van bewoners nadrukkelijk mee te nemen bij het opstellen van een update van het NBVVP. Hierdoor zijn bewoners via de website en krant opgeroepen om knelpunten in de gemeente aan te geven, met behulp van een formulier. Via Facebook is ook gevraagd om knelpunten aan te dragen.

3.1 Meldingen per kern

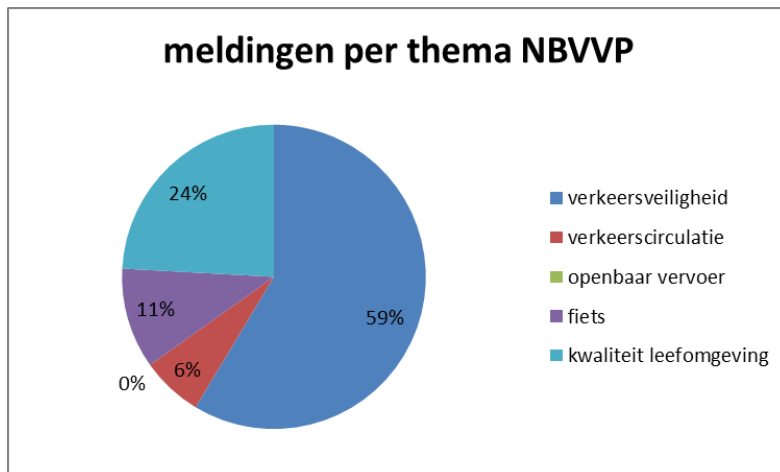
De meldingen via vanaf de vaststelling van het NBVVP in 2011 zijn binnengekomen, zijn hierin ook meegenomen. In onderstaande figuur is het aantal meldingen per kern, van de periode 2011-2017 opgenomen. In totaal gaat het om 290 meldingen.



Figuur 3: aantal meldingen per kern

3.2 Meldingen per thema NBVVP

De meldingen zijn vertaald naar de vijf thema's van het NBVVP. Dit heeft geresulteerd in de verdeling volgens de onderstaande figuur.



Figuur 4: meldingen per thema NVVP

Het grootste gedeelte (59%) van de meldingen gaat over de verkeersveiligheid, gevolgd door meldingen over de kwaliteit van de leefomgeving (met name parkeerproblemen). In bijlage 1 is per kern een factsheet opgenomen. Hierin is te zien welke wegen het vaakst genoemd zijn, met welk thema, wat het aantal ongevallen is en wat al eerder in het uitvoeringsprogramma is opgenomen. De meldingen zijn hierin objectief gemaakt

3.3 Wegen met meeste meldingen

In onderstaande tabel zijn de wegen opgenomen, waarover gemeentebreed het vaakst meldingen zijn binnengekomen.

kern	straatnaam	Aantal meldingen
Kesteren	Hoofdstraat	20
Opheusden	Dalwagenseweg	18
Opheusden	Dorpsstraat	14
Dodewaard	Dalwagen	13
Ochten	Burgemeester H. Houtkoperlaan	10
Opheusden	Meester J. Schaapstraat	10
Opheusden	Burgemeester Lodderstraat	10
Dodewaard	Kalkestraat	9
Dodewaard	Af-/toerit A15	9
IJzendoorn	Dorpsstraat	8
Ochten	Cuneraweg	8
Opheusden	Tielsestraat	7
Dodewaard	Waalbandijk	6
Dodewaard	Dodewaardsestraat	5

IJzendoorn	Molenstraat	5
Kesteren	Nedereindsestraat	5
Kesteren	Spoorstraat	5
Opheusden	Hamsestraat	5

3.4 Maatregelen in reactie op de meldingen

Voor de top 5 per kern zijn maatregelen opgenomen in het uitvoeringsprogramma. Voor meldingen en knelpunten die buiten de top 5 vallen, stellen wij een reactienota op. De resterende knelpunten worden aangepakt door middel van :

1. eenvoudige oplossing
2. "Knelpuntenpot"
3. Weg- en rioolbeheer/lopend werk
4. Wijkrevitalisering

4 Verkeersveiligheid

Onderdeel van het NBVP is het thema verkeersveiligheid. In dit hoofdstuk is inzicht gegeven in: de ontwikkeling van het ongevallenbeeld en aanwezige aandachtsgebieden gericht op locaties, doelgroepen en thema's.

4.1 Ontwikkeling verkeersongevallen

Voor de analyse van de (geregistreerde) verkeersongevallen is gebruik gemaakt van het bestand BRON1.0, welke beschikbaar is in het analyseprogramma ViaStat. ViaStat wordt door het ROV Gelderland aan de gemeenten gefaciliteerd voor het zelfstandig analyseren van de verkeersveiligheidssituatie.

Vanwege nieuwe registratiemethodiek, is het niet altijd mogelijk om kaartjes en tabellen tot en met 2016 te maken.

In tabel 1 en figuur 3 is de ontwikkeling van de (slachtoffer)ongevallen in de periode 2007-2016 weergegeven. In beide overzichten zijn alle ongevallen die in de gemeente Neder-Betuwe hebben plaatsgevonden opgenomen. Dit is dus inclusief ongevallen op de provinciale en rijkswegen.

Over de periode 2007-2016 is geen duidelijke trend te zien in het aantal ongevallen. Het aantal ongevallen fluctueert rond de 180 ongevallen.

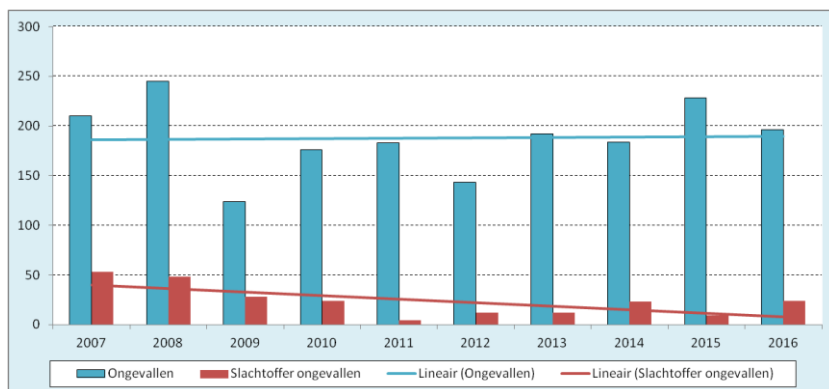
In het aantal slachtofferongevallen is een duidelijke dalende trend te zien. De daling komt voornamelijk door de daling van het aantal ziekenhuisgewonden en overige gewonden. Er is geen daling in de trend van het aantal doden waar te nemen.

Jaar	Totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	Slachtoffers	Doden	Ziekenhuis gewonden	Overige gewonden
2007	210	53	60	1	17	42
2008	245	48	59	4	16	39
2009	124	28	41	5	9	27
2010	176	24	28	1	6	21
2011	183	4	5	2	1	2
2012	143	12	16	3	5	8
2013	192	12	13	3	2	8
2014	184	23	28	4	3	21
2015	228	9	11	0	4	7
2016	196	*	24	3	*	21

*De gegevens van 2016 komen uit het STAR-bestand in plaats

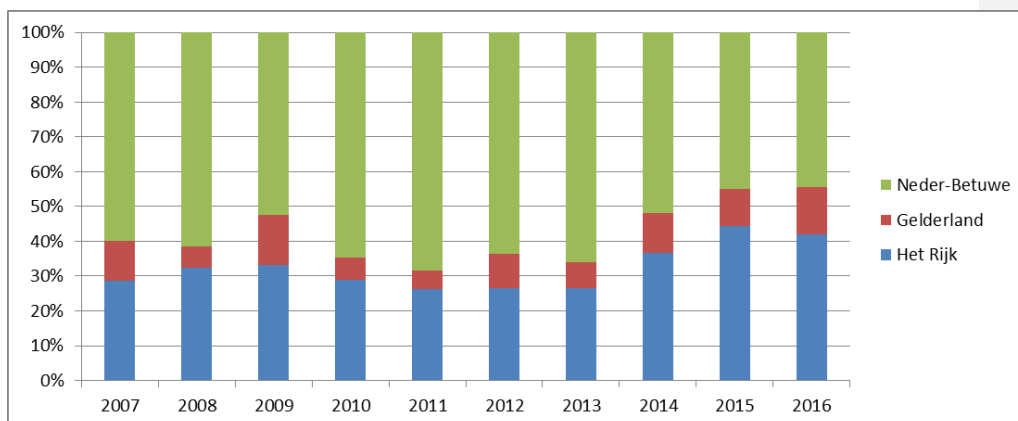
van uit BRON-gegevens. Hierdoor is het aantal slachtoffer ongevallen niet inzichtelijk en is er geen onderscheid gemaakt in ziekenhuis en overige gewonden.

Tabel 1: ontwikkeling (slachtoffer)ongevallen in de periode 2007-2016 naar ernst op grondgebied van de gemeente Neder-Betuwe



Figuur 5: trendontwikkeling (slachtoffer)ongevallen in de periode 2007-2016 op grondgebied van de gemeente Neder-Betuwe. (Het aantal slachtoffer ongevallen is gelijk gesteld aan het aantal slachtoffers, vanwege ontbrekende gegevens).

Ook is de ontwikkeling van (slachtoffer) ongevallen en slachtoffer naar wegbeheerder in de periode 2007-2015 inzichtelijk gemaakt, zie onderstaande figuur.



Figuur 6: verdeling ongevallen over verschillende wegbeheerders

Uit dit overzicht blijkt het aandeel ongevallen dat op gemeentelijk wegennet valt steeds kleiner wordt.

Maar wanneer men het aantal ernstige slachtoffers per kilometer weglengte per wegbeheerder analyseert, vallen de meeste ernstige slachtoffers per kilometer weglengte op de provinciale wegen en vervolgens op de rijkswegen. Hierbij dient men wel rekening te houden dat op deze wegen ook veel meer verkeer rijdt dan op gemeentelijke wegen.

