

Aan de gemeenteraad van de gemeente Buren
Wetering 1
4021 VZ Maurik

Beusichem, 15 februari 2022

Betreft : Zienswijze op het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan

Geachte raad,

Op de website van de gemeente Buren is het Ontwerp Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) bekendgemaakt., bestaande uit 2 documenten t.w. :

- A. Mobiliteitsvisie Gemeente Buren, beleid voor de komende jaren op hoofdlijnen;
- B. (Concept) Uitvoeringsprogramma GVVP Gemeente Buren, vloeit voort uit mobiliteitsvisie en bevat concrete projecten voor de komende jaren.

Met deze brief maakt Beusichem Leeft haar zienswijze kenbaar over deze 2 documenten van het Ontwerp GVVP. Onze zienswijze met betrekking tot het GVVP sluit aan en is mede gebaseerd op onze eerdere zienswijze over de Ontwerp Omgevingsvisie. In onze zienswijze geven wij aan wat er volgens ons ontbreekt of gewijzigd moet worden in het GVVP in samenhang met de Ontwerp Omgevingsvisie.

Wij verzoeken u dan ook het GVVP gewijzigd vast te stellen. Ook vragen wij u de datum voor vaststelling van het GVVP door de gemeenteraad te verplaatsen, zodat deze aansluit bij de behandeling van de Ontwerp Omgevingsvisie en geborgd kan worden dat er voldoende draagvlak is voor de plannen.

Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

ZIENSWIJZE

Met deze zienswijze willen wij in gaan op onderdelen en punten van het GVVP betreffende :

- het aansluiten op eerdere versies van het GVVP van de gemeente Buren;
- de huidige en gewenste situatie;
- de samenhang met andere plannen van de landelijke en regionale overheden;
- het ambitieniveau en de organisatie (procedures en uitvoering);

Daarna willen wij ingaan op het hoofddoel en de afgeleide doelen in het GVVP, die centraal staan, t.w. :

- Vergroten van de verkeersveiligheid;
- Stimuleren van het fietsgebruik;
- Faciliteren van het autogebruik;
- Verhogen van de kwaliteit van de leefomgeving
(beperken van de schade aan natuur, landschap en milieu).

Vervolgens de opmerkingen op het Concept Uitvoeringsprogramma en de vier thema's, t.w. :

1. Verkeersveiligheid;
2. Bereikbaarheid;
3. Duurzaamheid;
4. Fietsnetwerk.

Wij willen graag nog een extra punt toevoegen aan de uitwerking per thema :

5. Financiële dekking van de thema's in het Uitvoeringsprogramma. In de documenten worden kosten opgegeven voor ingrepen en aanpassingen. In de stukken wordt wel gesproken over kostenindicaties, echter is er geen doorkoppeling naar de financiële dekking binnen de meerjaren begroting.

A. Mobiliteitsvisie, opmerkingen ten aanzien van opzet en continuïteit

A. 01 Aansluiting op eerdere GVVP en vigerende beleid

In de Mobiliteitsvisie wordt gerefereerd aan het GVVP van 2005, echter is dit niet de laatste versie van het GVVP. Dit is voor de continuïteit en duidelijk beleid verwarrend en niet wenselijk.

Het GVVP 2005 (looptijd 2005-2010) is op 10 mei 2012 geactualiseerd in de vorm van het GVVP 2012-2015. Er wordt wel aangegeven dat er sprake is van een actualisatie, maar er is geen toelichting in het nieuwe GVVP hoe en op welke punten het nieuwe beleid aansluit, afwijkt of uitgaat van nieuwe uitgangspunten ten opzichte van eerdere GVVP.

Huidige stukken geven ook niet duidelijk aan voor welke periode het GVVP zal worden vastgesteld, in tegenstelling tot de eerdere versies van het GVVP.

A.02 Stand van zaken Verkeer en Vervoer

Een duidelijke beeld over de huidige verkeer- en vervoers situatie ontbreekt naar onze mening, laat staan dat de gegevens gebaseerd zijn op onderzoek, metingen op locatie van specifieke probleemplekken/gebieden en de daarbij behorende analyse.

Er wordt geen inhoudelijke informatie verstrekt over de toegenomen mobiliteit en verkeersbewegingen betreffende de verkeersstromen, zoals :

- auto- en vrachtverkeer
- fietsverkeer,
- voetgangers en wandelaars,

tussen 2005, 2012 en nu. Een duidelijke analyse van de toegenomen verkeersdruk per weg-categorie ontbreekt, zowel algemeen beeld en specifieke weggedelen.

De resultaten van de deskresearch en de online E-spraak/bijeenkomsten zijn niet of niet goed terug te vinden of leiden tot vragen.

Door het grotendeels ontbreken van een duidelijke huidige situatie is in de stukken de vertaling naar een gewenste situatie moeilijk concreet te maken en is het zeker niet mogelijk om duidelijke en meetbare resultaten te kunnen formuleren.

Als de mobiliteitsvisie kaderstellend is voor de gewenste situatie is, naar onze mening, door het ontbreken van een goede inventarisatie en analyse moeilijk de juiste uitgangspunten te stellen. Het opstellen van gerichte, meetbare uitgangspunten zou dit verbeteren.

Dan pas is het mogelijk te beoordelen of de maatregelen bijdragen aan het bereiken van de gestelde doelen. Het vastleggen van principe en wijze van werken behoort naar ons idee wel degelijk bij „beleid op hoofdlijnen” en ontbreekt naar onze mening.

