



Gemeente
West
Maas en
Waal

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan 2015-2020

Bereikbaar, veilig en leefbaar

Inhoudsopgave

1 Inleiding	2
1.1 Aanleiding	2
1.2 Bereikbaar, veilig en leefbaar	2
1.3 Leeswijzer	2
2 Beleidskader	3
2.1 Juridisch kader	3
2.2 Nationaal en provinciaal beleid	3
2.3 Gemeentelijk beleid	3
3 Kaders en uitgangspunten.....	4
3.1 Bereikbaarheid	4
3.2 Veiligheid	4
3.3 Leefbaarheid.....	4
4 Het beeld in 2020	6
4.1 Bereikbaarheid	6
4.2 Veiligheid	12
4.3 Leefbaarheid.....	14
5 Uitvoeringsprogramma	16
5.2 Projecten op hoofdlijnen	16
5.3 Uitvoeringsprogramma	17
5.4 kosten en verantwoording	17
Bijlage 1 Kaders en uitgangspunten.....	18

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente West Maas en Waal heeft in 2005 het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan vastgesteld. Dit plan is inmiddels uitgevoerd. Bijgesteld landelijk en lokaal verkeersbeleid en ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente zijn aanleiding om het verkeersplan te actualiseren.

De gemeente West Maas en Waal is begrensd door de rivieren de Maas en de Waal. De gemeente heeft voor een groot deel een plattelandskarakter met de acht dorpen Alphen, Altforst, Appeltern, Beneden-Leeuwen, Boven-Leeuwen, Dreumel, Maasbommel en Wamel. Elke kern heeft haar eigen karakteristiek en kwaliteit.

De kernkwaliteiten van het gebied worden gevormd door de recreatieve en toeristische aantrekkingskracht, zoals de Tuinen van Appeltern, de recreatiegebieden Gouden Ham en de Schans en recreatieve fietsroutes over de dijken.

1.2 Bereikbaar, veilig en leefbaar

Er zijn 3 hoofdonderwerpen te onderscheiden die alle verkeer en vervoerplannen moeten bevatten: Bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Onder deze onderwerpen zijn 10 beleidsonderwerpen met doelen te herkennen.

In het GVVP 2004 zijn deze hoofdonderwerpen al uitgewerkt. Er wordt op de meeste van de 10 deelonderwerpen al ingegaan. Echter, verschillende kaders zijn verouderd en moeten geactualiseerd worden naar de huidige inzichten.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het beleidskader beschreven. Ook de beleidskaders vanuit ander werkvelden komen hier aan bod. In hoofdstuk 3 wordt in gegaan op de kaders en uitgangspunten voor het verkeersbeleid. Deze zijn uitgewerkt naar de visie die verwoord wordt in hoofdstuk 4. Tot slot wordt het een uitvoeringsprogramma beschreven in hoofdstuk 5.

2 Beleidskader

2.1 Juridisch kader

De verplichting voor een GVVP is opgenomen in de Planwet Verkeer en Vervoer.

Gemeenten moeten zichtbaar een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoerbeleid voeren. Hierbij moeten zij rekening houden met de essentiële onderdelen van beleid en met het beleid van de naburige gemeenten. (art 8 Planwet). Ten minste moeten deze de essentiële onderdelen van beleid (als uitgewerkt in het NVVP en PVVP) overnemen.

Het plan bevat in ieder geval:

- Uitwerking essentiële onderdelen NVVP en PVVP
- Afstemming met RO, economie en milieu
- Fasering, prioriteitstelling van uitvoering en indicatie van de bekostiging
- Termijn waarvoor het plan geldt. (artikel 9 Planwet).

Ministerie I&M: een verkeers- en vervoerplan wordt op lokaal niveau meestal aangevuld met plannen die dieper ingaan op parkeren, fietsen, verkeersveiligheid, gladheidsbestrijding etc.

2.2 Nationaal en provinciaal beleid

De essentiële onderdelen van het verkeers- en vervoersbeleid die terug moeten komen in het GVVP zijn te vinden in het Nationaal Verkeers- en VervoersPlan. Het Nationaal Verkeers- en VervoersPlan is een onderdeel van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). In bijlage 6 van de SVIR is een overzicht van de onderdelen te vinden. Hierin zijn de doelen uit het rapport samengevat.

Ook provincie Gelderland heeft de verplichting van een verkeers- en vervoersplan (PVVP). Zij hebben echter op basis

van de aankomende omgevingswet een omgevingsplan vastgesteld. Het PVVP maakt hier onderdeel uit van de Omgevingsvisie.

De essentiële onderdelen van beleid komen dus uit de SVIR, werken door in de Omgevingsvisie en moeten worden overgenomen (voor zover van belang) in het GVVP.

Er zijn 3 hoofdonderwerpen te onderscheiden die alle plannen moeten bevatten: Bereikbaarheid, (verkeers-)veiligheid en leefbaarheid. Onder deze onderwerpen zijn 10 beleidsonderwerpen met doelen te herkennen.

2.3 Gemeentelijk beleid

De volgende gemeentelijke beleidsvisies zijn geïnventariseerd:

- Koers 2030 (Visie Leefbaarheid Kernen)
- Structuurvisie Buitengebied
- Structuurvisie Dorpen
- Verkeer en vervoerplan 2004
- Verkeersveiligheidsplan 1998

Daarnaast is gebruik gemaakt van het Coalitieprogramma 2014-2018 en het bijbehorend Collegeprogramma.

Vanuit deze gemeentelijke beleidsvisies zijn alle speerpunten, doelstellingen en maatregelen geïnventariseerd. Deze punten zijn verwerkt tot de kaders en uitgangpunten.

Ons vervoerplan wordt aangevuld met plannen die dieper ingaan op een onderwerp. De volgende plannen zijn hiervoor al opgesteld:

- Nota Parkeren
- Beleidsplan Gladheidsbestrijding
- Verbeterplan wegen.

