Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2013

Gemeente Elburg

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Elburg 2013

Gemeente
Elburg

DE RAAD DER GEMEENTE ELBURG

Portefeuillehouder: H. Wessel

Commissievergadering: 16 september 2013

Raadsvergadering : 30 september 2013

AAN DE RAAD

Onderwerp:
Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Elburg 2013 (GVVP)

Wij stellen u voor:
- Het GVVP 2004 in te trekken, voorlopig met uitzondering van § 5.1 (parkeernormen)
- Het GVVP 2013 vast te stellen, inclusief de inspraaknota (blz. 33)

Beschrijving probleem of maatschappelijke wens
Het vorige GVVP dateert van 2004.
Het nu voorliggende GVVP voorziet in de behoefte aan actualisering van toen beschreven thema's, en aanvulling met nieuwe thema's. Zodat burgers en belanghebbenden weer precies weten waar de gemeente Elburg voor staat op het gebied van verkeer en vervoer.

Reacties
Van 23 april t/m 4 juni was inspraak mogelijk.
Ondanks brede verspreiding (waaronder de wijkcomité's) is slechts 1 reactie ontvangen: van het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid Gelderland.
Het orgaan heeft waardering voor het plan als geheel, en de actualiteit van de aandacht voor het fietsverkeer in het bijzonder. Wel maakt het orgaan zich zorgen over de bezuinigingen op verkeersveiligheid in het algemeen, en op verkeerseducatie en -voorlichting in het bijzonder.
Deze reactie wordt uitgebreider verwoord en beantwoord op bladzijde 33 van het GVVP.

Planning + communicatie
Het concept-GVVP is op 8 april 2013 besproken door de raadcommissie Openbare Ruimte. Deze heeft op hoofdlijnen met het concept ingestemd, en het vrijgegeven voor inspraak. Op wijzigingen/aanvullingen als gevolg van inspraak en actuele ontwikkelingen na, was het nieuwe verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente daarmee zo goed als af.
Indien de raad het GVVP vaststelt:
- zullen we daarvan melding doen via de daarvoor gebruikelijke kanalen;
- zal het document via de gemeentelijke website ter beschikking worden gesteld.

Tegen het vastgestelde GVVP is geen bezwaar en beroep mogelijk.

Intrekking oude GVVP
Tegelijkertijd met de vaststelling van het nieuwe GVVP kan het oude GVVP worden ingetrokken. Voorlopig met uitzondering van de paragraaf over de parkeernormen. Over de parkeernormen is een intergemeentelijke parkeernota in voorbereiding. Deze zal naar verwachting in 2014 aan u ter vaststelling worden voorgelegd. In de tussentijd moet vastliggen welke parkeernormen moeten worden gehanteerd bij het beoordelen van ingediende plannen.

Elburg, 30 juli 2013

Burgemeester en wethouders van de gemeente Elburg,

de burgemeester,	de secretaris,
F.A. de Lange.	J.K.C. van der Jagt.

Gemeente
Elburg

De raad der gemeente Elburg;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 30 juli 2013

b e s l u i t :
- Het GVVP 2004 in te trekken, voorlopig met uitzondering van § 5.1 (parkeernormen)
- Het GVVP 2013 vast te stellen, inclusief de inspraaknota (blz. 33)

Aldus besloten door de raad der gemeente Elburg
in zijn vergadering van 30 september 2013

de voorzitter,	de griffier,
F.A. de Lange	M.C. Luiting.

Voorwoord

In 2004 verscheen het eerste Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) van de gemeente Elburg. Sindsdien zijn er 9 jaar verstreken, waarin enerzijds veel is gebeurd –ook op het gebied van verkeer en vervoer-, maar anderzijds het destijds vastgestelde verkeers- en vervoerbeleid nog steeds goed voldoet.
Wij hebben gezocht naar een formule die zich enerzijds tijdens de inspraakperiode focust op de aanvullingen of wijzigingen ten opzichte van het vigerende GVVP, maar anderzijds een einddocument produceert dat zowel het oude, te continueren beleid als de aanvullingen en wijzigingen in zich verenigt. Wij hebben ervoor gekozen om in dit document de beoogde inhoudelijke tekstwijzigingen ten opzichte van de versie die in de raadscommissie is behandeld gekleurd aan te geven. (Tekstwijzigingen met voornamelijk een taalkundig karakter zijn zwart gelaten.) Wie alleen wil weten wat er wijzigt, hoeft alleen de rode tekst te lezen. Wie zich graag een integraal beeld vormt van de te handhaven tekst uit het GVVP 2004 en de beoogde tekstwijzigingen, kan het gehele document lezen.

De beoogde tekstwijzigingen beperken zich in hoofdzaak tot:
1. het evalueren van het GVVP uit 2004 ("Wat is anders gelopen dan op grond van het vastgestelde GVVP mocht worden verwacht?");
2. het beschrijven van de belangrijkste ontwikkelingen sinds 2004 ("Wat is er sinds 2004 allemaal gebeurd?");
3. waar nodig op grond van de punten 1 en 2 nieuw beleid vaststellen.

Is dit GVVP 'SUMP-proof'? (Voor wie deze term niet kent, hierbij enige uitleg. Deze afkorting staat voor Sustainable Urban Mobility Plan, oftewel een duurzaam Verkeers- en Vervoerplan. De Europese Unie, die deze term heeft 'uitgevonden', doelt daarmee op "een strategisch plan om aan de mobiliteitsbehoeften te voldoen voor een betere leefkwaliteit van mensen en bedrijven in steden en hun omgeving". Een dergelijk plan moet volgens de Europese Unie aandacht besteden aan:
- het waarborgen van mobiliteit die iedereen ontplooiing biedt;
- het verbeteren van verkeers- en sociale veiligheid;
- het verminderen van luchtverontreiniging, geluidhinder, CO2-uitstoot en energieverbruik;
- het verbeteren van efficiency en kosteneffectiviteit van mobiliteit;
- het bijdragen aan een aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat in de bebouwde omgeving.

Maar naast de inhoud is ook het proces van belang. De burgers en partijen dienen tijdens het hele proces (van visieontwikkeling tot uitvoering) erbij betrokken te worden. Dat begint met het opstellen van een gezamenlijk startdocument met gedeelde uitgangspunten. Ook dienen burgers en partijen te worden betrokken bij de analyse en financiële aspecten van verschillende scenario's en de gevolgen van verschillende mogelijke beleidskeuzes.)
Wij besteden aandacht aan alle genoemde punten. Al zijn van oudsher een aantal van de aandachtspunten ondergebracht bij andere beleidsvelden, zoals Milieu en Ruimtelijke Ordening. Een eventuele herschikking van taken tussen de beleidsvelden dient te worden bezien in het kader van de regelmatig veranderende gemeentelijke organisatie, en niet in het kader van dit GVVP.
Wij vinden net als de Europese Unie burgerparticipatie belangrijk. Om daaraan structureel inhoud te geven is vorig jaar de notitie Burgerparticipatie en interactieve beleidsvorming "Route naar burgerparticipatie in Elburg" vastgesteld. Bij uitvoeringsgerichte projecten, zoals revitalisering van oudere woonwijken, worden de burgers dan ook vooraf en tussentijds betrokken. Ook bij het opstellen van verkeers- en vervoersbeleid dient burgerparticipatie een rol te spelen. Voor zover burgers wensen en behoeften hebben die in gemeentebreed beleid vertaald kunnen worden, zijn deze geïnventariseerd in de aanloop naar de gemeentelijke Toekomstvisie. Bovendien worden de burgers periodiek geënquêteerd in het kader van de Integrale Veiligheidsmonitor. Daarbij kunnen de burgers ook aangeven welke (verkeers)aspecten zij het meest van belang vinden. Bovendien wordt dit GVVP ook rechtstreeks voorgelegd aan de Verkeersadviesgroep en de wijkcomité's. In combinatie met het feit dat dit GVVP vooral het bestaande beleid actualiseert, en er dus geen analyses en scenario's in voorkomen, achten wij de meerwaarde van een specifiek startdocument voor dit GVVP –bovenop de reeds uitgevoerde burgerparticipatie- zeer beperkt. Bovendien verwachten burgers –niet onterecht- dat hun participatie ook tot tastbare resultaten zal leiden. In dit GVVP zal echter blijken dat er niet of nauwelijks geld beschikbaar is om eventuele wensen en behoeften te kunnen inwilligen. Daarmee dreigt een nog grotere burgerparticipatie precies het tegengestelde effect op de burgers te hebben als beoogd, en zien wij daarvan af.

Inhoudsopgave

	blz.
Voorwoord	1
Inhoudsopgave	3
Speerpunten van beleid	5
Leeswijzer	6
1 GVVP 2004, een evaluatie	7
2 Elburg in nationaal, provinciaal en regionaal kader	11
2.1 Rijksoverheid	11
2.2 Provincie Gelderland	11
2.3 Regio Noord Veluwe	13
2.4 Gemeente Elburg	13
2.5 Provincie Flevoland	14
2.6 Omliggende gemeenten	14
3 Wegennet	15
3.1 Wegencategorisering	15
kaartbeeld wegencategorisering	16
3.2 Weginrichting	17
3.3 Verkeersleefbaarheid	17
3.3.1 Geluidhinder	17
3.3.2 Oversteekbaarheid	18
3.3.3 Weren doorgaand (sluip)verkeer	18
3.3.4 De komende jaren	19
3.4 Bereikbaarheid	19
4 Niet-gemotoriseerd verkeer	21
4.1 (Brom)fietsers	21
4.2 Voetgangers	21
5 Collectief Vervoer	23
6 Parkeren en stallen	25
6.1 Parkeerbeleid algemeen	25
6.2 Elburg-Vesting	25
6.3 Parkeren bij bedrijven en openbare gebouw	26
6.4 Parkeerfonds	26
7 Verkeersveiligheid	27
7.1 Doelstellingen en realisatie	27
7.1.1 Fietsveiligheid	27
7.1.2 Maatschappelijk rendement verkeersveiligheidsmaatregelen	28
7.2 Educatie en voorlichting	29
7.3 Handhaving	29
7.4 Infrastructuur	29
8 Uit te voeren projecten in financieel perspectief	31
Inspraaknota	33

Speerpunten van beleid
(De nummering verwijst naar de hoofdstukken waarin deze speerpunten nader worden besproken.)

2, 6 en 8 De gemeente Elburg conformeert zich op hoofdlijnen aan de landelijke en provinciale doelstellingen op het gebied van verkeer en vervoer (zie blz. 11 en 12), geeft hieraan invulling middels haar verkeers- en vervoersbeleid, alsmede middels haar beleid op andere beleidsterreinen (zoals RO).
Wel kunnen tegenstellingen blijken tussen verschillende doelstellingen en/of verschillende beleidsterreinen. Het is wenselijk dergelijke tegenstellingen niet pas op projectniveau te signaleren en uit te discussiëren, maar reeds op beleidsniveau.

3a. In het kader van de wegencategorisering wordt de A28 aangeduid als 'stroomweg', de provinciale wegen en de doorgaande gemeentelijke wegen (waaronder de busroutes) als 'gebiedsontsluitingswegen' en de overige wegen als 'erftoegangswegen'. Het streven is erop gericht deze wegen zoveel mogelijk uniform en conform de landelijke richtlijnen in te richten.

3b. De verkeersleefbaarheid (geluidhinder, oversteekbaarheid) rondom en de doorstroming op de provinciale wegen door de bebouwde kommen staat onder druk. Uit onderzoek door de provincie Gelderland uit 2012 blijkt dat rondwegen de verkeersleefbaarheid op/langs de bestaande wegen het meest verbeteren. Dit onderzoek ondersteunt de gemeentelijke Toekomstvisie op dit punt, die wij dan ook op dit punt ongewijzigd handhaven. De huidige natuurwetgeving maakt echter de aanleg van rondwegen onmogelijk. Wellicht dat toekomstige wijzigingen in de natuurwetgeving, in combinatie met een weer toenemende hoeveelheid verkeer, een heroverweging mogelijk en zelfs noodzakelijk maakt.

5. De gemeente Elburg zet zich binnen haar beperkte mogelijkheden in voor het handhaven en waar mogelijk uitbreiden van de mogelijkheden voor collectief vervoer (waaronder Regiotaxi). De gemeente Elburg zet de Regiotaxi in als instrument in het kader van 'flankerend beleid' ter beperking van de automobiliteit.

6. De gemeente Elburg gaat onderzoek doen naar de behoefte aan en de mogelijkheden van een verbod op het parkeren van bedrijfsbussen in woonstraten met een hoge parkeerdruk.

7. Niet alleen de gemeente, maar ook de provincie en het rijk zitten op koers met betrekking tot de objectieve verkeersveiligheid (ongevallencijfers) op Elburgs grondgebied. Het is een uitdaging om in deze financieel-economische tijden deze koers vast te kunnen houden. Intensivering van handhaving en een op specifieke doelgroepen afgestemde educatie heeft de voorkeur boven de aanpassing van de infrastructuur, mits dit tenminste even (kosten)effectief is. De activiteiten van VVN en de Schoolverkeersraad zullen meer worden afgestemd op de in de gemeente Elburg gewenst blijkende aandachtspunten.

Leeswijzer

Om te komen tot een gemeentelijk verkeers- en vervoerplan (GVVP) met een gestructureerde visie op het verkeer en vervoer in de gemeente Elburg, vormen we ons in hoofdstuk 1 eerst een indruk van de ontwikkelingen die zich op dit terrein sinds 2004 (vaststelling van het vorige GVVP) hebben voorgedaan.
In hoofdstuk 2 kijken we naar landelijk, provinciaal, regionaal en gemeentelijke beleid, en daaruit voortvloeiende plannen, die geheel of gedeeltelijk betrekking hebben op verkeer en vervoer.
Hoofdstuk 3 gaat in op de gewenste wegenstructuur en –categorisering, inclusief het aspect verkeersleefbaarheid.
Hoofdstuk 4 bespreekt de voorzieningen voor 'niet-gemotoriseerd verkeer' als bromfietsers, fietsers en voetgangers.
Hoofdstuk 5 gaat over het 'collectief vervoer' in de verschillende verschijningsvormen.
Hoofdstuk 6 handelt over parkeren en stallen (van alle vervoermiddelen).
Hoofdstuk 7 behandelt de diverse mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren.
Tenslotte belicht hoofdstuk 8 de financiële kant.