A.03 Samenhang met andere plannen van de landelijke en regionale overheden

In de stukken is geen duidelijke verwijzing en aansluiting te vinden op :

- het Nationaal Verkeers- en VervoersPlan (NVVP);
- het Provinciaal Verkeers- en VervoersPlan (PVVP);
- Visie voor een Bereikbaarheid Gelderland;
- Uitvoeringsbeleid Mobiliteit Regio Rivierenland;
- Nota Economie en het Regionaal Economisch Ambitiedocument;
- Stappenplan snelladen Provincie Gelderland;
- de Ontwerp Omgevingsvisie gemeente Buren.

Het GVVP zou minimaal moeten aansluiten/reageren op de uitgangspunten en referentiekader uit deze stukken om de ambities van de gemeente Buren te laten aansluiten op deze beleidstukken en de daaruit voortvloeiende opgaven en uitdagingen.

Gezien alleen al de bouwopgave waar de gemeente Buren en haar kernen voor staan, zal dat een toename van de verkeersbewegingen tot gevolg hebben, zowel bij de realisatie als in de gebruikssituatie na realisatie.

Naast deze opgave is de toename van de recreatieve- en toeristische verkeersbewegingen de laatste jaren aan het groeien. Op dit moment zijn er binnen de gemeente Buren en haar kernen, verschillende knelpunten en plekken waar de verkeersveiligheid verbeterd kan worden.

A.04 Ambitieniveau en Hoofddoel

De mobiliteitsvisie zoals nu voorgelegd heeft geen pro-actief ambitieniveau, maar meer een passief beleid zonder zelfreflectie. De gemeente stelt :

„Het beleid is gericht op het zoveel mogelijk beperken en waar mogelijk oplossing van (toekomstige) verkeersproblemen”.

Een objectieve lezer zou kunnen opmaken uit deze beleidsambitie, dat :

- De gemeente Buren op dit moment geen echte verkeers- en/of vervoersproblemen heeft, die een directe actie/aanpak nodig hebben;
- eventuele problemen te beperken zijn (tijdelijke aard) en er dus geen structurele oplossingen nodig zijn;
- indien er daadwerkelijke verkeers- en vervoersproblemen ontstaan neemt de gemeente Buren passieve houding aan door te stellen dat „waar mogelijk” er gezocht zal worden naar oplossingen.

Het bovenstaande is op zich al een bijzondere houding, want in het (concept) uitvoeringsprogramma van het GVVP worden onder paragraaf 2.8 Maatregelenlijst verkeersveiligheid 37 knelpunten genoemd, waar de gemeente maatregelen voorstelt om de situaties en knelpunten te verbeteren. Uit de informatie wordt niet duidelijk, hoe lang deze knelpunten al spelen, welke maatregelen al genomen zijn en waarom deze knelpunten nog niet zijn opgelost. De inhoudelijke reactie op de lijst wordt bij het volgende hoofdstuk over uitvoeringsprogramma van het GVVP verder worden behandeld.

Hier zien wij een duidelijke discrepantie in het aangekondigde beleid en analyse van de huidige situatie, iets wat al eerder is aan gegeven. Er is naar ons idee geen duidelijk beeld van de problematiek, laat staan een volgorde van klein naar groot, van eenvoudig naar moeilijk, laat staan een terugkoppeling met regionale problematiek en samenwerking met andere gemeenten of de provincie voor deze problematiek/oplossingen.

Het hoofddoel dat gemeente Buren met het GVVP nastreeft, is :

„Het realiseren van een veilig, betrouwbaar en duurzaam verkeers- en vervoerssysteem voor iedereen en voor alle vervoersmiddelen”.

Daarnaast wordt tegelijkertijd gesteld dat de gemeente niet alleen verantwoordelijk is, maar ook de weggebruiker zelf verantwoordelijk is voor een veilige en duurzame verkeer- en vervoerssysteem.

In basis is dit uitgangspunt reëel, maar gaat voorbij aan het selectief gedrag van weggebruikers. Bijvoorbeeld klagen over te hard rijden in de nabijheid van scholen, maar vervolgens harder dan de maximale snelheid rijden binnen de bebouwde kom naar afspraak, werk of winkels. Uiteindelijk is het een balans tussen een duidelijke en veilige inrichting van de openbare wegen, duidelijke regelgeving, monitoren en handhaven.

Het GVVP omschrijft afgeleide doelstellingen om het hoofddoel te realiseren, deze zijn :

- Vergroten van de verkeersveiligheid;
- Stimuleren van het fietsgebruik;
- Faciliteren van het autogebruik;
- Vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving
(beperken van de schade aan natuur, landschap en milieu).

Die wordt uitgewerkt in een viertal thema's :

1. Verkeersveiligheid;
2. Bereikbaarheid;
3. Duurzaamheid;
4. Fietsnetwerk.

De uitwerking per thema willen wij graag in de verdere behandeling duidelijk maken, omdat in onze ogen de benodigde monitoring en analyse van de verschillende onderdelen van de thema's ontbreken of ieder geval niet duidelijk is voor ons al burgers.

Samen met de prognose van de verkeersbewegingen als gevolg van uitbreiding van de kernen en veranderingen in verkeersstromen, maakt het pas mogelijk inhoudelijk suggesties te doen.

Daarnaast wordt in het GVVP weinig of geen keuzes gemaakt op het principe :

„Als dit, dan zal dat het gevolg zijn”

Het is logisch dat noodzakelijke keuzes een gevolg (kunnen) hebben naast het beoogde doel. Het GVVP maakt niet duidelijk waar de gemeente de keuzes op zal maken en waarom.

Zonder deze uitgangspunten is elke visie/uitwerking te verdedigen, maar gaat voorbij aan een goed en helder beleid.

Ook verwachten wij dat de thema's maatregelen vragen die in tegenspraak zijn met de ambities per thema, het GVVP geeft hier weinig aanknopingspunten hoe de gemeente Buren deze keuzes wil maken en welke invloeden vanuit de provincie en omliggende gemeenten hierop hebben.