3 Kaders en uitgangspunten

3.1 Bereikbaar

Ingezet wordt op een goed werkend verkeer- en vervoerssysteem. De gemeente moet bereikbaar zijn en blijven voor iedereen. Daarom zijn er uitgangspunten op de verschillende modaliteiten gesteld.

Voor het openbaar vervoer is het van belang om de provinciale OV-Visie 2020 ter vertalen naar het gemeentelijk niveau. Daaruit blijkt dat wat OV betreft de bereikbaarheid geborgd wordt binnen de Basismobiliteit.

Voor de binnenvaart is het van belang dat de ligplaatsen en loswallen gerespecteerd en in stand gehouden worden. Hier liggen vanuit rijksbeleid en de provincie geen opgaven voor de gemeente.

Het fietsen en het wandelen moeten worden gestimuleerd. Daar moet al bij de aanleg van de infrastructuur rekening mee worden gehouden. Aantrekkelijkheid, samenhang, directheid, veiligheid en comfort zijn de uitgangspunten voor de wandel- en fietsnetwerken. Ook parkeer- en rustvoorzieningen moeten in goede hoeveelheden in deze netwerken worden opgenomen.

De gemeente heeft zelf twee onderwerpen toegevoegd aan het item bereikbaarheid. Dit zijn de bereikbaarheid over de weg en de oeververbindingen. Dit komt doordat de categorisering van wegen moet worden aangepast zodat de wegen ingericht kunnen worden conform de basiskennmerken.

De bereikbaarheid over de weg is een belangrijk uitgangspunt dat meegenomen moet worden bij de nieuwe ontwikkelingen. We werken daarin met de provincie aan de doorstroming op hun wegen als de Maas en Waalweg en de Van Heemstraweg.

Oeververbindingen komen ook veelvuldig voor in West Maas en Waal. De pontverbindingen moeten dan ook behouden blijven. Daarnaast moet een vaste oeververbinding naar het zuiden op de agenda blijven staan.

3.2 Veilig

De SVIR geeft duidelijke doelstellingen op voor de verkeersveiligheid op de weg. Het aantal verkeersdoden moet afnemen met 37% en het aantal ziekenhuisgewonden met 36% ten opzichte van 2006. Voor West Maas en Waal volgt dat ernaar gestreefd moet worden om geen doden en slechts 10 gewonden te registreren.

Om dit te bereiken is gekozen voor een integrale aanpak van infrastructurele maatregelen, gedragsbeïnvloeding en educatie.

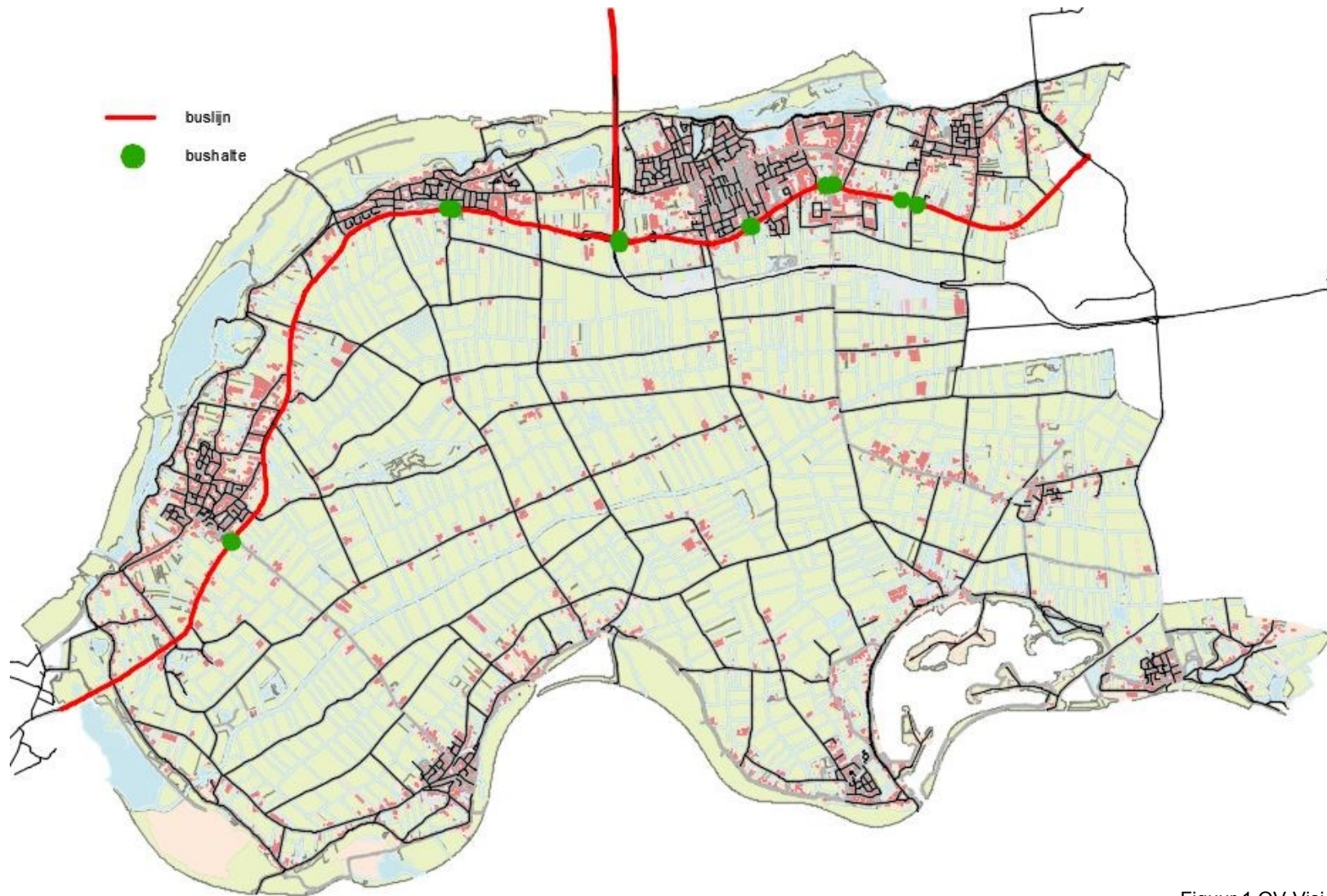
Ook de sociale veiligheid is een opgave vanuit de SVIR. Het uitgangspunt dat hierin vooraan staat is het borgen van de bereikbaarheid / vrije doorgang voor noodhulpverlening in het ontwerp bij nieuwe ontwikkelingen.

