

Verbindingswegen

Mobiliteitsvisie en -plan voor opkomende generaties en waardig oud worden

Inhoudsopgave

Voorwoord	2
1.1 Inleiding: eerst de mens, dan het systeem	3
1.2 Mobiliteitsbeleid vanuit verbinding.....	10
1.3 Leeswijzer	11
2. Maatschappelijke ontwikkelingen en mensgerichte mobiliteitsbeleid	12
2.1 Verstedelijkingsopgave in de regio	12
2.2 Regionaal mobiliteitsbeleid	16
2.3 Ontwikkelingen in mobiliteit	18
3. Omgevingsvisie 2040, een rode draad voor mobiliteitsbeleid.....	22
3.1 Thema's Omgevingsvisie 2040	22
3.2 Thema's Omgevingsvisie 2040 verbonden met mobiliteitsambities	25
4. Het huidige mobiliteitsbeeld van de gemeente	27
5. Via Transitiestrategie naar verbinding	34
5.1 Stappen: voetgangers	38
5.2 Trappen: fietsers.....	44
5.3 Openbaar vervoer	47
5.4 Mobility as a Service Mobility as a Service – de M van S T O M P.....	57
5.5 Personenauto, gemotoriseerd vervoer, noodhulpdiensten en wegategorisering	62
5.7 Parkeerbeleid voor auto en fiets.....	65
5.8 Logistiek	69
5.9 Verkeersveiligheid	70
5.10 Mobiliteitsdata	72
6. Acties, uitvoering, planning en kosten	73
6.1 Actielijst, planning en kosten.....	73
6.2 Monitoring en evaluatie.....	74
Bijlagen	76
Bijlage 1. Aantallen forenzen in en om de gemeente Renkum	76
Bijlage 2. Halte-overzicht buslijn 352 Arnhem - Wageningen.....	80
Bijlage 3. Halte-overzicht lijn 51	81
Bijlage 4. Halte-overzicht lijn 54 Renkum - Heteren.....	82

Bijlage 5. Parkeercapaciteit, parkeerdruk, parkeeronderzoek	83
Bijlage 6. Knelpuntenlijst Verkeersveiligheid.....	86
Bijlage 7. Demografische kenmerken respondenten mobiliteitsenquête	87
Bijlage 8. Opzetten Bicibús	88

Voorwoord

Renkum is trots op haar verbonden gemeenschap en kiest ervoor dat alle kinderen vanaf de leeftijd van acht jaar zelfstandig naar school kunnen gaan.

Het mobiliteitsbeleid van de gemeente Renkum begint met een welverdiend compliment aan onze gemeenschap. Hier blinkt men uit in het opzoeken van elkaar, het bouwen van verbindingen en het samen bereiken van doelen—iets wat lang niet overal vanzelfsprekend is.

Werken, studeren, winkelen, ontspannen, ontmoeten, cultuur beleven en sporten: al deze activiteiten zijn onmisbaar voor een bloeiende gemeenschap. We willen dit koesteren en ervoor zorgen dat iedereen, van jong tot oud, hier zo zelfstandig mogelijk aan kan deelnemen.

Ons doel? Een mobiliteitsbeleid dat elk kind vanaf 8 jaar de mogelijkheid biedt om zelfstandig naar school, sport, cultuur en winkels te gaan, en dat ouderen en mensen met een beperking ondersteunt om met waardigheid en vrijheid in onze gemeente oud te worden.

Onze gemeente is uitgeroepen tot beste kleine woongemeente van Gelderland en dat willen we graag blijven. We zetten dan ook in op ontmoeten en verbinden. Daarbij kiezen we volgorde voor focus op voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, benutten van mobiliteit en tot slot de personenauto. We kiezen voor mensgerichte mobiliteit. De traditionele ingenieursbenadering laten we los, omdat we merken dat mensen met de oplossingen die hieruit voortkomen letterlijk en figuurlijk vastlopen. We gaan dan ook samen met de samenleving leren en experimenteren om te ontdekken wat wel en niet werkt. Ongetwijfeld leidt dit af en toe ook tot teleurstelling. Maar, daar leren we van. Mensen uit onze gemeenschap hebben vanaf het begin tot het einde meegedaan, bijgedragen en meegeholpen bij het tot stand brengen van dit mobiliteitsbeleid. Dit pad gaan we de komende jaren nog meer samen bewandelen, ook bij de uitvoering hiervan. Vandaar de titel 'Verbindingswegen'. Er is de komende jaren veel werk te doen. Dit vraagt nauwe samenwerking met natuurlijk onze inwoners, in het bijzonder kinderen, bedrijven en instellingen, belangenorganisaties en collega-overheden. Deze mobiliteitsvisie biedt hiervoor de context met 2040 als stip aan de horizon!

Joa Maouche

Wethouder Verkeer & Vervoer





1.1 Inleiding: eerst de mens, dan het systeem

De gemeente Renkum is een aantrekkelijke plek om te wonen en werken. Het staat bekend om weinig overlast, een rustige woonomgeving, goede burenerelaties en een hoge mate van veiligheid. In 2024 is de gemeente uitgeroepen tot dementievriendelijke gemeente met scores boven het landelijke gemiddelde. Daarnaast scoort de gemeente bovengemiddeld ten opzichte van andere Nederlandse gemeenten als het gaat om fietsvoorzieningen. Het fietsnetwerk is logisch opgezet, goed vindbaar en wordt zeer gewaardeerd door alle fietsers, inclusief kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals jonge kinderen en ouderen. Sinds 2024 rijdt de Trolleybus weer tussen Arnhem, Oosterbeek en Wageningen. Deze elektrische bus is milieuvriendelijk en draagt aanzienlijk bij aan een betere leefomgeving.

Hoewel we al een mooie gemeente zijn, is er nog veel werk te doen. Dit mobiliteitsbeleid bevat de mobiliteitsvisie en het mobiliteitsplan voor de gemeente Renkum in 2040 (in het vervolg gemakshalve mobiliteitsbeleid genoemd). Wij willen dat Renkum een aantrekkelijke plek is om te wonen en werken waar mensen, verbinding en een gezonde leefomgeving voor iedereen centraal staan, kinderen vanaf 8 jaar zelfstandig naar school, sport en cultuur kunnen gaan, en mensen waardig oud kunnen worden.

In ons mobiliteitsbeleid stellen wij dan ook eerst de mens centraal en vervolgens het verkeerssysteem. Wij zien een duidelijke link tussen welzijn, leefomgeving en onze manier van vervoer. Verkeer en verkeersveiligheid zijn niet alleen technische of beleidskwesties, maar heeft een nadrukkelijke relatie met mensen.

Kinderen hebben het recht om vanaf 8 jaar zelfstandig naar school, naar de sportclub of cultuuractiviteiten te kunnen gaan

Het Internationaal Verdrag inzake de Rechten van het Kind (20 november 1989 aangenomen door de Algemene Vergadering van de VN), dat als doel heeft het waarborgen van de rechten en het welzijn van alle kinderen, is voor ons mobiliteitsbeleid een belangrijk vertrekpunt. Verschillende artikelen hiervan geven ons richting:

- *Artikel 6: Recht op leven, overleven en ontwikkeling*
- *Artikel 24: Recht op gezondheidszorg en veiligheid*
- *Artikel 27: Recht op een adequate levensstandaard*
- *Artikel 28 en 31: Recht op onderwijs en spel*



Toegepast op verkeer betekent dit dat wij willen dat kinderen vanaf 8 jaar zelfstandig naar school, sport, cultuur, winkels kunnen gaan. Kinderen hebben het recht om veilig naar school of speelplekken te kunnen gaan en in veilige omgevingen te zijn, bijvoorbeeld verkeersvrije, veilige speelruimtes en schoolomgevingen. Mobiliteit is geen doel, maar een middel om op een gezonde, veilige manier zich te kunnen ontwikkelen en vormen. Wij willen kinderen hierin betrekken. Zij hebben het recht om gehoord te worden. Wij nodigen hen uit om mee te denken in beslissingen die hun veiligheid in het verkeer en leven in een schone, gezonde, duurzame leefomgeving beïnvloeden.

VN-Verdrag Rechten van Personen met een Handicap

Een ander belangrijk vertrekpunt voor ons mobiliteitsbeleid is het VN-Verdrag inzake de

Rechten van Personen met een Handicap, in het bijzonder Artikel 20 hiervan dat op mobiliteit ingaat. Belangrijke grondbeginselen van dit verdrag zijn autonomie (zelfstandigheid), gelijkheid en participatie. Het verdrag bepaalt onder andere dat mensen met een beperking het recht hebben om zelfstandig te wonen, naar school te gaan, het openbaar vervoer te gebruiken of aan het werk te zijn, deel te nemen aan het maatschappelijke leven. Toegankelijkheid is een kernprincipe van het verdrag en wordt als een fundamenteel recht beschouwd. Het vereist dat de fysieke en virtuele omgeving, inclusief vervoerssystemen, toegankelijk zijn voor mensen met een handicap. Wij willen dat de infrastructuur, zoals wegen, voetpaden, openbaar vervoer en verkeersvoorzieningen (zoals verkeersborden en stoplichten), zodanig zijn ontworpen en aangepast dat ze bereikbaar en veilig zijn voor mensen met verschillende beperkingen, waaronder mobiliteitsbeperkingen (rolstoelgebruikers, ouderen, mensen met visuele of gehoorbeperkingen).



Artikel 21 van dit Verdrag gaat in op vrijheid van meningsuiting en informatie. Wij gaan dan ook mensen met beperkingen mogelijkheden bieden om mee te denken in beslissingen die hun veiligheid in het verkeer en leven beïnvloeden. Hierbij gaan we bovendien vervoersongemakken die zij binnen onze gemeente ervaren systematisch in kaart brengen.

Principes van de VN voor Ouderen (1991)

Een derde belangrijk vertrekpunt voor ons mobiliteitsbeleid zijn de Principes van de VN voor Ouderen. Deze principes stellen dat ouderen recht hebben op een veilige,

toegankelijke en comfortabele omgeving. Dit omvat het recht op toegang tot vervoer dat hen in staat stelt om deel te nemen aan het maatschappelijk leven. Ouderen en mensen met een beperking hebben recht op mobiliteit, omdat dit essentieel is voor hun sociale, mentale en fysieke welzijn. Wij willen zorgen voor toegankelijke en veilige vervoersmogelijkheden die hen in staat stellen actief deel te nemen aan de samenleving, hun onafhankelijkheid te behouden en hun kwaliteit van leven te behouden of te verbeteren.

‘Als we doen wat we altijd deden, krijgen we wat we altijd deden’ (Einstein)

De traditionele ingenieursbenadering van mobiliteitsplanning is vooral gericht op de auto en op kwantificeren. Hoe lang doen we erover om van A naar B te komen? Hoe hoog zijn de verkeersintensiteiten, dat wil zeggen hoeveel verkeer rijdt er op een weg en hoeveel verkeer kan die weg aan? Wat is de mate van voertuigverliesuren? Wat zeggen verkeersmodellen?

Gemeente Renkum deed dit tot voor kort ook. Een voorbeeld. De gemeente deed in 2008 onderzoek naar verkeersintensiteiten op de Utrechtseweg. In 2023 werd dit onderzoek herhaald. Uit deze onderzoeken blijkt dat het doorgaand verkeer op de Utrechtseweg relatief iets is gedaald tussen 2008 en 2023 (van 55% à 57% in 2008 naar 50% in 2023), maar in absolute aantallen met 300 motorvoertuigen is toegenomen. De toename van verkeer uit de eigen gemeente is nog veel hoger. In 2008 waren dit 3.651 motorvoertuigen, in 2023 waren dit er 4.778.

In de afgelopen 15 jaar lag het accent van mobiliteitsbeleid op kostbare onderzoeken en het treffen van maatregelen voor de auto. Echter, zoals dit voorbeeld laat zien, wegen verruimen, extra wegen en parkeerplaatsen aanleggen voor de auto blijken steeds weer geen oplossing te zijn. Dergelijke maatregelen leiden juist tot toename in autoverkeer, autobezit en dominant ruimtebeslag van de openbare ruimte. Zo is autobezit in onze gemeente tussen 2008 en 2023 toegenomen van 1,05 auto per huishouden naar 1,15 per huishouden.