(bijv. de problematiek betreffende het verkeer die niet ophoud bij de grenzen van de gemeente)

Verzoeken gemeenteraad :

- a. *Wij verzoeken aan te sluiten op uitgangspunten en doelstellingen van eerdere GVVP en deze ook zo te benoemen en verandering in visie/uitgangspunten ook zo te benoemen;*
- b. *Wij verzoeken de huidige situatie duidelijk te beschrijven en deze als nulmeting te benoemen ,gebaseerd op de daarvoor gebruikelijke metingen, analyses en onderbouwingen, daar waar deze ontbreken wel de daarvoor benodigde metingen en analyses uit te voeren;*
- c. *Wij verzoeken om een duidelijke inschatting/berekening van de consequenties van verschillende ontwikkelingen binnen de gemeente burens en haar kernen per thema in kaart te brengen;*
- d. *Wij verzoeken tot het formuleren van een heldere visie met kwalitatieve en kwantitatieve doelstellingen, die gebruikt kunnen worden om de voortgang van de ontwikkeling van en de uitvoering van plannen te kunnen toetsen;*
- e. *Wij verzoeken in het GVVP duidelijk aan te geven op met welke beleidsdocumenten (NVVP, PVVP, etc) het GVVP aansluit en welke keuzes er gemaakt zijn en waarom;*
- f. *Wij verzoeken om toe te lichten welke ambitie de gemeente heeft ten aanzien van de mobiliteitstransitie en hoe de gemeente denkt dit te bewerkstelligen;*
- g. *Wij verzoeken een duidelijke handelingsstrategie hoe het gestelde ambitieniveau en hoofddoel(en) wordt gerealiseerd en de (mogelijke/noodzakelijke) keuze/volgorde zal worden bepaald;*
- h. *Wij verzoeken aan te geven hoe de gemeente de samenwerking met andere betrokken partijen gaat inrichten, om te waarborgen dat de beoogde ambities ook daadwerkelijk waargemaakt kunnen worden;*
- i. *Wij verzoeken de Omgevingsvisie aan te grijpen om de ambities ten aanzien van duurzaamheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid om te zetten in een samenhangend pakket concrete maatregelen en deze in het verlenen van vergunningen af te dwingen. Denk onder andere aan deelauto's, laadpleinen op basis van lokaal opgewekte duurzame energie, ontmoedigingsbeleid voor parkeren van auto's op fossiele brandstof enzovoorts;*
- j. *We verzoeken het GVVP aansluitend op de Ontwerp Omgevingsvisie te behandelen;*
- k. *Wij verzoeken inzicht te geven in hoe de financiële dekking van de beoogde maatregelen zich verhoudt ten aanzien van de gemeentelijke (jaar)begroting.*

B. (Concept) Uitvoeringsprogramma GVVP Gemeente Buren, vloeit voort uit mobiliteitsvisie en bevat concrete projecten voor de komende jaren

B.1 Inleiding

Zoals eerder aangegeven is in dit document geen paragraaf, die duidelijk maakt waar het beoogde beleid op gaat aansluiten. Bijvoorbeeld doelen gerangschikt naar aansluitend op Nationaal- of Provinciaal beleid of specifiek lokaal.

Het participatie proces vermeld 723 reacties op ca. 27.000 inwoners is in onze ogen een pover resultaat. Een analyse is verder niet genoemd in het stuk, geen verdere doelen om de participatie te verbeteren, mede omdat de gemeente stelt dat het niet alleen een taak van de gemeente is om de beoogde doelen per thema te bereiken.

B.2 Verkeersveiligheid

B.2.0 Algemeen

Uit de uitwerkingen van de verschillende paragrafen is het niet duidelijk op welke onderzoeken, metingen en/of analyses het document gebaseerd is. Er zijn geen verwijzingen, bijlagen die dit aangeven c.q. die de uitgangspunten staven. Het GVVP geeft ook niet aan welke conclusies ten grondslag liggen aan de voorgestelde maatregelen.

B.2.1 Wegencategorisering

Het ontbreekt in het GVVP of het Uitvoeringsprogramma een duidelijke analyse van de typering die de gemeente wil hanteren. Deze typering is conform de landelijke richtlijnen en bestaat uit 4 wegcategorieën. Deze paragraaf kent wel een kaart op het niveau van de totale gemeente, maar niet per kern en zijn 2 categorieën aangegeven met dezelfde kleur, die op deze grote schaal tot verwarring kan leiden. Het gaat echter om de erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (dus 30 km/uur) en erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (dan 60 km/uur), wat met 2 verschillende kleuren het verschil beter aangeeft.

Daarnaast dienen niet alle erftoegangswegen hetzelfde doel. Zo zijn er per kern een aantal duidelijke hoofdroutes te benoemen, bijvoorbeeld voor verkeer van/naar de supermarkt of routes voor scholieren of voor landbouwverkeer. Dit onderscheid voor welke functie een weg gebruikt wordt is cruciaal om maatregelen op de juiste locaties te treffen.

Een verdere analyse van de daarvoor benodigde inrichting van de verschillende wegen ten aanzien van de beoogde functie zou een helder beeld c.q. kwantificering kunnen geven van de opdracht die de gemeente Buren nog heeft te realiseren.

De conclusie/maatregel die de gemeente als doel stelt lijkt ons weinig pro-actief.

Pas bij groot onderhoud wordt gekeken wat er aan de weginrichting gedaan moet worden om aan te sluiten op de wegcategorie van de desbetreffende weg. Leidend zou moeten zijn de verkeersveiligheid, en niet de staat van de weg of de kosten.