3.3 Leefbaar

Bij nieuwe ontwikkelingen en herinrichtingsprojecten staat leefbaarheid bovenaan. Verkeer, parkeren, veiligheid maken hier deel van uit. Uitgangspunt is dat bij alle plannen en projecten aandacht aan die aspecten wordt besteed.

Ook de toegankelijkheid van de openbare ruimte moet verbeterd worden. Een verbetering van invalidenopritten is hierbij het uitgangspunt.

De gevolgen van verkeer hebben betrekking op de leefbaarheid. Er zijn consequenties voor de geluid- en luchtkwaliteit. Ook de volksgezondheid is hierbij belangrijk. Daarom is het gebruik van duurzame energie en materialen een aandachtspunt.



Figuur 1 OV-Visie

4 Het beeld in 2020

4.1 Bereikbaar

Vanuit de Visie Leefbaarheid Kernen / Koers 2030 is een speerpunt meegegeven voor de bereikbaarheid:

Visie Leefbaarheid Kernen / Koers 2030 – speerpunt 8

In 2030 is West Maas en Waal binnenin en van buitenaf goed bereikbaar voor zowel autobezitters als voor niet autobezitters.

De eerste stappen om dit speerpunt werkelijkheid te laten worden maken deel uit van de visie op het verkeer en vervoer in 2020.

Openbaar vervoer

Overleg en samenwerking tussen de aanbieders van openbaar vervoer, de provincie, de gemeente, bedrijven en inwoners is nodig. Anticiperend hierop wordt door de inwoners van de dorpen nagedacht over alternatieven waarbij zij zelf een belangrijke rol spelen.

Voor alle partijen is het uitgangspunt dat alle dorpen via openbaar vervoer bereikbaar blijven. Samen met de provincie wordt hieraan verder invulling gegeven via het project Basismobiliteit. Hierin wordt het openbaar vervoer in kleine kernen en het buitengebied gecombineerd met het doelgroepen vervoer.

2020

In 2020 is de bereikbaarheid van West Maas en Waal geregeld, voor wat het openbaar vervoer betreft. Snelnetlijnen 42 (Tiel) en

165 ('s-Hertogenbosch) maken deel uit van de ruggengraat van het openbaar vervoer. Zij zijn wat capaciteit en intensiteit van de dienstregeling vergelijkbaar met een lokale trein. Er is een nieuw overstappunt gerealiseerd ten hoogte van bushalte Akkerstraat. Hier kunnen mensen overstappen tussen de buslijnen en naar het flexnet. Het flexnet bedient de dorpen die niet aan het snelnet liggen en de woningen die verder vanaf de doorgaande lijn liggen. Het flexnet sluit aan op het doelgroepenvervoer via de basismobiliteit en het vervangt het nu nog aanwezige openbaar vervoer. De buurtbus maakt ook onderdeel uit van het flexnet. Alleen, de meeste haltepalen zijn verdwenen in Alphen, Maasbommel, Appeltern en Altforst. Er wordt nog meer gebruik gemaakt van vrijwillige inzet van duurzame (deel-)auto's.

Fiets en Wandel

West Maas en Waal beschikt over een uitgebreid netwerk van fietsroutes en fietsvoorzieningen. Deze zijn allemaal opgenomen in het Gelders Fietsnetwerk. In het Gelders Fietsnetwerk staan de woon-werkroutes én de recreatieve routes.

De recreatieve wandelroutes zijn opgenomen in het regionaal wandelroutenetwerk. Dit is opgesteld door Uit@waarde.

Gezamenlijk met lokale organisaties wordt onderzocht hoe we de wandelroutes binnen de kernen kunnen verbeteren. Dit zodat deze gebruikt kunnen worden door iedereen.