Zwart-gat-theorie

Het verbreden en aanleggen van wegen voor de auto maakt reizen voor korte duur gemakkelijker, waardoor mensen die auto kunnen rijden vaker en verder gaan reizen. Dit zorgt uiteindelijk voor meer vraag naar nieuwe auto-infrastructuur, waardoor het proces zich herhaalt. Dit is behoorlijk kostbaar, terwijl het rendement nihil is en niet ten goede komt aan mensen die geen auto willen of kunnen rijden. Dit wordt ook wel een zwart-gat-theorie genoemd, omdat geld investeren in wegen voelt als het in een zwart gat gooien. Wegen worden voornamelijk aangelegd vanuit een ingenieursbenadering. Vanuit die context wordt gekeken naar het systeem, of het systeem werkt. En elk systeem wordt apart bekeken. Het fietssysteem, het wegsysteem, het openbaar vervoersysteem en volgens ingenieurs werkt het systeem niet als het niet stroomt. Met allerlei richtlijnen

proberen ingenieurs het systeem draaiende te houden. En als het weer doorrijdt, wordt onterecht gedacht dat een bereikbaarheidsprobleem opgelost is.

Vervoersongemakken en bereikbaarheid voor iedereen

Dergelijke inspanningen zijn overduidelijk niet toereikend. En op dezelfde manier doorgaan bij een verstedelijkingsopgave van 100.000 woningen in de regio leidt er toe dat nog meer mensen niet mee kunnen doen. Het aanmoedigen van autobezit en autogebruik botst bovendien met de toenemende vraag naar ruimte op straat voor andere functies en activiteiten, zoals lopen, fietsen, spelen in een groene beweegvriendelijke, waterbergende, en hittestressbestendige omgeving om gezond en fit te kunnen blijven of mensen te kunnen ontmoeten.

Wij stoppen met het meeste gewicht leggen op de ingenieursbenadering, want in die traditionele benadering doen niet alle mensen ertoe. Doelgroepen met vervoersongemakken, mensen die geen of beperkt autorijden (zoals schoolgaande kinderen die zelfstandig naar school zouden willen fietsen) raken er door uit het oog. Auto's die in de file staan zijn heel zichtbaar, maar de mensen die niet op weg gaan omdat er geen openbaar vervoer of fietsroute naar hun werkplek, school, sport, winkels of cultuurlocatie leidt, zijn veel minder zichtbaar. Nu wordt een groep mensen heel goed bediend, namelijk de automobilist. Maar ook die andere groep die geen auto kan rijden (een derde van de bevolking) heeft het recht om te werken, naar de zorginstelling te reizen van hun keuze en vrienden te maken waar ze willen. Het doel van het mobiliteitssysteem is dat mensen ergens kunnen komen, dat mensen naar het werk kunnen, bij oma langs kunnen, enzovoort. Als dat het doel is, dan gaat de bereikbaarheid niet alleen om waar mensen nu naartoe gaan, maar ook om waar mensen misschien morgen naartoe zouden willen gaan. Dus het gaat om een hele scala van bestemmingen die mensen moeten kunnen bereiken. Die bereikbaarheid meten we niet door te meten waar mensen naartoe gaan, maar waar ze naartoe zouden kunnen komen. En dat moet een redelijk niveau hebben, zodat mensen in vrijheid kunnen bepalen waar ze gaan werken, wie hun vrienden zijn, welke sport ze gaan doen, welke dokter ze nemen, enzovoort. Wanneer die bereikbaarheid onvoldoende is, worden mensen in hun mogelijkheden beperkt. Wanneer mensen vervoersarmoede of bereikbaarheidsarmoede hebben, dan is het dusdanig dramatisch dat ze geen baan meer vinden, doordat werk dat voor hen geschikt is, niet te bereiken is met de vervoersmiddelen die zij ter beschikking hebben. Dus wij streven naar rechtvaardigheid in mobiliteit: het bieden van voldoende bereikbaarheid. Hierbij is de mens ons eerste vertrekpunt. Daarna het 'vervoerssysteem'. Daar heeft iedereen baat bij. In inclusievere omgevingen kan iedereen meedoen.



Afbeelding 1. Burgemeester Agnes Schaap markeert het trottoir met een hulpmiddel voor dementerende mensen

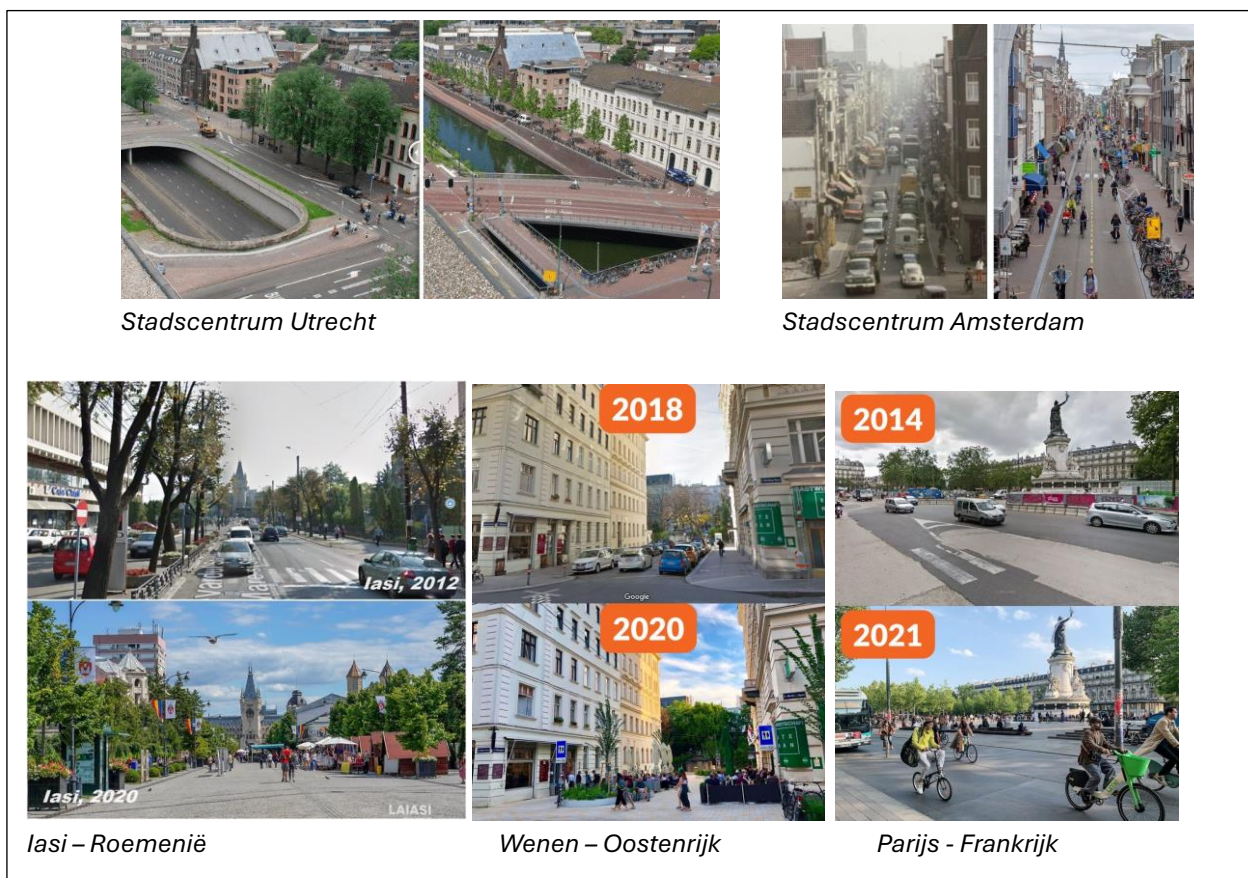
Een focus op een specifieke modaliteit, een vervoersmiddel sluit bepaalde mensen uit van gebruik. Dat geldt voor de fiets. Niet iedereen kan fietsen. Niet iedereen kan autorijden, bijvoorbeeld vanwege kosten of beperkingen. Dat geldt ook voor het reizen met openbaar vervoer. Elk vervoersmiddel heeft dus zijn beperking, en dat betekent dat we gaan kijken naar welke vervoersmiddelen iemand kan gebruiken en of de vervoersmiddelen en het systeem dat we bieden daaromheen toegang biedt tot allerlei bestemmingen. We gaan dan ook zoveel als mogelijk zorgen dat iedereen op de bestemming kan komen met de vervoersmiddelen die zij kunnen gebruiken. Voor schoolgaande kinderen ligt de focus op hun recht om vanaf het achtste levensjaar zelfstandig naar school te gaan. Dat heeft logischerwijs betekenis voor lopen, fietsen en het zien van de openbare ruimte als gedeelde ruimte.

Openbare ruimte zien als ‘gedeelde ruimte’

Onze straten hebben uiteenlopende functies. Mensen gebruiken de straat om zich te verplaatsen, maar ook om elkaar te ontmoeten, te genieten van de zon, om te spelen en een ommetje te maken. Die diversiteit aan functies in de straat staat onder druk door verstedelijkingsopgave. Vanuit de traditionele mobiliteitsplanning bezien lijkt er meer ruimte nodig te zijn voor verkeer van bewoners, forensen en bezoekers. Meer dan de helft van de openbare ruimte wordt gedomineerd door autoverkeer, zowel rijdend als geparkeerd. De mensen in de straat komen figuurlijk, maar ook letterlijk, in de knel. Mobiliteit, en soms zelfs overmobiliteit, lijkt vaak nog de norm te zijn bij de inrichting van straten.

Wij willen onze straten en openbare ruimte opnieuw gaan zien als een ‘gedeelde ruimte’ in plaats van een functie die hoofdzakelijk is bedoeld als functionele verbinding, doorgaans gebaseerd op verkeerstechnische normen. Ter illustratie, volgens de traditionele vervoersplanningsmethoden en daarbij behorende verkeerstechnische

normen voldoet de Utrechtseweg. De weg kan de hoeveelheid verkeer dat er rijdt, en ook een toename hiervan, aan. Desondanks ervaren inwoners, raadsleden en andere belanghebbenden al velen jaren de straat als onrustig druk en leeft nog steeds de behoefte om er het verkeer te verminderen. Met andere woorden, er zijn al jaren mensen die deze weg als een ‘gedeelde ruimte’ zouden willen zien, maar niet zo ervaren. En met de ingenieursbenadering lijken we daar ook niet in te slagen. Wij stappen hiervan af. Wij willen dat in straten aantrekkelijk, veilig en inclusief tegelijk zijn en mogelijkheden bieden voor flaneren, ontspannen en ontmoeten. Overal ter wereld, ook in ons land, zijn er legio voorbeelden dat dit kan. Dus waarom ook niet bij ons?



Tekstbox 1. Inspiratiebeelden openbare ruimte als ‘gedeelde ruimte’.

Transitiestrategie

Natuurlijk is zo’n structurele verandering, zo’n andere benadering van mobiliteit ook spannend. Immers, we laten gebaande paden los, durven af te wijken van door ingenieurs bedachte richtlijnen, gaan op zoek naar een andere aanpak en kiezen voor een fundamentele verandering in onze manier van werken. Hoe doen we het nu op een andere manier als we eigenlijk nog niet precies weten hoe? Inderdaad, we kennen niet alle vragen en hebben niet alle antwoorden. Juist vanuit deze openheid willen we samen met alle betrokkenen gaan leren en experimenteren. Wij vinden het essentieel om te leren van de praktijk, dat wil zeggen samen doen en onderzoeken wat wel en niet werkt.

Samen in gesprek te gaan over de gewenste richting. Vanuit deze werkwijze zetten we eerst de mens centraal.