Het vergroten van de verkeersveiligheid van wegen (prio 1 GVVP), die niet voldoen aan de beoogde inrichting, wordt pas uitgevoerd als er groot onderhoud nodig is.

B.2.2 Afwaardering wegen in het buitengebied

Wij hebben met verbazing kennis genomen van de inhoud van deze paragraaf.

Het afwaarderen/opheffen en verkopen lijkt een doel geweest te zijn, gezien de rapportage “Afwaardering van wegen in de gemeente Buren”

Naar onze mening zijn veel tot bijna alle wegen in de gemeente Buren openbare wegen die meerdere percelen ontsluiten. Het opheffen van deze wegen zal tot gevolg hebben dat meerdere percelen en eigendommen niet meer ontsloten worden. Dit lijkt ons geen doel op zich zelf.

Doorgaans is het monitoren en regelmatig uitvoeren van noodzakelijk onderhoud aan wegen, een afdoend middel om hoge kosten te voorkomen. Dan zijn meestal kleine problemen groter geworden dan bij regelmatig onderhoud. Betere screening en actief beheer lijkt ons een beter middel en maakt het ook mogelijk snel in te spelen op verkeersveiligheid (ontbreken of slecht zichtbaar zijn van de weginrichting om de gewenste snelheid te kunnen handhaven en te lezen is als weggebruiker).

B.2.3 Gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie

Het positief beïnvloeden van het verkeersgedrag is deels ten gevolge van educatie, campagnes.

Maar het andere deel dat naar ons idee een grotere invloed heeft op het verkeersgedrag is een goede weginrichting, duidelijke verkeersregels en aanduiding en daarbij regelmatige en goed uitgevoerde handhaving.

Beide aspecten gaan hand in hand en het heeft weinig zin als deze niet in balans zijn.

Bijvoorbeeld wel mensen aanspreken/bekeuren in de omgeving van scholen, maar in de rest van het 30 km/uur gebied dit niet doen. Integrale, regelmatige eenduidige handhaving is de uiteindelijke basis voor het stimuleren van het correcte gewenste verkeersgedrag als de weginrichting ook uitnodigt tot dit gedrag.

Hier is te denken aan het belonen van het beoogde gedrag/snelheid, zoals in andere gemeenten wordt gedaan (bij het meetbaar houden aan de maximale snelheid, een donatie wordt gedaan aan een sociale bezigheid of voorziening). Het is eigenlijk bijzonder welke invloed dit fenomeen heeft op weggebruikers, gezien de (test)resultaten.

B.2.4 Snelheidsmonitoring bij meldingen

Het is ook hier aan te merken dat het beleid niet pro-actief is, maar pas geïnitieerd wordt na herhaaldelijke ongevallen op specifieke locaties. Dit is passief en voorkomt pas na incidenten ongewenst gedrag.

Een verbetering zou zijn dat er metingen voor 2-3 weken op potentiële locaties binnen bepaalde snelheidszones worden gedaan. Deze borden worden gemonteerd aan lantarenpalen en hebben accu's of PV panelen. Het aanbrengen is betrekkelijk eenvoudig en heeft een grote flexibiliteit. Er wordt hierdoor vaker en met grotere regelmaat gewezen op de maximale snelheid en geeft tegelijkertijd een objectieve meting van de werkelijke snelheden in combinatie met aantallen. Wel moet er dan een duidelijke norm zijn bij welke mate van overtredingen er maatregelen worden getroffen.

B.2.5 Verkeersveilige schoolomgevingen

Het GVVP en Het Uitvoeringsprogramma GVVP gaan in op het vergroten verkeersveiligheid, maar over de problematiek van de veiligheid rondom scholen is de stelling in deze paragraaf in het Uitvoeringsprogramma naar onze mening scheef en doet geen recht aan de situatie.

Door te stellen dat de scholen allereerst zelf een verantwoordelijkheid hebben, gaat voorbij aan de het feit dat de gemeente primair zelf verantwoordelijk is aan een goede inrichting van het openbare gebied.

Dat het een problematiek is die gemeente, school en ouders samen moeten oplossen is duidelijk, waarbij inrichting van de openbare ruimte en het verkeersgedrag (dat daar meestal uit volgt) hand in hand gaan. Het gestelde in deze paragraaf neigt naar voorwaardelijk handelen van de gemeente.

Mogen wij stellen dat de toon van de tekst geen directe bijdrage is, om het gewenste gedrag te stimuleren en gaan er van uit dat dit geen grondhouding is van de gemeente rondom het beleid van verkeersveilige schoolomgeving.

B.2.6 Dijken

De gemeente heeft de dijk niet als doorgaande verbindingsweg of gebiedsontsluitingsweg getypeerd. De dijk is een erftoegangsweg en moet zodanig ingericht worden dat bestemmingsverkeer en langzaam verkeer hoofdgebruikers zijn. Dat sluit ook goed aan op langzaam recreatief verkeer.

Op dagen met mooi weer wordt de dijk echter op grote schaal door gemotoriseerd verkeer, met name motoren, gebruikt. Met de (geplande) ontwikkelingen t.a.v. verblijfsrecreatie in de uiterwaarden dreigt dit nog verder toe te nemen. De dijk is niet ingericht om intensief verkeer van zeer uiteenlopende snelheid veilig te verwerken. Bovendien veroorzaken m.n. motoren geluidsoverlast voor medeweggebruikers en omwonenden.

