

Veilig op weg naar 2020

BELEIDSKADER VERKEER EN VERVOER VAN DE GEMEENTE OUDE IJSSELSTREEK

1. INLEIDING

Het huidige gemeentelijke verkeer- en vervoerplan (GVVP) stamt uit 2006 en heeft een looptijd tot 2010. Dit houdt in dat de beleidskaders uit dit plan aan herziening toe zijn. In de periode tussen 2006 en nu is Oude IJsselstreek verder ontwikkeld. Dit nieuwe beleidskader verkeer en vervoer geeft vanuit het verkeersbeleid kaders om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en ambities.

Onderliggend stuk is het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan 2010-2020 (uitvoeringsplan op hoofdlijnen) dat tot stand is gekomen in een interactief planproces waarin bewoners, dorpsraden, belangenverenigingen en politiek zijn betrokken. Hierdoor heeft iedereen zijn expertise en lokale kennis kunnen inbrengen over de (toekomstige) verkeerssituatie.

Verkeer 'leeft' in Oude IJsselstreek. De beleving van verkeer en alle ongemakken die daarmee verbonden zijn, speelt zich voor veel mensen af in de eigen omgeving: de buurt, het dorp, de weg naar werk of school. De beginspraak (georganiseerd in september 2009 als start van het proces) laat zien dat op wijk- en buurniveau diverse knelpunten worden ervaren. Dit beleidskader en het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan 2010 -2020 hebben niet de intentie om al deze knelpunten individueel op te lossen, maar geven wel de beleidskaders waarbinnen de probleemaanpak kan plaatsvinden.

Veilig op weg naar 2020: Niet als gemeente alleen, maar samen met belangenverenigingen, dorpsraden en bewoners. En met een gezamenlijk doel, namelijk een bereikbare en leefbare gemeente. Een gemeente waar het niet alleen prettig wonen is, maar vooral ook (verkeers)veilig. En waar mogelijk ook duurzaam. Op weg naar een nog veiliger Oude IJsselstreek!

2. BELEIDSKADER UIT TE WERKEN IN UITVOERINGSPLAN

Het is niet de bedoeling dat het bij woorden blijft. Er zijn maatregelen nodig om de verschillende doelen te behalen. Het beleidskader wordt dan ook verder uitgewerkt in een jaarlijks uitvoeringsprogramma.

De keuze welke projecten in welk jaar worden opgenomen in het uitvoeringsprogramma is afhankelijk van:

- prioriteit in uitvoering
- regionale mobiliteitsagenda
- geplande (onderhoud)werkzaamheden
- financiering
- ambtelijke beschikbaarheid

Het gaat zowel om fysieke – als gedragsmaatregelen. In het eerste geval gaat het om projecten die daadwerkelijk zichtbaar zijn in de openbare ruimte, zoals herinrichting van kruispunten. Deze maatregelen richten zich vooral op het realiseren van verkeersnetwerken en de uitvoering van het parkeerbeleid.

Minstens zo belangrijk zijn gedragsmaatregelen, bijvoorbeeld op het gebied van verkeersveilig gedrag en mobiliteitsmanagement. Om het gewenste gedrag te stimuleren, zijn maatregelen nodig die vaak niet met de fysieke infrastructuur te maken hebben. Ook gaat het niet altijd om projecten met een duidelijk begin en eind. Veel projecten hebben een lange doorlooptijd omdat een lange adem nodig is om gedrag te veranderen. Voor andere gedragsmaatregelen geldt dat steeds nieuwe mensen binnen de doelgroep vallen, waardoor projecten regelmatig herhaald moeten worden.