Hoofdstuk 1 GVVP 2004, een evaluatie

Voordat we in dit document de blik naar het heden en de toekomst richten, is het goed eerst even stil te staan bij het verleden: het in mei 2004 vastgestelde 'oude' GVVP. Wat is van het in dat plan beschreven beleid terecht gekomen? En wat zijn volgens onze burgers de grootste tekortkomingen in het verkeersbeleid van de afgelopen jaren?

Wegencategorisering
In het hoofdstuk over de wegencategorisering werd aan 2 gemeentelijke wegen specifiek aandacht besteed: de Havenkade en de Bovendwarsweg. Beide wegen hebben met elkaar gemeen dat het erftoegangswegen zijn met een belangrijke ontsluitingsfunctie voor het 'achterland'.
Inmiddels is de aangekondigde herinrichting van de Havenkade uitgevoerd. Deze heeft waardering gekregen voor de bijdrage aan de gewenste historische uitstraling van het gebied rond de oude havenkom. Maar de gewenste vermindering van de hoeveelheid (doorgaand) autoverkeer is grotendeels uitgebleven. Om het door ons vastgestelde doel (maximaal 2450 auto's per dag) alsnog te halen, is voorgesteld alsnog een selectief toegangssysteem te realiseren op de grens van het havengebied en bedrijventerrein Kruismaten. Dit voorstel werd om financiële redenen afgewezen. Hiermee ontstaat een verschil tussen vastgesteld en gerealiseerd beleid. Een dergelijk verschil vinden wij ongewenst. Het valt echter niet te verwachten dat er de komende jaren alsnog geld kan worden vrijgemaakt voor een selectief toegangssysteem. Daarom gooien we het over een andere boeg: in de stedenbouwkundige visie voor het havengebied streven wij er nu naar om de verbindingsweg tussen het havengebied en Kruismaten om te vormen tot een fietsverbinding. Lukt dit streven niet, dan waarderen we ons streven naar maximaal 2450 auto's per dag over de Havenkade af van een beleidsdoel naar een wens. Daarmee verschuiven we de realisering van dit streven naar de langere termijn, en kunnen jaarlijkse investeringsvoorstellen achterwege blijven.
Nu een oostelijke rondweg om 't Harde (vooralsnog) niet doorgaat –zie hierna-, blijft het probleem van het doorgaande verkeer over de Bovendwarsweg onopgelost. We blijven alert op kansen om, al dan niet in samenwerking met mede-overheden, het doorgaand (vracht)verkeer te verminderen.

De Havenkade en de Bovendwarsweg zijn voorbeelden van erfenissen uit het verleden, waarbij ontwikkelingen op zichzelf werden bezien. Er was niet of nauwelijks aandacht voor de bijbehorende parkeeraspecten in de directe omgeving, laat staan voor de belasting van het totale wegennet. Daarin hebben we de afgelopen jaren een belangrijke slag gemaakt: het is nu standaard dat bij het ontwikkelen van ruimtelijke plannen wordt onderzocht wat daarvan de verkeers- en parkeergevolgen zijn. Zo kunnen eventuele problemen tijdig worden voorzien en meestal voorkomen. Waar belangen vanuit diverse beleidsvelden tegenstrijdig zijn, worden deze evenwichtig gepresenteerd ten behoeve van de besluitvorming. De wensen vanuit een bepaald beleidsveld kunnen daardoor niet altijd volledig worden gerealiseerd. Dat soort keuzes maken hoort bij de door ons gewenste integrale werkwijze.
Een apart hoofdstuk over integrale samenwerking (op verkeers- en vervoersgebied) -zowel binnen de gemeentelijke organisatie als met externe partijen-, zoals in het vorige GVVP was opgenomen, is wat ons betreft dan ook niet meer nodig.

Rondwegen
Het onderzoek naar nut en noodzaak van rondwegen om 't Harde en Oostendorp is de afgelopen jaren voortgezet. In dat onderzoek is vast komen te staan dat bij een rondweg om 't Harde en Oostendorp de verkeersleefbaarheid rondom de Eperweg en Zuiderzeestraatweg het meest toeneemt.
De provincie Gelderland heeft een milieueffectrapportage opgesteld, met als belangrijkste doel na te gaan of een groot deel van de leefbaarheidsvoordelen ook behaald kan worden door maatregelen op en rondom de bestaande weg. En mocht blijken dat dat niet het geval is, dan:
- na te gaan of de leefbaarheidsvoordelen van een rondweg voor de omgeving van de Eperweg in 't Harde resp. Zuiderzeestraatweg in Oostendorp opwegen tegen de nadelen van de inbreuk op natuur en landschap. En op de leefbaarheid in de omgeving van een rondweg.
- Na te gaan wat het optimale rondweg-tracé is, rekening houdend met alle genoemde belangen.

Uit die rapportage is volgens de provincie gebleken dat ook zonder rondweg een acceptabele leefbaarheid op en rondom de Eperweg en Zuiderzeestraatweg kan worden bereikt. Op grond van de Natura2000-wetgeving betekent dit automatisch dat een rondweg uitgesloten is.
Bij de conclusie uit het rapport moet wel de kanttekening worden geplaatst dat deze uitgaat van een beperkte verkeersgroei tot 2030. Het is denkbaar dat na afloop van de huidige financieel-economische crisis de economie weer fors aantrekt, en ook de hoeveelheid verkeer weer fors gaat groeien. De houdbaarheid van de conclusie van het rapport is dan beperkt. Dit kan mogelijk leiden tot een heroverweging van de conclusie dat er geen rondweg nodig is. Daarom is met de provincie afgesproken dat de vinger aan de pols wordt gehouden over de ontwikkeling van de hoeveelheid verkeer.
Daarbij blijven wij streven naar de uit oogpunt van verkeersleefbaarheid beste oplossing: rondwegen.

Openbaar Vervoer
De spoorsector –met ProRail en NS Reizigers als belangrijkste vertegenwoordigers- en de bussector –met momenteel Syntus als belangrijkste vertegenwoordiger- zijn al lange tijd bezig een cultuuromslag te maken van maatschappelijke organen naar commerciële bedrijf. Dit blijkt een weerbarstig en tijdrovend proces. Zo is er nog steeds onvoldoende aandacht voor tijdige communicatie met niet-opdrachtgevende overheden, voor gelijkwaardige communicatie in projectverband en voor de externe gevolgen van spoorse maatregelen.
Wij hopen dat dit beeld spoedig verandert, en dat de spoorsector wil ingaan op onze uitnodiging om het station te zien als onderdeel van een totale verplaatsingsketen. Daarbij is het belang van het goed functioneren van alle schakels –dus ook die van het voor- en natransport per fiets en auto- niet in de eerste plaats een maatschappelijk belang van de lokale overheid, maar een bedrijfseconomisch belang van de spoorsector zelf.

Het aantal op 't Harde stoppende treinen, en daarmee de treinbereikbaarheid van de gemeente Elburg, blijft door de jaren heen behoorlijk constant.
Wel vertoont het aantal doorrijdende intercity's een licht dalende trend, met name in de spitsuren. In combinatie met de door de provincie Gelderland beoogde aanpassing van het knooppunt A28/N309 zal dat met name in de ochtendspits kunnen leiden tot een betere doorstroming door 't Harde (in de richting van de A28 en de kazerne).

De door de provincie Gelderland aanvankelijk beoogde substitutie van regionet door snelnet in de daluren is gelukkig uitgebleven. Sterker nog: in de spitsuren zijn er nu 5à6 reismogelijkheden tussen Elburg en Zwolle: 4 met het regionet, en 1à2 met het snelnet. Een resultaat waarmee een kern met de omvang van Elburg/Oostendorp niet ontevreden hoeft te zijn.
In de loop van 2012 is het mogelijk geworden om in de ochtendspits van 't Harde naar Elburg te reizen (en zonder overstappen door naar Zwolle), en in de middag terug (desgewenst zonder overstappen vanuit Zwolle).
Wel blijven de treinaansluitingen in m.n. Zwolle een bron van zorg; overstaptijden in de daluren van zo'n 20 minuten verbeteren de concurrentiepositie ten opzichte van de auto niet.

Ook het regulier openbaar streekvervoer ontkomt waarschijnlijk niet aan de bezuinigingstaakstellingen van de rijksoverheid. Naar verwachting zal dit ertoe leiden dat zwak bezette ritten zullen komen te vervallen.

De wens voor een busverbinding 't Harde-Elburg-Dronten is door de provincies Gelderland en Flevoland afgewezen in verband met de naar hun verwachting te lage kostendekkingsgraad. Wij blijven echter streven naar een vorm van openbaar vervoer tussen het oude en het nieuwe land. Wellicht in de vorm van een buurtbus. Dit naar het voorbeeld van de succesvolle buurtbus 't Harde – Hoge Enk - Elburg – Oosterwolde - Oldebroek – 't Loo - Wezep.

In de jaren 2009 t/m 2011 was er in de zomervakantie niet alleen vanuit Harderwijk, maar ook vanuit 't Harde een busverbinding naar Walibi.
Wij zagen kansen voor het bedrijfsleven en de toeristische sector om hiermee hun bereikbaarheid te verbeteren en nieuwe (combi-)producten in de markt te zetten. Dit doel is niet verwezenlijkt. Dit was voor ons reden om de opstartbijdrage aan deze busverbinding te beëindigen. Bij gebrek aan andere initiatieven is de busverbinding op Elburgs grondgebied opgeheven.

De Regiotaxi (ook wel Collectief Vraagafhankelijk Vervoer genoemd) voorziet in de reisbehoefte van een grote groep inwoners (met name Wmo-geïndiceerden) voor wie het herkomst- en/of bestemmingsadres te ver van een halte van het regulier openbaar vervoer afligt.
We zijn begonnen aan de nieuwe concessieperiode 2013-2016. Daarmee is dit vervoer voor de komende jaren weer gegarandeerd.
Echter: dit vervoer is relatief duur, en de kosten dus relatief hoog. Zowel gemeenten als provincie bezinnen zich dan ook regelmatig op nut en noodzaak van volumebeperkende maatregelen.

Vervoermanagement/carpoolen
In de afgelopen jaren is een carpoolterrein(tje) aangelegd nabij het kruispunt Zuiderzeestraatweg/Eperweg. Van dit terrein wordt behoorlijk gebruik gemaakt.

Het carpoolterrein nabij de aansluiting A28/Eperweg functioneert naar tevredenheid.

Waar mogelijk stimuleren wij initiatieven voor vervoermanagement en carpoolen van derden. Dergelijke initiatieven komen echter nauwelijks voor.

Parkeren
Vanuit de burgers is de vraag om meer parkeergelegenheid in de woonwijken een van de drie meest gestelde vragen. (bron: periodieke veiligheidsenquête) Waar nodig werden extra parkeerplaatsen aangelegd, mits dat ruimtelijk mogelijk was zonder andere beleidsterreinen (o.a. groen) onevenredig te schaden. Het budget voor extra parkeergelegenheid voorzag dan ook jaarlijks in een behoefte. Onder druk van de bezuinigingsnoodzaak is dit budget met ingang van 2013 vervallen.

In het GVVP2004 is reeds gewezen op de eigen verantwoordelijkheid van huishoudens die meerdere auto's en/of bedrijfsvoertuigen in de buurt van hun woning willen parkeren. Die eigen verantwoordelijkheid wordt niet door iedereen geaccepteerd: "Wij hebben zoveel auto's, en de gemeente moet maar zorgen voor voldoende parkeerplaatsen daarvoor." Met als gevolg dat voor de laat thuiskomende auto van een eenpersoonshuishouden geen plaats meer is, omdat alle plaatsen al zijn bezet door 2^{e}, 3^{e} of 4^{e} auto's.

In en om Elburg-Vesting is het nieuwe parkeerbeleid ingevoerd op advies van de commissie Ter Steeg. Uit de evaluatie van de commissie Ter Steeg blijkt dat sinds de uitvoering van de voorstellen uit het zogenoemde plan Ter Steeg de parkeercapaciteit in en rondom de Vesting voldoende is (behoudens tijdens evenementen en soms tijdens de zomervakantie), zowel voor de bewoners als voor de winkelklanten. Punt van aandacht is wel dat langparkeerders -of dat nu bewoners of winkelpersoneel zijn, of beide, is niet bekend- een substantieel deel van de blauwe zone-plaatsen (bedoeld voor winkelklanten) gebruiken.
Door bezuinigingen op de politie-formatie is de politie helaas niet meer in staat om parkeerhandhaving op te nemen in hun reguliere werkzaamheden. Net als andere taken, is ook deze taak overgedragen aan de gemeentelijke bijzondere opsporingsambtenaren. Door personeelsmutaties was de gemeentelijke handhavingscapaciteit niet altijd op peil. Verdere uitbreiding van parkeerhandhavingscapaciteit is om financiële redenen niet te verwachten; eerder het tegenovergestelde. Wel streven de bijzondere opsporingsambtenaren ernaar hun inzet beter af te stemmen op de signalen uit de bevolking. Bijvoorbeeld door hun werktijden beter af te stemmen op de tijdstippen dat de behoefte aan handhaving het grootst is (koopavonden en zaterdagen).

De houding ten opzichte van het gemeentelijke parkeerbeleid bij nieuwbouw- en verbouwprojecten (zowel bedrijven als woningen) is ambivalent.
Met name projectontwikkelaars hikken nog wel eens aan tegen de in hun ogen hoge parkeernormen die de gemeente sinds het vaststellen van het GVVP hanteert. De projectontwikkelaars hebben echter altijd de ruimte om op grond van parkeeronderzoek aan te tonen dat voor de door hen beoogde specifieke activiteit een andere parkeernorm voldoende is. Regelmatig kan een bedrijfsspecifieke parkeernorm worden vastgesteld die onder de –ook door de gemeente Elburg gehanteerde- landelijke norm ligt, soms zelfs tientallen procenten.
Wij zijn blij met deze praktijkontwikkeling. Enerzijds omdat we de ruimte bieden voor een parkeernorm 'op maat'. Anderzijds omdat op grond van de resultaten van bedrijfsspecifiek parkeeronderzoek blijkt dat het hanteren van de landelijke parkeernormen eerder leidt tot een licht overschot aan parkeercapaciteit dan tot een tekort. Het is dan ook juist bij bedrijven dat –voor de buitenwereld vaak onopgemerkt- de afgelopen jaren de grootste groei in de parkeercapaciteit is gerealiseerd; een 'stille revolutie'. Met het oog op zowel de huidige bereikbaarheid als de verwachte verdere groei van het autoverkeer juichen wij dergelijke uitkomsten toe. Want goede bereikbaarheid draagt bij aan de concurrentiepositie, en dus aan een versterking van het bedrijfsleven. Een welkome ontwikkeling in deze economisch roerige tijden.
Voor dit beleid blijkt dan ook het maatschappelijk draagvlak aanwezig te zijn. Want de bedrijven die de panden hebben betrokken die de genoemde projectontwikkelaars voor hen hebben gerealiseerd, adverteren vervolgens met "voldoende gratis parkeergelegenheid".