Spelregels bij experimenteren

We kunnen bij het experimenteren, indien nodig, gebruik maken van de experimenteerbepaling (artikel 23.3 in afdeling 23.2, Omgevingswet) die de mogelijkheid biedt om tijdelijk af te wijken van regels. Voorwaarde van een experiment is dat de initiatiefnemer streeft naar het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit. Als gemeente nemen we bij experimentele projecten een regierol op ons. Er zijn spelregels. De aard van die spelregels is afhankelijk van het experiment. Initiatiefnemers die binnen deze spelregels experimenten uitvoeren, kunnen van begin tot eind op onze betrokkenheid rekenen. Bij elk experiment gaan we meten of mensen meer of anders gebruik maken van de openbare ruimte en wat de zelfverklaarde impact hiervan is op hun welzijn en gezondheid. Succesvolle experimenten met wenselijke uitkomsten kunnen worden omgezet naar structurele maatregelen. Succesvol gebleken experimenten die ook elders in de gemeente kunnen worden toegepast, borgen we in een Leidraad Openbare Ruimte. Uit deze benadering volgt naar onze verwachting een robuust mobiliteitsnetwerk met een focus op verbinding, welzijn, gezondheid, duurzaamheid en gedeelde straten. Voetgangers en fietsers hebben hierin prioriteit. We creëren goede alternatieven voor de auto. We zorgen voor veilige schoolomgevingen en moedigen fietsgebruik aan. Ook voor mensen die hier niet wonen, maar wel werken of op bezoek komen zetten wij alles op alles om hen gebruik te kunnen laten maken van mobiliteit dat weinig ruimte inneemt, schoon en gezond is en verschillende bestemmingen bereikbaar maakt.

1.2 Mobiliteitsbeleid vanuit verbinding

Niet alleen qua benadering van mobiliteit, maar ook bij het werken aan dit mobiliteitsbeleid zijn we een nieuwe verbindingsweg ingeslagen. Wij hebben geprobeerd een aanpak te volgen die vergelijkbaar is met die van de Omgevingsvisie 2040 van gemeente Renkum, het samenhangend strategisch plan over de fysieke leefomgeving. Dit mobiliteitsbeleid is van ons allen en niet bedacht vanuit één sector. Vele belangstellenden met verschillende achtergronden hebben hieraan meegewerkt, ideeën en suggesties ingebracht. Relevante informatie is opgehaald via gesprekken met belanghebbenden, op scholen en markten; via online enquêtes, ateliers, gebiedsanalyses, beleidsonderzoek, en reflecties naar aanleiding van terugkoppelmomenten en gesprekken met belanghebbenden, belangstellenden waaronder ook wetenschappers. Juist die verbinding is de kracht van onze gemeente en die willen we koesteren. Bovendien is over de grenzen van het mobiliteitsvakgebied heen gekeken met richtinggevendende thema's uit de Omgevingsvisie (Samen; Gezond en Leefbaar; Toekomstbestendig en Duurzaam; en Dynamisch'). Dit mobiliteitsbeleid is het resultaat van dit proces. Het geeft antwoord op de vragen waarom we dit beleid nodig

hebben (mobiliteitsvisie), hoe we dat doen en wat we gaan doen (mobiliteitsplan) en binnen welk tijdspad (uitvoeringsagenda).

1.3 Leeswijzer

In dit inleidende hoofdstuk is de lezer meegenomen in de fundamenten van onze visie. In het kort komt het erop neer dat we afscheid nemen van de traditionele benadering van mobiliteitsplanning, de mens centraal zetten en pas daarna het systeem, de openbare ruimte als een gedeelde ruimte benaderen, kiezen voor rechtvaardigheid in mobiliteit, ervoor kiezen dat kinderen vanaf 8 jaar zelfstandig naar school, sport en cultuur kunnen gaan en mensen waardig oud kunnen worden in onze gemeente.

Hoofdstuk 2 gaat in op maatschappelijke ontwikkelingen, waaronder de verstedelijkingsopgave, in relatie tot een mensgerichte benadering van mobiliteit.

Hoofdstuk 3 laat zien hoe we de thema's uit de Omgevingsvisie 2040 gemeente Renkum inkleuren in dit mobiliteitsbeleid.

Hoofdstuk 4 geeft een indicatief beeld van mobiliteit in onze gemeente en eerste indicatie van vervoersongemakken.

Hoofdstuk 5 beschrijft de transitiestrategie, de rol daarvan in verbinding met de samenleving en wat de positie is van het verkeerskundige principe van S T O M P daarin is.

Hoofdstuk 6 gaat in op het vervolg, dat wil zeggen acties, uitvoering, planning en kosten.



2. Maatschappelijke ontwikkelingen en mensgerichte mobiliteitsbeleid

12

Dit hoofdstuk gaat over maatschappelijke ontwikkelingen waaronder de verstedelijkingsopgave, regionale en landelijke ontwikkelingen in relatie tot onze mensgerichte benadering van mobiliteit.

2.1 Verstedelijkingsopgave in de regio

De Nederlandse bevolking blijft de komende jaren groeien. In 2022 waren er ongeveer 17,6 miljoen inwoners. In 2035 zijn dit er 19 miljoen. Dit heeft gevolgen voor verstedelijking. Voor zeven regio's met de hoogste druk op verstedelijking hebben het Rijk en de regio's gezamenlijk verstedelijkingsstrategieën ontwikkeld. Deze strategieën richten zich niet alleen op woningbouw, maar ook op mobiliteit, economie, natuur, energie en water. Het merendeel van de woningbouwopgave tot 2040 zal in deze zeven regio's worden gerealiseerd (600.000 woningen tot 2030 en 900.000 tot 2040).

De Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen en Regio Foodvalley, samen een van de zeven regio's, zien de komende jaren een forse groei: tot 2040 zijn in beide regio's naar verwachting 100.000 extra woningen nodig met daarbij ook voldoende arbeidsplaatsen

en werklocaties. Daarmee liggen er ook grote opgaven voor energie, klimaat, landschap, leefomgeving en mobiliteit. De betrokken overheden (Rijk, provincies Gelderland en Utrecht, Regio Foodvalley, de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen, de 26 regiogemeenten en drie waterschappen) hebben daarom de Verstedelijkingsstrategie Arnhem Nijmegen Foodvalley opgesteld. Deze strategie bestaat uit het Verstedelijkingsconcept 'Meer landschap, meer stad' en de gebiedsuitwerkingen voor acht deelgebieden. Het verstedelijkingsconcept beschrijft welke voorwaarden en uitgangspunten er zijn voor de ontwikkeling van nieuwe locaties om te wonen en te werken. Daarvoor zijn vier bouwstenen benoemd: leefomgeving, mobiliteit, economie en wonen. Nieuwe woningen worden bij voorkeur binnen bestaand stedelijk gebied geprogrammeerd en nabij (Hoogwaardig) Openbaar Vervoer knopen. Daarmee worden bestaande steden, regio- en dorpskernen versterkt en wordt tegelijkertijd het landschap gekoesterd. Het doel is leefomgevingen te maken met een menging van functies (wonen/werken/voorzieningen) en voldoende groen (zoals recreatieve uitloopgebieden, sportvelden, natuur en hydrologische buffers). Een gezond woonmilieu behoort tot de ambities van leefomgeving.

Demografische ontwikkelingen en betekenis voor mobiliteit

Tussen 2014 en 2023 groeide de bevolking in Gelderland met circa 6% naar 2,13 miljoen inwoners, zo staat in het 'Gelders programma bereikbaarheid, uitvoering ambities 2024-2027'. De toename zit vooral in de leeftijdsgroep boven de 65 jaar. Het aandeel van deze groep groeide van 17 naar 21%. Verder is er een duidelijke toename te zien onder jongvolwassenen (20-25 jaar) en een afname van de leeftijdsgroep onder de 20 jaar. De overige leeftijdsgroepen bleven ongeveer stabiel.

Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek is de prognose dat er in 2050 2.292.900 mensen in Gelderland wonen. Dat is een groei van 7,5% ten opzichte van 2023.

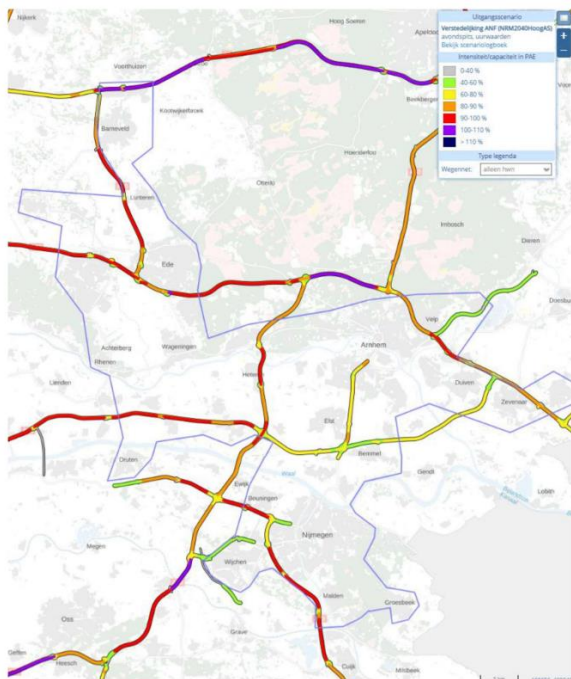
Daarnaast zien we dat er ook gemiddeld minder mensen in een huishouden wonen en daardoor groeit het aantal huishoudens sneller dan de bevolking.

In Oost-Nederland groeit het aantal verplaatsingskilometers met 31% (tot 2040, ten opzichte van 2018). Het gebruik van de auto in Gelderland is dominant. Ook voor korte afstanden. De verdeling in het totaal aantal afgelegde kilometers is als volgt: auto: 69%, OV: 11%, fiets: 10% en overigen: 10% (bron: Provincie Gelderland). Waar mensen naar toe kunnen reizen is niet in beeld gebracht waardoor tot op heden vervoersongelijkheid niet inzichtelijk is.

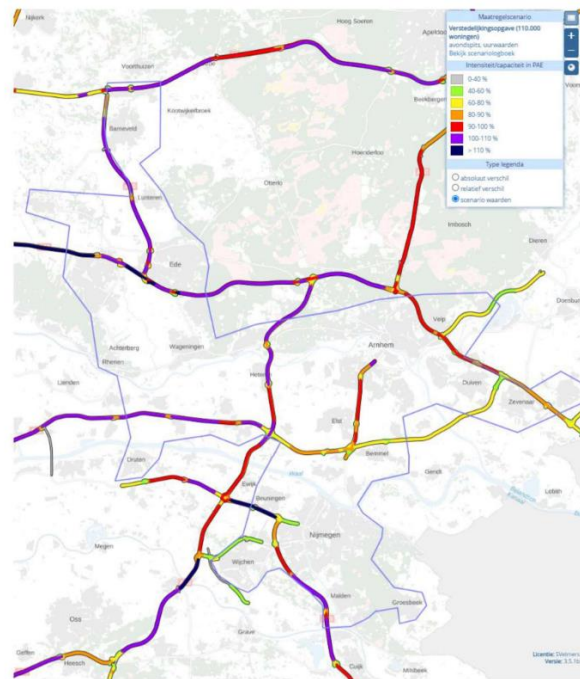
Uit de traditionele benadering van vervoersplanning volgt een ingrijpende voorspelling

De toenemende bevolkingsgroei leidt tot toenemende verkeersdruk. Kaarten 1 en 2 laten een prognose zien van de avondspits tussen 2020 en 2040 op de Rijkswegen nabij gemeente Renkum. Op een groot deel van dit hoofdwegennet (HWN) neemt de druk toe tot over de 100% (paars) à 110% (zwart). Bij een traditionele benadering van mobiliteit zal de verkeersdruk op het onderliggend wegennet (OWN) toenemen. Dit heeft gevolgen

voor leefbaarheid, gezondheid, welzijn van mensen en de ambitie van gezonde woon- en leefmilieus.