Registratiegraad

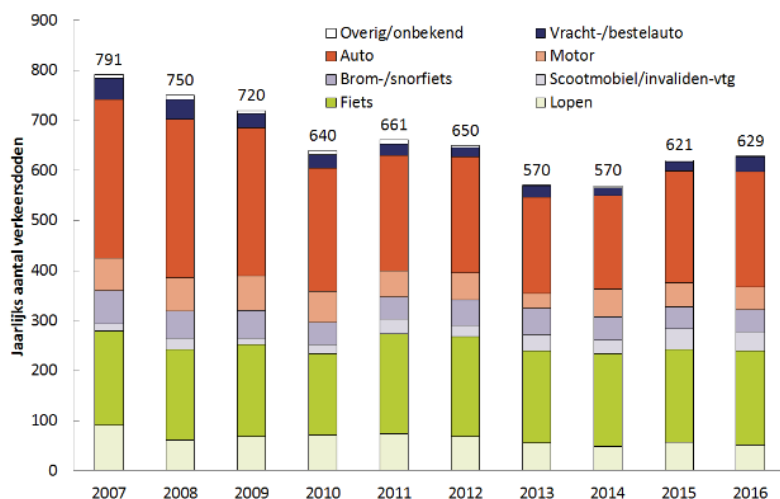
Zoals aangegeven hebben de gegevens betrekking op door de politie geregistreerde verkeersongevallen. In de praktijk is de registratie incompleet doordat niet bij alle ongevallen de politie wordt gewaarschuwd én de politie niet alle gemelde ongevallen registreert en doorgeeft

[www.swov.nl]. In de praktijk blijkt de registratiegraad afhankelijk te zijn van de ernst (hoe ernstiger, hoe beter) en de vervoerswijze. De registratiegraad van ongevallen met fietsers en voetgangers is lager dan ongevallen waarbij gemotoriseerd verkeer is betrokken. De ontwikkeling van de registratiegraad in de provincie Gelderland ziet er als volgt uit (op basis van het huidige ongevallenbestand BRON):

- verkeersdoden: schommelt in de periode 2000-2009 tussen de 89% en 95%. In 2010 is het echter gedaald naar 84%.
- ernstig verkeersgewond/ziekenhuisgewonden: daling van 72% in 2000 naar 51% in 2009.

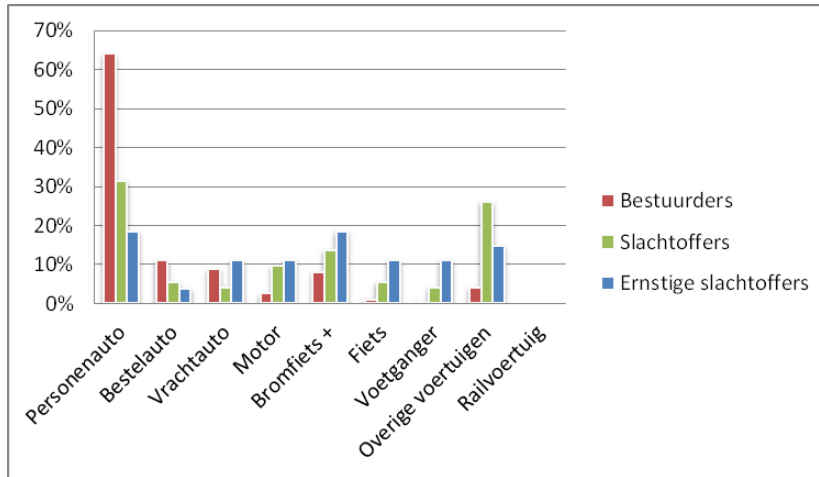
Vanaf eind 2013 neemt de registratie van ongevallen echter weer toe, door verbeterde politie-systemen. Op dit moment is de registratiegraad weer op het oude niveau van 10 jaar geleden. Ook wordt de registratie aangevuld met meldkamer meldingen en aanleverde informatie van verzekeringsmaatschappijen. Dit is ook met terugwerkende kracht gebeurd.

In onderstaande figuur zijn het aantal verkeersdoden per jaar in Nederland opgenomen, per vervoerswijze.



Figuur 8: het aantal verkeersdoden in Nederland voor de periode 2007-2016, opgedeeld in de verschillende vervoerswijzen. [www.swov.nl]

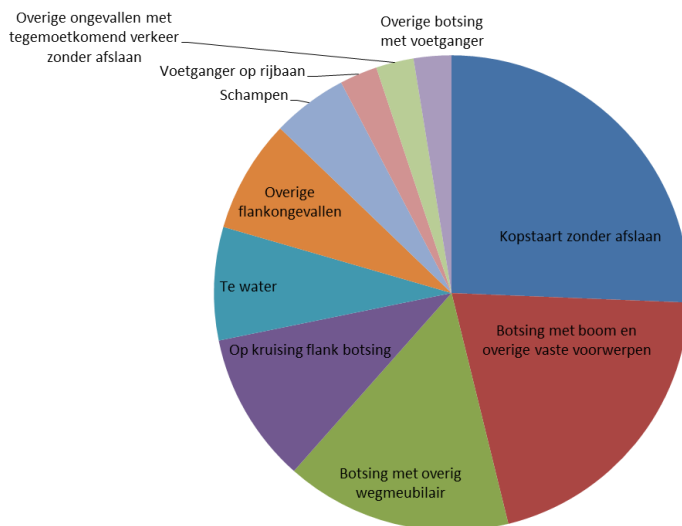
De verdeling van het aantal ongevallen per vervoerswijze voor de gemeente Neder-Betuwe, is opgenomen in onderstaande figuur.



Figuur 9: het aantal verkeersdoden in Neder-Betuwe voor de periode 2007-2016, opgedeeld in de verschillende vervoerswijzen.

Te zien is dat auto's veruit het vaakst betrokken zijn bij ongevallen, maar dat inzittenden relatief het minst vaak slachtoffer worden. Bij de motor en (brom)fiets is dit juist andersom. Opvallend is dat het aantal ernstige slachtoffers met vervoerswijze bromfiets even hoog is als met de auto.

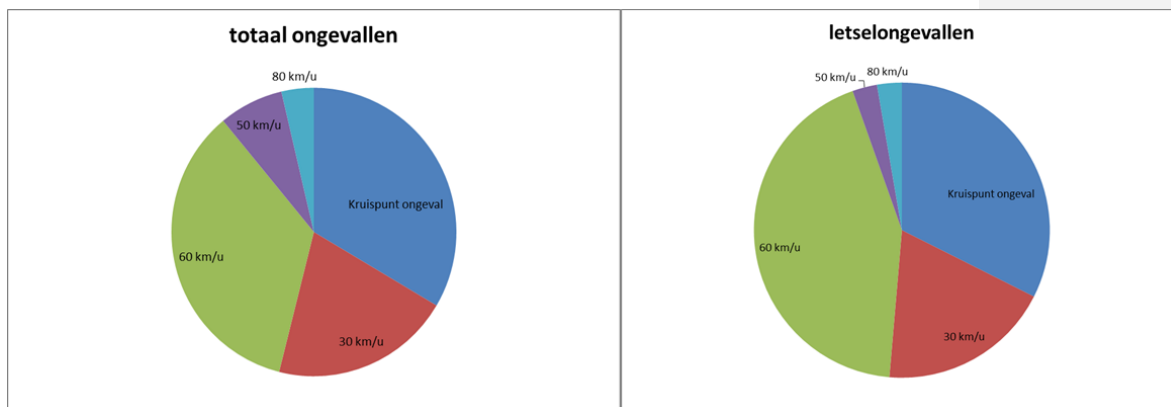
De aanleiding van ongevallen is inzichtelijk gemaakt in onderstaande figuur.



Figuur 10: aanleiding van alle ongevallen in Neder-Betuwe (2007-2016)

Opvallend is dat bijna de helft van de ongevallen eenzijdige ongevallen zijn, bijvoorbeeld een botsing met een voorwerp of het te water raken. Een andere grote toedracht is de kopstaart botsing zonder afslaan.

In onderstaande figuur zijn de (letsel)ongevallen verdeeld over de wegcategorieën. Het gaat hier om wegen die in beheer van de gemeente zijn.

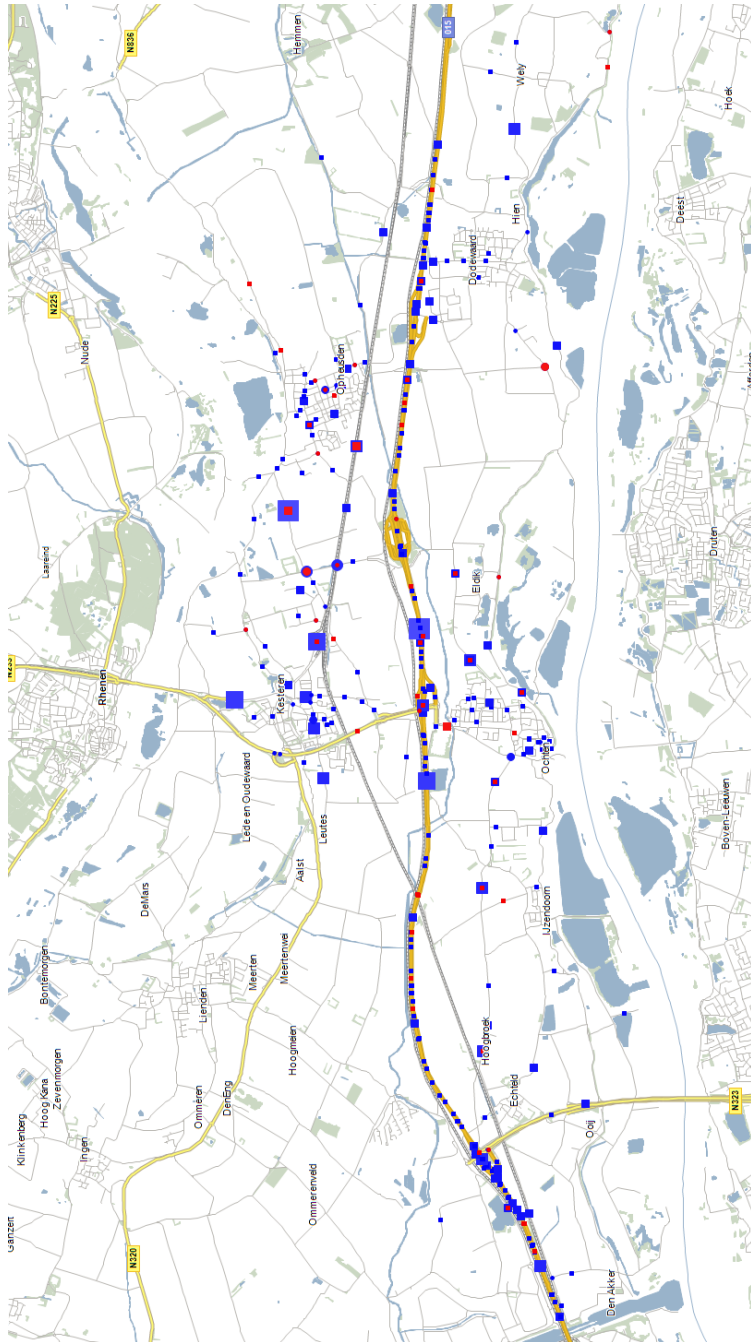


Figuur 11: verdeling (letsel)ongevallen in Neder-Betuwe (2007-2016) per wegcategorie

Opvallend is dat de meeste slachtoffers vallen op 30 en 60 km/u wegen, waarbij op de 60 km/u wegen de meeste slachtoffers vallen. Een mogelijke oorzaak hiervan is dat op deze wegen over het algemeen te snel wordt gereden en dit leidt tot eenzijdige ongevallen.