2020

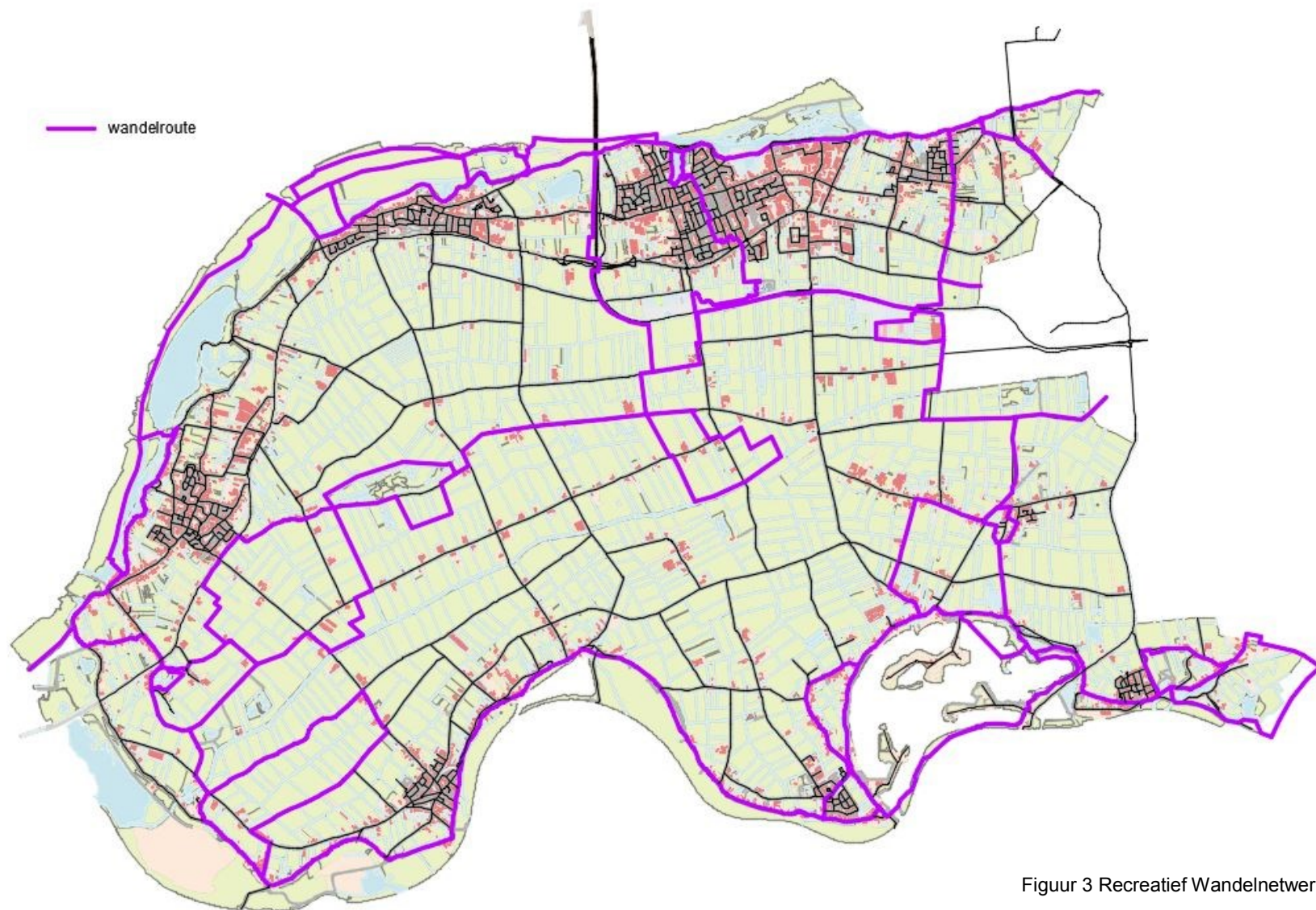
De aantrekkelijkheid en het comfort van het fietsnetwerk is optimaal. Het wordt veelvuldig gebruikt door het recreatieve verkeer, schoolgaande verkeer en het woon-werkverkeer.

Het netwerk sluit ook goed aan op het openbaar vervoer. Daar zijn de meeste stallingsmogelijkheden te vinden. Bij ontwikkelingen van publieke voorzieningen worden de stallingen per plan op peil gebracht. Op deze manier verbindt het fiets en wandelnetwerk de meeste voorzieningen met elkaar.

Daar waar drukke wegen het netwerk kruisen worden de drukke wegen zoveel mogelijk voorzien van oversteekvoorzieningen.



Figuur 2 Gelders Fietsnetwerk



Figuur 3 Recreatief Wandelnetwerk

Bereikbaarheid over de weg

Binnen het beheer en onderhoud van de wegen worden de diverse wegen indien nodig voorzien van de basiskennmerken wegontwerp. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt hetzelfde ontwerp toegepast.

De ontsluiting van woongebieden en bedrijventerreinen moet zoveel mogelijk van elkaar gescheiden worden. Als de ontsluiting van een bedrijventerrein via een woongebied verloopt veroorzaakt het verkeer overlast als geluid, trillingen, geur en fijnstof. Bij herontwikkeling en revitalisatie van bedrijventerreinen wordt hiermee rekening gehouden. Bij woningbouwontwikkelingen geldt hetzelfde.

De bereikbaarheid wordt periodiek gemonitord via het regionaal verkeersmodel. Door een verwachtingspatroon van ruimtelijke ontwikkelingen wordt binnen dit model een beeld geschetst van de bereikbaarheid van de gemeente over een periode van 10 jaar.

2020

De belangrijkste ontsluitingswegen voor de gemeente zijn de provinciale N322: Van Heemstraweg / Maas en Waalweg en de N323: de Prins Willem-Alexanderweg. De Noord-Zuid ontsluit het zuiden van de gemeente op de N322.

In 2020 zijn de gemeentelijke wegen ingedeeld volgens de verkeerskundige wegencategorisering. Gewerkt wordt aan een verfijning volgens het verbeterplan wegen. Deze indeling is herkenbaar op de weg. Op deze manier weten weggebruikers hoe te gedragen, wat er van ze verwacht wordt. Bijzonder hierbij is dat er geen nieuwe drempels bij zijn gekomen. Er wordt namelijk gebruik gemaakt van asverspringingen en wegversmallingen. Doordat bij nieuwe

ontwikkelingen hier rekening mee is gehouden, zijn de voorzieningen ook over de weg bereikbaar.