Kaart 1. Verkeersdruk GMR 2020.
Bron: Provincie Gelderland



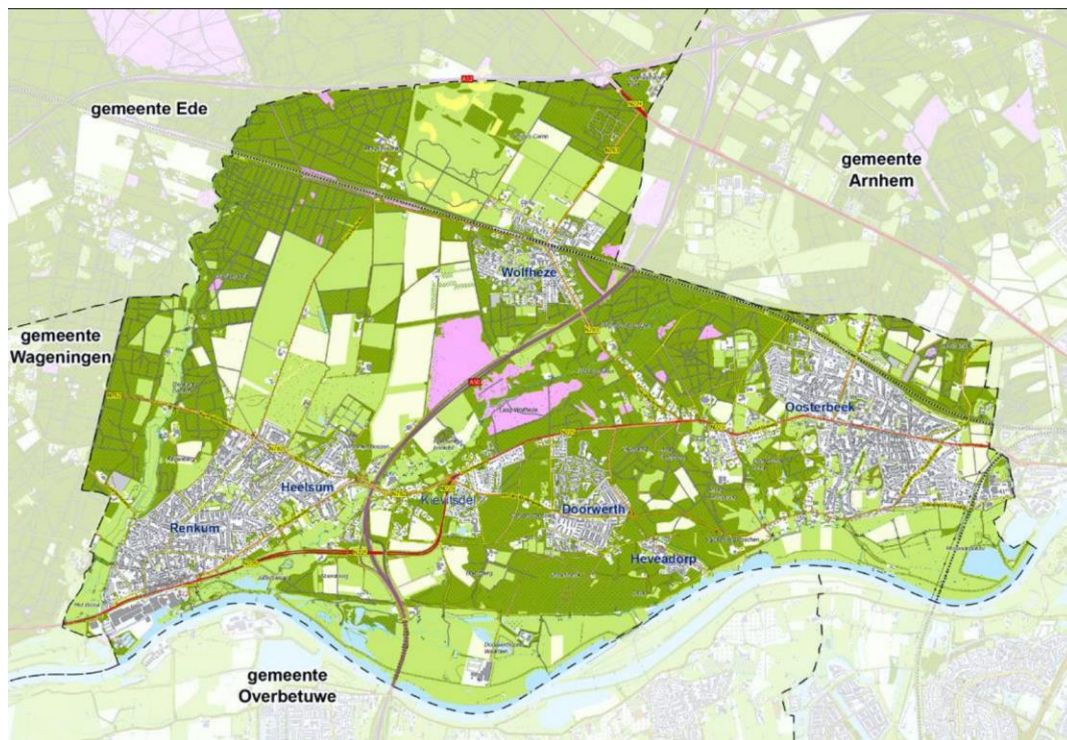
Kaart 2. Verkeersdruk GMR prognose 2040
Bron: Provincie Gelderland

De bevolkingsgroei en bijbehorende verstedelijkingsopgave vragen om andere benaderingen dan we gewend zijn om een gezond en veilig leefmilieu voor iedereen in onze gemeente te waarborgen. Tot voor kort lag het accent vooral op het vervoerssysteem en niet op de mens. In onze gemeente draaien we dit om. We gaan onze focus niet eerst leggen op het verbreden, aanleggen of verleggen van wegen, maar op het systematisch in beeld brengen van vervoersongemakken van mensen in onze gemeente en hun mate van bereikbaarheid.

Duurzaam Veilig als context voor de huidige wegenstructuur

Na de focus op de mens volgt het systeem. Daarbij maken we gebruik van een wegenstructuur. De indeling hiervan baseren we op Duurzaam Veilig zolang daar geen adequate alternatieven voor zijn. De Duurzaam Veilig-visie is een landelijk gedeeld beeld van de optimale aanpak om de verkeersonveiligheid in Nederland te verbeteren. De gemeente Renkum bestaat uit een aantal kernen: Renkum, Heelsum, Wolfheze, Doorwerth, Heveadorp, Oosterbeek.

Deze zijn via wandel-, fiets-, OV-, en autoroutes met elkaar verbonden. Daarnaast zijn er verbindingen met de buurgemeenten Arnhem, Ede, Wageningen en Overbetuwe. Oosterbeek en Renkum liggen op zeer korte afstand van sterk stedelijke gebieden waardoor de gemeente Renkum ook te maken heeft met ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in buurgemeenten.



Kaart 3. Gemeente Renkum en buurgemeenten

De Duurzaam Veilig-visie betreft een systeembenadering: alle elementen van het verkeerssysteem worden in interactie met elkaar beschouwd. Verkeersveiligheid is daarmee een basiskwaliteit van het wegverkeer. Gezien de landelijke toename van verkeersslachtoffers vinden wij enkel deze benadering niet voldoende en zetten wij daarom in op het centraal stellen van mensen in mobiliteitsbeleid en doen we dit middels de transitiestrategie.

Eén van de eisen die voortkomt uit een duurzaam veilig wegennet is dat de vormgeving van de wegen eenduidig en herkenbaar moet zijn. Daarom moet het aantal categorieën waarmee de weggebruiker te maken krijgt beperkt zijn. In de indeling van wegtypen onderscheidt dit kader drie hoofdtypen: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen (GOW) en erftoegangswegen (ETW).

Stroomweg

Een stroomweg is een weg die bedoeld is om het verkeer vlot en veilig door te laten stromen, meestal met een hoge snelheid en zonder veel onderbrekingen zoals verkeerslichten of kruisingen. De Rijksweg A50 en provinciale weg N225 zijn voorbeelden van stroomwegen.

Gebiedsontsluitingswegen

Gebiedsontsluitingswegen verbinden erftoegangswegen met stroomwegen. Een

gebiedsontsluitingsweg faciliteert zowel het stromen (op de wegvakken) als het uitwisselen van verkeer (op de kruispunten).

Erftoegangswegen

Erftoegangswegen liggen in een verblijfsgebied en bieden toegang tot woningen, bedrijven, scholen, winkels, enzovoort. Dat betekent dat de verblijfsfunctie hier belangrijker is dan de verkeersfunctie en dat hier allerlei soorten verkeer met elkaar mengen: voetgangers, fietsers, auto's, en vrachtauto's.

De gemeente Renkum is niet voor alle delen van het wegennet de beheerder. Bovendien houdt mobiliteit niet op bij de gemeentegrenzen. Rijks-, regionale en gemeentelijke wegenstelsels met alles wat hierop en hieromheen gebeurt zijn verweven met elkaar. Het is daarom noodzakelijk om mobiliteitsplannen af te stemmen en samen te werken met andere overheden en wegbeheerders.

2.2 Regionaal mobiliteitsbeleid

Mobiliteitsbeleid van de Provincie Gelderland en de Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen (GMR) is relevant bij regionale afstemming.

Provincie Gelderland legt het accent in haar Gelders Programma bereikbaarheid 2024-2027 op:

1. Meer aandacht voor de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit;
2. Stapsgewijs bevorderen dat meer mensen gaan fietsen en gebruik gaan maken van het OV;
3. Meer aandacht voor bereikbaarheid van en leefbaarheid in landelijke gebieden, daarbij inzetten op OV dat beter aansluit op de behoeften van de reizigers;
4. Nog meer aandacht voor verkeersveiligheid;
5. Slim en schoon goederenvervoer.

Provincie Gelderland verwacht van gemeenten een sterke focus op het stimuleren van lopen en fietsen voor korte afstanden en ziet het realiseren van hoogwaardige overstaplocaties (hubs), optimalisatie van de capaciteit van het openbaar vervoer en lange afstandswegen, het versterken van goederenvervoer, en bevorderen van de verkeersveiligheid als bouwstenen van haar mobiliteitsbeleid.

De regionale agenda voor de Verbonden regio van de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen richt zich op:

1. Gebiedsgerichte corridor aanpak (d.w.z. de ontwikkeling en verbetering van infrastructuurcorridors koppelen aan het verbeteren van de directe leefomgeving, bijvoorbeeld woningbouw)
2. Regionaal (snel)fietsnetwerk
3. Mobiliteitshubs en knooppunten

- 4. Gedragaanpak duurzame mobiliteit (d.w.z. het stimuleren van duurzamer, slimmer, sneller en gezonder reizen)
- 5. Verkeersveiligheid.

Regionale samenwerking is nodig, want alleen samen kunnen we de mobiliteitsopgaven die voortvloeien uit de verstedelijkingsopgaven aanpakken. Hierbij zoeken we ook de afstemming met het mobiliteitsbeleid van de buurgemeenten.



2.3 Ontwikkelingen in mobiliteit

Een aantal belangrijke ontwikkelingen beïnvloeden het Renkumse mobiliteitsbeleid.

De rechtvaardige straat

Er is in Nederland een beweging in gang gezet om de straat rechtvaardiger te maken. *'We zouden veel rijker kunnen nadenken over de rol van mobiliteit in onze publieke ruimte. We zouden niet alleen onze hoofden moeten breken over hoe we zo snel en efficiënt mogelijk van A naar B komen, maar ook over hoe we überhaupt onze publieke ruimte willen vormgeven en waarom. De straat is een monocultuur geworden voor verkeer. Nog niet zo lang geleden dienden straten voor van alles en nog wat. Het was de ruimte tussen de huizen waar mensen elkaar ontmoetten, kinderen speelden en ieder zijn gang ging. De straat lijkt nog maar één doel te vervullen: maximale efficiëntie en gebruik door de auto. De andere doelen zijn in de verdrukking geraakt en dat heeft de straat onrechtvaardiger gemaakt* – Professor Marco te Brömmelstroet, hoogleraar planologie Universiteit van Amsterdam.

De rechtvaardige straat heeft de ambitie dat mensen van jong tot oud er allerlei verschillende dingen kunnen doen. Kinderen kunnen er opgroeien, planten kunnen er groeien, dieren kunnen er een plek hebben. Er kan worden gespeeld, ontmoet, en gewinkeld. Je kunt er rondkijken, deel zijn van de omgeving en de gemeenschap en je kunt er doorheen reizen. Alle mensen kunnen er veilig en gezond leven, zowel geestelijk als lichamelijk.

Vanuit dit perspectief kiezen wij voor een mobiliteitsbeleid dat elk kind vanaf 8 jaar de mogelijkheid biedt om zelfstandig naar school, sport, cultuur en winkels te gaan, en dat ouderen en mensen met een beperking ondersteunt om met waardigheid en vrijheid in onze gemeente oud te worden.

15-minuten afstand

Aansluitend bij inclusievere omgevingen proberen steeds meer gemeenten de belangrijkste functies en voorzieningen (onderwijs, werk, winkels, zorg, ov, natuur en cultuur) zoveel mogelijk binnen een bereikbare loop- of fietsafstand te maken, bij voorkeur binnen 15 minuten. Zij houden hierbij rekening met verschillen in mate van mobiliteit tussen mensen. Door de nabijheid van al die voorzieningen, kan het aantal autoverplaatsingen beperkt blijven. Het gaat hier niet alleen om fysieke nabijheid, maar ook om:

- Toegankelijkheid: is het makkelijk om bij de voorziening te komen?
- Aantrekkelijkheid: zijn de locatie en route ernaartoe prettig?
- Concentratie: liggen de voorzieningen dichtbij elkaar of heel erg verspreid?
- Gevoel van nabijheid: zijn er barrières die de voorziening minder goed bereikbaar maken, bijvoorbeeld een drukke weg, een hele brede weg?

- Ruimtelijke samenhang: waar in de wijk ligt de voorziening? Is die vindbaar? Is het groen in de buurt uitnodigend?

Door hiermee rekening te houden draagt de 15-minutengemeente bij aan leefbaarheid, duurzaamheid, bereikbaarheid en sociale cohesie.

Accenten leggen op lopen, fietsen en gedeelde openbare ruimte passen bij dit planningsconcept. Hierin investeren draagt bij aan het verminderen van eenzaamheid, brengt mensen in beweging en heeft daarmee een positieve impact op gezondheid. In fysieke en mentale zin.