4.2 Aandachtslocaties

In figuur 12 zijn de locaties van de (slachtoffer)ongevallen weergegeven op kaart. Door de gemeente Neder-Betuwe loopt zowel een rijksweg, de A15, als twee provinciale wegen, de N233 en de N320. In het figuur is zichtbaar dat voornamelijk op de rijksweg relatief veel (slachtoffer)ongevallen voorvallen.



Figuur 12: locaties (slachtoffer)ongevallen in de gemeente Neder-Betuwe in de periode 2010-2015

In figuur 13 zijn de locaties opgenomen waar de afgelopen jaren de meeste ongevallen hebben plaatsgevonden.

	Totaal ongevallen	Totaal slachtoffer ongevallen	Totaal slachtoffers	Doden	Ziekenhuis gewonden	Overige gewonden
Keizerstraat, IJendoorn	54	3	3	0	0	3
Heuningstraat, Ochten	49	1	1	0	0	1
Cuneraweg, Ochten	48	1	1	1	0	0
Hoofdstraat, Kesteren	34	2	2	0	0	2
Spoorstraat, Kesteren	29	3	3	0	0	3
Waalbandijk, Dodewaard	28	4	4	0	0	4
Fruitstraat, Kesteren	27	0	0	0	0	0
Tielsestraat, Kesteren	23	1	1	1	0	0
Dodewaardsestraat, Dodewaard	22	1	1	0	0	1
Parallelweg, Opheusden	19	2	2	0	1	1

figuur 13: top 10 locaties in de periode 2011-2015 op het gemeentelijk wegennet.

Volgens de gegevens zijn de Keizerstraat, Heuningstraat en de Cuneraweg de wegen met de meeste ongevallen. De wegen met meer dan één ongeval waarbij een slachtoffer te betreuren was zijn Keizerstraat, Hoofdstraat, Spoorstraat, Waalbandijk en de Parallelweg. Daarnaast heeft er op het kruispunt Oude Dijk, Waalbandijk een ongeval plaatsgevonden waarbij twee dodelijke slachtoffers zijn gevallen.

Op de Hamsestraat zijn er twee ongevallen geregistreerd in de periode 2011-2015, bij deze ongevallen waren echter wel vijf slachtoffers betrokken.

4.3 Doelgroepen

4.3.1 Leeftijdsklassen

Ten opzichte van het aandeel slachtoffers in de provincie Gelderland en het aandeel inwoners hebben de slachtoffers in de volgende leeftijdsklassen een lager aandeel (zie figuur 5): 0-3³, 4-11, 35-49, 50-64 en 65+.

De volgende leeftijdsgroepen hebben echter een groter aandeel slachtoffers dan het aandeel in de provincie Gelderland en/of het aandeel inwoners:

- 16 t/m 17 jaar;
- 18 t/m 24 jaar;

³ de slachtoffers in deze leeftijdsklasse namen aan het verkeer deel vooral als passagier van een bestuurder van een personenauto.

- 25 t/m 34 jaar.

Wanneer gekeken wordt naar de vervoerwijzen van de aandachtsgroepen is deze voor de leeftijdsgroep 18 t/m 24 jaar voornamelijk personenauto en bromfiets, voor de leeftijdsgroep 16 t/m 17 jaar voornamelijk bromfiets en voor de leeftijdsgroep 25 t/m 34 een combinatie van personenauto, bestelbus en motor.

4.3.2 Vervoerwijzen

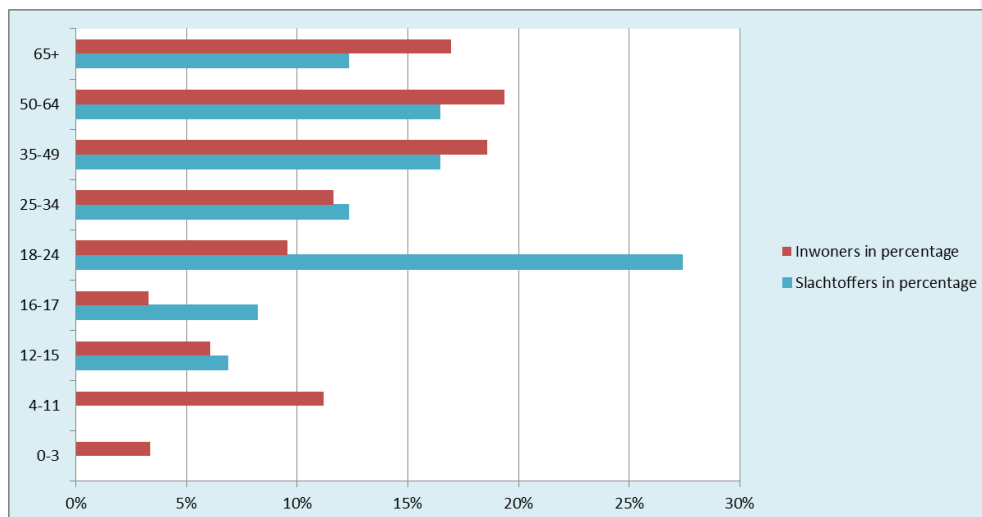
Vergeleken met het aandeel slachtoffers naar vervoerwijzen in de provincie Gelderland tonen de volgende vervoerwijzen een gunstiger beeld met betrekking tot het aandeel slachtoffers in de gemeente Neder-Betuwe: fiets en motor.

De volgende vervoerwijzen zijn een aandachtspunt in vergelijking van het aandeel slachtoffers naar vervoerwijze in de provincie Gelderland:

- bromfiets;
- personenauto;
- vrachtauto;
- bestelauto.

Met de vervoerwijze personenauto valt een derde van de slachtoffers binnen de leeftijdsgroep 18 t/m 24 jaar en valt een derde van de slachtoffers binnen de leeftijdsgroep 25 t/m 39 jaar. Het grootste deel van de slachtoffers met de vervoerwijze bromfiets valt binnen de leeftijdsgroep 16 t/m 17 jaar. De leeftijd van de slachtoffers met de vervoerwijzen bestelauto en vrachtauto is verdeeld.

Een mogelijke verklaring voor het hoge aantal slachtoffers met de vervoerwijze bromfiets is het frequenter gebruik van de bromfiets. De gemeente Neder-Betuwe bevindt zich in landelijk gebied, waardoor de te overbruggen afstanden tussen voorzieningen vaak groter zijn dan in de meer stedelijke gebieden. Dit verklaart mogelijk de vervoerwijzekeuze van de bromfiets in het gebruik. Dit is ook zichtbaar in de locaties van de ongevallen met bromfietzers, die voornamelijk in het buitengebied plaatsvinden.



Figuur 14: verdeling aandeel slachtoffers in de gemeente Neder-Betuwe en aandeel inwoners in de gemeente Neder-Betuwe naar leeftijdsklasse in de periode 2011-2015

Vergeleken met Nederland is het aantal ongevallen in de gemeente met uitsluitend materiele schade iets hoger. Dit betekent dat er relatief minder letsel optreedt als er een ongeval plaatsvindt.

Onderwerp	Neder-Betuwe	Nederland
% met uitsluitend materiele schade	87,5	85,9
% met licht gewonde(n)	3,3	4,5
% met spoedeisende hulp	6,0	7,2
% met letsel ziekenhuis	1,1	2,0
% met dodelijke afloop	2,2	0,5

Periode: 2014 | Eenheid: %

Figuur 15: geregistreerde verkeersongevallen in de gemeente Neder-Betuwe naar soort in de periode 2014

4.4 Thema's

4.4.1 Landbouwverkeer

De gemeente Neder-Betuwe is landelijk gelegen en heeft veel landbouwverkeer door de aanwezigheid van verschillende boom- en fruitkwekerijen in de gemeente. Daarom is extra aandacht besteed aan ongevallen met landbouwvoertuigen in de gemeente Neder-Betuwe. Uit landelijk onderzoek is gebleken dat het aantal ernstige slachtoffers van geregistreerde ongevallen met landbouwvoertuigen op de openbare weg de laatste 30 jaar maar licht daalt, van gemiddeld 16 naar 14 per jaar. Daardoor is sprake van een toenemend aandeel in het totale aantal dodelijke verkeersongevallen. [Bron: Universiteit Wageningen, Verkeersveiligheid landbouwvoertuigen 1987-2015]

Voor een landelijk gebied met veel boom- en fruitkwekerijen zijn er opvallend weinig (geregistreerde) verkeersongevallen met landbouwvoertuigen. In de periode 2010-2015 zijn in totaal 14 (geregistreerde) ongevallen voorgevallen, waarvan 4 slachtofferongevallen waarbij landbouwvoertuigen zijn betrokken. In de ontwikkeling van de ongevallen is geen trend waarneembaar. De ongevallen vinden voornamelijk plaats tussen landbouwvoertuigen en personenauto's. Met betrekking tot de leeftijdscategorie zijn geen specifieke leeftijdsklassen als aandachtsgroep aan te duiden. De meeste ongevallen hebben plaatsgevonden in het tweede kwartaal van het jaar (april tot en met juni).

Tijdens het rooizeizoen (oktober tot begin april) wordt er op de belangrijkste landbouwroutes modder op de weg gereden. Modder op de weg kan leiden tot ongevallen leiden bij andere weggebruikers. Aan de hand van de geregistreerde ongevalgegevens is niet te achterhalen of modder op de weg ook van invloed is geweest op de oorzaak van ongevallen in het buitengebied.

4.4.2 Rijden onder invloed (alcohol)

In de periode 2011-2015 hebben er 18 ongevallen met rijden onder invloed plaatsgevonden, waarvan 1 slachtofferongeval. Dit is 3,1% van alle ongevallen. Dit is een lager aandeel dan in de provincie Gelderland (4,3%). De belangrijkste aspecten zijn:

- De ongelukken zijn veroorzaakt door jongeren tussen de 16 en 34 jaar;
- De ongelukken zijn veroorzaakt door een personenauto en in mindere mate een bromfiets;
- er is nauwelijks verschil tussen werkdagen en weekenddagen te zien.

De indruk bestaat dat de alcoholproblematiek zoals die wordt gesignaleerd (o.a. bij handhavingsacties door de politie), (nog) niet terug te zien is in de statistiek.

4.4.3 Samenvattend

Kijkend naar de ongevallengegevens van de periode 2007-2016 valt een aantal zaken op:

- geen blackspots of ongevallenconcentraties (locatie waar gedurende vijf jaar 10 ongevallen op 1 locatie hebben plaatsgevonden);
- geen dalende trend totale ongevallen vanaf 2007, wel lichte daling letselongevallen;
- relatief veel ongevallen van leeftijdsgroepen 16-17 en 18-24 jaar;
- veel ongevallen met personenauto's, maar bromfietzers vallen op;
- 43% eenzijdige ongevallen (botsing objecten, te water). 26% kopstraat botsing;
- ondanks het vele landbouwverkeer in de gemeente vinden er relatief weinig ongevallen met landbouwverkeer plaats. Ongevallen met rijden onder invloed liggen in de gemeente Neder-Betuwe niet hoger dan het aandeel van de provincie;
- meeste ongevallen op 30 en 60 km/u wegen. Bijna niets op 50 en 80 km/u wegen Inzet op duurzaam veilige inrichting: snelheidsverlaging, vergevingsgezinde wegen.