Oeververbindingen

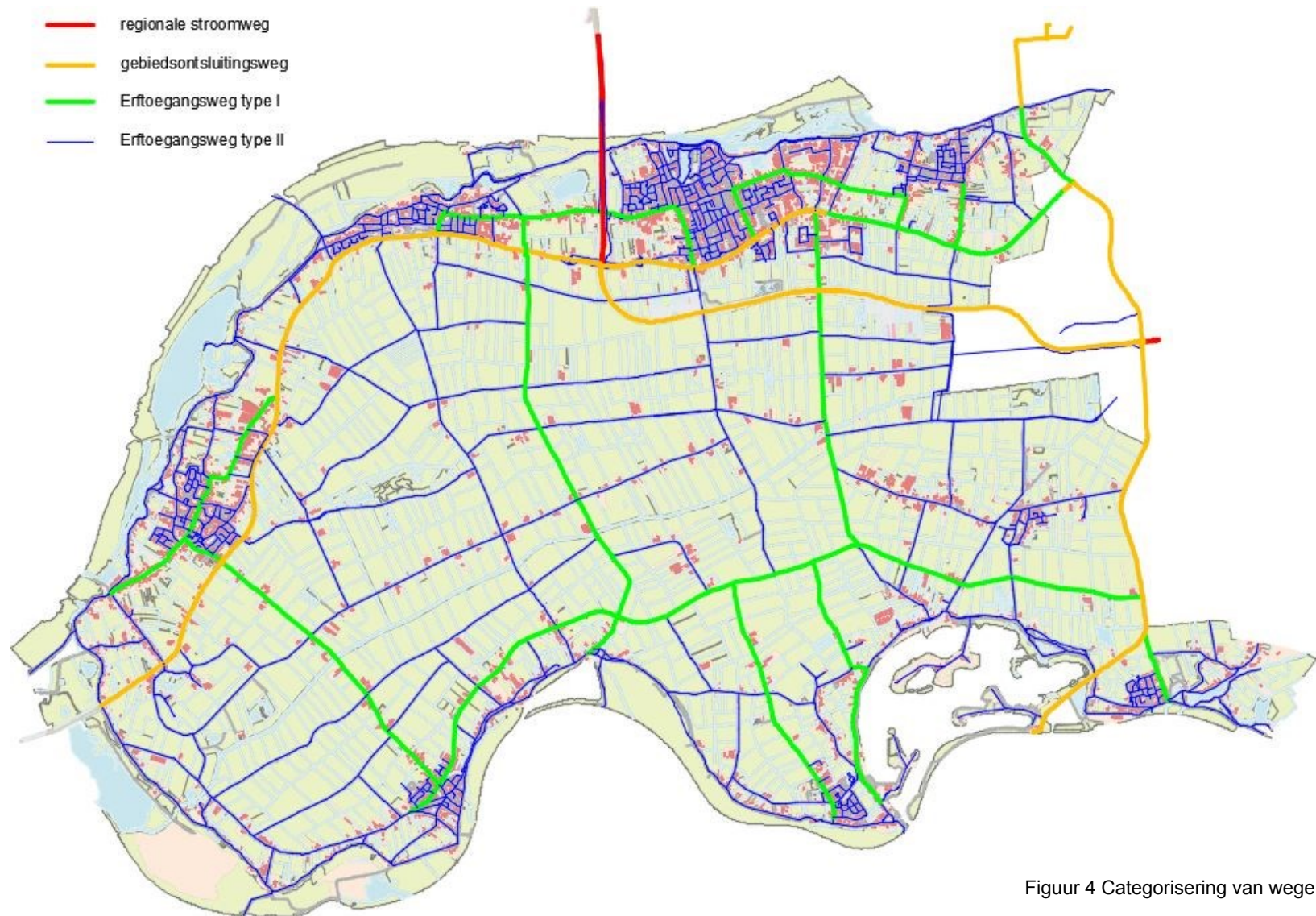
De Waalzijde is via de Prins Willem Alexanderbrug optimaal bereikbaar vanuit het noorden. Tussen Wamel en Tiel vaart een fietspont om hiermee de langzamere verkeersdeelnemer een directe ontsluiting te bieden.

De Maaszijde is bereikbaar via vier veerponten. Deze zijn een belangrijke ontsluiting voor de aanliggende dorpen. Zij dienen het economische en recreatieve belang aan de Maas.

2020

Voor een optimale bereikbaarheid worden de oeververbindingen in stand gehouden. Via financiële ondersteuning zijn de vier maasveren in de vaart en wordt het voetveer Wamel-Tiel ondersteund. De Prins Willem-Alexanderbrug fungeert als vaste oeververbinding naar het noorden. Deze heeft een verbeterde aansluiting op de A15 gekregen.

Ter verbetering van de bereikbaarheid van de gemeente vanuit Noord-Brabant wordt gelobbyd bij de provincie en gemeente Oss voor een brug over de Maas.



Figuur 4 Categoriëring van wegen

4.2 Veilig

Verkeersveiligheid op de weg

Verkeersveiligheid kan worden bereikt door verbeteringen van mens, weg én voertuig.

Gezamenlijk met Regio Rivierenland en Provincie Gelderland is een verkeerseducatieprogramma opgezet. Hierin is educatie en gedrag opgenomen, wat werkt voor alle leeftijden.

De aanpak van wegen gebeurt via wegbeheer. Het streven voor wegontwerp is om de weg weer te laten geven welk gedrag er van de gebruiker verwacht wordt. Dit gebeurt door de basiskenmerken toe te passen.

Een ander veel toegepast instrument zijn de verkeersmaatregelen. Deze zijn voornamelijk bedoeld voor het snelle verkeer. Zij zorgen ervoor dat het gemakkelijker is om het gewenste gedrag te vertonen. Binnen 30- en 60 km/uurzones worden deze het meest toegepast. Binnen de gemeente West Maas en Waal worden geen drempels toegepast.