Het is prettig te constateren dat in het kader van ruimtelijke ordeningsplannen en omgevingsvergunningen steeds meer (en eerder) oog komt voor de verkeers- en parkeeraspecten. Niet onlogisch, want met name een realistische parkeerbehoefte –we spraken er al eerder over- neemt vaak veel meer ruimte in dan initiatiefnemers zich realiseren.
Maar in de wereld van architecten en andere ontwerpers valt nog veel te winnen. Te vaak worden nog plannen ingediend waarbij het inpandige deel tot op de bureaustoel nauwkeurig is gedetailleerd, maar waar het parkeerterrein rudimentair is weergegeven, of waar onvoldoende rekening is gehouden met de benodigde manoeuvreerruimte ('draaicirkels'), waardoor het uitsluitend geschikt is voor de kleinste auto's resp. inparkeren met behulp van een helikopter. Overigens kan de gemeente hen natuurlijk de helpende hand bieden door in het eerste contact over de ruimtelijke aspecten of de vergunningaanvraag ook alvast aandacht te vragen voor de verkeerskundige aspecten.

Het vrachtwagenparkeerterrein is uiteindelijk niet op bedrijventerrein Kruismaten gerealiseerd, maar nabij Doornspijk. Deze voorziet in een behoefte: direct na opening was de vraag naar een plaats 20% groter dan het aanbod. In de loop der jaren is, mede vanwege de Europese financieel-economische crisis, en het effect daarvan op de transportwereld, de vraag met 40% gedaald. Maar zelfs in crisistijd is tenminste 70% van de plaatsen verhuurd.
Daartoe behoren tijdelijk ook de in Nunspeet woonachtige chauffeurs. In het kader van de onderlinge samenwerking kunnen ook zij op dit terrein terecht totdat het vrachtwagenparkeerterrein in de eigen gemeente gereed is.

Er is een praktische werkwijze gevonden voor een goede afstemming tussen de in veel woonstraten levende behoefte aan maximale parkeercapaciteit en de behoefte aan goede doorstroming voor de hulpdiensten. Deze afstemming gebeurt in het kader van de revitalisering van oudere woonwijken (waar deze afstemming het meest wenselijk is). Dat gebeurt naar tevredenheid van zowel de bewoners als de hulpdiensten.

Duurzaam Veilig
Het jaarlijkse actieplan Duurzaam Veilig laat zien dat de gemeente Elburg de verkeersveiligheids-doelstellingen voor 2010 gehaald heeft, en redelijk op koers ligt voor de doelstellingen voor 2020. Desondanks hebben 2 van de 3 meest gestelde vragen betrekking op het thema verkeersveiligheid: burgers, met name jonge gezinnen en senioren, vragen om meer drempels (of andere snelheidsremmende maatregelen) en meer snelheidscontroles.

Ons 'drempel-beleid' komt erop neer dat er alleen nog drempels worden aangelegd wanneer het aantal geregistreerde ongelukken daar aanleiding toe geeft. Zo nodig kan een uitzondering worden gemaakt in de buurt van activiteiten waar veel (jonge) kinderen verblijven, zoals scholen en speeltuinen, of op locaties waar structureel veel te hard wordt gereden.
Burgers hebben regelmatig geen begrip voor dit beleid. Dit leidt soms in meer of minder bedekte termijn tot het verwijt: "Er moet dus blijkbaar eerst een dode vallen voordat de gemeente in actie komt." De uitleg dat de gemeente ook rekening moet houden met de belangen van bijvoorbeeld de hulpdiensten en financiële prioriteiten moet stellen, landt niet bij iedereen. Wij zien hierin echter geen aanleiding ons beleid te wijzigen.

In het GVVP is aangegeven dat voor aanvullende infrastructurele maatregelen, verkeerseducatie/ voorlichting en verkeershandhaving jaarlijks een fors bedrag nodig is. Tot en met 2012 werd jaarlijks ca. € 50.000,- beschikbaar gesteld voor infrastructurele maatregelen, en ca. € 15.000,- voor verkeerseducatie/voorlichting.
Een sluitende gemeentebegroting vraagt jaarlijks pijnlijke keuzes. Die moeten we niet uit de weg gaan. Maar de inhoudelijke consequentie van die keuzes is tot op heden niet bestuurlijk uitgesproken of beleidsmatig vertaald/vastgelegd. In de afgelopen jaren is door het beperkt beschikbare budget de focus in het verkeersveiligheidsbeleid sterk komen te liggen op de aanpak van locaties die voldoen aan de door ons vastgestelde definitie van verkeersonveilig. Het beschikbare budget was gereserveerd voor infrastructurele maatregelen op dit soort locaties. Regionale verkeerseducatieprojecten werden (en worden) voor een belangrijk deel bekostigd uit provinciale subsidie. Maar voor de infrastructurele aanpak van locaties die wel als verkeersonveilig worden
ervaren, maar waar desondanks niet of nauwelijks ongelukken gebeuren, was geen geld. Dat geldt ook voor voorlichtingscampagnes die op maat zouden kunnen worden gemaakt voor de onveilige locaties en voor bevolkingsgroepen die bovengemiddeld bij verkeersongelukken betrokken zijn. En ook voor handhavers die specifiek zouden kunnen worden aangetrokken en ingezet op de bedoelde locaties en bevolkingsgroepen.

Deze ingezette koers hebben we vanaf 2013 nog verder moeten bijstellen. Er zijn namelijk vanaf 2013 geen structurele middelen meer beschikbaar om los van herinrichtingsplannen infrastructurele maatregelen te nemen ter bevordering van de verkeersveiligheid.

Handhaving
Voor de politie geldt een vergelijkbaar verhaal als voor de gemeente. Dat betekent dat de politie haar beperkt aantal uren voor verkeershandhaving en –advisering op aanwijzing van de rijksoverheid eveneens inzet op die locaties en verkeersgedragingen die als het meest verkeersgevaarlijk te boek staan. Dat betekent bijvoorbeeld dat parkeerhandhaving in principe niet meer door de politie plaatsvindt. En voor snelheidshandhaving in woonwijken en op andere gemeentelijke wegen is slechts mondjesmaat capaciteit beschikbaar. Waar mogelijk en wettelijk toegestaan proberen de bijzondere opsporingsambtenaren van de gemeente de belangrijkste leemtes op te vullen die zijn ontstaan door de terugtredende politie. Maar voor zover de gemeente deze politietaken al zou willen overnemen, staan de gemeentelijke financiën een substantiële uitbreiding van de capaciteit van de verkeershandhaving niet toe. Vanuit de burgers is er een roep om meer verkeershandhaving in het algemeen, en meer snelheidshandhaving in het bijzonder. Het valt buiten het bestek van deze GVVP-update of en hoe de rijksoverheid actie onderneemt om de verwachtingen van de burgers en het door de politie gevoerde handhavingsbeleid naar elkaar toe te laten groeien.

De algemene trend dat 'de overheid' niet alles meer kan oppakken zien we dus ook op het terrein van verkeer en vervoer. En dus geldt ook hier de trits: minder overheid, meer samenleving, meer eigen verantwoordelijkheid.

Hoofdstuk 2 Elburgs verkeer in breder kader

In diverse nationale, provinciale, regionale en gemeentelijke documenten worden opmerkingen gemaakt die richtinggevend zijn voor ons verkeer- en vervoersbeleid. Hieronder volgt een opsomming van het belangrijkste concrete, op de schaal van Elburg toepasbare beleid van andere overheidsorganen en/of andere beleidsterreinen.

2.1 Rijksoverheid

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012) vermeldt onder andere het volgende:
De bereikbaarheid (de moeite, uitgedrukt in tijd en kosten per kilometer die het gebruikers van deur tot deur kost om hun bestemming te bereiken) is momenteel onvoldoende. Het mobiliteitssysteem moet robuust en samenhangend worden (waaronder knooppuntontwikkeling), meer keuzemogelijkheden bieden en voldoende capaciteit hebben om de groei van de mobiliteit op de middellange (2028) en lange termijn (2040) op te vangen.
De groei van de mobiliteit waarbij de gebruiker voorop staat wordt gefaciliteerd. Daarbij moet ook gekozen worden voor een integrale benadering die de mobiliteitsgroei in samenhang met ruimtelijke ontwikkeling faciliteert. Onze ambitie is dat gebruikers in 2040 beschikken over optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multimodale knooppunten (voor personen en goederen) en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling.

In 2020 wil de rijksoverheid het aantal verkeersdoden hebben teruggebracht naar maximaal 500 en het aantal ernstig gewonden naar 10.600. In 2009 vielen 720 verkeersdoden en ongeveer 17.000 gewonden.

2.2 Provincie Gelderland

Het Streekplan Gelderland bevat onder andere de volgende passages:
Het bestaande infrastructuurnetwerk is in hoge mate bepalend voor de invulling van nieuwe stedelijke functies in het Gelders gebied die duidelijke gevolgen hebben voor de mobiliteit. Bereikbaarheid van kernen wordt in de eerste plaats verbeterd door de bestaande infrastructuur zo efficiënt mogelijk te benutten. Bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen kunnen worden voorkomen door stedelijke ontwikkeling af te stemmen op de vervoerscapaciteit en milieubelasting van bestaande (en reeds geplande) infrastructuur. In de tweede plaats moet gezocht worden naar verstedelijkingslocaties die goed aansluiten op bestaande (en reeds geplande) infrastructuur (zowel qua aanwezigheid als qua capaciteit) en deze benutten. Als aan deze conditie niet kan worden voldaan zal bij stedelijke ontwikkeling ook de bijbehorende infrastructuur moeten worden gerealiseerd (of de capaciteit op bestaande infrastructuur moeten worden uitgebreid).
Om knelpunten op het huidige wegennet op te lossen is ook in Gelderland nieuwbouw en aanpassing van infrastructuur nodig.

Het verstedelijkingsconcept dient gebaseerd te zijn dan wel ondersteund te worden door optimalisering van de regionale bereikbaarheid. Om de regionale functie van Harderwijk voort te zetten en te intensiveren is een intercitystation wenselijk. Voorts acht de provincie verbeteringen van de verbindingen tussen Gelderland en Flevoland noodzakelijk (ruimtelijke ontwikkelingen in en rond Almere): o.a. verbeteren en opwaarderen van de N302 (A28-Harderwijk-Flevoland) en verbeteren van de verkeersafwikkeling op de N309 (met name rond 't Harde en Oostendorp). In de omgeving van Zwolle dienen de negatieve effecten van de fileproblematiek, o.a. sluipverkeer op de route Elburg-Oldebroek –Wezep, beteugeld te worden.

Het PVVP2 van de provincie Gelderland vermeldt de volgende concrete beleidsdoelstellingen en speerpunten, waarmee ook de gemeente Elburg actief of passief mee te maken heeft/krijgt:
- *mobiliteit mag (het verkeers- en vervoersysteem moet meer mobiliteit kunnen inpassen en geleiden);*
- *verkeersveiligheid moet (de Duurzaam Veilig-doelstellingen moeten worden gerealiseerd);*
- *de kwaliteit voor de leefomgeving moet worden vergroot (door het voorkomen van nieuwe knelpunten en het –in samenhang met reconstructies/onderhoud- saneren van bestaande knelpunten als hiervoor geld is gereserveerd);*
- *samenhang vraagt om samenwerking (tussen alle overheden);*
- *gestreefd wordt naar optimale benutting van de wegen (met een betrouwbare doorstroming);*
- *openbaar vervoer moet groeien (ook als hiervoor extra investeringen nodig zijn);*
- *het fietsgebruik moet worden gestimuleerd (door het aanbieden van een compleet veilig en comfortabel bovenlokaal recreatief en utilitair fietsnetwerk);*
- *de luchtkwaliteit mag niet ontoelaatbaar verslechteren;*
- *er wordt gestreefd naar minder lichthinder (voor zover de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid niet in gevaar worden gebracht);*

- *mobiliteitsmanagement, incl. carpoolen, wordt bevorderd;*
- *ruimtelijke ordening moet als instrument worden gebruikt (door de ruimtelijk-economische ontwikkelingen af te stemmen op de aanwezige infrastructuur).*

Bij de uitvoering en financiering van doelstellingen en speerpunten ziet de provincie ook voor de onder haar vallende wegen en taken een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de provincie en de betreffende regio en gemeente. Provinciale Staten heeft op 8 oktober 1997 het voorstel van GS overgenomen dat de gemeenten gemiddeld 50% van de totale kosten voor hun rekening dienen te nemen.

De gemeente Elburg is van mening dat dit laatste tot ongewenste situaties kan leiden. Zo kan de gemeente 'voor het blok gezet worden' om financieel bij te dragen aan de uitvoering van door de provincie vastgesteld beleid waarover de gemeente anders denkt, en bij de feitelijke uitvoering van de werkzaamheden geen enkele medezeggenschap wordt toegestaan.
Bovendien ontstaat de onevenwichtigheid dat de gemeente wel moet bijdragen aan provinciale projecten, maar de provincie niet bijdraagt aan gemeentelijke projecten. De gemeente Elburg vindt het wenselijk te streven naar een overzichtelijke structuur, waarbij de verantwoordelijke overheid zelf de kosten van een project draagt, uiteraard met gebruikmaking van de daartoe bestemde subsidie-regelingen.
Natuurlijk kan de gemeente om deze redenen weigeren om aan het project bij de dragen. Het gevolg is dan wel dat dat project niet wordt uitgevoerd, zelfs wanneer dit project een bijdrage levert aan de door zowel provincie als gemeente onderschreven doelen.