5 Bereikbaarheid

Onderdeel van het NBVP is het thema bereikbaarheid. In dit hoofdstuk is inzicht gegeven in: de aanwezige of voorziene ruimtelijke ontwikkelingen, de ontwikkeling van het verkeer en de beleving van de bereikbaarheid dan wel doorstroming. Vervolgens is ingezoomd op de verschillende modaliteiten: openbaar vervoer, fiets, voetganger, veerponten en het landbouwverkeer. Voor deze modaliteiten afzonderlijk is de huidige situatie beschreven inclusief eventuele aanwezige knelpunten.

5.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

In de gemeente Neder-Betuwe zijn in de verschillende kernen diverse ruimtelijke ontwikkelingen voorzien. Voor het woningbouwprogramma wordt aangesloten op de gemeentelijke woonvisie en of ruimtelijke(structuur) visie.

Naast de ruimtelijke ontwikkelingen is ook de toekomstige dijkversterking van de Waalbandijk van belang, evenals de ontwikkelingen rond de Veerhaven Ochten.

Met name de belangrijkste ontwikkelingen leiden tot een toename in de verkeersintensiteiten. Hierbij is echter al rekening gehouden met nieuwe ontsluitingen voor deze ontwikkelingen. Zo bestaat de wens voor een nieuwe ontsluitingsweg tussen Opheusden en Kesteren via ABC en een nieuwe route parallel aan de noordzijde van het spoor richting de Tielsestraat (ontsluitingsweg Laanboomcentrum).

5.2 Ontwikkeling verkeer

Op de gemeentelijke wegen worden geen problemen met betrekking tot de doorstroming verwacht. De toename van intensiteiten in 2030, ten opzichte van 2016, is niet dermate hoog dat de functie van wegen gewijzigd dient te worden. Bij de (verdere) ontwikkeling van Fructus en Casterhoven is er wel een verhoging van de intensiteiten, maar de wegen worden hierdoor niet overbelast in hun huidige functie.

De gemeente Neder-Betuwe houdt grip op de ontwikkeling van het verkeer door enerzijds gebruik te maken van een verkeersmodel en anderzijds door in eigen beheer verkeerstellingen uit te voeren.

5.2.1 Verkeersmodel

Een verkeersmodel is een instrument dat inzicht geeft in de huidige en/of toekomstige verkeersstromen. Een verkeersmodel kan helpen bij het voorspellen van de toekomstige verkeersontwikkelingen (intensiteiten) en inzicht geven in de verwachte effecten van infrastructurele wijzigingen en de realisatie van ruimtelijke projecten (wijken).

De modelberekeningen vinden vaak plaats op basis van een netwerk van infrastructuur en verkeerstellingen. De modellen vereisen ook andere data, zoals demografische en andere sociaal-economische gegevens. Een verkeersmodel biedt één van de meest betrouwbare prognoses van toekomstige verkeerssituatie, maar blijft uiteraard altijd een benadering van de werkelijkheid.

De gemeente Neder-Betuwe is opgenomen in een regionaal verkeersmodel. Het huidige verkeersmodel (basisjaar 2013, prognose 2025) wordt geactualiseerd. Het geactualiseerde verkeersmodel (Goudappel Coffeng, basisjaar 2016, prognosejaar 2030) is een regionaal model een statisch unimodaal macroscopisch model.

De gemeente kan in eigen beheer de situatie van het basisjaar en prognosejaar bekijken. Het uitvoeren van specifieke berekeningen vraagt om specialistische kennis. Dit moet plaatsvinden door een adviesbureau dat hierin is gespecialiseerd.

5.2.2 Verkeerstellingen

De gemeente beschikt over een telprogramma, waarin de belangrijkste wegen zijn opgenomen waar er geteld moet worden. De verkeerstellingen worden gebruikt om de verkeerssituatie (intensiteit en snelheid) te monitoren, actuele verkeersgegevens te verkrijgen in verband met geluidsberekeningen (bouwontwikkelingen), beoordelen klachten over snelheid, etc.. In eigen beheer verricht en verwerkt de gemeente de verkeerstellingen. Hiervoor beschikt zij over vier verkeerstellers. Jaarlijks vinden ongeveer ca. 10 telsessies plaats, waarbij tijdens vakanties, feestdagen en in de winterperiode niet wordt geteld.

5.3 Openbaar vervoer

5.3.1 Huidige lijnvoering busvervoer

Buslijnen

De volgende busdiensten zijn in de gemeente aanwezig:

- lijn 42, Tiel-Druten (deze lijn voert van Tiel naar Druten, maar halteert niet in Neder-Betuwe)
- lijn 45, Tiel-Echteld-Ochten-Kesteren-Rhenen-Wageninge)
- lijn 44, Tiel-Maurik-Ingen-Lienden-Kesteren-Rhenen
- lijn 237, buurtbus Kesteren – Opheusden – Dodewaard – Heteren)

Sinds de dienstregeling van december 2017 rijdt vanaf station Kesteren lijn 145. Deze bus rijdt op werkdagen dagelijks tussen 7 en 19 uur 2 x per uur van station Kesteren naar station Rhenen en vice versa. Dit is naast de bestaande buslijn 45 naar Wageningen. Op zaterdagen rijdt de bus tussen 8 en 19 uur.

Deze pendelbus is met name bedoeld voor de reizigers richting Utrecht. Reizigers kunnen vanaf station Kesteren met de bus naar station Rhenen rijden en dan de trein richting Utrecht nemen.

De treinreis vanuit Rivierenland via Tiel naar Utrecht is langer geworden door de nieuwe dienstregeling van NS. Er is namelijk een langere overstaptijd op station Tiel ontstaan.

Door de nieuwe buslijn is kunnen reizigers vanaf station Kesteren sneller via Rhenen naar Utrecht rijden dan via Tiel.

Versis

Versis is het aanvullende vervoer in de regio Rivierenland. Iedereen kan elke dag tussen 06:00 uur 's ochtends en 01:00 's nachts uur met Versis reizen. Versis is vervoer van deur-tot-deur, van deur-tot-halte of van halte-tot-halte.

Versis is een samenwerking tussen de gemeenten Buren, Culemborg, Geldermalsen, Lingewaal, Maasdiel, Neder-Betuwe, Neerijnen, Tiel, West Maas en Waal, Zaltbommel en de provincie Gelderland.

Klaartje en Swobrik

Voor het (personen)vervoer van ouderen en mensen met een beperking rijden twee bussen: Klaartje en de Swobrik. Deze bussen kunnen worden gebruikt om boodschappen te doen, visite, bezoek huisarts/ziekenhuis, etc.. Klaartje en Swobrik zijn voorzieningen van de Stichting Welzijn Ouderen.

⁴ Arriva, trein- en busboekje 2011 – Rivierenland (gebaseerd op nieuwe concessie van 13 december 2010).

5.3.2 Huidige treindiensten

Binnen de gemeente Neder-Betuwe ligt de spoorlijn Tiel-Arnhem. Het vervoer op deze lijn wordt sinds 9 december 2012 valt verzorgd door Arriva. Binnen de gemeente zijn drie stations aanwezig: Kesteren, Opheusden en Hemmen-Dodewaard. Het station Hemmen-Dodewaard is alleen een treinstation, waar verder geen andere vorm van openbaar vervoer aanwezig is (ook niet de buurtbus).

Naast het personenvervoer doorkruist de Betuwelijn de gemeente. De Betuwelijn is alleen bestemd voor goederenvervoer per spoor. De Betuwelijn loopt van de haven in Rotterdam naar de Duitse grens nabij Zevenaar.

In de beleidsrapportage is het huidige netwerk openbaar vervoer op kaart weergegeven.

5.3.3 P+R-voorzieningen

In de gemeente Neder-Betuwe bevinden zich op de volgende locaties Parkeer- en Reisvoorzieningen (P+R):

- stations Dodewaard, Kesteren en Opheusden;
- nabij afslagen A15 ter hoogte van Echteld en Dodewaard (carpool).

Een P+R-voorziening is een parkeervoorziening nabij een station of halte voor automobilisten die vervolgens met het openbaar vervoer verder reizen. De gemeente ervaart geen knelpunten bij de P+R-voorzieningen bij de stations, er is voldoende capaciteit. De carpoolplaats nabij Echteld is recent uitgebreid, omdat er te weinig capaciteit was. De carpoolplaats nabij Dodewaard wordt daarentegen beperkt gebruikt. Eind 2011 is een nieuwe carpoolplaats ter hoogte van de afslag Ochten gerealiseerd. Deze wordt intensief gebruikt.

5.3.4 Knooppunten

Voor een goed openbaar vervoer conform de OV-visie zijn goed functionerende knooppunten van openbaar vervoer van groot belang. Ruwweg kunnen de knooppunten in twee typen worden ingedeeld:

- Knooppunten waar wordt overgestapt van bus op trein of van bus op bus. Een voorbeeld hiervan is station Kesteren waar reizigers comfortabel moeten kunnen overstappen van de trein uit Tiel op de bus naar Wageningen (en vice versa).
- Knooppunten tussen vastnet en flexnet. Dit zijn knooppunten waar aansluiting wordt gegeven op een reguliere buslijn vanuit de individuele woning. Het knooppunt moet ingericht zijn op een comfortabele overstap op het reguliere openbaar vervoer, ongeacht de vorm van voor- en natransport. Het betreft hier doorgaans een centrumhalte in een relatief kleine kern.

5.3.5 Ontwikkelingen

Reactivering PON-spoorlijn

In het verleden heeft de reactivering van de PON-spoorlijn op de provinciale agenda van Utrecht gestaan. Hierbij zijn ook de mogelijkheden besproken om het spoor bij Rhenen door te trekken naar de Betuwe met een aansluiting op het spoor van Tiel naar Arnhem en vice versa. Dit met het doel om het openbaar vervoer aantrekkelijk te maken en daarmee te stimuleren, mede ingegeven door de Rijnbrugproblematiek. Tot en met de Tweede Wereldoorlog was er een spoorverbinding tussen Rhenen en Kesteren. In verband met ingrijpende gevolgen voor de ruimtelijke inpasbaarheid in Kesteren en vraagtekens bij de vervoerskundige levensvatbaarheid van de te reactiveren lijn (vervoerswaarde) wordt dit bestuurlijk niet gedragen en is daarmee niet relevant bij de opmaak van dit NBVVP.

spoorlijn Tiel - Arnhem

Er is samen met de gemeente Tiel en de regio Rivierland, een lobby gevoerd om een rechtstreekse verbinding van de trein Tiel – Arnhem te behouden. Deze directe treinverbinding is van groot belang voor de OV-reizigers in het gebied.