Lopen

In Nederland groeit de aandacht voor voetgangers en voetgangersbeleid. De afstand die Nederlanders lopend afleggen is tussen 2019 en 2023 gestegen met 33% (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2024). Het aandeel lopen in verplaatsingen neemt toe naarmate mensen ouder worden, en ook kinderen tussen 6 en 11 jaar lopen vaker dan andere leeftijdsgroepen. Zo'n 30% van het te voet gaan, is gerelateerd aan wandelingen en ommetjes. Bijna een kwart houdt verband met vrijetijdsbesteding (sport, horecabezoek). Zo'n 9% doet dit om van en naar het werk te gaan.

Met de verwachting dat in 2050 zo'n 5 miljoen Nederlanders 65 jaar of ouder zullen zijn, ontstaat een toenemende behoefte aan een toegankelijk voetgangersnetwerk. Dit komt ook ten goede aan de 1 op de 5 Nederlanders met een fysieke of andere beperking.

De verdichting van bebouwd gebied, samen met de energietransitie, klimaatadaptatie en andere ruimtelijke claims, legt extra druk op de beschikbare openbare ruimte. Dit vereist heldere keuzes en een duidelijke visie op het voetgangersnetwerk.

Voetpaden en looproutes zijn essentieel voor mobiliteit. Investeren hierin is cruciaal, omdat het steeds moeilijker wordt om bij nieuwe woningbouw voldoende ruimte voor auto's te reserveren. Daarom wordt, waar mogelijk, de aanleg van parkeerplaatsen beperkt en is er geen ruimte om de bestaande wegeninfrastructuur verder uit te breiden. Het is in veel gemeenten eerder regel dan uitzondering dat het niet langer vanzelfsprekend is dat de auto direct voor de voordeur of hoofdingang kan worden geparkeerd. Mensen moeten steeds vaker accepteren dat zij een stukje moeten lopen tussen auto en bestemming.

Fietsen

In de afgelopen jaren is het aantal elektrische fietsen, zoals e-bikes en speed pedelecs, sterk toegenomen. Door hun hogere snelheid en de beperkte inspanning die nodig is om te fietsen, zijn elektrische fietsen ideaal voor middellange afstanden. Ze helpen ouderen langer mobiel te blijven. Driewielers en duo-fietsen stimuleren mensen met een beperking om samen met anderen ergens naar toe te gaan. Daarnaast wordt ook het gebruik van (elektrische) bakfietsen in de logistiek steeds gebruikelijker. Deze diversiteit

aan fietsen zorgt echter voor grotere verschillen in snelheid en gewicht op het fietspad, wat soms tot gevaarlijke situaties leidt. Vanuit rechtvaardige mobiliteit is onze beleidsfocus niet enkel gericht op fietsen, omdat dit er ook toe kan leiden dat dit anderen uitsluit. Immers, niet iedereen kan fietsen.

Digitalisering verandert het gebruik van het mobiliteitssysteem

De voortdurende ontwikkeling van digitalisering beïnvloedt zowel onze reisbehoeften als de manier waarop we reizen. Dankzij technologische vooruitgang wordt het steeds eenvoudiger om meerdere vervoersmiddelen in één reis te combineren (ketenvervoer). Reizigers kunnen met hun smartphone snel hun route plannen, vervoersmiddelen reserveren en gebruiken, waardoor ze hun reisgedrag flexibel kunnen aanpassen aan de actuele omstandigheden. De digitalisering maakt het gemakkelijk om deelauto's, -scooters en -fietsen te vinden, te reserveren, te ontgrendelen en te betalen. Hierdoor is het delen van voertuigen veel gebruiksvriendelijker geworden, wat leidt tot minder afhankelijkheid van een eigen voertuig. Reizigers hebben nu meer keuzemogelijkheden en flexibiliteit in hun reisgedrag dan we enkele jaren geleden konden voorzien. Die ontwikkeling zet zich voort en zal een steeds grotere betekenis in vervoerskeuze en vervoersmogelijkheden krijgen.

Openbaar Vervoer

Tussen 2022 en 2023 is OV-gebruik met 15 procent toegenomen (CROW, 2024). Het gebruik van OV ligt nog niet op het niveau van vóór Corona. Dit heeft deels te maken met het veranderde werkpatroon van mensen. Sinds de pandemie werken veel meer mensen een gedeelte van de week thuis. Daarnaast zijn er forenzen die in die periode een auto hebben gekocht en die zijn blijven gebruiken. Voor de komende jaren lijkt regionale stimulering van publieke mobiliteit nodig om meer mensen te stimuleren de auto te laten staan, terwijl er tegelijkertijd zorgen zijn over de stijgende tarieven en verschraving van OV.

Elektrificatie van het wagenpark

Vanaf 2035 is de verkoop van nieuwe brandstofauto's in de Europese Unie verboden, wat ook geldt voor Nederland. De verwachting is dat door deze maatregel de groei van elektrisch rijden flink zal versnellen en gevolgen heeft voor de vraag naar laadinfrastructuur. Vooral bij functies zonder parkeergelegenheid op eigen terrein, is de behoefte aan openbare laadpunten groot (laadpleinen, laadpalen). Tegelijkertijd neemt de druk op het elektriciteitsnet toe. Netcongestie noopt tot efficiënter gebruik van het stroomnet. Deze situatie nodigt uit tot het ontwikkelen van nieuwe technologieën die ongetwijfeld mobiliteit gaan beïnvloeden.

Zero-emissiezones en logistiek

De komende jaren voeren steeds meer steden – bijvoorbeeld in buurgemeente Arnhem – zero-emissiezones in voor logistiek verkeer waar alleen uitstootvrije vervoersmiddelen

zijn toegestaan. Dit helpt de luchtkwaliteit te verbeteren (minder stikstof, fijnstof en CO₂). Daarnaast neemt overlast van laden en lossen af doordat kleinere, emissievrije, geluidsarme bezorgvoertuigen worden gebruikt. Deze ontwikkeling levert aantrekkelijkere en goed bereikbare centra en gebieden op met meer ruimte voor voetgangers en fietsers, een beter en gezonder winkel- en verblijfsklimaat en een fijnere woonomgeving. De verwachting is dat deze ontwikkeling uitstralingseffecten hebben op andere gebieden, zoals omliggende gemeenten.





3. Omgevingsvisie 2040, een rode draad voor mobiliteitsbeleid

Op weg naar 2040 kiezen we voor leefbaarheid, verblijfskwaliteit en veiligheid.

De thema's uit de Omgevingsvisie 2040 (Samen; Gezond en Leefbaar; Toekomstbestendig en Duurzaam; en Dynamisch) zijn een rode draad voor dit mobiliteitsbeleid.

3.1 Thema's Omgevingsvisie 2040

De Omgevingsvisie 2040 bevat de volgende thema's:

- (1) Samen. Gemeente Renkum heeft een energieke gemeenschap met initiatiefnemers die de inrichting van de leefomgeving kunnen beïnvloeden.
- (2) Gezond en Leefbaar. De gezondheid van inwoners speelt een prominente rol bij de inrichting van de fysieke leefomgeving.
- (3) Toekomstbestendig en duurzaam. Klimaatverandering, energietransitie, waterproblematiek hebben gevolgen voor de inrichting en het gebruik van onze leefomgeving, het ruimtebeslag, het landschap en de natuur.
- (4) Dynamisch. Economische en maatschappelijke dynamiek vraagt, vanuit welvaart en welzijn, om flexibiliteit in het inspelen op ontwikkelingen.

Deze thema's passen bij de hedendaagse maatschappij waarin aandacht is voor Brede Welvaart.

Brede Welvaart

Brede Welvaart gaat over alles wat van invloed is op het welzijn van mensen, zoals de gezondheid van mensen, veiligheid, de leefomgeving en de bereikbaarheid van locaties. Mobiliteit kan op verschillende manieren invloed hebben op de doelen van Brede Welvaart. Positief gezien kan mobiliteit de Brede Welvaart bevorderen door betere toegang te bieden tot banen, voorzieningen en sociale contacten, en de gezondheid te verbeteren door te stimuleren dat mensen meer fietsen en lopen. Aan de andere kant kan mobiliteit ook negatieve gevolgen hebben, zoals verkeersonveiligheid, barrièrevorming, sociale uitsluiting (in het bijzonder bij een dominantie van één vervoerswijze), milieubelasting (met impact op gezondheid en natuur), en bijdragen aan klimaatverandering.

Vier dimensies van brede welvaart in relatie tot mobiliteit



Bron: PBL

Fig. 1. Vier dimensies van Brede Welvaart in relatie tot mobiliteit. Bron: PBL, 2021

Dit mobiliteitsbeleid sluit aan bij Brede Welvaart en de vier thema's uit de Omgevingsvisie 2040.



Samen leren en experimenteren
(Samen en Dynamisch)



‘Mislukking is het ingrediënt dat succes smaak geeft’



Basisspelregels en n.t.b. aanvullende spelregels afhankelijk de aard van een experiment.



Monitoring & Evaluatie experimenten



Succesvolle experimenten borgen in Leidraad Openbare Ruimte



Toekomstbestendig, Gezond en Leefbaar.

Nieuwe technologieën beïnvloeden onze samenleving. Digitale toegankelijkheid van informatie, toepassing van artificiële intelligentie, innovaties in en om voertuigen versterken verschillende fundamentele veranderingen in onze maatschappij. Bijvoorbeeld op het terrein van energie, circulariteit, ruimte, zorg, en onderwijs). Dit gaat in een rap tempo. De traditionele opvattingen over vervoersplanning met haar normen en richtlijnen lijken flexibel hierop kunnen inspelen steeds vaker in de weg te zitten. Wat we ooit als ‘zeker’ en ‘houvast’ beschouwden, is dat steeds minder of niet meer in een tijdsperk van onzekerheden.

Met het verschuiven van onze primaire aandacht van vervoerssysteem naar de mens, toepassing van de transitiestrategie en bijbehorende experimenten bewegen we sneller en veerkrachtig mee met maatschappelijke dynamiek. Dat doen we vooral door samen met maatschappelijke partners te experimenteren.

De gezondheid van inwoners speelt een prominente rol bij de inrichting van de fysieke leefomgeving. Experimenten zijn gericht op het bereiken en in stand houden van een veilige, gezonde, inclusieve fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit die bijdraagt aan welzijn en welbevinden.

Om te bepalen welke experimenten toekomstbestendig kunnen zijn, passen we monitoring en evaluatie hiervan toe. Bij elk experiment onderzoeken we of mensen de openbare ruimte vaker of op een andere manier gebruiken en wat zij zelf aangeven over de impact hiervan op hun welzijn en gezondheid. Experimentele projecten met positieve en gewenste resultaten kunnen worden omgezet in blijvende maatregelen. Succesvol gebleken experimenten die ook elders in de gemeente zouden kunnen worden toegepast borgen we in een Leidraad Openbare Ruimte. Hoofdstuk 5 gaat hier dieper, met concrete voorbeelden op in.

3.2 Thema's Omgevingsvisie 2040 verbonden met mobiliteitsambities

De Renkumse samenleving hecht veel waarde aan een mobiliteitssysteem dat voor iedereen toegankelijk is, de kwaliteit van de leefomgeving verbetert, actieve mobiliteit zoals lopen en fietsen stimuleert omwille van gezondheid en duurzaamheid, en verkeersveiligheid bevordert, ook in het buitengebied. Daarnaast wordt zowel de rurale als stedelijke bereikbaarheid van belang geacht, vanuit economisch oogpunt en om sociale verbindingen tussen mensen mogelijk te maken.