In de Inspraaknota, waarin de inspraakreacties op het PVVP2 worden beantwoord, worden naar aanleiding van vragen en opmerkingen die betrekking hebben op de categoriserings-, leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblematiek met betrekking tot de provinicale wegen op ons grondgebied –als geschetst in hoofdstuk 2 van dit GVVP- op diverse plaatsen opmerkingen gemaakt, die in het navolgende tot een samenhangend verhaal zijn samengevoegd:
De provincie Gelderland heeft drie vaste oeververbindingen met het oosten van Flevoland (Nijkerk, Harderwijk en Elburg). Gezien de vervoersspanning en wegenstructuur van Gelderland en Flevoland zijn dit voldoende verbindingen.
In de wegennetvisie van het PVVP2 is de functie van wegen beschreven. Uitwerking van de wegenvisie op de NW-Veluwe zal betekenen dat de N309 (Eperweg [en Zuiderzeestraatweg]) een verkeersfunctie krijgt, dat wil zeggen dat het verkeer wordt geconcentreerd op de N309 en dat een goede doorstroming van het verkeer gewaarborgd moet zijn. Momenteel heeft tweederde van het verkeer tussen Nunspeet, Elburg, Oldebroek en Epe een lokale of regionale functie. In die zin is de aanleg van nieuwe wegen alléén niet een structurele oplossing. Niettemin onderkennen we dat het gebruik en de inrichting van de weg nu reeds niet conform de functie zijn, met verkeersveiligheids-, bereikbaarheids- en leefomgevingsproblemen als gevolg. Verwacht wordt dat door het versterken van de verkeersfunctie over een paar jaar een onacceptabele hoeveelheid verkeer door 't Harde [en Oostendorp] zal rijden, waardoor de leefbaarheid helemaal in de knel komt. Dit kunnen we niet oplossen met rotondes. De provincie deelt de mening van de gemeente Elburg dat rondwegen verkeerskundig noodzakelijk zijn. Wel zijn rondwegen een kostbare oplossing, want er wordt schade toegebracht aan natuur, landschap en misschien moet er worden omgereden.

In samenhang met de maatregelen op de N309 wordt gestreefd naar afwaardering van gebiedstoegangswegen [als de N308, N310 en N795].
De genoemde wegen worden aangemerkt als wegen met een toegang biedende functie. Het provinciale beleid is erop gericht om wegen in te richten in overeenstemming met de functie van die wegen. Voor wegen met een toegang biedende functie zal worden onderzocht of een maximum snelheid van 60 km/uur zinvol is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Voor elk traject zal daar een inspraakprocedure voor de plaatselijke bevolking aan vooraf gaan voordat definitief tot aanpassing van de snelheid wordt besloten. De bijbehorende maatregelen zullen worden uitgevoerd in combinatie met groot onderhoud.
Gezien het toch omvangrijke gebruik door vrachtverkeer van de N310 zal het eerst noodzakelijk zijn een goed alternatief in de vorm van een verbeterde N309 aan te bieden alvorens de N308 en N310 te herinrichten.

2.3 Regio Noord Veluwe

In de Regiovisie Care Valley Noord-Veluwe staat onder andere het volgende te lezen:
Voor de infrastructuur liggen plannen voor een groot deel voor langere tijd vast als het gaat om grote infrastructurele werken.
Vanuit de zorg om goede mobiliteit wordt vanuit de provincie Gelderland gewerkt aan het project 'Verder via Veluwe', waarin vooral flankerende maatregelen zijn opgenomen om de mobiliteit van en naar het westen van het land te verbeteren.
Maar goede verbindingen in alle richtingen zijn van essentieel belang. Daarom zullen ook de verbindingen naar het oosten en zuiden nog de nodige aandacht krijgen. Een uitbreiding van het aantal (vaste) oeververbindingen met Flevoland behoort tot de mogelijkheden.
De ontwikkeling van Lightrail [een voertuig dat het midden houdt tussen een trein en een tram] *als passend vervoermiddel wordt op de agenda gezet.*
De aanleg van de Hanzelijn verandert het gebruik van de lijn Amersfoort-Zwolle; dit biedt mogelijkheden voor andersoortig vervoer.

Voor Lelystad Airport is in onderzoek of uitbreiding van de activiteiten mogelijk en wenselijk is. Wanneer de activiteiten op en rondom dit vliegveld werkelijk toenemen, zal dat een extra druk leggen op de verbindingen naar dit vliegveld. In dat geval moet onderzocht worden of de introductie van Lightrail een denkbare en duurzame oplossing voor een goede ontsluiting is. Er zullen strategische allianties moeten worden gesloten met vervoersbedrijven en de provincie Flevoland over deze vervoersperspectieven.

Recent is, gecoördineerd door de Regio Noord Veluwe, een Mobiliteitsagenda opgesteld. Daarin staan de volgende doelstellingen:
- *Opwaarderen van de verbindingen voor alle vervoersmodaliteiten met omliggende regio's.*
- *Het verbeteren en stimuleren van binnenvaart.*
- *De regio behoudt de basisinfrastructuur voor wandelaar, fietser, automobilist en gebruiker van OV.*
- *Inzetten op de verkeersdoorstroming op rijks- en provinciale wegen.*
- *Bereikbaarheid en leefbaarheid van kernen en bereikbaarheid van regionale (en intergemeentelijke) bedrijventerreinen verbeteren.*
- *Stationsomgevingen en P-terreinen ontwikkelen als Poorten naar de Veluwe.*
- *Inzetten op goede, snelle en frequente busverbindingen, met een goed functionerend systeem van Regiotaxi als achtervang.*
- *Verbeteren van spoorverbindingen van Randstad – regio – Noorden (sneller en frequenter).*
- *Het ontwikkelen van fietssnelwegen (hoogwaardige en snelle fietsroutes zowel binnen de regio, als naar omliggende steden.*
- *Goede fietsinfrastructuur voor recreant, werker en scholier.*
- *Optimaliseren gebruik en capaciteit bestaande infrastructuur.*
- *Inzetten op een goede bereikbaarheid van de Veluwe met respect voor de omgeving.*

2.4 Gemeente Elburg

In de Toekomstvisie en de Structuurvisie beschrijft de gemeente Elburg hoe het wegennet, het collectief vervoer, de fietsbereikbaarheid, de bereikbaarheid van Elburg-Vesting en de verkeersveiligheid er in 2020 uit zouden moeten zien. Voor een uitgebreide beschrijving van deze visie verwijzen wij naar het betreffende documenten.

In de Nota Toerisme en Recreatie 2010 wordt onder andere het volgende vermeld:
Uit het tijdsbestedingsonderzoek van 2005 blijkt dat men in Nederland gemiddeld 9,1 uur per week onderweg is en dat het grootste deel van deze mobiliteit voor rekening van de vrijetijdsactiviteiten komt. De auto is het meest gebruikte vervoermiddel (80%). De fiets en het openbaar vervoer hebben gezamenlijk slechts een aandeel van 15%. Voor de aantrekkelijkheid van een stad of vrijetijdsvoorziening speelt bereikbaarheid dus een steeds belangrijkere rol.
40% van de vrijetijdsactiviteiten wordt ondernomen binnen de eigen gemeente, 57% elders in Nederland en 3% in het buitenland. 35% van de activiteiten wordt ondernomen binnen een straal van 5 kilometer vanaf het woonadres en bij slechts 18% gaat de verplaatsing over een afstand van meer dan 30 kilometer.

Het is voor een bezoeker aan Elburg belangrijk dat de diverse attracties door een goede bewegwijzering gemakkelijk te vinden zijn. Bovendien zou de aanwezigheid van de Vesting door middel van attentieborden langs de Flevoweg benadrukt moeten worden. Met een goed uitgevoerd bebordingsplan en goede informatievoorziening kan de bezoeker snel het aanbod bereiken en voelt zich welkom. Daarnaast kunnen bezoekers door de gepresenteerde informatie verleid worden om meerdere delen van de gemeente te bezoeken en zal de verblijfsduur worden verlengd.

2.5 Provincie Flevoland

In het omgevingsplan Flevoland 2006 staat onder andere het volgende:
De provincie wil ruimte bieden aan de ontwikkeling van een grootschalig (nationaal) evenemententerrein, NET, waarbij de voorkeur bestaat deze te situeren op het grondgebied van de gemeente Dronten (Biddinghuizen). Middels een op te stellen uitwerking van het Omgevingsplan en een daaraan gekoppelde strategische milieubeoordeling zullen de mogelijkheden hiertoe nader worden onderzocht en vormgegeven. De financiering van de investeringen in het NET zelf is een verantwoordelijkheid van de marktpartijen. Voor het NET is bereikbaarheid, zowel per auto als per openbaar vervoer, een zeer essentieel criterium. De komst van de Hanzelijn verbetert de OV-bereikbaarheid. Aansluitend daarop moet voor voor- en natransport door de initiatiefnemers een plan voor de inzet van besloten (shuttle) bussen worden gemaakt. Het is voor de provincie niet mogelijk om voor de ontsluiting van dit terrein - exploitabel - regulier openbaar vervoer aan te bieden. De geluidsoverlast van evenementen is bij Biddinghuizen relatief beperkt, omdat het in een dunbevolkt gebied ligt.

De provincie acht de ontwikkeling van luchthaven Lelystad tot regionale luchthaven en de uitbouw van Larserpoort van groot belang en zet in op een geïntegreerde ontwikkeling van dit gebied in samenhang met een goede ontsluiting via weg en openbaar vervoer.

In de "ontwikkelingsvisie Flevoland 2030" komen de volgende punten voor met (mogelijke) invloed op het gemeentelijk verkeers- en vervoerssysteem:
- woonwijk Dronten-Oost (na 2020);
- bedrijventerrein Dronten-Noordoost;
- aanleg N23 (Lelystad – Dronten), later uitbreidbaar tot A23 (Lelystad – Kampen);
- verbetering wegontsluiting Six Flags – Elburg – A28;
- goede ontsluiting attracties en evenementen per openbaar vervoer;
- busverbinding Dronten – Elburg.

2.6 Omliggende gemeenten

De vigerende of in ontwikkeling/procedure zijnde structuurvisies van Dronten, Epe, Nunspeet en Oldebroek bevatten geen elementen die voor onze gemeente van belang zijn.

Daarbij zij aangetekend dat door de gemeente Nunspeet op ons verzoek uitgevoerde verkeersmodel-berekeningen hebben uitgewezen dat de oostelijke rondweg om Nunspeet, door bedrijventerrein De Kolk, geen beduidende stijging van de hoeveelheid verkeer door Doornspijk of via de Bovenweg tot gevolg zal hebben. Om deze reden hebben wij met deze plannen ingestemd.

Hoofdstuk 3 Wegennet

3.1 Wegennetcategorisering

Uit de doelstellingen die in het vorige hoofdstuk zijn omschreven, blijkt duidelijk dat er een spanningsveld is tussen bereikbaarheid ("snel op de plaats van bestemming kunnen komen") en verkeersleefbaarheid (geluid- en stankoverlast voor aanwonenden, oversteekbaarheid). Dit spanningsveld leidt ertoe dat het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk geconcentreerd moet worden op de wegen die daarvoor vanuit de invalshoek leefbaarheid het meest geschikt zijn -of, zo u wilt, het minst ongeschikt-. Om zoveel mogelijk gemotoriseerd verkeer naar deze wegen te 'lokken', dient de vormgeving van deze wegen geschikt te zijn voor een vlotte, maar veilige doorstroming van al het verkeer.

De 'voor doorgaand verkeer geschikte wegen' binnen de bebouwde kom zijn geselecteerd op basis van de volgende criteria:
- woonbebouwing binnen 10 m van de kant van de rijbaan is slechts aan één zijde van de weg structureel toegestaan; (hiermee wordt beoogd de leefbaarheid voor de woonomgeving zo weinig mogelijk aan te tasten)
- de totale verhardingsbreedte excl. trottoirs is tenminste 6,0 m., maar bij voorkeur tenminste 7,0 m. (hiermee wordt beoogd de bereikbaarheid van het omliggende gebied te waarborgen en de betreffende weg zo geschikt mogelijk te maken voor het snel, maar veilig verwerken van 'doorgaand verkeer')

Vervolgens zijn uit de geselecteerde wegen netwerken binnen de bebouwde kom samengesteld. Dit netwerk voldoet aan de volgende eisen:
- de maaswijdte van het netwerk is zodanig dat de afstand van alle bebouwing (binnen de bebouwde kom) tot de dichtstbijgelegen 'doorgaande weg' in tenminste 95% niet langer is dan 600 m.;
- het netwerk vertoont een zodanige samenhang dat vanaf de genoemde 600 m tot aan de grens van de bebouwde kom ononderbroken via dit netwerk kan worden gereden.

De beschreven plaatselijke netwerken zijn samengevoegd tot een gemeentelijk netwerk. Daarbij is aandacht besteed aan:
1. het verbinden van de plaatselijke netwerken met elkaar, met tenminste één grensovergang per omliggende gemeente, en met de snelweg;
2. de ontsluiting van de Hoge Enk;
3. de ontsluiting van het buitengebied.