In 2016 zijn er rond deze lobby positieve resultaten gemeld. Met betrokken partijen is overeenstemming bereikt over de uitvoering van concrete maatregelen die alle treindiensten tussen Arnhem en Nijmegen (inclusief de doorgaande treindienst Tiel-Arnhem) op een robuuste wijze mogelijk maken.

Daarnaast wordt nagedacht over kwaliteitsverbeteringen rondom het spoor, waaronder verbetering van de stationsomgeving van station Zetten-Andelst en station Opheusden.

5.4 Fiets

5.4.1 Huidige situatie

Op dit moment heeft de gemeente Neder-Betuwe geen specifiek fietsbeleid. In provinciaal verband is een fietsnetwerk opgesteld. In 2017 heeft de provincie Gelderland de mobiliteitsplandoelen uit de Omgevingsvisie uitgewerkt op fietsnetniveau.

Aanleiding hiervoor was dat in 2014 de omgevingsvisie is vastgesteld en het inmiddels duidelijk werd dat het organisch gegroeide bovenlokale fietsnet niet meer aansloot op de mobiliteitsplandoelen die in de omgevingsvisie zijn aangegeven. Er wordt bewust gesproken over het regionaal hoofdfietsnet en niet meer over het bovenlokaal fietsnet.

Er is een definitiekader opgesteld en een indicatieve kaart van het regionaal hoofdfietsnet. In het definitiekader is de grondslag van het regionaal hoofdfietsnet aangegeven en de categorieën fietsroutes (doorfietsroutes, schoolroutes, snelle fietsroutes en overige hoofdroutes) tot stand gekomen.

Door middel van een kaart is een illustratie gemaakt van hoe het regionaal hoofdroutenet er praktisch uit zal zien op basis van het definitiekader en de feiten, ontwikkelingen en data die bekend zijn.

Dit regionale/provinciale fietsnet is indicatief. De kaart is gemaakt op basis van ten tijde van de opstelling bekende feiten, onderzoeken en data. Deze zijn niet toereikend om een definitieve beslissing over een route te nemen. Daarvoor is het definitiekader bepalend en niet de kaart. Bij concrete projecten zullen gegevens veelal nog aanvulling behoeven om tot een juiste beslissing te kunnen komen over een route. Vaststelling in Provinciale Staten is voorzien op 31 januari 2018.

Voor Neder-Betuwe gaat het voornamelijk de fietsverbindingen tussen de kernen Echteld, Ochten, Kesteren, Opheusden en Dodewaard en de verbinding met Rhenen en Tiel.

De gemeente Neder-Betuwe wil hier op dit fietsnetwerk verder aanhaken om het fietsgebruik lokaal en regionaal te stimuleren.

Er is een ontwikkeling op fietsgebied gaande. Enerzijds zien we een toename van de e-fiets (en het gebruik), anderzijds zien we nieuwe en snellere fietsvormen ontstaan (speed-pedelec). Het is van belang om deze ontwikkeling te blijven volgen en waar mogelijk maatregelen te nemen zodat de diverse vormen van fiets veilig en volwaardig gebruik kunnen maken van de (gemeentelijke) (fiets)infrastructuur.

Bij de toekomstige dijkversterking van de Waalbandijk zal gekeken worden naar 'meekoppelkansen' voor de verbetering van de positie van de (recreatieve) fietsers.

5.5 Voetgangers

Binnen de kernen bestaat het langzaam verkeer voor een belangrijk deel uit voetgangers. Om de veiligheid en bereikbaarheid voor deze doelgroep, in het bijzonder kinderen en ouderen, te waarborgen, is het belangrijk dat waar nodig goede voetgangersvoorzieningen aanwezig zijn. In de bebouwde kom is het niet nodig om overal trottoirs te realiseren. Wanneer sprake is van een woonef of een vergelijkbare situatie is het aanbrengen van voetgangersvoorzieningen niet direct nodig.

5.5.1 Toegankelijkheid

Vanwege de sociale functie is het belangrijk dat iedereen zich op straat kan begeven. Daarom moet de openbare ruimte dan ook goed toegankelijk zijn voor iedereen, dus ook voor ouderen, minder validen en kinderwagens. Belangrijke aandacht gaat dan uit naar de aanwezigheid van voetgangersvoorzieningen (trottoir), de conditie van de verharding, overhangend groen, etc..

5.6 Veerponten

Tussen Opheusden (Veerweg) en Wageningen vaart dagelijks een pontveer. Dit is een van de oudste veren van Nederland. De veerpont is een belangrijke schakel in het regionale verkeer tussen Wageningen en de Betuwe. Het veer is eigendom van een particuliere exploitant. Jaarlijks is er sprake van een exploitatietekort van ca. € 140.000,-. De beide oevergemeenten nemen beiden 50% van dit tekort voor hun rekening. De gemeenten krijgen over deze gemeentelijke bijdrage weer 80% subsidie van het Gelderse Verenfonds. Per saldo draagt de gemeente jaarlijks ca. € 15.000,- bij aan het in de vaart houden van dit pontveer. Het aantal overzettingen is als volgt [opgave gemeente Neder-Betuwe]:

Aantal overzettingen	2016	2017 (prognose)
Voetgangers	13.242	14.000
Fietsers	68.931	69.000
Bromfietsers	5.375	6.000
Motoren	2.694	3.000
Auto's	58.025	59.000
Bestelbussen	4.837	5.000
Kleine vrachtauto	56	100
Grote vrachtauto	20	30

De vaartijden van het veer zijn als volgt:

- maandag t/m zaterdag: 6:15 - 21:15 uur;
- zondag en feestdagen: 08:45 - 20:15 uur.

Van oktober tot en met maart gaat het pontveer één uur eerder uit de vaart.

Het pontveer draagt – samen met de andere pontveren in de regio (onder meer Wageningen – Randwijk, Elst – Ingen, Amerongen – Eck en Wiel) in belangrijke mate bij aan de bereikbaarheid van de regio. Gezamenlijk zorgen ze voor extra oeververbindingen in het zeer beperkte stelsel van vaste oeververbindingen over de Rijn/Lek (A27, A50, N233).

Tijdens de hoog waterperioden zijn de veerdiensten regelmatig uit de vaart. Dit leidt in de directe omgeving van Neder-Betuwe tot een (forse) toename van het noord-zuidverkeer over de Rijnbrug

en fors meer congestie in en rondom Kesteren (en Rhenen). Behoud van de veerverbinding is daarom van belang voor de bereikbaarheid tussen de Betuwe en de Food Valley. Daarnaast draagt het pontveer bij aan het verminderen van voertuigkilometers, door het bevorderen van utilitair fietsverkeer (Betuwe – Wageningen nu een aantrekkelijke fietsafstand) en de verminderde noodzaak om te rijden via de bestaande vaste oeververbindingen. Vanuit recreatief oogpunt heeft het pontveer ook een belangrijke functie, als aantrekkelijke verbinding tussen de regionale fietsnetwerken van de Betuwe en de Veluwe.

5.7 Landbouwverkeer

Het landelijk gelegen Neder-Betuwe staat bekend om de vele boom- en fruitkwekerijen. In het gebied bevinden zich dan ook veel kwekerijen. De grotere kwekerijen werken veelal met grotere tractoren. Met name in het rooiseizoen (oktober tot begin april) is er intensief landbouwverkeer vanaf deze kwekerijen. In figuur 75 zijn de belangrijkste kwekerijgebieden aangegeven in combinatie met (belangrijke) routes voor landbouwverkeer van en naar de kwekerijgebieden. Deze informatie betreft een opgave van de boomkwekersvereniging Opheusden en gemeente. Het ABC heeft als laanboom gerelateerd bedrijventerrein een belangrijke functie voor de boom- en fruitkwekerijen. Een goede ontsluiting naar dit centrum is dan ook noodzakelijk voor het landbouwverkeer in de gemeente Neder-Betuwe. De ontsluiting tussen Opheusden en de A15 is een belangrijke route voor landbouwverkeer. De intensiteiten die het verkeersmodel heeft geprognosticeerd, leiden niet tot bezwaren tegen landbouwverkeer op de route. Echter dient men wel rekening te houden met de functie van de weg en de weg dusdanig in te richten dat het landbouwverkeer wel een plaats krijgt op de weg, maar dat de aanwezigheid ervan geen belemmering vormt.

5.8 Samenvattend

De belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouw en bedrijventerreinen) leiden tot een toename van verkeer, maar leiden op lokaal niveau niet tot problemen. De huidige situatie kan deze toename (eenvoudig) opvangen of zijn nieuwe ontsluitingswegen op termijn voorzien. Over het algemeen worden in de toekomst op de gemeentelijke wegen geen bereikbaarheidsproblemen verwacht.

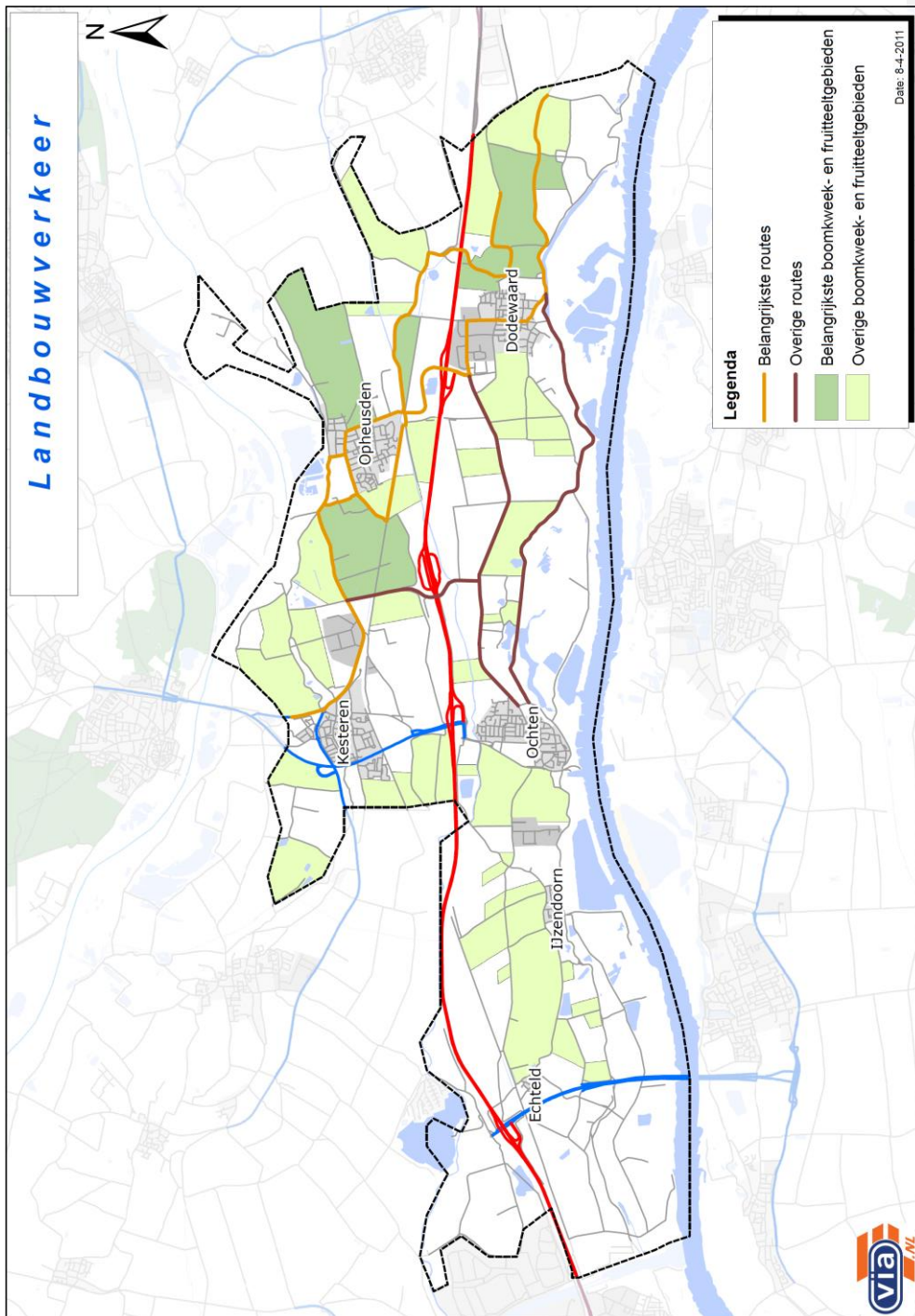
Naast de treinstations in de gemeente zijn er diverse bus- en lijndiensten die de verschillende gemeentelijke kernen ontsluiten. Het gebruik en de kwaliteit van het openbaar vervoer wordt goed gewaardeerd. Verbeterpunten richten zich vooral op de overstap en de frequentie. Een eventuele reactivering van de PON-lijn wordt niet bestuurlijk gedragen.