Deze waarden sluiten aan bij de mobiliteitsambities die zijn vastgelegd in de Perspectiefbrief 2023-2027 en de Perspectiefnota 2022- 2026): *'we willen met een mobiliteitsvisie en mobiliteitsplan toewerken naar een Renkums wegennet gericht op meer leefbaarheid, verblijfskwaliteit en veiligheid. Binnen deze context wordt de positie van de fiets en voetganger versterkt, krijgt de auto een minder prominente plaats o.a. door de snelheid structureel terug te brengen, 50 km/uur wordt een uitzondering en wordt de fysieke ruimte voor actieve vervoerwijzen vergroot. De dimensionering en inrichting van veel wegen zal daarmee veranderen.'*

Deze ambities passen bij het gedachtegoed van Brede Welvaart. Maatregelen die gericht zijn op het verbeteren van alternatieven voor de auto, leveren de grootste positieve bijdrage aan de Brede Welvaart. Een doordachte inrichting van de bebouwde omgeving, waarin zowel verdichting als functiemenging centraal staan, is daarbij essentieel. Dit zorgt ervoor dat mensen meer activiteiten op loop- of fietsafstand kunnen bereiken en leidt tot een geconcentreerdere vraag naar openbaar vervoer. Om optimaal gebruik te maken van deze alternatieven is het belangrijk dat de bijbehorende netwerken goed functioneren en waar nodig verbeterd worden. Dit kan de afhankelijkheid van de auto verminderen.





Het verbeteren van loop- en fietsnetwerken doen we door in dit mobiliteitsbeleid als uitgangspunten te nemen dat:

- ieder kind vanaf het achtste levensjaar het recht heeft om zelfstandig naar school, sport, winkels en cultuur te gaan
- ouderen en mensen met een beperking met waardigheid en vrijheid oud kunnen worden in onze gemeente
- van de straat weer een 'gedeelde' openbare ruimte te maken.



4. Het huidige mobiliteitsbeeld van de gemeente

27

Dit hoofdstuk gaat in op het huidige mobiliteitsbeeld van de gemeente. Dit beeld komt voort uit een combinatie van wat mensen in onze gemeenschap vinden en beschikbare data. Opvattingen en meningen over mobiliteit zijn gebaseerd op enquêtes (ruim 800 respondenten) en interviews die uitgevoerd zijn eind 2023 (zie bijlage 7 voor demografische kenmerken van de respondenten). Dit mobiliteitsbeeld is indicatief bedoeld dat in de komende jaren wordt verrijkt op basis van de nieuwe beleidsbenadering, experimenten en evaluaties hiervan.

Lopen

In de gemeente Renkum loopt ruim 90% van de respondenten graag. Zij vinden dit belangrijk voor hun fysieke en mentale gezondheid en ervaren loopafstanden als kort. De voornaamste reden voor respondenten om niet te lopen is een te grote loopafstand.



Fietsen

In de gemeente Renkum pakt ruim 85% van de respondenten regelmatig de fiets. Zij doen dit, omdat ze dit goed voor hun gezondheid en leuk vinden. Andere genoemde redenen zijn dat de fiets sneller, duurzaam en goedkoop is. De voornaamste reden voor mensen om niet te fietsen is er geen te hebben.

OV



Ruim 60% van de respondenten gebruikt regelmatig het OV vanwege het gemak en vanuit duurzaamheidsoverwegingen. Redenen voor respondenten om niet met het OV te reizen zijn de reisduur, het dekkingsgebied, het prijskaartje en de inflexibiliteit, dat wil zeggen dat mensen niet kunnen vertrekken wanneer dit hen uitkomt.

Op NS-station Oosterbeek stappen dagelijks 526 reizigers uit en in. Op NS-station Wolfheze is dit 572. Ter vergelijking op de NS-stations Rheden en Brummen is dit respectievelijk 803 en 821. Op andere stations in de regio liggen de aantallen veel hoger. Bij voorbeeld op station Arnhem Zuid. Hier ligt het aantal in- en uitstappers rond de 3.189.

Auto

Ruim 90% van de respondenten gebruikt regelmatig een auto. Die is volgens hen vooral comfortabel bij het vervoeren van veel en grote spullen, bij slecht weer, het bezoeken van verre en meerdere bestemmingen en dient het gemak. De voornaamste reden voor respondenten om geen auto te gebruiken is er geen te hebben.

Autobezit

Autobezit is tussen 2008 en 2023 toegenomen van 14.907 naar 17.100 (waarvan 7% bedrijfsauto). Een logische verklaring hiervoor is de huishoudensontwikkeling in onze gemeente. Tussen 2008 en 2023 is het aantal huishoudens gestegen van 14.082 naar 14.853.

GEMIDDELD AUTOBEZIT PER HUISHOUDEN (2023):

OOSTERBEEK :	1,12
WOLFHEZE:	1,03
RENKUM:	1,20
HEELSUM:	1,11
DOORWERTH:	1,11
HEVEADORP:	1,25
KIEVITSDDEL:	0,98

Tabel 1. Gemiddeld autobezit per huishouden per dorpskern gemeente Renkum 2023

Bestemmingen en vervoerskeuze

Naar school en de sportvereniging

Rond de 60% van de respondenten gaat lopend of fietsend naar school en de sportvereniging. Tussen de 32% en 36% doet dit met de auto.

Vervoerswijze naar school

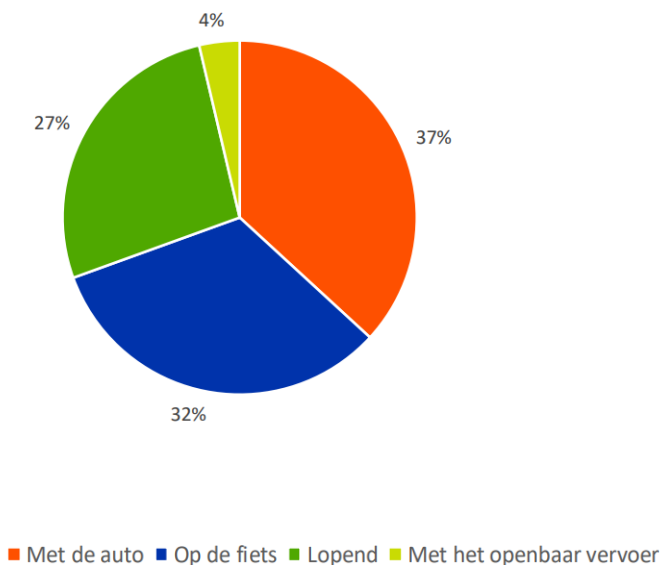


Fig. 2. Vervoerswijze naar school

Vervoerswijze naarsportvereniging

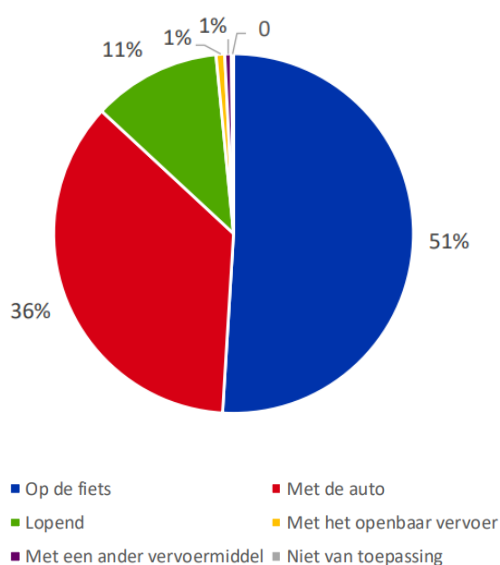


Fig. 3. Vervoerswijze naar sport

Naar werk

Meer dan de helft van de respondenten kiest ervoor om met de auto naar het werk te gaan. Een derde pakt vooral de fiets.

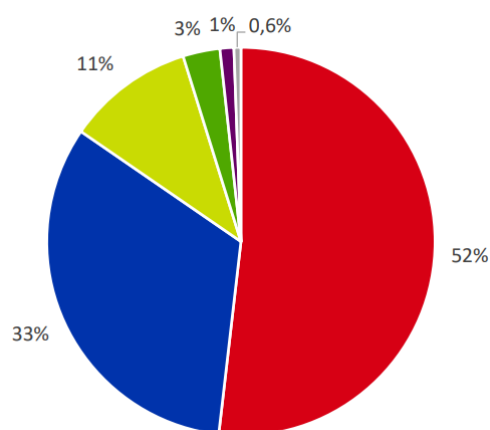
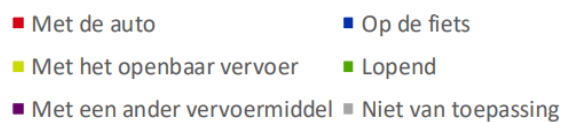


Fig. 4. Vervoerswijze naar werk



Boodschappen doen

Ruim 52% van de respondenten kiest er voor om niet met de auto boodschappen te gaan doen. De fiets is erg populair hiervoor, gevolgd door lopen.

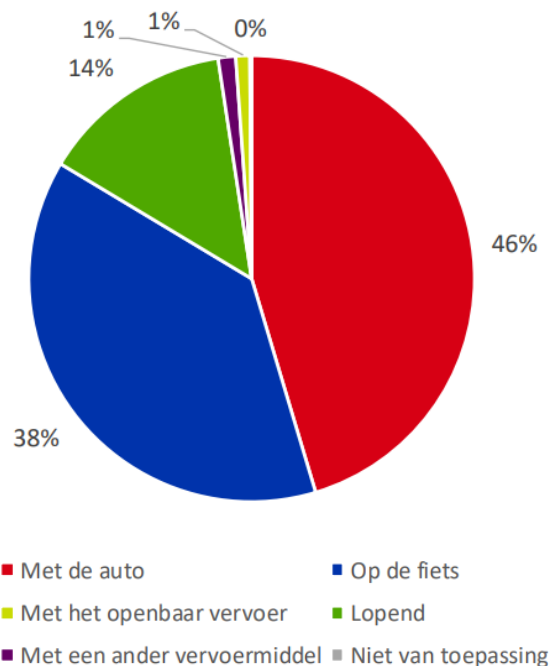


Fig. 5. Vervoerswijze bij boodschappen doen

Algemeen beeld vervoerswijzen

Over het algemeen is het beeld dat respondenten in onze gemeente hun vervoerswijze afstemmen op de activiteit en bijbehorende bestemming. Fietsen en lopen zien veel mensen als een goede optie.

Forenzen

Het gebruik van de auto voor woon-werkverkeer hangt grotendeels samen met het feit dat de werklocatie zich vaak buiten de woonplaats bevindt. In en rondom de gemeente Renkum werkt een aanzienlijk aantal mensen niet in hun eigen woonplaats. Tussen de gemeenten Renkum, Arnhem, Wageningen, Ede en Overbetuwe gaat het om tussen de 18.800 tot 23.300 banen. Van deze banen hebben er 9.600 Renkum als vertrek- of aankomstpunt. De totale uitgaande pendel (mensen die vanuit Renkum naar andere gemeenten reizen voor werk) bedraagt 6.000 banen, bijna het dubbele van de inkomende pendel (mensen die naar Renkum komen voor werk), zoals weergegeven in bijlage 1.

Op basis van gegevens over het totaal aantal afgelegde kilometers wordt aangenomen dat ongeveer 70% van de mensen voor hun reis de auto gebruikt, zo'n 10% maakt gebruik van het openbaar vervoer. Nog eens 10% gebruikt de fiets. De resterende 10% doet dit op andere manieren (bron: Provincie Gelderland).