Visie		Doelen doelgroepen		Maatschappelijke (streef)effecten		Kernindicatoren		Hoofdmaatregelen	
Waarvoor gaan we aan de slag?		Waarom en voor wie is wat we doen bedoeld?		Wat resp. wie willen we bereiken		Hoe stellen we vast Wat en Wie we bereiken?		Wat gaan/laten we in hoofdzaak doen en hoeveel mag dat kosten	
I	Een goede, duidelijke verkeersstructuur	1	De externe bereikbaarheid van de gemeente OIJ garanderen. Dit is met name belangrijk voor het economisch functioneren van de gemeente. Als we goed bereikbaar zijn, willen bedrijven zich hier vestigen. Ook blijven mensen hier langer wonen of vestigen zich juist hier terwijl ze elders werken.	1.1	Een vlotte en veilige doorstroming op het hoofdwegennet (met name rijkswegen en provinciale wegen)	1.1.1	Vanuit elke locatie in de gemeente binnen 30 minuten op het omringende nationale hoofdwegennet.	1.1.1.1	Afstemming en overleg met andere partijen, waar nodig onderwerpen op de bestuurlijke regionale agenda plaatsen.
								1.1.1.2	Participeren in projecten van rijk en provincie, waaronder de reconstructie van de N18 tot regionale stroomweg.
		2	Beperking van de overlast van doorgaand verkeer door kernen. Dat levert een belangrijke bijdrage aan het verbeteren van de leefbaarheid in de kernen.	2.1	Bundeling van doorgaand (vracht)verkeer op hoofdroutes	2.1.2	Met behulp van verkeerstellingen monitoren.	2.1.2.1	Eénduidige inrichting van het wegennet in stroomwegen, gebieds-ontsluitingswegen en erftoegangswegen (conform Duurzaam Veilig).
								2.1.2.2	Inrichtingsmaatregelen op routes waar doorgaand (vracht)verkeer niet wenselijk is.
								2.1.2.3	De problematiek van navigatiesystemen op de regionale agenda zetten.
								2.1.2.4	Een bewegwijzeringsplan maken dat is gebaseerd op de wegcategorisering.
II	Structurele aanpak verkeersonveiligheid	3	Elke dode en gewonde is er één te veel. De impact van een verkeersongeval is ontzettend groot. Dat geldt voor het slachtoffer zelf, maar ook voor de mensen er om heen.	3.1	Vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.	3.1.1	45% minder verkeersdoden en 35% minder ziekenhuisgewonden in 2020 t.o.v. het gemiddelde over de jaren 2001-2003. Concreet komt dit neer op maximaal 1 verkeersdode en 12 ziekenhuisgewonden in 2020.	3.1.1.1	Wegen inrichten volgens de principes van Duurzaam Veilig (afstemming van functie, vorm en gebruik).
								3.1.1.2	Oplossen onveilige wegvakken en kruispunten (verkeersongevallen-concentraties).
								3.1.1.3	Verder gaan met de inrichting van verblijfsgebieden (30 en 60 zones).
								3.1.1.4	Aanleg schoolzones bij basisscholen