De gemeente Neder-Betuwe heeft geen specifiek fietsbeleid, maar wil het gebruik wel stimuleren. Belangrijke basis hiervoor is een netwerk met veilige, directe en herkenbare fietsroutes. Aansluiting wordt gezocht op het regionale fietsnetwerk. Vanuit de inwoners is een aantal aandachtslocaties voor de fietser naar voren gekomen.

Voor de voetganger richt de aandacht zich op een goede toegankelijkheid voor iedereen.

De veerpont tussen Opheusden en Wageningen vormt een belangrijke schakel in het regionale verkeersnetwerk en hebben vanuit recreatief oogpunt een belangrijke functie. Jaarlijks draagt de gemeente ongeveer € 14.000,- bij aan het in de vaart houden van het pontveer.

Vanwege het landelijke karakter van de gemeente met de vele boom- en fruitkwekerijen is er veel landbouwverkeer, zeker in het rooiseizoen. Bij het (veilig) inrichten van wegen is dan ook aandacht gewenst voor de bereikbaarheid van het landbouwverkeer op vooral de belangrijkste routes. Aandachtspunt bij de ontwikkeling van het ABC is de ontsluiting ervan voor het landbouwverkeer.



figuur 75: huidige routes landbouwverkeer

6 Leefbaarheid

Naast de thema's bereikbaarheid en verkeersveiligheid is de leefbaarheid een belangrijk (integraal) onderdeel van het NBVVP. In dit hoofdstuk is inzicht gegeven in het karakter van de gemeente en in hoeverre knelpunten worden ervaren in het kader van de leefbaarheid. De leefbaarheid is hierbij uitgedrukt in de kwaliteit van de leefomgeving waarbij de volgende onderwerpen aan bod komen: milieu & geluid, sluisverkeer/verkeeroverlast en parkeren.

6.1 Landschap en natuur

In de Structuurvisie gemeente Neder-Betuwe 2015 staat vermeld dat de gemeente in 2020 bekend wil staan als de Green Valley van Europa. De gemeente geniet nu al nationale en internationale bekendheid als het grootste laanboomcentrum van Europa. Boomkwekerijen tekenen het landschap en hebben nog steeds een grote sociaaleconomische betekenis voor de gemeente. Het aantal van 120 actieve boomkwekerijen op circa 1.400 hectare waarmee ruim 800 arbeidsplaatsen zijn gemoeid in 2010 is verder toegenomen in 2020. De gemeente heeft deze bekendheid verder ontwikkeld en geeft boomkwekerijen de ruimte te groeien en zich verder te ontwikkelen met ruimte voor innovatie. Dit betekent dat het buitengebied, met uitzondering van de uiterwaarden en het Weidevogelen ganzengebied, is ingezet om groei van deze sector mogelijk te maken. Andere functies, zoals recreatie en toerisme en wonen, zijn hieraan ondergeschikt. Uiteraard is rekening gehouden met landschappelijke inpassing van de laanboomteeltbedrijven. Dit betekent dat daar waar nodig (en mogelijk) randvoorwaarden gesteld zijn aan de inpassing van nieuwe agrarische bouwpercelen, niet grondgebonden teelten (containerteelt) en teeltondersteunende voorzieningen. De randvoorwaarden zijn afhankelijk van de aard en de locatie van de voorzieningen. In 6 is de plankaart met betrekking tot deze visie opgenomen⁵.

Opmerking [MCL1]: Mist?

6.2 Milieu en geluid

In de vigerende beleidsplannen is aangegeven dat in de gemeente Neder-Betuwe geen knelpunten aanwezig zijn met betrekking tot de luchtkwaliteit. Voor zover bekend zorgt verkeer op de gemeentelijke wegen niet voor een overschrijding van de wettelijke geluidswaarden.

De gemeente Neder-Betuwe geeft aan dat in het noordelijke gedeelte van de kern van Ochten geluidshinder wordt ondervonden als gevolg van het toenemende (vracht)verkeer op de A15 en goederentreinen op de Betuweroute.. Bij druk (vracht)verkeer op de A15 en het passeren van goederentreinen ervaart men als het ware een cumulatie van de geluidshinder. Dit valt onder het bevoegd gezag van de rijksoverheid.

6.3 Sluisverkeer / verkeeroverlast

6.3.1 Bovenlokaal

De drukte en filevorming op de Rijnbrug en de N320 - N233 leidt tot sluisverkeer door de kern Kesteren. Eerder in deze rapportage is aangegeven dat de veerdiensten regelmatig uit de vaart zijn tijdens de hoogwaterperioden. Hierdoor ontstaat er meer congestie in en rondom Kesteren

⁵ Bron: Structuurvisie Neder-Betuwe 2010-2020

(en Rhenen) door een toename van het noord-zuidverkeer over de Rijnbrug. Het verkeer op de hoofdwegen van Kesteren staat dan regelmatig compleet vast.

6.3.2 Lokaal

In de structuurvisie worden drie nieuwe dorpentrees in Dodewaard genoemd: de Bonegraafseweg, de Matensestraat en de Kalkestraat. Het is van belang om bij de ontwikkeling van deze entrees de weggebruiker duidelijkheid te verschaffen over zijn verkeersgedrag. Op deze punten rijden zij namelijk de woongebieden in, respectievelijk uit, waarbij verandering van weggedrag wordt verwacht. De Bonegraafseweg is binnen deze visie de belangrijkste dorpsentree, de andere twee entrees zijn directe entrees naar woongebieden.

In de huidige situatie wordt met name op de dijken soms overlast ervaren als gevolg van de aanwezigheid van motoren (recreanten). Het gemeentelijk beleid staat toe dat een ieder toegang heeft tot de dijkwegen en het rivierenland, maar moeten zich wel als gast gedragen en geen overlast veroorzaken. Dit geldt dus ook voor de (recreatieve) motorrijders. In verband hiermee is ook een aantal borden geplaatst langs de dijken.

In het kader van de toekomstige dijkversterking wordt met name gekeken om de positie van de fietser verder te verbeteren.

6.3.3 Parkeren

De gemeente krijgt regelmatig klachten over een tekort aan parkeerplaatsen, zowel mondeling als schriftelijk. Vanwege het ontbreken van financiële middelen is het vaak niet mogelijk om extra parkeerplaatsen te realiseren, los van de vraag of dit qua problematiek ook nodig is.

Schriftelijke klachten over parkeren -worden geregistreerd als deze niet kunnen worden opgelost.

1. op het moment dat er werkzaamheden in een betreffende straat plaatsvinden, wordt bekeken of er mogelijkheden zijn om extra parkeerplaatsen te realiseren. Als dit het geval is, wordt nader onderzocht of op basis van de parkeerdruk en -normen uitbreiding van de parkeerplaatsen noodzakelijk/gewenst is. Uitbreiding van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld in groenstroken is op grond van de huidige bestemmingsplannen overigens ook vaak niet toegestaan;
2. als er in de (toekomst) geld beschikbaar is voor het oplossen van parkeerproblemen, dan kan mede aan de hand van de registratie bekeken worden voor welke straten dit geld het beste ingezet kan worden.

In 2016 is er een (afstudeer)onderzoek geweest naar het parkeerknelpunten binnen de kernen van de gemeente. Het rapport 'Totaalbeeld parkeerproblemen' geeft een overzicht van gesignaleerde parkeerknelpunten binnen de zes woonkernen. In totaal zijn er 77 knelpunten opgenomen. Deze zijn aan het licht gekomen tijdens diverse inventarisatierondes. Daarnaast zijn alle meldingen en klachten met het onderwerp 'parkeren' die de gemeente vanaf 2008 ontvangen heeft als input gebruikt voor dit onderzoek.

De geïnventariseerde knelpunten zijn onderverdeeld in drie categorieën, te weten:

1. Knelpunten waar alleen sprake is van foutparkeren;
2. Knelpunten waar alleen sprake is van capaciteitsgebrek;
3. Knelpunten waar sprake is een combinatie van foutparkeren en capaciteitsgebrek.

Bij situaties waar alleen sprake is van foutparkeren, is de parkeercapaciteit wel toereikend, maar wordt het bedoelde gebruik hiervan verkeerd geïnterpreteerd of is de mentaliteit van de gebruikers anders dan gewenst. Door de betreffende gebruikers te attenderen op het foutparkeergedrag door eerst te informeren, vervolgens te waarschuwen en later te handhaven, kan het foutparkeergedrag worden tegengegaan.

Locaties met een capaciteitsgebrek zijn bijzonder gebaat met extra parkeerruimte om zo letterlijk de vraag te kunnen volgen. Het is echter niet mogelijk alle knelpunten op korte termijn van extra parkeercapaciteit te voorzien. Dit heeft voornamelijk te maken met de financiële kant van dit onderdeel. Desondanks is het mogelijk voor een inperking van het parkeerprobleem te zorgen bij het merendeel van de capaciteitsgebreken. Dit kan door op een (kosten)efficiënte wijze een tijdelijke oplossing aan iedere locatie waar sprake is van een capaciteitsgebrek te verbinden.