In het GVVP stelt de gemeente in regionaal verband monitoring als maatregel voor. Wij concluderen daaruit dat de gemeente nu pas werk gaat maken van de reeds lange tijd gesignaleerde overlast. Dat is wat Beusichem Leeft betreft wel erg laat, terwijl het GVVP ook geen duidelijkheid geeft over de wijze waarop de gemeente deze monitoring gaat organiseren, hoe de samenwerking met de regio in dit verband gestalte krijgt en wanneer en op welke wijze resultaten verwacht mogen worden. Maar dat is wel waar de aanwonenden op wachten.

B.2.7 Specifieke locaties

B.2.8 Maatregelenlijst verkeersveiligheid

Specifieke locaties, hier wordt gesproken over locaties :

- binnen bebouwde kom
- buiten de bebouwde kom

Uit de toelichting blijkt niet dat dit een resultaat is van monitoring door de gemeente , maar met name een opsomming van meldingen uit de E-spraak en bijeenkomsten. Gevolg en oorzaak zijn naar onze idee niet verder geanalyseerd/onderzocht. De knelpunten per gemeente lijken gebaseerd op reacties op actieve en mondige bewoners en daardoor in sommige kernen (Beusichem en Eck en Wiel) veel aandachtspunten zijn en andere kernen weinig of geen knelpunten (Buren) zijn.

In de maatregelenlijst wordt niet duidelijk onderbouwd of de voorgestelde maatregelen wel het gewenste resultaat zullen hebben, sommige knelpunten moet nu nog onderzocht worden.

B.2.- Ontbrekende doelgroepen betreffende verkeersveiligheid

Bij de behandeling van dit thema ontbreken de volgende doelgroepen :

- verkeersveiligheid fietsverkeer, specifiek scholieren;
- verkeersveiligheid bromfietzers, E-bike, etc;
- verkeersveiligheid motoren;
- verkeersveiligheid voetgangers, zowel voor de bewoners van de kernen, als voor de recreatieve- als toeristische voetgangers

Verzoeken gemeenteraad :

- a. Wij verzoeken in het GVVP en het (concept) Uitvoeringsprogramma duidelijk aan te geven welke methodes en metingen zijn gebruikt voor het meten van de Verkeers- en Vervoersgegevens op de verschillende wegcategorieën en duidelijk inzichtelijk te maken wat de toe- en/of afname van de verkeersintensiteit is;*
- b. Wij verzoeken duidelijke en overzichtelijke wegcategorieën op zowel de overzichtskaart als deelkaarten per kern te opnemen zodat de juiste wegcategorie kan worden aangegeven;*
- c. Wij verzoeken in het overzicht van wegcategorieën om de 50 km/uur wegen in de gemeente expliciet aan te geven, omdat vrijwel elke kern 50 km/uur wegen heeft, hier is het verstandig aan te geven bij welke wegcategorie deze wegen horen;*
- d. wij verzoeken bij alle wegen naast de wegcategorie ook de functie op basis van het (gewenste) gebruik toe te voegen, dus wat zijn de hoofdroutes door de kernen en voor wie (voetgangers, fietsers, auto, vrachtlandbouw en recreatie);*
- e. De mobiliteitsvisie en (concept) Uitvoeringsprogramma sluiten niet goed op elkaar aan, buiten sommige omissies is het aan te bevelen de herkomst van informatie en analyses te vermelden bij conclusies die in beide documenten worden getrokken;*
- f. Wij verzoeken overzichtskaart van het “push en pull beleid” van de gemeente voor de wegen in het buitengebied met een onderbouwing/afwegingen per locatie betreffende de genomen/te nemen keuzes. Op dit moment wordt dit geheel niet duidelijk;*
- g. Wij verzoeken de gemeente na te denken om pro-actieve middelen in te zetten zoals aangegeven met snelheidsborden om het gedrag te beïnvloeden;*
- h. Wij verzoeken de gemeente om op basis van de metingen en informatie die deze middelen kunnen opleveren, gericht te handhaven na de plaatsingsperiode van deze middelen. Dit appelleert aan het feit dat het fenomeen „waarschuwen en direct daarna handhaven” direct gevolg heeft;*
- i. Educatie kan bij jonge verkeersgebruikers, echter hierdoor bereikt men niet de oudere jongeren en volwassen verkeersdeelnemers, waar er sprake is van ingesleten gedrag;*
- j. Wij verzoeken de gemeente de balans van maatregelen rondom schoolomgevingen te heroverwegen, het gedrag van ouders en kinderen is door scholen slechts beperkt te beïnvloeden. De scholen zijn geen politie of handhavers. Natuurlijk kunnen scholen de gemeente helpen de juiste vorm te vinden van de inrichting van de openbare omgeving en het gedrag te positief te beïnvloeden;*
- k. Wij verzoeken een duidelijke keuze te maken wat betreft het doel en de typering van de wegen op de dijk. Gezien het verkeer op de dijken zijn er verschillende gebruikers groepen op verschillende tijdstippen op de dag. Graag gaan wij met de gemeente, bewoners in gesprek om te kijken naar een passende oplossing voor deze toch complexe situatie. Als er een oplossing uit dit overleg komt, vragen wij de gemeente deze actief in te brengen in regionale overleggen. Tenslotte verzoeken we de voortgang van het overleg en de uitvoering aan de inwoners van de gemeente periodiek terug te koppelen;*
- l. Wij verzoeken de maatregelenlijst verkeersveiligheid te baseren op meldingen, monitoring en analyse. Op basis daarvan de mogelijke maatregelen bespreken met de directe omwonende. Naast de maatregelen ook de financiële consequenties mee nemen in het totale beleid en het totale budget per jaar. Dit kan een prioriteitenlijst opleveren waarin nog keuzes gemaakt worden betreffende de volgorde van de verschillende maatregelen.*

B.3 Bereikbaarheid

B.3.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

In het (concept)Uitvoeringsprogramma wordt gesteld dat in deze paragraaf is gegaan op ruimtelijke ontwikkelingen die invloed hebben op verkeersstromen. Echter de paragraaf bestaat uit 6 regels en er wordt verder geen enkele informatie gegeven over welke verkeersstroom dan ook.