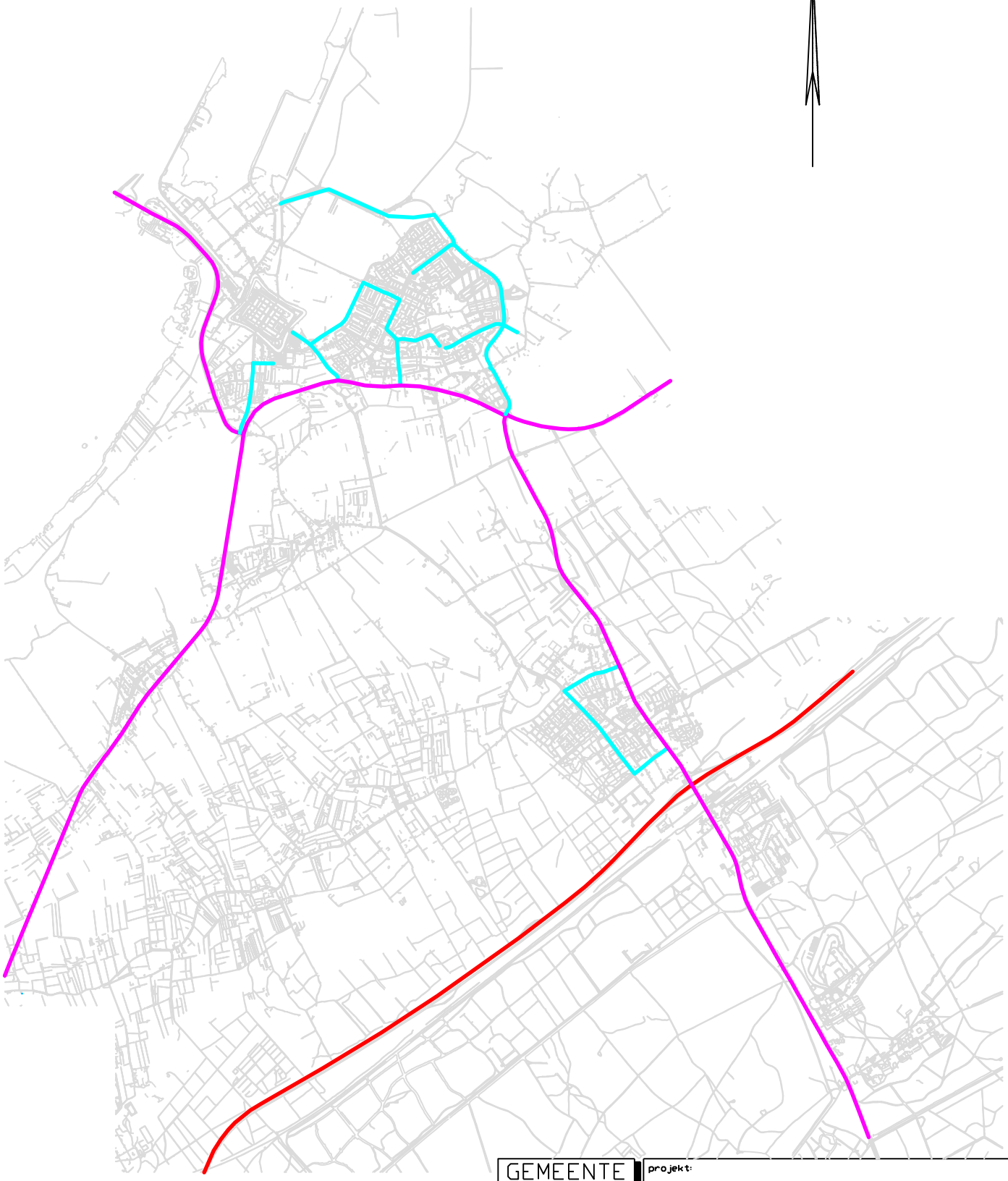
Aan punt 1 kan eenvoudig worden voldaan door de provinciale wegen –die alle breder zijn dan de eerder genoemde 6 à 7 m- in het netwerk op te nemen. De snelweg behoort uiteraard ook tot dit netwerk van doorgaande wegen.

Enerzijds ligt de bebouwing van de Hoge Enk grotendeels verder dan 600 m van de Zuiderzeestraatweg af. Anderzijds is de verhardingsbreedte van alle wegen rondom de Hoge Enk die rechtstreeks aansluiten op de Zuiderzeestraatweg (Gerichtenweg t/m Oude Harderwijkerweg) momenteel duidelijk smaller dan 6.00 m. Hierdoor is het momenteel niet mogelijk de Hoge Enk met een 'doorgaande weg' met de vereiste kwaliteit aan te sluiten op het netwerk. Vanuit de wegennetvisie is het dan ook gewenst de verharde breedte van bijv. de Gerichtenweg en de Oude Harderwijkerweg buiten de bebouwde kom van de Hoge Enk op termijn zodanig te verbreden –bijv. door de aanleg van vrijliggende fietspaden- dat het gedeelte van deze wegen buiten de bebouwde kom van de Hoge Enk in het netwerk kunnen worden opgenomen.

Met betrekking tot punt 3 geldt dat er in het buitengebied geen voldoende brede wegen zijn die logisch aansluiten op het reeds gedefinieerde netwerk. Dit houdt in dat het netwerk buiten de bebouwde kommen beperkt blijft tot de rijks- en provinciale wegen.

Het aldus tot stand gekomen netwerk is met kleuren aangegeven op de volgende bladzijde.

In het in 1997 door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het IPO, de VNG en de Unie van Waterschappen gesloten Convenant Duurzaam Veilig is afgesproken dat het volledige wegennet wordt gecategoriseerd. De aanvankelijke diversiteit in categorie-indelingen en bijbehorende wegkenmerken is inmiddels redelijk uitgekristalliseerd. Ook is in het PVVP2 de categorisering van het provinciale wegennet vastgesteld, zodat deze als uitgangspunt kan dienen voor de gemeentelijke wegencategorisering.



VERKLARING

- Stroomweg
- Provinciale ontsluitingsweg
- Gemeentelijke ontsluitingsweg

GEMEENTE

ELBURG

PROJEKTONTWIKKELING & VERKEER

Postbus 70
8080 AB Elburg
Tel. 0525 688688
Fax. 0525 688699

projekt:

GVVP

onderdeel:

Wegcategorisering

wijzigingen:

code:d.d.:	omschrijving:	get:
d.d		

tekeningnr.: PV/VERKEER ALG/2003/03/04

besteksnr. :

getekend : W J gecontr:

schaal : nvt

formaat : A4

datum : 19 februari 2013

Een stroomweg is bedoeld om een vlotte doorstroming aan het verkeer te bieden. Op wegvakken van een gebiedsontsluitingsweg is de doorstroming het belangrijkst, op kruispunten de verandering van richting en snelheid. Een erftoegangsweg is bedoeld voor het toegankelijk maken van erven.
Op de plattegrond zijn de stroomwegen in rood aangegeven.
Tot de gebiedsontsluitingswegen rekent de gemeente alle overige wegen van het 'doorgaand wegennet'. De gebiedsontsluitingswegen zijn op de plattegrond in paars (provinciale wegen) en blauw (gemeentelijke wegen) aangegeven.

Alle overige wegen zijn erftoegangswegen. Deze zijn op de plattegrond niet gekleurd. In het Handboek Wegontwerp wordt daarbij nog een onderverdeling gemaakt tussen erftoegangswegen type I (met fietsvoorzieningen) en type II (zonder fietsvoorzieningen). In de gemeente Elburg zijn momenteel alleen de eerder genoemde Stadsweg en het gedeelte van de Bovendwarsweg buiten de bebouwde kom erftoegangswegen met fietsvoorzieningen (type I). Parallel aan de Bovenweg ligt ook een fietsroute. Hieraan ontbreekt nog het gedeelte tussen de Schootbruggeweg en de Klaterweg. Net als bij de Gerichtenweg en de Oude Harderwijkerweg is het van
belang dit ontbrekende gedeelte van deze route aan te leggen. Deze route ligt echter soms tegen de Bovenweg aan, soms op 700 m hiervandaan. Daarom kan de Bovenweg ondanks deze fietsroute niet worden aangemerkt als een erftoegangsweg type I.
De Bovenweg en alle overige erftoegangswegen zijn derhalve van type II.

3.2 Weginrichting

Een belangrijk doel van wegencategorisering is dat in de komende jaren de wegen zodanig worden heringericht dat per categorie een uniform wegbeeld ontstaat. Hierdoor kunnen weggebruikers al aan de inrichting van de weg zien van welk type weg men gebruik maakt en –vooral- welk gedrag van de weggebruikers verwacht wordt. Wij streven ernaar de landelijk vastgestelde zogenaamde Basiskenmerken Wegontwerp als uitgangspunt te nemen bij voorkomende reconstructieplannen. Daarbij willen we niet uit het oog verliezen dat deze landelijke basiskenmerken moeten worden vertaald naar en ingepast in een bestaand wegennet. Dat leidt hier en daar onvermijdelijk tot compromissen.

3.3 Verkeersleefbaarheid

Het begrip verkeersleefbaarheid is enerzijds een 'paraplu-begrip' voor verschillende raakvlakken tussen verkeer en milieu, zoals geluidhinder en emissie van schadelijke stoffen. Naast deze aspecten is ook de oversteekbaarheid van wegen (m.n. voor voetgangers en fietsers) belangrijk in het kader van de barrièrewerking. Verder kan de verkeersleefbaarheid rondom erftoegangswegen worden aangetast door sluipverkeer.

In het GVVP wordt op drie van deze aspecten nader ingegaan: geluidhinder, oversteekbaarheid en sluipverkeer. Er mag van worden uitgegaan dat wegen met problemen met deze aspecten ook andere leefbaarheidsaspecten problemen opleveren.

3.3.1 Geluidhinder

De Wet Geluidhinder bepaalt dat een geluidniveau van 48 dB op de langs een weg gelegen woningen en bedrijven het maximaal aanvaardbare is. Daarbij moet worden beseft dat dit inclusief de wettelijke aftrekmogelijkheid is, zodat de werkelijke waarde dan 53 dB bedraagt. De gemeente neemt deze grenswaarde over, omdat de gemeente ernaar streeft dat niemand onaanvaardbare geluidsoverlast ondervindt.
De gemeente is verantwoordelijk voor nieuwe situaties, en geeft in principe geen bouwvergunningen af voor nieuwe bebouwing met een verwachte geluidbelasting op de gevel van 48 dB of hoger.

Het rijk is verantwoordelijk voor de sanering van bestaande geluidsoverlastsituaties. Deze treden vooral op langs de rijks- en provinciale wegen, maar ook langs de gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen en de drukke erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. Het feit dat juist op deze wegen het meeste verkeer rijdt, en dat het vrachtverkeer zich op deze wegen concentreert, is hieraan niet vreemd.

Aan het treffen van geluidbeperkende maatregelen (bijv. geluidswal of geluidsisolatie, maar ook het verminderen van de hoeveelheid verkeer, het toepassen van stille wegdekken [ZOAB] en handhaving van maximum snelheden) kan ook de betreffende wegbeheerder een bijdrage leveren.
Het rijk is de aangewezen instantie voor het stellen van geluidseisen aan voertuigen.
Tijdens het opstellen van dit GVVP studeert de provincie Gelderland op het verzoek van de gemeente Elburg om uit het voor de N309 beschikbare budget maatregelen te financieren die de geluidhinder in de woningen langs de N309 tot beneden de 33 dB terug te brengen. De gemeente heeft aangegeven bereid te zijn hieraan een substantiële financiële bijdrage te leveren.

Maar gezien het relatief niet onaanzienlijke aantal woningen, de ruimtelijke onmogelijkheid van geluidswallen binnen de bebouwde kom en de relatief beperkte effecten van geluidsisolatie lijkt het terugbrengen van de hoeveelheid (doorgaand) autoverkeer door de bebouwde kommen de enige maatregel die op langere termijn werkelijk een oplossing biedt. Een belangrijke bijdrage hieraan kan worden geleverd door rond alle kernen een 'rondweg' aan te leggen. Vandaar dat deze wens in de gemeentelijke Toekomstvisie is gehandhaafd, ondanks dat realisering daarvan op basis van de huidige natuurwetgeving niet mogelijk is.
Maar ook na de aanleg van rondwegen houden de woningen die binnen 15 m van de kant van de (dichtstbij gelegen) rijbaan liggen een gevelbelasting van meer dan 48 dB als gevolg van de toename van de hoeveelheid verkeer. Dat is alleen te voorkomen door in de oude provinciale wegen door de bebouwde kom een "knip" aan te brengen, zodat deze wegen helemaal niet meer kunnen worden gebruikt door 'doorgaand verkeer'.

3.3.2 Oversteekbaarheid

Wanneer in het midden van een over te steken weg geen mogelijkheid is om veilig te wachten (dus: een middengeleider met een breedte van 2,0 m of meer) zal een voetganger de weg pas veilig kunnen oversteken wanneer er de eerstkomende 9 seconden geen auto aan komt. Op de drukkere wegen moet een overstekende voetganger vaak enige tijd wachten voordat zich een dergelijke mogelijkheid voordoet.
Een soortgelijke redenering geldt uiteraard ook voor fietsers, waarbij met name de conflictpunten van provinciale wegen en schoolroutes de nodige aandacht verdienen.
Een wachttijd van meer dan 15 seconden wordt in de verkeerskundige vakliteratuur als (zeer) slecht ervaren. In navolging daarvan vindt de gemeente op stroom- en gebiedsontsluitings-wegen een gemiddelde wachttijd van meer dan 15 seconden in het drukste spitsuur niet aanvaardbaar. Dat betekent dat het maximum aantal voertuigen per uur op deze wegen niet boven de 700 uit mag komen. Op alle provinciale wegen en op het eerste deel van de Oostelijke Rondweg is dat wel het geval. Op deze wegen bedraagt de gemiddelde wachttijd voor mensen die slecht ter been zijn zonder oversteekvoorzieningen (bijv. middeneiland of verkeerslichten) bij de huidige hoeveelheid verkeer vele minuten.

Op erftoegangswegen vindt de gemeente een gemiddelde wachttijd van meer dan 5 seconden in het drukste spitsuur onaanvaardbaar. Dat betekent dat op deze wegen het maximum aantal voertuigen per uur niet boven de 325 à 350 uit mag komen. Dat is wel het geval op de Bovendwarsweg.

Om weer tot een aanvaardbare oversteekbaarheid te komen, zijn twee oplossingsrichtingen denkbaar:
1. aan weerszijden van alle kruispunten worden vluchtheuvels aangelegd met een breedte van 2,0 m of meer, zodat de weg in twee keer kan worden overgestoken;
2a. op stroom- en gebiedsontsluitingswegen wordt de hoeveelheid verkeer teruggebracht tot minder dan 700 auto's per uur, bijvoorbeeld door het aanleggen van 'rondwegen' (zie § 2.3.1) (om een indruk te geven: de huidige hoeveelheid verkeer loopt op de provinciale wegen tijdens de spitsuren op tot ca. 1.600 auto's per uur);
2b. doorgaand verkeer op erftoegangswegen wordt zoveel als redelijkerwijs mogelijk omgeleid via nabij gelegen wegen van hogere orde.