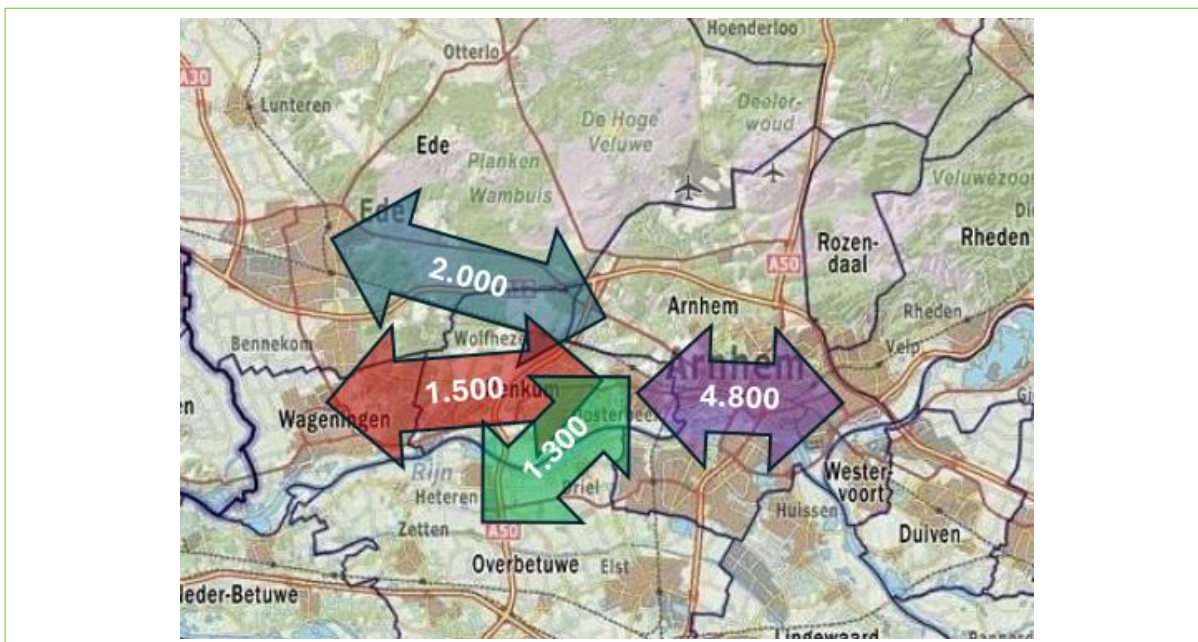


Fig. 6. Aantallen forenzen tussen Renkum en buurgemeenten

De in Fig. 6 vermelde cijfers omvatten niet alle forenzen, aangezien er ook veel mensen zijn die naar verder gelegen plaatsen reizen, zoals Nijmegen, Doetinchem, Deventer, Apeldoorn, Barneveld of Veenendaal. Met de auto is dit binnen een uur te doen (zie Fig. 7). De uitgaande pendel naar deze verder gelegen gemeenten is ook hier groter dan de inkomende pendel. Er zijn 3.300 banen verbonden aan de uitgaande pendel vanuit Renkum naar verder gelegen gemeenten, terwijl 1.800 banen betrekking hebben op de Renkum inkomende pendel afkomstig van verder gelegen gemeenten.



Fig. 7 Indicatief binnen één uur vanuit gemeente Renkum te bereiken locaties met de auto en met OV.

Fig. 7 geeft een eerste (maar niet volledige) indicatie van vervoersongemakken wanneer mensen op OV zijn aangewezen doordat ze geen auto willen of kunnen rijden en maximaal een uur zouden willen reizen. Fig.8 doet dit voor mensen die wel een gewone fiets hebben, maar geen e-bike. Die figuur is indicatief bedoeld en bevat reisduur van de kern van Oosterbeek naar (dorps)kernen elders. Hierdoor vallen Otterlo en Babberich (gemeente Zevenaar) met e-bike en gewone fiets samen doordat de afstand naar de eerstvolgende (dorps)kern daarna niet binnen het uur te bereiken is.

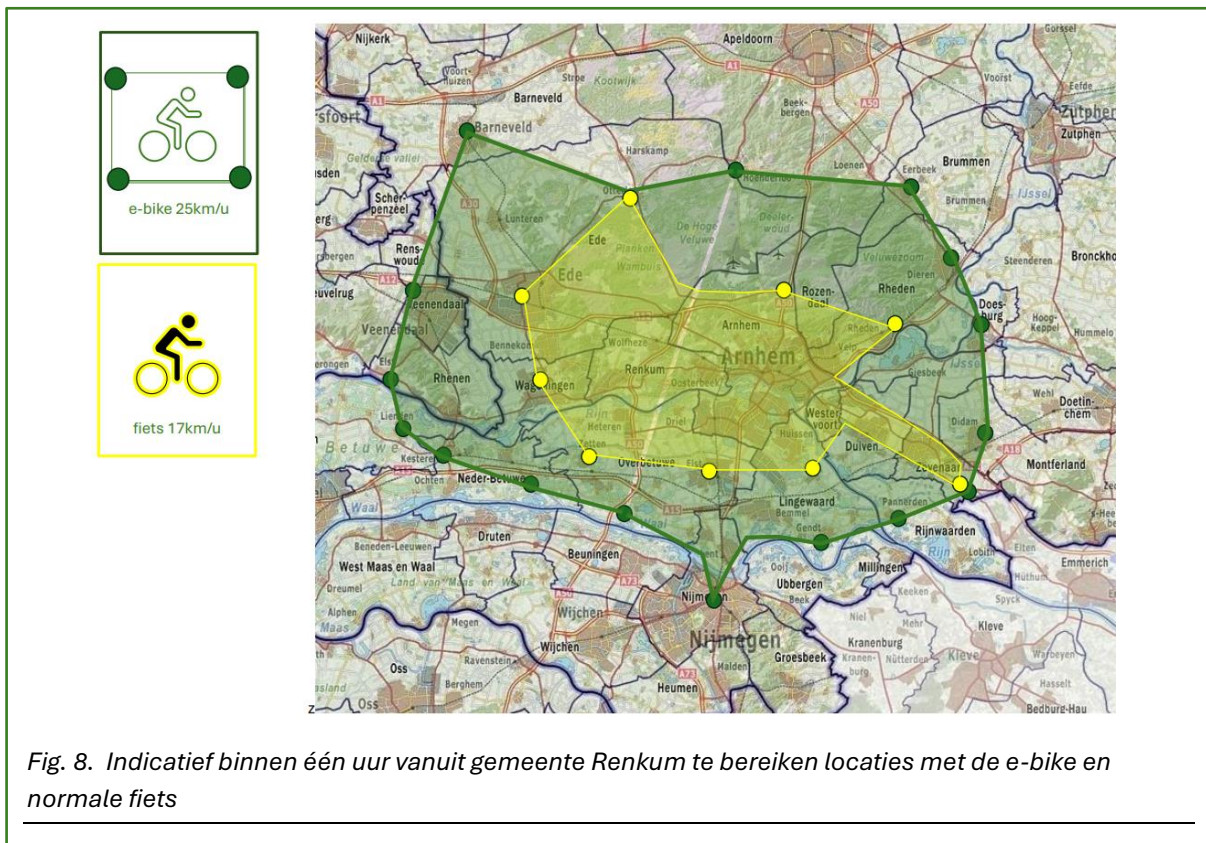


Fig. 8. Indicatief binnen één uur vanuit gemeente Renkum te bereiken locaties met de e-bike en normale fiets

De gemiddelde afstand tussen woonplaats Renkum en vestigingsplaats van de werkgever ligt tussen de 23km en 30km. Meer dan 63% van de totale pendel is uitgaand.

Naast de pendelstromen die direct verbonden zijn met de gemeente Renkum, zijn er ook pendelstromen waarvan het aannemelijk is dat ze deels door de gemeente Renkum lopen. Dit betreft vooral de routes Arnhem – Renkum – Wageningen en Arnhem – Ede (inclusief Bennekom). Deze pendelstromen omvatten in totaal 7.200 forenzen. Welke route deze forenzen gebruiken is niet exact bekend.

Waarschijnlijk rijdt een aanzienlijk deel hiervan via de Utrechtseweg, onder andere door Oosterbeek. Uit onderzoek blijkt dat hier dagelijks ongeveer 11.000 tot 12.000 motorvoertuigen rijden. Ongeveer 50% daarvan heeft geen oorsprong of bestemming in Oosterbeek. Aangezien ongeveer 70% van de mensen de auto gebruikt, is het aannemelijk dat deze groep forenzen een aanzienlijk deel van het doorgaande verkeer uitmaakt op die weg.

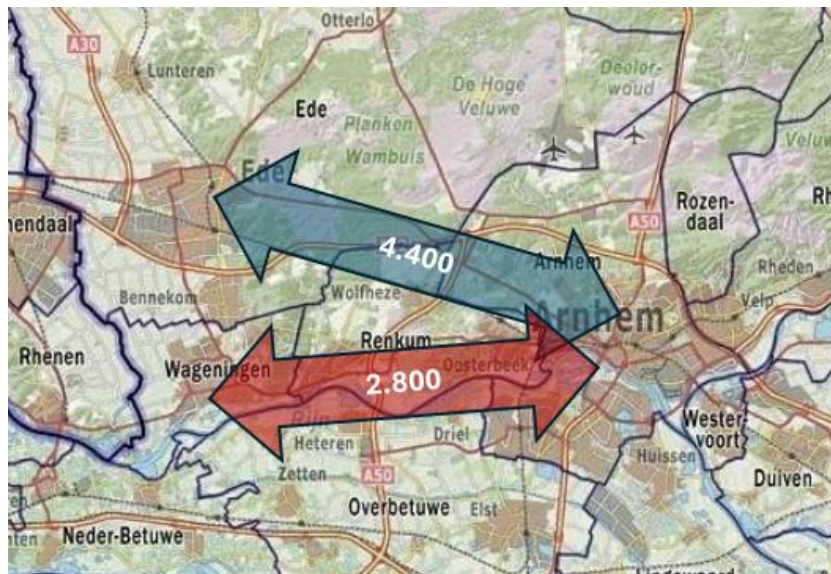


Fig. 9. Aantallen forenzen tussen Arnhem en Ede en tussen Arnhem en Wageningen

Verstedelijkingsopgave en invloed op verkeersknelpunten

Bewoners geven aan dat er verkeersknelpunten ontstaan door het steeds drukker wordende verkeer en de complexiteit hiervan. Onoverzichtelijke verkeerssituaties, hard rijden, een te hoge toegestane snelheid, teveel verkeer, parkeeroverlast worden hierbij het vaakst genoemd. De verstedelijkingsopgave en het benaderen van mobiliteit met enkel een ingenieursbril zal ertoe leiden dat deze problemen in aantal, omvang en ernst toenemen. Steeds meer mensen lopen in die systeembenadering letterlijk en figuurlijk vast.



5. Via Transitie strategie naar verbinding

Aansluitend bij Brede Welvaart en de mobiliteitsambities die de raad meegaf, kiezen wij voor een andere benadering van mobiliteit dan we in de afgelopen decennia hebben gedaan. Wij stellen eerst de mens centraal en daarna het verkeerssysteem. Wij kiezen voor een aanpak waarin mobiliteit niet maatgevend is maar waar toegankelijkheid, veiligheid, beleving, gezondheid, sociale interactie, ecologie, klimaatadaptatie, economie en cultuurhistorie samen de straat en openbare ruimte maken.

Onze focus is gericht op zelfstandig naar school, sport, cultuur, winkels te kunnen gaan vanaf de leeftijd van 8 jaar en op waardig oud worden in onze gemeente met en zonder beperking.

Wij gebruiken hiervoor een transitie strategie om te experimenteren met projecten die gericht zijn op het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit.

Voor het toepassen van experimenten gelden spelregels. De gemeente voert hierover de regie. Er gelden basisspelregels en afhankelijk van het experiment nader te bepalen aanvullende spelregels.

Basisspelregels bij experimenten

- Experimentele projecten zijn gericht op het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit.
- Experimentele projecten hebben een maatschappelijk doel en geen direct of indirect commercieel doel.
- Het is een voorwaarde dat initiatiefnemers vanaf het begin samenwerken met andere bewoners en ondernemers en dat het als een gezamenlijk initiatief wordt ervaren.
- Er moet draagvlak zijn voor het initiatief. Minimaal 2/3 van de betrokkenen steunt het initiatief. Draagvlak is aantoonbaar op basis van handtekeningen of getuigenis van (digitaal) stemmen in combinatie met het inzichtelijk maken van de toegepaste vraagstelling.
- Activiteiten vinden in goed overleg met omwonenden en andere belanghebbenden plaats.
- Experimentele projecten mogen geen negatieve gevolgen hebben voor het Openbaar Vervoer.
- Er worden heldere afspraken gemaakt met alle belanghebbenden over toegankelijkheid. Parkeergelegenheid voor gehandicapten moet bereikbaar en beschikbaar blijven. De projectlocatie moet bereikbaar zijn voor nood- en hulpdiensten.
- Er is geen muziek voor 7.00 uur of na 23.00 uur.
- Het geluidsniveau van muziek op de gevels van omliggende woningen is niet hoger dan 75 dB(A) conform de APV;
- Verkoop van alcoholhoudende drank is bij experimentele projecten verboden.
- Een experiment is gebonden aan een vooraf bepaalde en overeengekomen periode.
- Tijdens het experiment vindt monitoring plaats om te bezien in hoeverre er eventueel bijsturing nodig is om de doelstelling te halen.
- Na de overeengekomen periode wordt het experiment geëvalueerd. Bij een positieve en maatschappelijk gedragen beoordeling kan besloten worden om hetzij het experiment elders toe te passen (om te toetsen of het daar ook werkt) hetzij toe te passen als structurele maatregel op de plek waar het experiment heeft plaatsgevonden zodra voldoende middelen hiervoor beschikbaar zijn.
- Er worden van tevoren afspraken gemaakt en vastgelegd over het dragen van de kosten van het experiment.
- De raad van Gemeente Renkum stelt jaarlijks een budget beschikbaar.
- Het budget wordt door B&W van Gemeente Renkum verdeeld over minimaal drie projecten.
- Het budget wordt door B&W van Gemeente Renkum evenredig verdeeld over de projecten.