Geen enkele informatie over de groei van de verschillende verkeersstromen tussen 2005 en 2021, geen enkele onderbouwing en feiten die het maatregelenoverzicht bij hoofdstuk 6 (pag. 20-26) kunnen onderbouwen.

In de mobiliteitsvisie wordt onderscheid gemaakt tussen interne en externe bereikbaarheid (in het uitvoeringsplan is dit onderscheid overigens niet meer terug te vinden), openbaar vervoer, veerdiensten en parkeren. Wij missen het autoverkeer als categorie in het overzicht betreffende bereikbaarheid van de gemeente. (betreft zowel de interne en externe bereikbaarheid voor het autoverkeer)

Ook hier ontbreekt een analyse van de huidige (ervaren) bereikbaarheid alsmede van voorziene ontwikkelingen die hierop van invloed zijn (denk aan de eerder genoemde elektrificatie van m.n. fietsverkeer en toename van mogelijkheden op het gebied van deelmobiliteit, maar ook aan ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw en recreatie). Tevens moet de benodigde mobiliteitstransitie meegenomen worden bij keuzes in de ruimtelijke ontwikkeling.

B.3.2 Openbaar vervoer

De gemeente heeft een redelijk passieve houding ten aanzien van het openbaar vervoer (met name mensen zonder auto of rijbewijs, zoals jongeren en ouderen) en geeft in de eerste alinea van deze paragraaf aan dat zij zelf geen zeggenschap heeft op de lijnvoering van het openbaar vervoer.

De doelgroepen, die gebruik maken van de buslijnen, komen voort uit mensen die op reguliere basis gebruik maken van het openbaar vervoer, dit zijn vaak :

- jongeren;
- personen zonder rijbewijs of auto;
- ouderen;

maar er zijn voldoende andere doelgroepen die bewust gebruik maken van het openbaar vervoer, als dit een goede aansluiting geeft op de doel van hun reis, denk aan

- mindervaliden;
- woon-werkverkeer tussen de verschillende kernen of naast gelegen gemeente;
- milieubewuste reizigers en woon-werk verkeer dat voorkeur aan heeft voor OV;
- dagrecreatie;
- toeristen uit binnen- en buitenland.

deze groepen zullen bij goede verbindingen nog meer gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.

B.3.2.a Buslijnen

Huidige buslijnen zijn regionaal georganiseerd. Het ontbreekt in deze opsomming aan een grotere mate van zelfreflectie en analyse, die naar onze mening nodig is om de regionale partijen (gemeenten en provincie) te kunnen informeren op behoefte, behoud en verbeteren van het huidige kwaliteitsniveau.

In het (concept)Uitvoeringsprogramma is er helemaal geen analyse van de huidige buslijnen, mogelijke verbeteringen in aansluiting en afstemming van de huidige buslijnen.

Het ontbreekt aan welke inzichten dan ook, laat staan dat er een beeld is van aspecten, die de kwaliteit van de buslijnen kan verbeteren. Wij vragen ons af hoe de gemeente dan kan sturen op een verbetering van de kwaliteit bij de regionale partners, specifiek de provincie als concessieverlener.

B.3.2.b Trein

Voor deze vorm van openbaar vervoer heeft de gemeente Buren geen echte spoorlijnen en spoorwegstations (Culemborg, Geldermalsen en Tiel), echter er ligt een belang voor de verbindingen met deze stations.

In het GVVP en het (concept)Uitvoeringsprogramma wordt op geen enkele manier een analyse gemaakt van de aansluiting op de spoorwegstations, wat de huidige stand van zaken is, waar kwaliteitsverbeteringen mogelijk zijn en hoe de gemeente dit onder de aandacht gaat brengen bij de regionale partijen. Er wordt wel gesproken over het principe van „first en last mile” en de verduurzaming van onze mobiliteit. Het (concept)Uitvoeringsprogramma heet het over 5 factoren die dit moeten bewerkstelligen, t.w. :

1. Snel, direct en vaker naar de economische kernen buiten de regio;
2. Een directe verbinding tussen Arnhem en Geldermalsen;
3. Betere ontsluiting van werklocaties en dorpskernen;
4. Aantrekkelijke OV-knooppunten;
5. Verduurzaming van de verbinding.

In de paragraaf wordt wel gesproken over het verbeteren van het voor- en natransport naar belangrijke (hoofd) vervoersknooppunten, maar dan houdt verdere analyse en aandachtspunten op.

Geen verdere analyse van de vervoersstromen van en naar de dichtstbij gelegen spoorwegstations Culemborg (noord-zuid verbinding) en Geldermalsen/Tiel (west-oost verbinding), geen vermelding van knelpunten en welke andere vorm van verbeteringspunten.

Diverse werklocaties in de gemeente worden niet direct bediend door het OV en zal altijd een bepaalde loopafstand opleveren, waardoor het OV minder aantrekkelijk wordt gemaakt.

In de omgevingsvisie van de provincie voor een bereikbaar Gelderland worden duidelijke doelen gesteld voor Rivierenland ten aanzien van het openbaar vervoer. De daar genoemde punten zoals verdere ontwikkeling OV per spoor/HOV en Flexibel Vervoer komen eigenlijk niet aan bod en worden niet verder uitgediept betreffende kansen en mogelijkheden voor de gemeente Buren.

B.3.3 Veerdienst(ten)

In deze paragraaf wordt wel gewezen op het belang van de huidige veerdiensten en dat de gemeente lobbyt voor behoud van de veerdiensten en de kwaliteit hiervan.