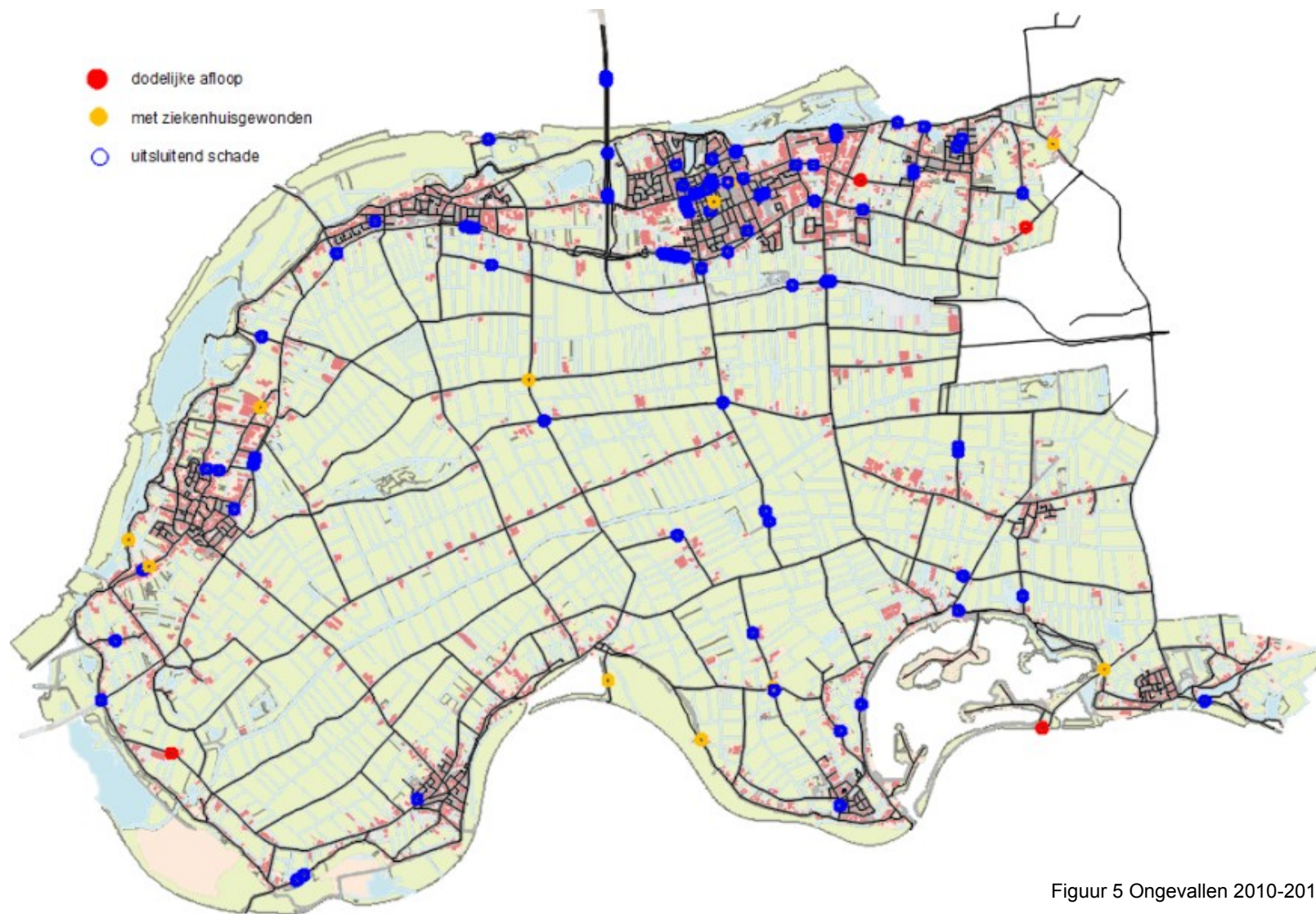
De voertuigsector is al ver vooruit op het gebied van veiligheid. Diverse systemen kunnen de bestuurders waarschuwen als er gevaar dreigt. Enkele nieuwe vormen van vervoer zorgen er echter voor dat verkeersonveiligheid ontstaat als de infrastructuur hier niet op is ingericht.

2020

In 2020 gebeuren er geen verkeersongevallen met een dodelijke afloop. Dit komt door de inrichting van de weg, en de aanpak van verkeersonveilige situaties.

Van jong tot oud wordt via de verkeerseducatie geleerd hoe om te gaan met het verkeer en de veranderingen daarin. Rondom de scholen worden maatregelen toegepast die het verkeersgedrag van de weggebruikers sturen.

De schoolfietsroutes zijn zo veilig als mogelijk ingericht. Dit wordt opgepakt binnen de aanpak van het Gelders Fietsnetwerk. Provincie en gemeenten zorgen er op deze manier voor dat de scholieren veilig op de onderwijslocatie aankomen.



Figuur 5 Ongevallen 2010-2014

4.3 Leefbaar

Visie Leefbaarheid Kernen / Koers 2030 – speerpunt 1

Naar 2030 is er een collectieve ambitie en bereidheid om de leefbaarheid in West Maas en Waal te verbeteren

Visie leefbaarheid Kernen / Koers 2030 – speerpunt 14

In 2030 is West Maas en Waal een duurzame gemeente

Visie leefbaarheid Kernen / Koers 2030 – maatregel 12

De openbare ruimte wordt toegankelijk gemaakt voor ouderen.

Het behouden van een prettig woonklimaat en bereikbare voorzieningen vergt niet alleen inzet van de gemeente, maar ook van inwoners, maatschappelijke organisaties en ondernemers. Samenwerking tussen de betrokken partijen moet voortdurend gezocht worden voor het aangrijpen van kansen en het keren van bedreigingen.

Duurzaamheid

De ontwikkelingen in duurzaamheid staan niet stil. De openbare ruimte wordt steeds duurzamer ingericht. Daarnaast verandert het straatbeeld door een toename van elektrische voertuigen. Deze elektrische voertuigen vallen binnen de scope van de duurzame mobiliteit. Voor het opladen van de elektrische voertuigen wordt de oplaadinfrastructuur ingepast in de duurzame ruimte. Dit op een zo duurzaam mogelijke wijze zodat de overige weggebruikers hier zo min mogelijk hinder van ondervinden.