3.3.3 Weren doorgaand (sluip)verkeer?

De gemeente krijgt met enige regelmaat verzoeken om verkeer uit een bepaalde straat te weren dat daar geen herkomst of bestemming heeft. Bijvoorbeeld door de straat op een bepaald punt af te sluiten (voor alle gemotoriseerd verkeer, of voor vrachtverkeer), of door eenrichtingsverkeer in te stellen. Om te beoordelen hoe de gemeente in beginsel tegenover een dergelijk verzoek staat, moet duidelijk zijn om welk soort doorgaand verkeer het gaat.
Betreft het verkeer dat tussen twee gebiedsontsluitingswegen een kortere route door een verblijfsgebied neemt, dan staat de gemeente in beginsel positief tegenover een dergelijk verzoek, mits aannemelijk kan worden gemaakt dat tenminste een deel van dit doorgaande verkeer na het nemen van de maatregel een langer gedeelte van de rit via een gebiedsontsluitingsweg gaat rijden. Wel zal er dan overeenstemming moeten zijn over het type maatregel (fysieke afsluiting, of afsluiting uitsluitend met verkeersborden), en over de mate van handhaving.
Betreft het verkeer waarvan men binnen een verblijfsgebied de route wil beïnvloeden, dan leidt een beperkende maatregel in een bepaalde straat nogal eens tot het verplaatsen van het verkeer naar een naastgelegen straat. Dat kan alleen als een grote meerderheid van de aanwonenden van alle betrokken straten aangeeft het daarmee eens te zijn.

3.3.4 De komende jaren

Hoe zal de verkeersleefbaarheid zich de komende jaren ontwikkelen? Daarvoor zijn twee factoren van belang.
De eerste factor is het geproduceerde geluid en de geproduceerde uitstoot per voertuig.
Het geproduceerde geluid is deels afhankelijk van de materiaal-samenstelling van de banden. Ontwikkelingen op dat gebied juichen wij toe.
Minstens zo belangrijk is de rijsnelheid. Snelheidsovertreders dragen meer dan gemiddeld bij aan de hoeveelheid geproduceerd geluid. Zo bezien dient snelheidshandhaving ook een leefbaarheidsdoel.
Op het gebied van de geproduceerde uitstoot gaan de ontwikkelingen gestaag voort. Dat betekent dat bij een beperkte groei van het autoverkeer de uitstoot niet toeneemt. Mits de automobilisten de in hun voertuig aanwezige voorzieningen (zoals de elektrische component van een hybride motor) ook benutten.
De andere factor is de hoeveelheid voertuigen, oftewel de verkeersintensiteit. De ontwikkelingen hierin worden sterk bepaald door externe factoren. Zo leidt de economische crisis en de daaruit voortvloeiende werkloosheid (bijvoorbeeld in de bouwsector) tot een vermindering van het aantal verplaatsingen. Hetzelfde geldt voor versoberingen en het duurder worden van landelijke regelingen (denk aan de kinderopvang). Door dit soort factoren is er een (tijdelijke?) teruggang in de hoeveelheid verkeer. Dat gaat –zelfs op de relatief beperkte schaal van de gemeente Elburg- heel gedifferentieerd. Rondom de Eperweg is de hoeveelheid verkeer in 2012 ruwweg vergelijkbaar met de hoeveelheid verkeer in 2010. Rondom de Zuiderzeestraatweg is de hoeveelheid verkeer vergelijkbaar met zo'n 10 jaar geleden. Op de Flevoweg zit de hoeveelheid verkeer op het niveau van zo'n 20 jaar geleden. Mogelijk doet zich dichter bij de Elburgerbrug steeds meer de invloed gelden van de afname van het bouw-gerelateerde verkeer via Flevoland richting de regio Almere/Amsterdam.

Verder zien we een voortgaande ontwikkeling dat steeds meer goederen via internet worden aangeschaft. Dat heeft niet zoveel invloed op de totale verkeersintensiteit (ritten naar de winkel worden vervangen door ritten van de bezorgdienst), maar wel op de verkeersintensiteit –en dus op de verkeersleefbaarheid- rondom winkelcentra.

Wij bezien dit soort ontwikkelingen met gemengde gevoelens. De voordelen voor de verkeersleefbaarheid zijn evident. Een GVVP is niet de plaats voor de politieke duiding van de afname van het beroep op kinderopvang, en dus (meestal) een afnemende arbeidsparticipatie van vrouwen. Brede consensus is er in elk geval wel over het feit dat minder arbeidsplaatsen (zoals in de bouw en in de detailhandel) op huishouden-niveau kunnen leiden tot ontslag, met alle trieste consequenties van dien.
Zo zien we dat een consequent streven naar verbetering van de verkeersleefbaarheid onvermijdelijk negatieve gevolgen heeft vanuit andere invalshoeken bezien. Het is steeds zoeken naar een balans tussen die verschillende invalshoeken. Wie blij is over de positieve effecten voor de verkeersleefbaarheid, moet zijn ogen niet sluiten voor de negatieve effecten op huishouden-niveau.
En wie treurt om de negatieve effecten op huishouden-niveau mag best –al is het in de marge- de positieve effecten voor de verkeersleefbaarheid benoemen. Al was het maar om te erkennen dat we als gemeentebestuur soms tegenstrijdige doelen nastreven.

Tenslotte komt in de komende jaren hoogstwaarschijnlijk het moment dat het inwoneraantal van onze gemeente niet meer groeit. Van een serieuze krimp zal overigens ook geen sprake zijn: volgens de huidige prognoses zal het inwoneraantal in de komende 35 jaar niet zakken onder het niveau van 2010. Weliswaar zal de komende 15 jaar sprake zijn van vergrijzing, daarna zal weer enige verjonging optreden. In dezelfde leeftijdsgroep stijgt de verplaatsingsbehoefte nog licht, maar bij senioren is de verplaatsingsafstand per dag soms wel 40% lager dan het gemiddelde.
Kortom: een samenstel van demografische –en daarvan afgeleide- factoren, met elk een onzekerheidsmarge die groter wordt verder de toekomst in. Mogelijk houden deze factoren elkaar in evenwicht voor wat betreft het effect op de verkeersintensiteit, en dus ook op de verkeersleefbaarheid. In elk geval is er geen duidelijke grond voor de veronderstelling dat de demografische factoren 'vanzelf' tot beduidend minder verkeer, en dus tot een beduidend betere verkeersleefbaarheid zullen leiden.

3.4 Bereikbaarheid

Voor de dagelijkse behoefte aan goederen voor de inwoners en bedrijven in Elburg is een goede bereikbaarheid van essentieel belang. Dagelijks rijden ruim 2000 vrachtwagens via de N309 door de gemeente. Een deel van dit verkeer heeft een herkomst of bestemming binnen de gemeente. Bestemmingen van het vrachtverkeer in de gemeente zijn o.a. het bedrijventerrein Kruismaten, de winkelcentra in de verschillende kernen en de agrarische bedrijven in het buitengebied.
Om de bereikbaarheid ook in de toekomst te waarborgen, hebben de provincie en de gemeenten Elburg, Nunspeet, Epe en Oldebroek in een gezamenlijke studie in 2004 de volgende conclusies getrokken:

- Uit verkeerskundig oogpunt is het gewenst de hoofdstroom van het verkeer tussen A28 en Flevoland te leiden via 't Harde-Oostendorp, en niet via Nunspeet-Doornspijk en/of Oldebroek.
- Deze geleiding van de hoofdstroom kan alleen (op een verantwoorde wijze) plaatsvinden met behulp van een (oostelijke) rondweg 't Harde en een (zuidelijke) rondweg Oostendorp en een afwaardering van de routes door Doornspijk en Oldebroek.

- Naar de (on)mogelijkheden van inpassing van deze rondwegen in natuur en landschap dient een multidisciplinair vervolgonderzoek plaats te vinden, vooruitlopend op een nieuw Streekplan, een nieuw Structuurplan en een Milieu-Effect Rapportage. De uitkomsten van deze studie kunnen aanleiding zijn de wegencategorisering te heroverwegen.

Inmiddels zijn de uitkomsten van deze studies bekend (zie hoofdstuk 1). Conform de gemaakte afspraken zal dit moeten leiden tot een heroverweging van de wegencategorisering.

Hoofdstuk 4 Niet-gemotoriseerd verkeer

Dat het niet-gemotoriseerde verkeer als tweede cluster aan de orde komt, is terecht vanuit de invalshoek dat in Elburg gemotoriseerd verkeer ca. 84% van alle verplaatsingskilometers voor haar rekening neemt, niet-gemotoriseerd verkeer ca. 9% en collectief vervoer ca. 7% (bron: CBS). Uit het oogpunt van ruimtegebruik per personenkilometer zou de volgorde echter anders moeten zijn. Zo is bij veilig vervoer per auto ca. 48 m² per persoon nodig. Een fietser heeft aan ca. 10 m² genoeg. Daarom streeft de gemeente naar het redelijkerwijs benutten en creëren van kansen om niet-gemotoriseerd verkeer te bevorderen.
Dit hoofdstuk gaat vooral over de noodzakelijke kwaliteit van het wegennetwerk voor niet-gemotoriseerd verkeer. Het bevorderen van de verkeersveiligheid van deze kwetsbaardere groep verkeersdeelnemers komt aan de orde in hoofdstuk 7.

4.1 (Brom)fietsers

In het algemeen wordt de kwaliteit en de veiligheid van het fietsnetwerk voldoende gewaarborgd wanneer het volgende uitgangspunt wordt gehanteerd:
- langs gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom: (geasfalteerde) vrijliggende fiets-/bromfietspaden;
- langs gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom: (geasfalteerde) aanliggende fietsstroken;
- langs erftoegangswegen: geen fietsvoorzieningen (langs erftoegangswegen buiten de bebouwde kom met meer dan ca. 2.000 auto’s/etmaal kunnen geasfalteerde vrijliggende fiets-/bromfietspaden worden overwogen).

Voor wat betreft de breedtes van de (brom)fietsvoorzieningen worden de landelijke richtlijnen aangehouden.
Uiteraard dienen de (brom)fietsvoorzieningen steeds in een redelijke tot goede staat van onderhoud te worden gehouden.
Het verlichtingsniveau van (solitaire) fiets- en fiets-/bromfietspaden dient bij voorkeur gemiddeld 7 lux te bedragen.

In het fietspadennetwerk zitten nog enkele ontbrekende schakels:
- een fietspad parallel aan de Bovenweg tussen de Hoevensweg en de Klaterweg;
- betere fietsvoorzieningen (al dan niet in de vorm van een vrijliggend fiets-/bromfietspad) op de route Stoopschaarweg-Diepesteeg-Schiksweg-Oude Harderwijkerweg;
- een vrijliggend fiets-/bromfietspad langs de Gerichtenweg.

Er zijn momenteel geen financiële middelen beschikbaar om deze ontbrekende schakels te realiseren. Desondanks blijft het een wens deze schakels te realiseren wanneer zich op welke wijze dan ook kansen aandienen.

4.2 Voetgangers

Op dezelfde manier als bij de fietsvoorzieningen kunnen per wegcategorie de gewenste voetgangersvoorzieningen worden aangegeven in relatie tot het aantal voetgangers, het aantal auto’s en de snelheid van de auto’s:
- langs stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom: voet- of fietspad;
- langs stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom: voetpad;
- langs erftoegangswegen buiten de bebouwde kom: geen voorziening noodzakelijk, echter op wegen met meer dan 1.000 auto’s/dag voet- of fietspad wel gewenst;
- langs erftoegangswegen binnen de bebouwde kom: voetpad; op wegen met minder dan 700 auto’s/dag ook gelijkvloerse loopstrook mogelijk.

In het algemeen streeft de gemeente naar:
- voldoende ruimte voor voetgangers;
  (In verband hiermee dient de breedte van de voetgangersvoorziening tenminste 1.00 m. te bedragen, bij voorkeur tenminste 1.50 m. Op punten waar veel voetgangers komen (winkelcentra, scholen, enz.) dient de breedte tenminste 2.25 m te bedragen, bij voorkeur tenminste 3.00 m.)
- logisch aangelegde en verkeers- en sociaal veilige looproutes (met name in de omgeving van scholen, winkelcentra, bejaardentehuizen, stations en bushaltes)

Wij overleggen met het Gehandicaptenberaad Elburg (GBE) over specifieke voorzieningen voor deze doelgroep.

Hoofdstuk 5 Collectief Vervoer

In de gemeente Elburg zijn verschillende vormen van collectief vervoer actief:
- de trein;
- het reguliere openbaar streekvervoer;
- kleinschalig openbaar vervoer, zoals de buurtbus en de Regiotaxi;
- zgn. 'besloten vervoer', zoals MEMOVO, het schoolbusje en de taxi;
- particulier collectief vervoer, zoals het carpoolen.

Met uitzondering van de Regiotaxi en het schoolvervoer zijn wij voor het collectief vervoer niet de bevoegde overheid, zodat onze invloed en sturingsmogelijkheden beperkt zijn. Zoals reeds mocht blijken uit de hoofdstukken 1 en 2, proberen wij, alleen of in regionaal verband, desondanks maximaal een adviserende en initiërende rol te vervullen. Want collectief vervoer maakt meer participatie van ouderen en gehandicapten aan het maatschappelijk verkeer mogelijk, en kan de verkeersdruk als gevolg de toenemende automobiliteit beperken.
Met name op de route Dronten – Elburg – 't Harde – Epe zien wij kansen voor versterking van het collectief vervoer, mogelijk ook op de route Doornspijk – Hoge Enk – 't Harde; beide routes zijn momenteel verstoken van rechtstreeks openbaar vervoer.

Aangezien carpoolen –in de variant waarbij een van de betrokkenen tijdens de reis van de eigen auto overstapt in de carpoolauto- nagenoeg altijd plaatsvindt op bovengemeentelijke schaal, is het ook aan de betreffende bestuursorganen om door het aanleggen van een carpoolplaats op de genoemde locatie invulling te geven aan het carpoolstimuleringsbeleid. Waar mogelijk zal de gemeente de betreffende bestuursorganen hiertoe stimuleren.

Hoofdstuk 6 Parkeren en stallen

6.1 Parkeerbeleid algemeen

Zoals al in hoofdstuk 1 is opgemerkt, is onvoldoende parkeercapaciteit een van de drie belangrijkste verkeersaandachtspunten die de burgers aan de gemeente meegeven.
Op de locaties waar de meeste aandacht voor wordt gevraagd, is vaak een van de volgende aspecten aan de orde. Soms zelfs twee of alle drie.
- De beschikbare parkeercapaciteit is beduidend lager dan de huidige norm.
- Er zijn huishoudens met 3 of meer auto's.
- Een behoorlijk deel van de geparkeerde voertuigen bestaat uit bedrijfsvoertuigen (aannemersbusjes e.d.).