Echter duidelijke visie en argumenten ontbreken in het (concept)Uitvoeringsprogramma, hierdoor is het naar onze mening moeilijk voor de politiek en de burgers een bijdrage te leveren aan de lobby naar Regio Rivierenland.

B.3.4 Parkeren

De inhoud van deze paragraaf is van beperkte inhoud, buiten dat er een parkeernota wordt opgesteld. In de Mobiliteitsvisie gesproken over de invloed en het tekort aan parkeerplaatsen als gevolg van (dag)toerisme en evenementen. In de huidige paragraaf wordt hier verder geen visie en beleid uitgewerkt. Verdere ontwikkelingen ten aanzien van het elektrisch rijden en fietsen komen niet aan de orde of worden zelfs niet genoemd. Ook ontbreekt een koppeling met de Omgevingsvisie, Regionaal beleid, etc

B.3.5 Specifieke locaties

Deze paragraaf verwijst naar enkele punten in de Maatregelenlijst (3.6). Echter deze lijst mist urgentie vanuit de visie/beleid en monitoring ten aanzien van parkeerproblematiek.

B.3.6 Maatregelenlijst

De lijst van maatregelen is moeilijk te beoordelen gezien het beleid niet volledig is en de daaruit volgende huidige keuzes naar onze mening tot andere maatregelen zou kunnen leiden.

Daarnaast worden voornamelijk het plaatsen van verkeersdrempels als oplossing gezien.

Hierbij worden vele nadelen van verkeersdrempels niet genoemd of afgewogen.

Aspecten als beperkt effect, rammelende lading, toename trilling door zwaarverkeer en meer geluidsoverlast. Daarnaast hebben drempels invloed op de aanrijtijden van de hulpdienst.

B.3.- Autoverkeer en Fietsverkeer

In de Mobiliteitsvisie en het (concept) Uitvoeringsprogramma ontbreken een paragraaf betreffende de uitwerking van het beleid en de uitwerking van bereikbaarheid van het Autoverkeer en Fietsverkeer en de verdere aansluiting op het regionale beleid. Daardoor is moeilijk een beeld/mening te vormen van het deze onderdelen betreffende Bereikbaarheid, terwijl dit in de Mobiliteitsvisie twee afgeleide doelstellingen zijn.

Betreffende het fietsverkeer wordt dit in hoofdstuk 5 onder het Fietsnetwerk behandeld, maar binnen het Hoofdstuk Bereikbaarheid is een ondersteund beleid wenselijk/noodzakelijk.

Verzoeken gemeenteraad :

- a. Wij verzoeken het hoofdstuk Bereikbaarheid verder aan te vullen en uit te werken tot een compleet beleid en uitwerking en de aansluiting op het Nationaal en Regionaal beleid;*
- b. Wij verzoeken om daarbij specifiek aandacht te besteden aan de bereikbaarheid en aanrijtijden van de hulpdienst;*
- c. Wij verzoeken betreffende het OV meer aandacht voor de doelgroepen die gebruik maken van dit type vervoer en visie/beleid en speerpunten verder uitwerken*
- d. Wij verzoeken in relatie tot het hoofdstuk Bereikbaarheid meer aspecten uitwerken die in onze mening beleid zouden moeten zijn de uitwerkingen daarvan, die passen bij het thema Duurzaamheid;*
- e. Wij verzoeken het hoofdstuk compleet te maken met paragrafen betreffende Auto- en Fietsverkeer;*
- f. Wij verzoeken een visie beleid te ontwikkelen voor parkeervoorzieningen voor fiets(dag)toeristen;*
- g. Wij verzoeken het beleid en de uitwerking daarvan verder aan te vullen met een visie/beleid ten aanzien van nieuwe aspecten betreffende Bereikbaarheid :*
 - Deelmobiliteit*
 - Laadinfrastructuur voor het stimuleren van autoverkeer/fietsverkeer*

B.4 Duurzaamheid

In dit hoofdstuk worden aangegeven hoe de gemeente wil omgaan met het aspect Duurzaamheid en daarmee aspecten als leefbaarheid (wij lezen „verhogen van de kwaliteit van de leefomgeving”).

Maar de uitwerking vanuit deze doelstelling is echter niet opgenomen in de uitwerking, geen afwegingen om tot een resultaat te komen zowel in tijd als in meetbare doelen.

Ook de mobiliteitstransitie, die een sterke relatie heeft met duurzaamheid komt niet ter sprake.

B.4.1 Laadinfrastructuur

Het koppelen van het verduurzamen van het autoverkeer aan de laadinfrastructuur is een logische stap, maar kwantificeren en daar gericht beleid op voeren ontbreekt. Het verlenen van vergunningen aan marktpartijen kan leiden tot het niet aansluiten op de vraag. De gemeente heeft daar dan maar beperkt sturing op, zeker als daar geen duidelijke visie voor is vastgelegd. Marktpartijen hebben de neiging alleen de interessante plekken te willen exploiteren, maar niet het coherent netwerk wat voor een dergelijke infrastructuur nodig is, zowel voor haar bewoners, maar ook voor de (dag)recreatie en toerisme.

Daarnaast is het wenselijk om niet vraaggestuurd laadinfrastructuur aan te leggen, maar vanuit een visie om de houding van elektrisch vervoersmiddelen te veranderen en de beperkingen weg te nemen.

B.4.2 Faciliteren deelmobiliteit

Naast de deelauto waarover in deze paragraaf word gesproken zijn er nog ander vervoersmiddelen binnen de deelmobiliteit, t.w. elektrische scooters en fietsen. Deze worden verder niet behandeld, maar zijn zeker rondom de (dag)recreatie en toerisme te overwegen faciliteiten vanuit de Duurzaamheid.