Onder duurzaamheid valt ook het afwikkelen van verkeer waarbij zo weinig mogelijk gevolgen voor het milieu ontstaan. Dit kunnen gevolgen zijn voor de waterkwaliteit en luchtkwaliteit of het ontstaan van geurhinder of van geluidsoverlast. Daarnaast mag het verkeer niet zorgen voor schade door trillingen in de ondergrond. Het regionaal verkeersmodel levert input voor diverse milieuonderzoeken. Deze milieuonderzoeken geven aan waar de diverse hindercategorieën kunnen ontstaan als gevolg van bijvoorbeeld een verkeersaantrekkende werking door een ontwikkeling.

2020

Duurzame mobiliteit wordt in 2020 gestimuleerd door oplaadpunten voor de diverse voertuigen aan te brengen in de openbare ruimte. Deze worden ook duurzaam ingepast in de openbare ruimte, zodat zo min mogelijk hinder ontstaat. Wij proberen de luchtkwaliteit te verbeteren door bij het flexnet in te zetten op duurzame voertuigen. Doordat de mobiliteit en de milieueffecten gemonitord worden kunnen wij schadelijkheden tijdig voorkomen.

Toegankelijkheid

Gezamenlijk met lokale organisaties worden de belangrijkste wandelroutes verzameld. Deze worden opgenomen in het wandelnetwerk. Deze lokale organisaties adviseren de gemeente ook op ontbrekende voorzieningen waar mindervaliden en ouderen van kunnen profiteren. Met het uitvoeringsveld wegenonderhoud wordt gekeken op welke manier dit snel uitvoerbaar is. Werk-met-werk-maken geldt hier als uitgangspunt.

2020

In 2020 zijn we hard op weg om alle voorzieningen voor het verkeer, zoals bushaltes, publieke voorzieningen, trottoirs en dergelijke toegankelijk te maken. Dit om een aaneenschakeling van oversteekvoorzieningen en invalidenopritten te krijgen. Op deze manier zal de openbare ruimte voldoen aan de toegankelijkheidseisen die eraan worden gesteld.

Parkeren

Het parkeerbeleid is gericht op het voorkomen van parkeerdruk. Nieuwe initiatieven en ontwikkelingen mogen geen parkeerproblemen in de omgeving veroorzaken. Dit geldt voor alle voertuigen, ook fietsen.

Parkeren voor bewoners, personeel en bezoekers wordt binnen een planontwikkeling opgelost. Om ervoor te zorgen dat bij ontwikkeling voldoende parkeervoorzieningen worden gerealiseerd heeft de gemeente de Nota Parkeren opgesteld. Hier worden de plannen aan getoetst.

De diverse parkeernormen binnen de Nota Parkeren worden periodiek gemonitord.

2020

De gemeente werkt eraan dat er voldoende parkeervoorzieningen in buurten en straten aanwezig zijn. Uitgangspunt is dat in de gemeente West Maas en Waal betaald parkeren via parkeerbelastingen niet nodig is.

5 Uitvoeringsprogramma

De visie uit het vorige hoofdstuk wordt verder uitgewerkt binnen Dorpskwaliteitsplannen. Dit wordt in 2017 en 2018 verder vorm gegeven.

5.2 Bereikbaar

Om in 2020 een nieuw openbaar vervoerssysteem werkend te hebben worden verschillende proeven uitgewerkt via het flexnet. Daarbij wordt ook aandacht geschonken aan een verbinding naar recreatieve gebieden. Daarnaast wordt het bestaande areaal voor het openbaar vervoer opgenomen in een onderhoudsplan.

De wegencategorisering is sinds de vaststelling van het vorige GVVP niet meer herzien. Er zijn wegen bijgekomen en er zijn wegen afgewaardeerd. Om tot een herkenbaar wegontwerp te komen wordt de wegencategorisering al in 2016 vernieuwd. Als ook het verkeersmodel in 2017 geactualiseerd is, kan de gemeente voor de bereikbaarheid de balans opmaken. Het verkeersmodel wordt iedere drie jaar geactualiseerd.

De diverse veerponten hebben jaarlijks financiële ondersteuning nodig. Via de gemeente wordt deze verstrekt. De gemeente vraagt deze terug via het Gelders Verenfonds. Op bestuurlijk niveau wordt parallel hieraan gelobbyd voor een brug over de Maas.

5.3 Veilig

Via het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid worden diverse verkeerseducatie-projecten uitgevoerd. Deze staan opgenomen binnen het programma (niet infrastructurele) verkeersveiligheid dat gezamenlijk met de 10 gemeenten in Rivierenland is opgesteld. Via de regio worden deze projecten gesubsidieerd, de gemeente moet dan zelf voor de faciliteiten zorgen.

Het toepassen van snelheid remmende maatregelen en voor het inrichten van schoolfietsroutes worden de richtlijnen van het CROW gehanteerd. Deze maken deel uit van de Basiskenmerken van het wegontwerp. Indien de specifieke maatregelen worden toegepast buiten het wegenonderhoud om, dan worden hiervoor separate voorstellen over voorgelegd.

5.4 Leefbaar

De hoogste prioriteit binnen het blok leefbaar ligt bij het toegankelijk maken van de openbare buitenruimte. Er wordt onderzocht waar het meest en vaakst gelopen wordt en of hier aanvullende maatregelen nodig zijn. Invalidenopritten worden hiervoor het eerst aangelegd.

De Nota Parkeren wordt iedere 5 jaar geactualiseerd en herzien. Om dit goed en onderbouwd te kunnen opleveren wordt in datzelfde jaar een grootschalig parkeeronderzoek georganiseerd.