Daar waar de grenzen in zicht komen van het aanpassen van het aanbod aan parkeercapaciteit aan de vraag, willen wij nadenken over het aanpassen van de vraag aan het beschikbare aanbod. Dat kan bijvoorbeeld door in de hele gemeente een parkeerverbod voor bedrijfsvoertuigen in te stellen, en daarvan ontheffing te verlenen op locaties waar de beschikbare parkeercapaciteit dat nog toelaat. Dat zal er naar verwachting toe leiden dat in de meeste woonstraten geen bedrijfsvoertuigen meer kunnen worden geparkeerd. De eigenaren en gebruikers van deze voertuigen zullen dan een oplossing moeten zoeken buiten de openbare weg. Uit het feit dat in de inspraakperiode door de bevolking en de wijkcomités niet op dit voorgenomen beleid is gereageerd, leiden wij af dat er weliswaar niet of nauwelijks sprake is van locaties met een structureel parkeerprobleem (ook al doen de resultaten van de periodieke veiligheidsscan anders vermoeden), maar dat op locaties waar dat wel het geval is er begrip voor is dat de bedrijfsvoertuigen daar niet meer zullen kunnen parkeren. Wij zullen dit in voorkomende gevallen betrekken bij concrete voorstellen voor de relevante locaties.
Het feit dat er kennelijk niet of nauwelijks sprake is van een structureel parkeerprobleem onderstreept de juistheid van ons besluit om met ingang van 2013 geen structurele middelen meer te reserveren voor de aanleg van aanvullende parkeergelegenheid in woonwijken. Er is een voorstel in voorbereiding om de voor dit doel benodigde gelden voortaan te putten uit het Beheerfonds Openbare Ruimte. Waar mogelijk lift het vergroten van de parkeercapaciteit mee met andere projecten, zoals de revitalisering van oudere woonwijken.

De laatste tijd is het fenomeen sterk in opkomst dat particulieren hun eigen auto via internet te huur aanbieden voor 1 of meer dagen/weken. Dat is niet alleen een gat in de markt in kernen waar geen commercieel (personen)autoverhuurbedrijf gevestigd is. Bij het voortschrijden van deze ontwikkeling is het ook denkbaar dat, in combinatie met de steeds hoger wordende autokosten, sommige huishoudens overwegen hun tweede/derde auto de deur uit te doen. Mogelijk heeft dit een matigend effect op de nog steeds groeiende parkeerplaatsbehoefte. Om die reden zal de gemeente dit soort initiatieven (net als de meer commerciële vormen van autodelen) in faciliterende zin ondersteunen.

Voor een verdere uitwerking van het parkeerbeleid, inclusief de parkeernormen, verwijzen wij naar de in 2014 op te stellen (inter)gemeentelijke parkeernota.

6.2 Elburg-Vesting

Volgens een nieuw ontwikkelde landelijke methodiek zou voor een gebied met een parkeergedrag en een winkelhuur als in Elburg-Vesting een betaald parkeertarief van € 0,80/uur het meest aan te bevelen zijn. Het lijkt niet aannemelijk dat met een dergelijk tarief een kostendekkende exploitatie van betaald parkeren mogelijk is, zelfs niet wanneer ook op het Schootsveld en op het beoogde parkeerterrein in het havengebied betaald parkeren (tegen de helft van het Vesting-tarief) zou worden ingevoerd. Wij hebben dan ook vooralsnog geen voornemen om betaald parkeren te gaan invoeren.

We maken regelmatig mee dat ondernemers 'van buiten' zich in hun bezigheden (bijvoorbeeld een nieuw bedrijf, of de uitvoering van werkzaamheden) belemmerd voelen door ons parkeerbeleid in en om Elburg-Vesting. Het blijkt niet voor iedereen vanzelfsprekend te zijn dat de verkeersveiligheid of het woongenot van de een soms beperkingen oplegt aan de handelingsvrijheid van de ander. Waardoor niet onbeperkt parkeer- en inrij-ontheffingen worden afgegeven.
Wij vinden die beperking echter aanvaardbaar. Immers:
- voor werknemers in panden in Elburg-Vesting is het, gezien hun verblijfstijd, geen probleem om buiten Elburg-Vesting te parkeren; (desgewenst kan men -het laatste stukje, of zelfs de hele rit- fietsen;)
- voor het onmiddellijk laden/lossen van goederen zijn in het voetgangersgebied venstertijden ingesteld, en is buiten het voetgangersgebied geen parkeerontheffing nodig;
- bij activiteiten die korter duren dan een uur kan men parkeren op de plaatsen met blauwe streep;
- activiteiten waarbij de auto beslist nodig is, kunnen vaak zodanig worden gepland dat ze kunnen worden gecombineerd met de heen- of terugreis; (dat scheelt ook weer in het aantal autokilometers).

Ook wordt de hoogte van de leges soms als belemmerend ervaren, bijvoorbeeld omdat men die kosten niet aan de klant kan/wil doorberekenen. Maar wij vertrouwen erop dat juist ondernemers begrip hebben voor het kostendekkend leveren van onze producten.
Bedrijven die overwegen activiteiten in Elburg-Vesting te ontplooien, kunnen vooraf naar het parkeerbeleid informeren, en dat betrekken bij hun verdere besluitvorming.

6.3 Parkeren bij bedrijven en openbare gebouwen

Met name bij scholen blijft de parkeercapaciteit een punt van zorg. Bij veel scholen is een tekort aan parkeercapaciteit, oplopend tot 80% van de behoefte. Dit is het gevolg van het feit dat tot op heden een uitbreiding van het leerlingenaantal niet werd gekoppeld aan een toets van de parkeerbalans. Datzelfde geldt voor het anders gaan gebruiken van bestaande lokalen (bijvoorbeeld voor kinderdagverblijven). Daardoor komen met name de halers/brengers er vaak bekaaid vanaf. In de praktijk leidt dit tot de nodige verkeersonveilige situaties. Dat is onwenselijk. Waar mogelijk zijn deze onveilige situaties het hoofd geboden met recente maatregelen in het kader van het project 'verkeerveilige schoolomgeving', waaronder bewustwording van de halers/ brengers en de scholen dat hun keuze voor de auto geen bijdrage levert aan de ook door hen gewenste ver-

keersveilige schoolomgeving. Waar deze aandacht voor de oorzaak onvoldoende tot een oplossing leidt, en ook andere oplossingen onvoldoende draagvlak hebben of onvoldoende soelaas bieden, is beperking van het parkeerplaatstekort een laatste optie. Overigens is dit primair een verantwoordelijkheid van de scholen e.d. zelf.
Maar mogelijk kan worden meegelift met (ver)bouwplannen van de scholen zelf, of gemeentelijke herinrichtingsplannen in de omgeving. Er wordt gewerkt aan een verkenning de parkeerbehoefte bij scholen, kinderdagverblijven e.d. Waar geen (verdere) fysieke of gedragsaanpassingen mogelijk zijn, is intensivering van de handhaving niet uitgesloten wanneer de verkeersonveiligheid daartoe aanleiding geeft.

6.4 Parkeerfonds

Het parkeerfonds voorziet in een behoefte; een aantal bouwontwikkelingen in en om de Vesting zouden niet mogelijk zijn geweest zonder het instrument van het parkeerfonds.
In het kader van de nog op de stellen parkeernota zal de uitwerking van het parkeerfonds-procedure en –methodiek worden 'opgefrist'. Daarbij zal worden gekeken naar in het verleden gebleken aandachtspunten m.b.t. juridische inbedding, verwoording van het toepassingsbereik en de gevolgde methodiek, organisatorische inbedding (incl. goede onderlinge afstemming), en tijdige benutting van de in het fonds gestorte gelden.

Hoofdstuk 7 Verkeersveiligheid

7.1 Doelstellingen en realisatie

In het kader van het landelijke verkeersveiligheidsbeleid zijn voor 2010 de volgende doelstellingen geformuleerd:
- Op alle erftoegangswegen binnen de bebouwde kom geldt een maximum snelheid van 30 km/uur, en op alle erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een maximum snelheid van 60 km/uur.
- Er zijn 30% minder doden te betreuren dan in 1998.
- Er vallen 25% minder ziekenhuisgewonden dan in 1998.

Wij hebben die doelstellingen overgenomen en doorvertaald naar gemeentelijk niveau.

Alle drie doelstellingen zijn gehaald. Zowel door de gemeente als door de provincie Gelderland en het Rijk. Daar hebben de gemeentelijke en provinciale investeringen in verkeersveiligheidsprojecten hun steentje aan bijgedragen. (Enige uitzondering hierop is de maximum snelheid op de Stadsweg, die 80 in plaats van 60 km/uur bedraagt. Op deze weg is zonder aanvullende maatregelen een feitelijke snelheid van meer dan 60 km/uur goed haalbaar. Bij opname van de Stadsweg in de 60 km/uur-zone is het verplicht om snelheidsremmende maatregelen te nemen. Deze zijn echter onwenselijk met het oog op de belangen van de hulpdiensten en de landbouw.)

Voor 2020 heeft het Rijk de volgende doelstellingen geformuleerd:
- Er zijn 50% minder doden te betreuren dan in 2002.
- Er vallen 40% minder ziekenhuisgewonden dan in 2002.

In 2011 hebben alle drie wegbeheerders deze doelstellingen gehaald. Daarbij moet wel worden opgemerkt dat een deel van de daling is toe te schrijven aan de steeds verder dalende registratiegraad. Op landelijk niveau wordt onderzocht welke maatregelen genomen moeten worden om de registratiegraad weer te laten stijgen.
Doordat –ondanks de lagere registratiegraad- de doelstellingen zijn gehaald, zien wij geen noodzaak meer het aparte, structurele budget voor (infrastructurele) verkeersveiligheid te handhaven. In sommige gevallen kunnen verkeersveiligheidsmaatregelen meeliften met andere projecten, zoals de revitalisering van oudere woonwijken. Er is een voorstel in voorbereiding om in andere gevallen de voor dit doel benodigde gelden voortaan te putten uit het Beheerfonds Openbare Ruimte.

7.1.1 Fietsveiligheid

Door het beperkte gemeentelijk verkeersveiligheidsbudget is het in het algemeen niet wenselijk om per categorie weggebruikers nog eens specifieke doelstellingen te formuleren.
Zonder alsnog een doelstelling te formuleren, willen we -in navolging van het landelijk beleid- wel specifieke aandacht schenken aan de fiets(on)veiligheid. Was 10 jaar terug bij 22% van de ongelukken moet gewonden een fietser betrokken, nu is dat 43%. (bron: gemeentelijk actieplan Duurzaam Veilig 2012) Uit landelijk onderzoek blijkt zelfs dat ca. 60% van het in de ziekenhuizen binnengebrachte aantal zwaargewonde verkeersslachtoffers –los van de vraag of het betreffende ongeval geregistreerd is of niet- een fietser is, waarvan 40% 60 jaar of ouder is. Overigens is bij de in Elburg wel geregistreerde fietsongevallen in absolute zin geen sprake van een verdubbeling, maar van een stijging met slechts ca. 25%. Deze stijging steekt echter wel schril af tegen bijna een halvering van het totaal aantal ongelukken met gewonden. (Deze daling komt overigens voor het grootste deel voor rekening van een grote daling van het aantal ongelukken met gewonden waar jongeren bij betrokken waren.) Om deze reden zullen we de komende jaren extra alert zijn op kansen om de fietsveiligheid te verbeteren, en zo nodig overwegen hiervoor incidenteel budget beschikbaar te stellen.

Uit analyse van de ongevallen op het grondgebied van de gemeente (dus inclusief wegen in beheer van andere wegbeheerders) waarbij in de jaren 2008-2010 een (brom)fietser gewond raakte, blijkt het volgende:
1. De veiligste fietsmaand (februari) ligt ingeklemd tussen de onveiligste fietsmaanden (januari en maart). Helaas zijn er geen gemeentelijke of landelijke fietskilometerprestaties per maand bekend, zodat niet kan worden aangegeven wat relatief de (on)veiligste fietsmaanden zijn.
2. De fietsongevallen met vochtig of nat wegdek vinden plaats in de maanden december t/m maart.
3. 31% van de slachtoffers is 19 jaar of jonger, 23 % 65 jaar of ouder. Van de fietsers die de ongevallen zelf veroorzaken is 31% 19 jaar of jonger, en ook 31% 65 jaar of ouder.
   (Ter vergelijking: van de Elburgse bevolking is 27% 19 jaar of jonger, en 15% 65 jaar of ouder.)
4. 41% van de ongevallen wordt door de fietsers zelf veroorzaakt. Van deze zelf veroorzaakte ongevallen heeft 38% betrekking op eenzijdige ongevallen of ongevallen met stilstaande/stilliggende voorwerpen (ongelukken met paaltjes in fietspaden komen in de registratie niet voor !), en 44% op een onjuiste eigen plaats op de weg. 19% wordt veroorzaakt door het niet verlenen van voorrang aan andere weggebruikers.
5. Van de ongevallen waarbij de fietser slachtoffer is van het gedrag van anderen wordt 52% veroorzaakt doordat men geen voorrang krijgt bij het in-/uitrijden van een uitrit of zijweg. Van deze ongevallen vindt 46% plaats waar de uitrit/zijweg een vrijliggend fietspad kruist (op provinciale wegen).

6. 10% van alle gewonden valt doordat fietsers op een vrijliggend fietspad met elkaar in botsing komen.
7. 10% van alle fietsongevallen vindt plaats door het niet geven/krijgen van voorrang/doorgang op kruispunten van openbare wegen zonder eigen fietsinfrastructuur. Wel is in 75% van die ongevallen sprake van voorrangskruispunten binnen de bebouwde kom met aanliggende fiets(suggestie)stroken.
8. 13% van de ongevallen vindt plaats op gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom.
9. Alcohol speelt niet of nauwelijks een rol.