B.4.3 Fietsgebruik stimuleren

B.4.4 Maatregelenoverzicht Duurzaamheid

Onze reactie betreffende deze paragrafen willen wij graag combineren met de opmerkingen/vragen onder hoofdstuk 5

B.5 Fietsnetwerk

In dit hoofdstuk wordt het beoogde Fietsnetwerk behandeld en worden kwaliteitsaspecten geformuleerd, samengevat :

Samenhang:	het fietsnetwerk moet een samenhangend geheel vormen;
Directheid:	de fietsroutes moeten zo direct mogelijk zijn;
Aantrekkelijkheid:	de fietsinfrastructuur moet aantrekkelijk zijn en goed ingepast;
Verkeersveiligheid:	de infrastructuur moet veilig zijn voor alle weggebruikers;
Comfort:	de fietsinfrastructuur moet een vlotte en comfortabele doorstroming mogelijk maken.

Vanuit deze aspecten wordt verwezen naar een wensbeeld verbeeld in figuur 6.1. De schaal van de verbeelding en het ontbreken de deelkaarten van de verschillende kernen maakt het moeilijk een beeld te vormen van het gewenste eindbeeld. De deelkaarten zouden het inzichtelijk maken welke routes de gemeente voorstelt als fietsinfrastructuur en of dit wenselijk is en de beste oplossing is. Hiervoor ontbreekt ook de onderbouwing door metingen/analyse en daaruit volgende keuzes. Deze kunnen natuurlijk gemaakt zijn, maar daar is geen inzicht in.

De opsomming van routes binnen het beoogde hoofdfietsnetwerk komt daar door enigszins willekeurig over. Mede ook door het feit dat er wegen zijn waar wel fietsstroken op de weg zijn ingericht, maar mogelijk niet voldoen of veilig genoeg zijn. Het realiseren van gescheiden fietswegen/ routes vergt veel meer van het weg profiel dan de bestaande situatie.

Daarnaast wordt er geen onderscheid gemaakt tussen

- woon-werk verkeer;
- woon-school verkeer;
- (dag)recreatie;
- toeristische routes.

De eerste 2 gebruikersgroepen vragen directe, snelle, veilige routes, die niet direct aantrekkelijk hoeven te zijn.

De laatste 2 vragen andere routes die juist wel aantrekkelijk zijn, soms niet direct.

Deze fiets routes kunnen gebaseerd zijn op bepaalde aantrekkelijke toeristische locaties, langs landschappelijke gebieden waar het Rivierenland/Betuwe om bekend staat.

Mogelijk is er meer behoefte aan korte en lange fietsroutes, mogelijk aansluiten al bestaande routes.

Keuzes kunnen worden beïnvloed vanuit de Duurzaamheid (beschermen Flora- en Fauna en Milieu).

Geen van deze aspecten zijn terug te vinden in het beleid en de uitwerking/keuzes die worden gemaakt in de kaart van het Fietsnetwerk binnen de gemeente.

Verzoeken gemeenteraad :

- a. Wij verzoeken een meer actieve en planmatige aanpak ten aanzien van duurzaamheid van de gemeente vast te leggen in het GVVP en het Uitvoeringsprogramma;*
- b. Wij verzoeken de relatie met de mobiliteitstransitie te benoemen;*
- c. Wij verzoeken een meer integrale visie te ontwikkelen betreffende de laadinfrastructuur voor het auto- en fietsverkeer in samen werking met niet alleen marktpartijen, maar ook met partijen als eCoBuren of gelijkwaardige lokale en landelijke partijen;*
- d. Wij verzoeken geen vraag gestuurd beleid te voeren, maar een actief, vanuit beleid en visie doelen verwerken in het uitvoeringsprogramma en hier heldere en meetbare tijdstrajecten aan te verbinden;*
- e. Wij verzoeken een beleid te ontwikkelen zodat het autoverkeer voor korte afstanden minder gebruikt gaat worden. Binnen kernen kan dat met het realiseren geschikte fiets- en wandelroutes;*
- f. Wij verzoeken in het beleid rondom duurzame vervoersvormen ook de aspecten mee te nemen als veilige stallingen, rustplaatsen bij recreatie- en toeristische hotspots;*
- g. Wij verzoeken bij het uitwerken van het Fietsnetwerk voldoende onderbouwing en onderzoek te gebruiken bij het opstellen van het Fietsnetwerk, met daarbij het onderscheid van de (verschillende) wensen/uitgangspunten behorende bij de verschillende gebruikers van het fietsnetwerk;*
- h. Wij verzoeken de Laadinfrastructuur voor het Auto- en Fietsverkeer niet als losstaande voorzieningen te zien, maar te zoeken naar samenhang die aantrekkelijk kan zijn voor het gebruik en de exploitatie voor marktpartijen (bijvoorbeeld parkeerplaats voor fiets(dag)recreatie met laadinfrastructuur voor zowel voor Auto als Fiets in combinatie met toeristische plekken)*

Samenvatting :

De bovenstaande opsomming is eigenlijk een momentopname als reactie op de voorliggende beleidstukken. Een volledig compleet opmerkingen overzicht is niet mogelijk gezien nog ontbrekende onderdelen en is het ook nog niet mogelijk Maatregelen overzichten per thema goed te beoordelen

Beusichem Leeft wil niet alleen kritische kanttekeningen maken, maar graag een actieve rol spelen bij het tot stand komen van het beleid en de uitwerking van het GVVP en het Uitvoeringsprogramma. Dit om zoveel mogelijk draagvlak te realiseren voor het beleid en het op de juiste wijze investeren in de openbare ruimte mogelijk te maken.