De gemeente Neder-Betuwe kent een vraagvolgend parkeerbeleid. Locaties met een capaciteitsgebrek zijn bijzonder gebaat met extra parkeerruimte om zo letterlijk de vraag te kunnen volgen. Het is in een aantal gevallen mogelijk voor een inperking van het parkeerprobleem te zorgen. Dit kan door op een (kosten)efficiënte wijze een tijdelijke oplossing aan locaties waar sprake is van een capaciteitsgebrek te verbinden.

Op langere termijn zullen de tijdelijke oplossingen die gesteld worden minder toereikend zijn. De optimale situatie is een definitieve oplossing van parkeerknelpunten. In een aantal gevallen is het mogelijk deze oplossingen te combineren met groot onderhoud of een reconstructie van een bepaald wegvak. Ook kan op termijn budget gezien worden of er budget is om specifieke knelpunten op te lossen. Om deze reden is er een prioriteitenlijst opgesteld om de voornaamste knelpunten het eerste aan te kunnen pakken.

Nota Parkeernormen

Voor een goede bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid van een gebied of locatie is het van belang dat er voldoende parkeerplaatsen zijn. Ruimtelijke ontwikkelingen mogen niet leiden tot overlast in de nabije omgeving. Vandaar dat er in 2017 een (nieuwe) Nota Parkeernormen is opgesteld. (De vorige Nota dateerde uit 2013).

Het doel van deze nota is “nota parkeernormen” wordt als volgt geformuleerd: “Het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen (en de bijbehorende berekeningssystematiek) voor nieuwe (ruimtelijke) plannen (incl. functiewijziging) en projecten in Neder-Betuwe om in de toekomst in een parkeerbehoefte te kunnen voorzien en waar mogelijk het verbeteren van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid van Neder-Betuwe”.

Met behulp van deze nota:

- kunnen de bouwaanvragen (incl. functiewijziging) beoordeeld worden op basis van actuele parkeergegevens;
- kunnen parkeernormen in (nieuwe) bestemmingsplannen gemotiveerd worden, dan wel kan in de bestemmingsplannen (dynamisch) naar deze nota worden verwezen;
- is duidelijk beschreven hoe de berekening van de parkeereis verloopt voor veel voorkomende situaties;
- wordt gezorgd voor uniformiteit bij de toepassing van parkeernormen, dit zorgt voor rechtsgelijkheid.

6.3.4 Vrachtwagenparkeren

In de kernen van Kesteren en Dodewaard is het verboden om binnen de bebouwde kom in de avond/nacht en weekend vrachtwagens te parkeren. Dit is geregeld in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) gemeente Neder-Betuwe. Dit om te voorkomen dat chauffeurs de vrachtwagen nabij de woning parkeren en voor overlast zorgen.

6.4 Samenvattend

Richting 2020 zet de gemeente Neder-Betuwe zich volop in op de ontwikkeling van de boomkweek en fruitteelt in het buitengebied. Overige ontwikkelingen zijn daarmee ondergeschikt.

Uitgezonderd op een locatie op de N233 doen zich in de gemeente geen problemen voor met betrekking tot de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting. De ontwikkeling van de regionale Verkeersmilieukaart is voor de toekomst het toetsingskader voor de leefbaarheid als het gaat om lucht en geluid.

Overlast als gevolg van sluipverkeer doet zich vooral voor bij drukte en filevorming op de hoofdwegen (A15, N233 en N320). Verkeer zoekt dan vaak naar alternatieve routes op het onderliggende wegennetwerk.

Overige zaken met verkeersoverlast hebben veelal te maken met het parkeren en dan vooral over een tekort aan parkeerplaatsen. Vanwege het ontbreken van financiële middelen heeft de gemeente de klachten vaak niet verder in behandeling kunnen nemen.

7 Verkeer op de juiste plaats

Dit laatste hoofdstuk van de achtergrondrapportage gaat in op de verkeerscirculatie met als thema 'Verkeer op de juiste plaats'. Dit thema kan als centrale drager van het gehele verkeersnetwerk worden gezien waarbij de drie eerdere thema's (bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid) aan bod komen. Binnen dit thema is de huidige situatie beschreven waarbij nader is ingezoomd op de wegcatégorisering en bijhorende weginrichting.

7.1 Inleiding

7.1.1 Ligging

De gemeente Neder-Betuwe ligt in de Betuwe en wordt aan de noord- en zuidzijde 'fysiek' begrensd door de rivieren Nederrijn en de Waal. In westelijke richting vormt het Amsterdam-Rijnkanaal over korte afstand de grens. De autosnelweg A15 doorkruist de gemeente van west en naar oost en is een belangrijke verbinding tussen de Randstad en Duitsland. De dorpen Echteld en Ijzendoorn kunnen worden bereikt via afslag 34, Kesteren en Ochten via afslag 35 en Opheusden en Dodewaard via afslag 36. In het noord-westelijke gedeelte van de gemeente lopen twee provinciale wegen: de N233 (A15-Kesteren-Rhenen) en de N320 (Kesteren-Culemborg). De A15 ondervindt de laatste jaren steeds meer problemen op het gebied congestie.

7.1.2 Ontwikkeling verkeer

Verkeer en vervoer heeft veel facetten: verkeer heeft met alles te maken. Aan de ene kant wil men snel ergens komen en anderzijds wil men een veilige en bij voorkeur een rustige woonstraat. Deze aspecten komen terug in de pijlers van dit NBVVP: bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid (leefomgeving).

Naast het huidige verkeersbeeld dient rekening te worden gehouden met de gevolgen van aanwezige (ruimtelijke) ontwikkelingen. De meest relevante (mogelijke) ontwikkelingen zijn: op het gebied van infrastructuur:

- de doortrekking van de A15 vanaf knooppunt Ressen naar de A12 bij Zevenaar;
- de (autonome) ontwikkeling van het verkeer op de A15, het verkeer neemt toe; dit geldt ook voor het aanwezige vrachtverkeer;
- de problematiek rondom de Rijnbrug;
- eventuele realisatie van ontsluitingsweg Laanboomcentrum ten zuiden van de kernOpheusden;
- volledige aansluiting van de N323 op de Voorstraat te Echteld.

Gezien de ontwikkeling van het verkeersaanbod worden op de gemeentelijke wegen geen problemen verwacht. Bereikbaarheidsknelpunten zijn er wel op de N233, de N320 en de A15. Problemen op deze provinciale en snelweg(en) kunnen echter wel knelpunten op de onderliggende (provinciale of gemeentelijke) wegen opleveren.

Dit zien we in de huidige situatie onder andere terug bij filevorming op de N233 en wanneer de veerponten buiten gebruik zijn. Het (doorgaande) verkeer zoekt dan een alternatieve route via de kern Kesteren.

7.2 Wegcatégorisering

De basis voor een Duurzaam Veilige weginrichting⁶ is gelegen in de wegcatégorisering. Binnen de wegcatégorisering is tevens aandacht voor de gewenste 'sturing' van de verschillende modaliteiten gericht op een verkeersveilige weginrichting. Binnen de landelijk geaccepteerde wegcatégorisering worden de volgende wegtypen onderscheiden:

- stroomwegen 100 en 120 km/uur;

⁶ Duurzaam Veilig is landelijk gedefinieerd als uitgangspunt voor het verkeersveiligheidsbeleid. De essentie van Duurzaam Veilig is een proactieve en integrale aanpak van het verkeerssysteem.

- gebiedsontsluitingswegen 50, 70 en 80 km/uur;
- erftoegangswegen 30 en 60 km/uur.

Het onderscheid van de verschillende wegtypen dient in de weginrichting tot uitdrukking te komen, zodat voor wegbeheerders een herkenbare en veilige wegsituatie ontstaat.

Gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur (buiten de bebouwde kom)

Gebiedsontsluitingswegen (GOW) zijn in het wegennetwerk de verbindende schakel tussen de stroomwegen en erftoegangswegen en hebben de functie van 'ontsluiten'. Het gaat om het 'ontsluiten' van verkeer tussen verblijfsgebieden en richting de stroomwegen.

Erftoegangsweg 60 (buiten de bebouwde kom)

Erftoegangswegen (ETW) zijn binnen het wegennetwerk de wegen van de laagste orde gericht op de functie van 'verblijven'. Ze zorgen voor de ontsluiting van erven, (recreatie)gebieden en specifieke bestemmingen waarbij sprake is van menging van de verschillende verkeerssoorten.

Gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur (binnen de bebouwde kom)

Gebiedsontsluitingswegen (GOW) zijn in het wegennetwerk de verbindende schakel tussen de stroomwegen en erftoegangswegen en hebben de functie van 'ontsluiten'. Het gaat om het 'ontsluiten' van verkeer tussen verblijfsgebieden in de kernen en richting de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom en de stroomwegen.

Erftoegangsweg 30 km/uur (binnen de bebouwde kom)

Erftoegangswegen (ETW) zijn binnen het wegennetwerk de wegen van de laagste orde gericht op de functie van 'verblijven'. Ze zorgen voor de ontsluiting van erven, (recreatie)gebieden en specifieke bestemmingen waarbij sprake is van menging van de verschillende verkeerssoorten. Op erftoegangswegen ligt de snelheid van gemotoriseerd verkeer lager en bestaan er wel conflictmogelijkheden tussen de verschillende verkeerssoorten, binnen een vaak drukke omgeving. Het wegcategoryeringsplan is opgenomen in de beleidsrapportage.

Kijkend naar de huidige wegcategoryering blijkt dat deze op hoofdlijnen voldoet. Er is een duidelijk onderscheid tussen verkeers- en verblijfsfuncties. Opvallend is dat de kernen ten zuiden van de A15 beperkt zijn ontsloten met wegen met een verkeersfunctie (= gebiedsontsluitingswegen).

7.3 Richtlijnen weginrichting

7.3.1 Richtlijnen

Vanwege de verkeersveiligheid en herkenbaarheid moet de weginrichting passen bij de functie van de weg. Dit wordt bereikt door voor de verschillende wegcategoryeën te streven naar een *veilige en geloofwaardige inrichting*. Door de inrichting is het streven om tevens een gewenst gebruik te bevorderen.

Er is sprake van een veilige inrichting wanneer de snelheid is afgestemd op de conflicten die bij een bepaalde weginrichting kunnen voorkomen. Mocht het onverhoopt 'misgaan' dan zijn de weginrichting, verkeerssituatie en snelheid idealiter zo op elkaar afgestemd dat de kans op ernstig letsel minimaal is. De inrichting is geloofwaardig wanneer de (geloofwaardige snelheids-)limiet logisch en herkenbaar is voor weggebruikers. Wanneer de snelheidslimiet overeenkomt met de verwachtingen van de weggebruiker, is de limiet beter te handhaven.