Hieruit kunnen wij de volgende conclusies trekken:
1. De oudere fietser veroorzaakt bovengemiddeld fietsongevallen.
2. Het aantal fietsongevallen zou maar liefst 1/3 lager zijn wanneer fietsers met minder bravoure (m.n. jongeren) of alerter (m.n. ouderen) en op de juiste plaats op de rijbaan zouden rijden. In theorie kunnen de gevolgen van dergelijk onjuist gedrag op wegvakken deels worden voorkomen of verzacht door de fietsers eigen infrastructuur (zoals vrijliggende fietspaden) te geven. Maar de daarvoor benodigde extra ruimte is slechts zelden aanwezig. En op erftoegangswegen is eigen fietsinfrastructuur ook in strijd met de wegkenmerken conform Duurzaam Veilig.
3. Daartegenover staat dat er op kruispunten en ter hoogte van uitritten juist opvallend veel ongevallen gebeuren wanneer de fietsers eigen infrastructuur hebben. Dat dwingt de betreffende wegbeheerder (m.n. de provincie) tot een keuze: ofwel de eigen fietsinfrastructuur opheffen, ofwel het aantal kruispunten/uitritten beperken. Aangezien het eerste in strijd is met de kenmerken van provinciale gebiedsontsluitingswegen conform Duurzaam Veilig, is het begrijpelijk dat de provincie streeft naar het beperken van het aantal kruispunten/uitritten.
4. Bij 'fietsongevallen' denkt men vaak in eerste instantie aan voorrangs-/doorgangsongevallen op kruispunten van openbare wegen zonder eigen fietsinfrastructuur. Het blijkt echter dat het aantal ongevallen in deze categorie beperkt is.
5. De laatste tijd staat de zgn. e-bike in de schijnwerper als mogelijke ongevalsoorzaak. De ongevallenregistratie (her)kent de e-bike niet als aparte categorie vervoermiddel. De e-bike wordt vooral gebruikt door wat oudere mensen voor recreatieve ritten buiten de bebouwde kom. Een zeer ruwe indicatie voor mogelijke betrokkenheid van e-bikes zou dan ook kunnen worden gevonden in de ongevallen die plaatsvinden op wegen buiten de bebouwde kom in de maanden mei t/m september met personen van 50 jaar of ouder. 10% van de ongevallen voldoet aan dit criterium, gelijkelijk verdeeld over provinciale en gemeentelijke wegen. Dit beperkte percentage vraagt niet onmiddellijk speciale aandacht.
   De gemiddelde snelheid van gewone fietsen ligt rond de 20 km/u -bij recreatieve ritten wellicht wat lager-, en van e-bikes rond de 25 km/u. Dit snelheidsverschil is mogelijk zowel voor de e-bike-bestuurder als voor de overige verkeersdeelnemers even wennen. Aangezien van grotere afstand een e-bike vaak niet onmiddellijk als zodanig van een gewone fiets is te onderscheiden, vraagt het met name van de e-bike-bestuurder extra anticiperen op een mogelijk onjuiste snelheidsinschatting door de overige verkeersdeelnemers.

In de actuele landelijke discussie over het thema fietsveiligheid komen nogal eens de aandachtspunten 'paaltjes in fietspaden' en 'hoge trottoirbanden' voor. Wij zijn alert op deze aandachtspunten. Enkele voorbeelden:
- In het winterseizoen worden de uitneembare palen op fietspaden verwijderd om ook deze paden te kunnen strooien. Op proef worden na het winterseizoen niet alle palen teruggeplaatst.
- Bij de herinrichting van oudere woonwijken worden de traditionele trottoirbanden vervangen door schuine, halfhoge troittoirbandjes.

We moeten ons wel realiseren dat maatregelen als 'paaltjes in fietspaden' en 'hoge trottoirbanden' in essentie ook een verkeersveiligheidsdoel hebben: ze (proberen te) voorkomen dat auto's zich op fietspaden of trottoirs begeven, en daar de fiets- en voetgangersveiligheid in gevaar brengen. Natuurlijk moeten we voorkomen dat het middel erger is dan de kwaal. Maar, om in dezelfde beeldspraak te blijven, we zullen ook moeten accepteren dat middelen soms hun bijwerkingen hebben.

Tenslotte valt op dat in dit soort discussies de schuld bij botsingen wordt gelegd bij het stilstaande/stilliggende voorwerp. Terwijl men zelden de eigen alertheid en de eigen plaats op de weg aan de orde stelt. Mogelijk kan hieraan in het kader van de verkeerseducatie aandacht worden besteed.

7.1.2 Maatschappelijk rendement verkeersveiligheidsmaatregelen

De maatschappelijke kosten (medische kosten, productieverlies, immateriële schade, materiële schade, afhandelingskosten en filekosten) van een ongeval met dodelijke afloop bedragen ca. € 2,7 miljoen, en van een ongeval met ziekenhuisopname tot ca. € 280.000,-. (bron: AVV/SWOV)
In de jaren 2005 t/m 2009 is in de gemeentelijke meerjarenprogrammabegroting in totaal € 353.450,- gereserveerd voor specifieke infrastructurele maatregelen in het kader van Duurzaam Veilig. Wanneer in de jaren 2006 t/m 2010 (de effecten van een maatregel zijn merkbaar vanaf het jaar na uitvoering ervan) de registratiegraad van de ongevallen niet merkbaar is afgenomen, is er ten opzichte van het uitgangsjaar 2004 (het jaar dat het GVVP is vastgesteld) ca. € 11 miljoen aan maatschappelijke kosten bespaard !

Het gaat misschien te ver om al deze bespaarde maatschappelijke kosten toe te schrijven aan het veiliger worden van de gemeentelijke wegen. Maar een maatschappelijk rendement van vele honderden, zo niet enkele duizenden procenten is toch wel aannemelijk. Noch in de publieke sector, noch in het bedrijfsleven zijn er veel investeringen met een dergelijk hoog rendement.
Wij zijn echter van mening dat in deze financieel-economisch barre tijden de keuzes niet moeten worden gemaakt op basis van maatschappelijk rendement, maar op basis van jaarlijkse kapitaallasten. Daarbij weegt mee dat in 2011 de verkeersveiligheidsdoelen voor 2020 zijn gehaald.

7.2 Educatie en voorlichting

Zolang er voor infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen geen specifiek budget is, bevat het voor educatie en voorlichting bedoelde budget binnen de deelproductenbegroting Verkeer en Vervoer nu nog de enige structurele middelen voor verkeersveiligheid. Dat betekent dat wij overwegen dit budget breder te besteden dan aan louter educatie en voorlichting. Om voor eventuele bredere bestedingen ruimte te creëren, dienen de educatieve en voorlichtingsactiviteiten op het gebied van verkeer(sveiligheid) aan een effectiviteitstoets te worden onderworpen.

Daarom geldt voortaan niet meer "ja, mits", maar "nee, tenzij" voor deelname aan regionale educatie- en voorlichtingsprojecten, en subsidiëring van activiteiten van de gemeentelijke afdelingen van Veilig Verkeer Nederland en de Schoolverkeersraad. De vraag moet niet meer zijn "Wij willen dit of dat organiseren. Wil de gemeente ons subsidiëren?", maar "Waaraan heeft de gemeente behoefte? Dan gaan wij dat organiseren (met gemeentelijke subsidie)." Anders dan in het verleden gebruikelijk, worden slechts die projecten en activiteiten gekozen die een relatie hebben met in Elburg relatief veel bij ongevallen betrokken vervoermiddelen en de leeftijd van de betrokken bestuurders. Ook worden projecten en activiteiten positief gewaardeerd die zich specifiek richten op de in Elburg relatief veel voorkomende ongevalstypes, of op de relatief onveiligste locaties. In het jaarlijkse actieplan Duurzaam Veilig worden deze criteria geanalyseerd. Op basis daarvan kan Elburg besluiten mee te doen aan regionale projecten en plaatselijke activiteiten te ondersteunen.
Wanneer het verband tussen een project/activiteit en een van de op dat moment relevante aandachtspunten aannemelijk kan worden gemaakt, staat een breed scala aan mogelijke projecten/activiteiten ter beschikking, zoals grotendeels verwoord in het vorige GVVP. Natuurlijk hebben sinds 2004 de ontwikkelingen niet stilgestaan, en zijn er nieuwe projecten en activiteiten bedacht. Een activiteit die recent is ontwikkeld, is het geven van fietscursussen (al dan niet elektrisch) aan ouderen (vergelijkbaar met de zogenaamde BROEM-ritten) -zoals al in het vorige GVVP werd gesuggereerd-.

7.3 Handhaving

Via de media bereiken ons signalen dat voor sommigen het verkeersgedrag niet zozeer wordt bepaald door de ter plaatse geldende verkeersregels, maar door de verwachte pakkans bij overtreding.
En om die pakkans bij snelheidsovertredingen te beperken, zijn er –weliswaar verboden- radarverklikkers, en diverse radiozenders waarop luisteraars de locatie van flitsers aan elkaar kunnen doorgeven.
De handhavingscapaciteit van de politie houdt echter geen gelijke tred met deze maatschappelijke ontwikkeling. De politie verbaliseert in de reguliere surveillance uitsluitend tegen verkeersovertredingen als ze acuut verkeersgevaarlijk zijn. Parkeerovertredingen horen daar in principe niet bij. Ook het tegen de rijrichting in rijden wordt niet per definitie als acuut verkeersgevaarlijk gezien.
Het terugtreden van de politie vervult ons met zorg. Daar komt nog bij dat het rijk enerzijds veel van de verkeershandhavingstaken afstoot richting de gemeenten, maar niet tegelijkertijd de gemeenten alle daarvoor benodigde bevoegdheden, menskracht en de mogelijkheid tot het zelf innen van de boetes geeft. Dat speelt met name bij overtredingen waarvoor de boetes relatief hoog zijn. Kennelijk is hier de rijksbegroting van groter belang dan het maatschappelijk effect van de verkeershandhaving.

7.4 Infrastructuur

Van de lijst met gevaarlijke gemeentelijke kruispunten en wegvakken over de jaren 2001-2003 is 88% niet meer terug te vinden op de lijst over de jaren 2009-2011. Daartegenover komen er jaarlijks slechts 1 of 2 nieuwe locaties op deze lijst. Een treffend bewijs van de succesvolle gemeentelijke aanpak van de verkeersonveiligheid in de afgelopen jaren.

Hoofdstuk 8 Uit te voeren projecten in financieel perspectief

Van de 16 projecten die in het meerjarenuitvoeringsprogramma van het oorspronkelijke GVVP waren opgenomen, zijn er 8 afgerond. De beide rondwegprojecten Oostendorp en 't Harde zijn als gevolg van natuurwetgeving niet mogelijk.

Op de wensenlijst resteren nog 3 fietspadenprojecten (Bovenweg-Klaterweg, Oude Harderwijkerweg-Schiksweg-Diepesteeg en Gerichtenweg). Aangezien deze fietspadenprojecten niet voorzien in een wettelijke plicht, komen zij in deze moeizame financiële tijden niet voor in onze begroting.
Wel blijven zij gehandhaafd als wens voor de toekomst.

Voor de aanleg van extra parkeerplaatsen in de woonomgeving (zoals bijvoorbeeld rondom de Porfierstraat en rondom de Zudendorpweg, die in het GVVP2004 expliciet genoemd worden) is geen budget meer beschikbaar. Deze projecten moeten daarom worden uitgesteld totdat in deze buurten de openbare ruimte wordt gerevitaliseerd (doorgaans in combinatie met grootschalig rioolonderhoud).

Ook het budget voor Duurzaam Veilig (zowel in de vorm van aanvullende infrastructurele maatregelen, als in de vorm van extra educatie/voorlichting en extra handhaving) is in de bezuinigingsnoodzaak gesneuveld. Er wordt naar gestreefd eventuele dringende, incidentele maatregelen te bekostigen vanuit de middelen die beschikbaar zijn voor onderhoud en instandhouding van de openbare ruimte.

Zolang de huidige financiële krapte voortduurt, en het dus niet eens lukt om reeds jaren op de planning staande projecten uit te voeren, voegen wij geen nieuwe projecten aan de wensenlijst toe.

Inspraaknota

Op het concept-GVVP is 1 inspraakreactie ontvangen, en wel van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (ROVG). Deze reactie luidt:

1. *We zijn blij met de extra aandacht die de gemeente Elburg aan de fietsveiligheid wil geven. Dit sluit aan bij het rijksbeleid, zoals dit in de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid (medio 2012) is aangegeven. We adviseren de gemeente daarbij gebruik te maken van de Modelaanpak Veilig Fietsen, zoals die momenteel landelijk wordt ontwikkeld.*
2. *We hechten als ROVG veel belang aan het onderwerp burgerparticipatie. In het voorliggende concept wordt even aangestipt op welke wijze hiervan gebruik is gemaakt bij het opstellen van het GVVP. We vinden echter dat burgerparticipatie structureel onderdeel van het beleid zou moeten zijn. Wellicht is dat in Elburg het geval, maar het komt in het concept GVVP niet duidelijk naar voren.*
3. *We maken ons zorgen over de voorgenomen bezuinigingen op educatie en voorlichting (of het inzetten van deze middelen voor andere projecten). We begrijpen dat er geprioriteerd moet worden (bijvoorbeeld ter bevordering van de fietsveiligheid), maar zouden een korting op het educatiebudget betreuren. We wijzen erop dat dergelijke activiteiten in aanmerking komen voor een subsidie van maximaal 75%.*

Onze reactie hierop is als volgt:

1. Inderdaad probeert het GVVP ook voor wat betreft de extra aandacht voor de fietsveiligheid het recente landelijk beleid te implementeren. Wij zullen daarbij de bevindingen uit de Modelaanpak Veilig Fietsen nauwlettend volgen, en waar relevant overnemen. Wij gaan er daarbij van uit dat deze bevindingen een goed evenwicht bieden tussen de verantwoordelijkheden voor de wegbeheerder, en de verantwoordelijkheden van de weggebruiker, als bedoeld in § 7.1.1.

2. Het college van B&W heeft op 27 maart 2012 de notitie Burgerparticipatie en interactieve beleidsvorming "Route naar burgerparticipatie in Elburg" vastgesteld. Daarin is vastgelegd over welk soort onderwerpen, in welk stadium en in welke mate burgerparticipatie en interactieve beleidsvorming plaats dient te vinden.

3. Bij het prioriteren van alle gewenste activiteiten speelt 'kosteneffectiviteit' een steeds grotere rol. In de Elburger begrotingssystematiek wordt daarbij gekeken naar de bruto kosten (dus exclusief te verwachten, maar niet met zekerheid vaststaande subsidie).
   Over de effectiviteit van verkeerseducatie en –voorlichting merken wij het volgende op: ook desgevraagd kan helaas niet worden aangegeven of de mede door de gemeente Elburg gesubsidieerde projecten merkbaar/meetbaar leiden tot een gedragsverandering bij de beoogde doelgroep, laat staan of het aantal ongevallen met kenmerken die gerelateerd zijn aan de betreffende projecten aantoonbaar zijn afgenomen.

Zuiderzeestraatweg Oost 19 - Postbus 70, 8080 AB Elburg
Telefoon 0525 688 688 Fax 0525 688 699 E-mail: gemeente@elburg.nl Internet: www.elburg.nl