Visie <i>Waarvoor gaan we aan de slag?</i>		Doelen doelgroepen <i>Waarom en voor wie is wat we doen bedoeld?</i>		Maatschappelijke (streef)effecten <i>Wat resp. wie willen we bereiken</i>		Kernindicatoren <i>Hoe stellen we vast Wat en Wie we bereiken?</i>		Hoofdmaatregelen <i>Wat gaan/laten we in hoofdzaak doen en hoeveel mag dat kosten</i>	
II	Structurele aanpak verkeersonveiligheid (vervolg)	3	Elke dode en gewonde is er één te veel. De impact van een verkeersongeval is ontzettend groot. Dat geldt voor het slachtoffer zelf, maar ook voor de mensen er om heen. (vervolg)	3.1	Vermindering van het aantal verkeersslachtoffers. (vervolg)	3.1.1	45% minder verkeersdoden en 35% minder ziekenhuisgewonden in 2020 t.o.v. het gemiddelde over de jaren 2001-2003. Concreet komt dit neer op maximaal 1 verkeersdode en 12 ziekenhuisgewonden in 2020. (vervolg)	3.1.1.5	Instellen voorkeursroutes voor landbouwverkeer + bijhorende maatregelen treffen.
								3.1.1.6	Intensivering permanente verkeerseducatie i.s.m. VVN en het ROVG
								3.1.1.7	Inzetten op zichtbare handhaving in samenwerking met de politie en door inzet van BOA's.
								3.1.1.8	Realiseren van veilige fietsroutes binnen en buiten de kom.
III	Faciliterend parkeerbeleid.	4	Verbetering van de bereikbaarheid van (winkel) centra.	4.1	Meer parkeerplaatsen beschikbaar voor winkelend publiek.	4.1.1	Parkeerdruk op piekmomenten < 90%	4.1.1.1	Waar nodig kan in de centra van kernen de parkeerdruk worden gereguleerd door invoering van een blauwe zone.
								4.1.1.2	Uitvoeren parkeerdrukmeting in grotere kernen om de behoefte naar uitbreiding parkeer-capaciteit te bepalen.
								4.1.1.3	Toepassen van parkeernormen die zijn gebaseerd op de landelijke CROW-richtlijnen.
		5	Huidige en toekomstige inwoners een aantrekkelijk woon- en leefklimaat bieden	5.1	Voldoende parkeer-gelegenheid in woonwijken, zodat de hinder als gevolg van zoekgedrag en/of foutief geparkeerde auto's wordt voorkomen.	5.1.1	Afname van 25% van aantal parkeerklachten in 2020 t.o.v. 2010 (Leefbaarheids-monitor)	5.1.1.1	Parkeerverbod voor vrachtwagen binnen de bebouwde kom, wel aanwijzen alternatieve parkeerlocaties.
								5.1.1.2	Bij nieuwbouw de parkeernormen toepassen die zijn gebaseerd op de CROW-richtlijnen.
								5.1.1.3	Bij parkeerklachten in bestaande woonwijken maatwerk volgens vaste spelregels.

Visie <i>Waarvoor gaan we aan de slag?</i>		Doelen doelgroepen <i>Waarom en voor wie is wat we doen bedoeld?</i>		Maatschappelijke (streef)effecten <i>Wat resp. wie willen we bereiken</i>		Kernindicatoren <i>Hoe stellen we vast Wat en Wie we bereiken?</i>		Hoofdmaatregelen <i>Wat gaan/laten we in hoofdzaak doen en hoeveel mag dat kosten</i>	
IV	Duurzame mobiliteit	6	Een bijdrage leveren aan de bescherming van de luchtkwaliteit, de gezondheid en het klimaat.	6.1	Vermindering van de CO2-uitstoot en (waar nodig) het oplossen van knelpunten met betrekking tot geluidshinder en luchtkwaliteit.	6.1.1	In 2020 is het fietsnetwerk compleet en zijn er geen knelpunten meer op het gebied van luchtkwaliteit (luchtkwaliteitsberekening). Verbetering openbaar vervoer moet blijken uit OV-gebruikersonderzoek.	6.1.1.1	Voldoende (fiets)-parkeermogelijkheden bij stations.
								6.1.1.2	Stimuleren opstellen mobiliteitsplannen, de gemeente geeft zelf het goede voorbeeld.
								6.1.1.3	Realisatie dynamische (actuele) reisinformatie op stations.
								6.1.1.4	Verbeteren fietsvoorzieningen (infrastructuur, stalling, bewegwijzering).
								6.1.1.5	Realisatie derde buurtbus.
								6.1.1.6	Verkenning OV-verbinding Doetinchem-Nijmegen en Doesburg – Bocholt.
								6.1.1.7	Spoorverdubbeling en elektrificatie spoorlijn Arnhem-Winterswijk op regionale agenda (lobby).
								6.1.1.8	Toegankelijkheid haltes verbeteren.
								6.1.1.9	Onderzoek naar kansen OV-fiets en gedeeld autogebruik.
								6.1.1.10	Aanleg ontbrekende schakels fietsnetwerk.