Wanneer de weginrichting onvoldoende effect sorteert voor een gewenst gebruik, bestaat de mogelijkheid om meer ingrijpende maatregelen te nemen, denk hierbij bijvoorbeeld aan afsluitingen.

Bij het in beeld brengen van de maatregelen is in de beleidsrapportage inzichtelijk gemaakt welke maatregelen waar gewenst dan wel noodzakelijk zijn voor een verkeersveilige weginrichting. Daarnaast zijn in de beleidsrapportage, per wegcategorye, richtlijnen voor de inrichting opgesteld, uitgesplitst naar veiligheid en geloofwaardigheid. Hierbij zijn de richtlijnen opgenomen van alleen

de wegcategorieën die voorkomen in de gemeente Neder-Betuwe. Wegcategorieën boven de 80 km/uur zijn dan ook niet opgenomen.

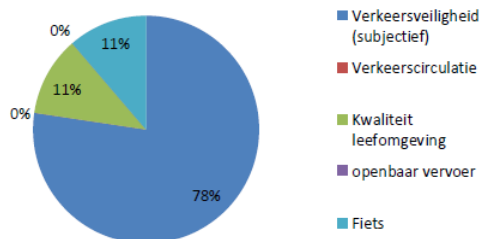
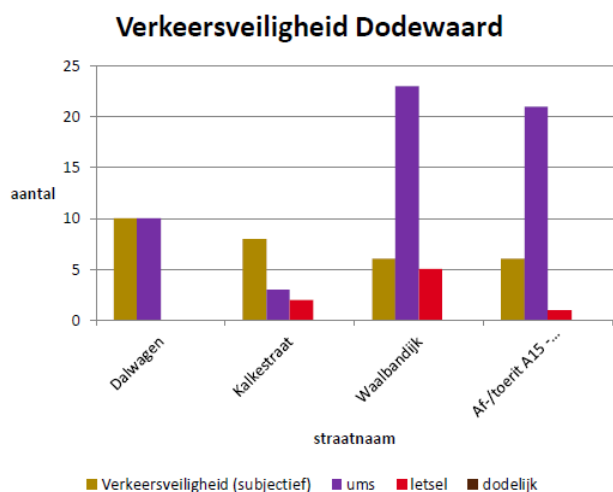
7.4 Samenvattend

De ontwikkeling van het verkeersaanbod in de komende jaren leidt niet tot problemen op gemeentelijke wegen. Bereikbaarheidsknelpunten zijn te verwachten of blijven bestaan op de provinciale wegen N233 en N320 en op de Rijksweg A15. Als gevolg van congestievorming kan dit negatieve effecten opleveren op juist de gemeentelijke wegen. Ontwikkelingen die van invloed zijn voor de (lokale) verkeerssituatie zijn: problematiek op de A15 en rondom de Rijnbrug (N233), realisatie volledige aansluiting N233-N320, ontsluitingsweg Laanboomcentrum en ontwikkeling verbindingsweg Dodewaard.

Verder is geconstateerd dat de huidige wegategorisering van de gemeente Neder-Betuwe op hoofdlijnen voldoet. In dit NBVP is deze wegategorisering nogmaals tegen het licht gehouden en op onderdelen geactualiseerd. Met deze actualisatie spelen we in op: lokale/regionale (ruimtelijke) ontwikkelingen en de aanpak van (verkeersveiligheids)knelpunten.

Bijlage 1: analyse kernen

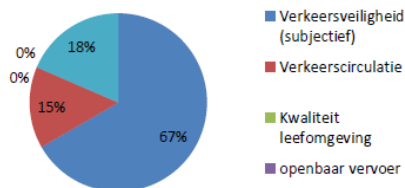
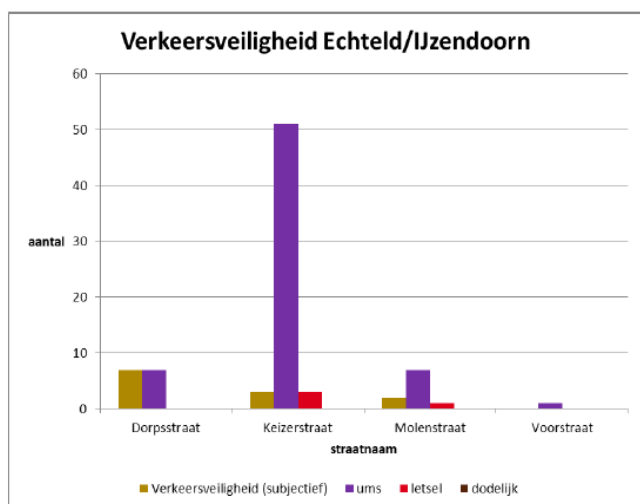
Dodewaard



53 meldingen - 17 locaties
- 3 locaties in uitvoeringsprogramma

Objectieve knelpunten (meer dan 2 meldingen)	Aantal meldingen	ongevallen	Parkeer-onderzoek	Uitvoeringsprogramma
Dalwagen	13	X		X
Kalkestraat	9	X	X	
Waalbandijk	6	X		
Af-/toerit A15 - Dodewaardsestraat	6	X		X

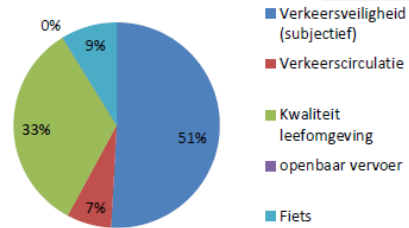
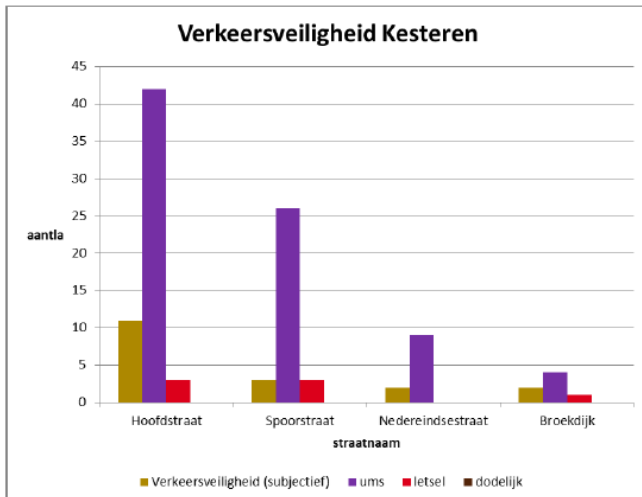
IJzendoorn/Echteld



27 meldingen - 10 locaties
- 5 locaties in uitvoeringsprogramma

Objectieve knelpunten (meer dan 2 meldingen)	Aantal meldingen	ongevallen	Parkeer-onderzoek	Uitvoeringsprogramma
Molenstraat	3	X		X
Dorpsstraat	8	X		X
Keizerstraat	4	X		X
Voorstraat	3	X	X	

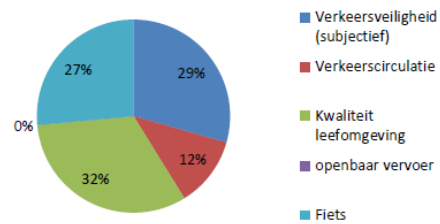
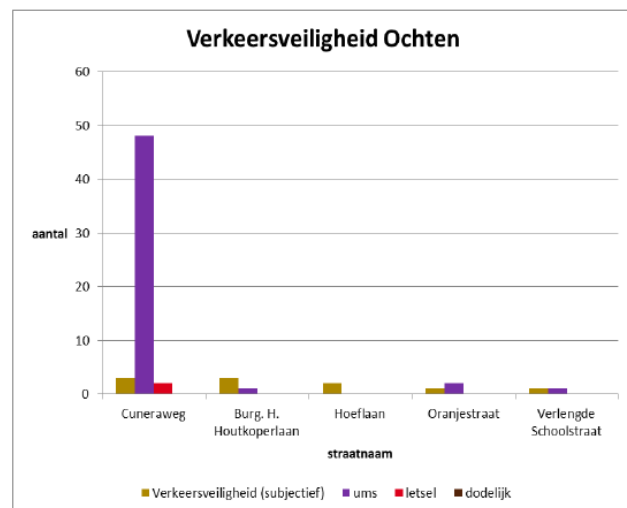
Kesteren



57 meldingen - 23 locaties
- 9 locaties in uitvoeringsprogramma

Objectieve knelpunten (meer dan 2 meldingen)	Aantal meldingen	ongevallen	Parkeer-onderzoek	Uitvoerings-programma
Hoofdstraat	20	X		X
Nedereindsestraat	5	X		X
Spoorstraat	5	X		
Broekdijk	3	X		X

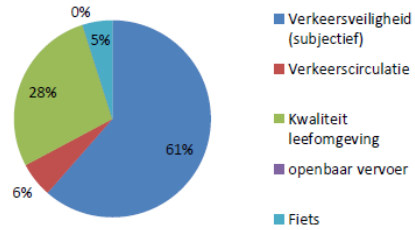
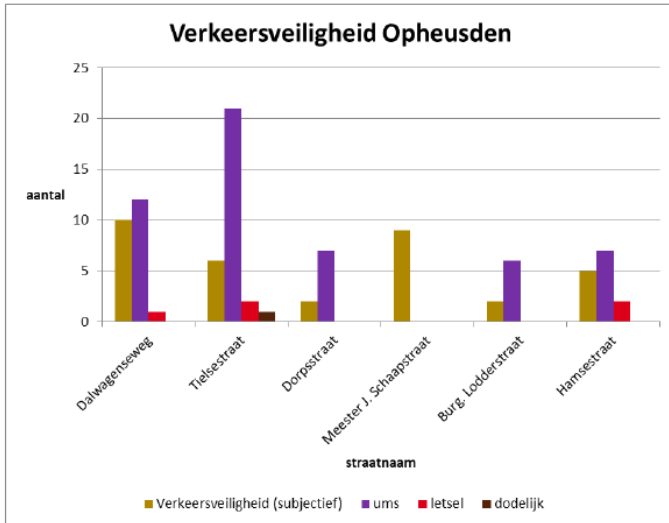
Ochten



35 meldingen - 15 locaties
- 7 locaties in uitvoeringsprogramma

Objectieve knelpunten (meer dan 2 meldingen)	Aantal meldingen	ongevallen	Parkeer-onderzoek	Uitvoerings-programma
Cuneraweg	8	X		
Burg. H. Houtkoperlaan	10	X		
Oranjestraat	3	X	X	

Opheusden



122 meldingen - 32 locaties

12 locaties in uitvoeringsprogramma

Objectieve knelpunten (meer dan 4 meldingen)	Aantal meldingen	Ongevallen	Parkeer-onderzoek	Uitvoerings-programma
Dalwagenseweg	18	X		X
Tielsestraat	7	X	X	
Dorpsstraat	14	X		X
Meester J. Schaapstraat	10			
Burg. Lodderstraat	10	X		X
Hamsestraat	5	X		X