5.3 Uitvoeringsprogramma

Maatregel	Uitvoeringsjaar					Beleidsdoelstellingen			Verantwoording
	2016	2017	2018	2019	2020	Bereikbaar	Veilig	Leefbaar	
OV- projecten flexnet / basismobiliteit		€ 15.000	€ 2.500	€ 2.500	€ 40.000	x		x	Openbaar Vervoer / Flexnet
Onderhoudsmaatregelen voor bushaltevoorzieningen opzetten	€ 5.000	€ 1.500	€ 1.500	€ 1.500	€ 1.500	x			Openbaar Vervoer
Onderzoeken en Toegankelijk maken looproutes (infra)		€ 7.500	€ 7.500	€ 7.500	€ 7.500	x	x	x	50% wegbeheer, 50% WMO
Oversteekvoorzieningen				PM	PM				PM
Monitoring update verkeersmodel	€ 10.000	5.000			€ 15.000	x			Verkeer
Herziening wegencategorisering	x					x			Ureninzet = Verkeer
Basiskenmerken wegontwerp	x	x	x	x	X	x	X		Ureninzet = Verkeer Wegen=uitvoering
Toepassing asverspringing / wegversmalling	€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000	x	x		Separaat voorstel
Instandhouding en lobby veerponten	€ 65.000	€ 68.000	€ 72.000	€ 76.000	€ 80.000	x		x	Overzetveren
Lobby brug	x	x	x	x	x	x			Bestuurlijke inzet
Verkeerseducatie	€ 2.500	€ 2.500	€ 2.500	€ 2.500	€ 2.500		x		Verkeer
Inrichting schoolfietsroutes			€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000		x		Separaat voorstel
Oplaaadinfrastructuur inpassen		€ 2.500		€ 2.500				x	Duurzaamheidsprogramma
Monitoring: parkeeronderzoek			€ 10.000					x	Verkeer
Actualisering Nota Parkeren			€ 5.000					x	Ureninzet = Verkeer
Dorpskwaliteitsplannen	x	x				x	x	x	Ureninzet = Verkeer Uitvoering = Structuurplannen
Beleidsplan Gladheidsbestrijding		x				x	x	x	Ureninzet = gladheid

Bijlage 1 Kaders en uitgangspunten

de volgende kaders en uitgangspunten zijn per onderwerp vastgesteld door de gemeenteraad.

Bereikbaarheid

Openbaar Vervoer

- De 'grote' buslijnen zijn en blijven bereikbaar en toegankelijk voor iedereen.
- De bereikbaarheid van West Maas en Waal wordt geborgd binnen de Regiotaxi/Basismobiliteit.
- We voeren onderzoek uit naar geschikte liftplekken en de mogelijkheden voor dorpsdeelauto's.

Binnenvaart

- Bestaande ligplaatsen worden gerespecteerd.
- Bestaande loswallen in stand houden.

Fiets en wandel

- Bij aanleg en aanpassing van infrastructuur verantwoordelijkheid hebben voor het in stand houden en verbeteren van kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer.
- De effecten van de maatregelen op de aantrekkelijkheid voor fiets- en wandelverkeer moeten geïnventariseerd worden.
- Stimuleren van lopen en fietsen als onderdeel van de ketenverplaatsing.
- Zorg dragen dat het fietsnetwerk voldoet aan de hoofdeisen van samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort.
- Zorg dragen voor fietsparkeervoorzieningen die op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag.
- Aanleggen extra fiets- en wandelpaden in samenwerking met Uit@waarde.

- De kaart fietsnetwerk actualiseren naar het inmiddels vastgestelde Gelders Fietsnetwerk.

Bereikbaarheid over de weg

- De categorisering van wegen aanpassen.
- In 2020 zijn alle wegen in West Maas en Waal ingericht volgens de essentiële herkenbaarheidskenmerken (basiskenmerken).
- Binnen de bebouwde kom worden geen drempels aangelegd.
- Het borgen van de bereikbaarheid in het ontwerp bij nieuwe ontwikkelingen.

Oeververbindingen

- Pontverbindingen moeten behouden blijven vanwege de ontsluitende functie en de economische en recreatieve belangen ervan.

Veiligheid

Verkeersveiligheid op de weg

- De gemeente West Maas en Waal streeft ernaar om in 2020 geen doden als gevolg van verkeersongevallen te hebben. Daarnaast zijn er slechts 10 gewonden.
- Binnen de bebouwde kom worden geen drempels aangelegd i.v.m. trillingshinder. Overige verkeersmaatregelen (asverspringingen, wegversmallingen) worden hiervoor ingezet.
- Rondom scholen worden maatregelen die sturen op gedrag als eerste aangeraden.
- Verbeteren van de inrichting van school(fiets)routes.
- Verkeerseducatie blijven ondersteunen.

Veiligheid in de binnenvaart

- Niet actualiseren (betreft nieuwe opname)

Sociale Veiligheid

- Het borgen van de bereikbaarheid / vrije doorgang voor noodhulpverlening in het ontwerp bij nieuwe ontwikkelingen.
- Ondersteunend zijn richting de beleidsplannen voor Openbare Verlichting en Integrale Veiligheid.

Transport gevaarlijke stoffen

- Niet actualiseren (onderdeel van ander beleidsplan)

Security (bescherming vitale infrastructuren)

- Niet actualiseren (komt niet voor in WMW)

Leefbaarheid

- Bij nieuwe ontwikkelingen en herinrichtingsprojecten zijn verkeer, parkeren, (verkeers-) veiligheid, leefbaarheid, consequenties voor geluid- en luchtkwaliteit en volksgezondheid belangrijke punten. Daarnaast is er aandacht voor mogelijkheden voor duurzame energie (bijv. oplaadpunten voor auto en fiets).
- Toegankelijk maken van de Openbare Ruimte. Hierbij vinden we invalidenopritten het meest belangrijk.
- Parkeren is een standaard aandachtspunt binnen bestemmingsplannen. Hierbij wordt getoetst aan de Nota Parkeren.