- Experimentele projecten die bijdragen aan de doelstelling om kinderen vanaf 8 jaar in staat te stellen of te stimuleren om zelfstandig naar school te gaan, hebben prioriteit bij het beschikbaar stellen van budget door de gemeente.
- Het staat initiatiefnemers vrij om experimentele projecten te financieren met eigen middelen.
- De gemeente kan bij het alleen voor voetgangers en fietsers openstellen van wegen afzethakken en bebording ter beschikking stellen binnen het beschikbaar gestelde budget.

Honorering van experimentele projecten geschiedt in eerste instantie op basis van binnenkomst en beschikbaar budget. Deze aanpak evalueren we na een jaar. Als blijkt dat een andere systematiek wenselijk is (bijvoorbeeld een puntensysteem), gaan we die ontwikkelen en toepassen.

De transitiestrategie concretiseren we onder meer door het verkeerskundige instrument S T O M P (volgordelijke aandacht voor Stappen, Trappen, OV, Mobility-as-a-Service, Personenauto) te combineren met experimenten en succesvolle experimenten te borgen in een te ontwikkelen Leidraad Openbare Ruimte.

De ambitie van de Leidraad Openbare Ruimte is het leveren van inspiratie en een kwaliteitskader van een andere openbare ruimte: een ‘herwonnen openbare ruimte’, waarin de ruimte anders is verdeeld en waarin meer ruimte is voor ‘groen, bewegen, spelen en ontmoeten’. Met die Leidraad proberen we een nieuwe balans te vinden bij het inrichten van onze openbare ruimte en kiezen in het omgaan met alle claims die op de openbare ruimte worden gelegd.

Actiepunt 1 Samen met de samenleving leren en experimenteren

Actiepunt 2 Borging van succesvolle experimenten in en ontwikkeling van een Leidraad Openbare Ruimte

Om mobiliteitsambities in onze gemeente waar te maken passen we, na eerst de mens centraal te stellen, het S T O M P -principe toe. S T O M P is een verkeerskundige benaderingswijze dat staat voor eerst aandacht voor lopen (stappen), dan voor fietsen (trappen), vervolgens voor Openbaar Vervoer. Dan volgt aandacht voor Mobility as a Service (bijvoorbeeld deelmobiliteit) en tenslotte voor de Privéauto. Privéauto's hebben ook een positie in het mobiliteitssysteem, maar in wat minder prominente mate dan mensen gewend waren. Het is niet langer vanzelfsprekend dat een auto altijd en overal direct voor de deur geparkeerd kan worden. Het kan zijn dat mensen lopend, fietsend of met het OV ergens makkelijker kunnen komen.

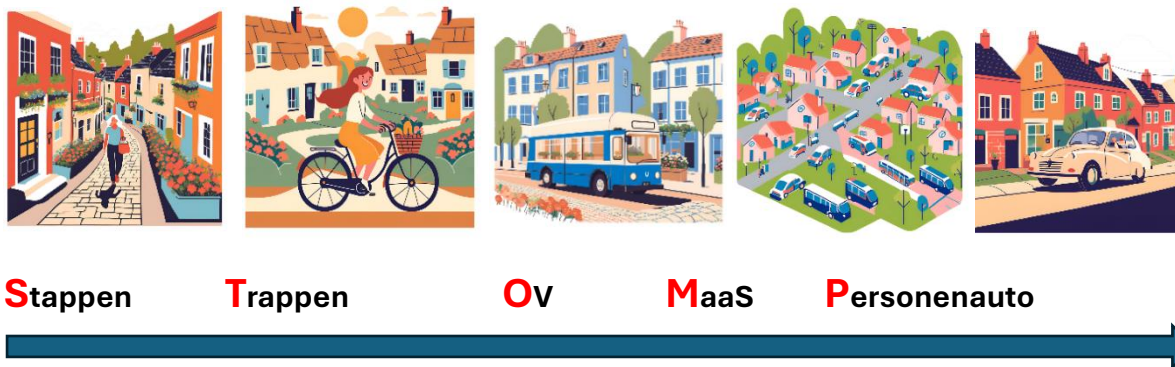


Fig. 10. STOMP

Met het toepassen van STOMP kunnen we het ruimtebeslag van mobiliteit beperken. Fig. 11 laat het ruimtebeslag per vervoerswijze zien. Fig. 12 illustreert de impact op het verblijfsklimaat.

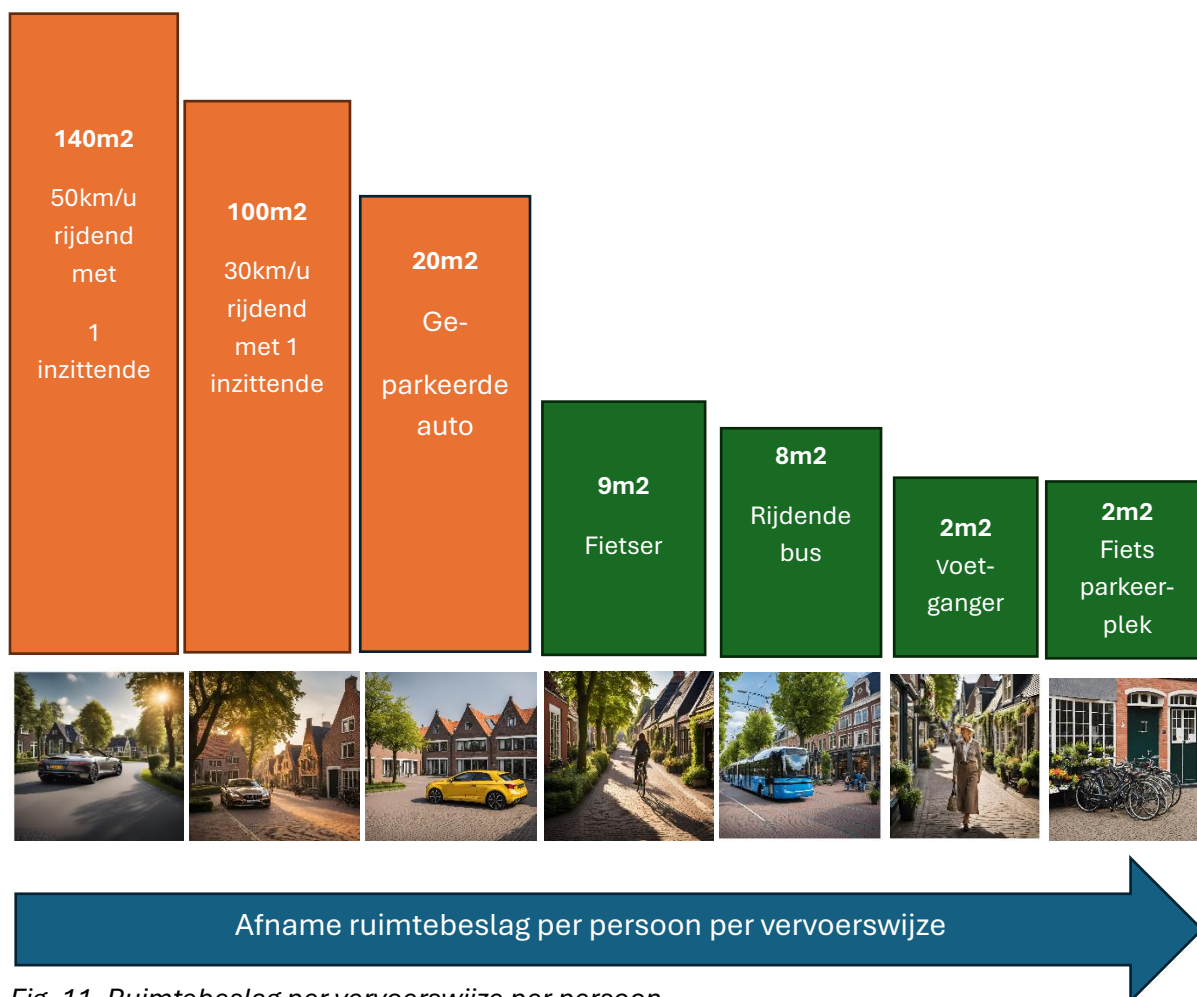


Fig. 11. Ruimtebeslag per vervoerswijze per persoon



Van verharding naar vergroening en speelruimte

Fig. 12. Ruimtebeslag en impact op de verblijfskwaliteit

Daarnaast ondersteunt S T O M P de ambitie om zoveel mogelijk de belangrijkste voorzieningen (bibliotheek, treinstation, bushalte, zorgvoorziening, winkels) op 15-minuten afstand van woningen beschikbaar te maken.

Hoofdstuk 5.1 gaat stapsgewijs dieper in op S T O M P in combinatie met experimentele projecten om zo antwoord te geven op de vraag hoe we onze ambities willen bereiken.

5.1 Stappen: voetgangers

Wandelen is de meest vanzelfsprekende, duurzame, gezonde en minst belastende manier van verplaatsen. Bovendien helpt het om de verkeersdruk te verlagen en de verkeersveiligheid te verbeteren. Meer voetgangers in de buurt betekent ook meer klanten voor lokale ondernemers. Wandelen is daarnaast bevorderlijk voor de gezondheid.

Wanneer meer mensen ervoor kiezen om te voet te gaan, vermindert dit de druk op de openbare ruimte, waardoor er meer mogelijkheden ontstaan om onze leefomgeving aantrekkelijker te maken. Het omgekeerde geldt ook: een aantrekkelijke leefomgeving moedigt mensen aan om vaker te lopen. Dit inzicht heeft tot nu toe echter te weinig aandacht gekregen in ons mobiliteitsbeleid.

Wandelen speelt ook een belangrijke rol in het voor- en natransport van het openbaar vervoer. Het functioneren van het OV verbetert aanzienlijk met een goed voetgangersnetwerk. Het is daarom essentieel dat bushaltes en treinstations goed bereikbaar zijn voor voetgangers. We zetten ons dan ook in voor het ontwikkelen van aantrekkelijke en logische wandelroutes binnen onze gemeente.



Hierbij hebben we speciale aandacht voor kwetsbare groepen zoals kinderen, mensen met een beperking, mensen die te maken hebben met Alzheimer. Aangezien de bevolking van de gemeente Renkum verouderd, is er een reële kans dat het aantal mensen dat aangewezen is op lopen, groeit. Zij hebben met name behoefte aan veilige, toegankelijke en comfortabele looproutes tussen hun woning en de belangrijkste voorzieningen. Daarnaast is het voor de ontwikkeling van kinderen erg belangrijk dat ze zelfstandig naar school, sportvereniging, winkels en culturele activiteiten kunnen gaan.

Kortom, meer ruimte voor voetgangers draagt niet alleen bij aan de doelstellingen van ons mobiliteitsbeleid, maar sluit ook naadloos aan bij andere ambities, zoals een gezondere samenleving, toegankelijkheid voor iedereen en het versterken van de lokale economie.

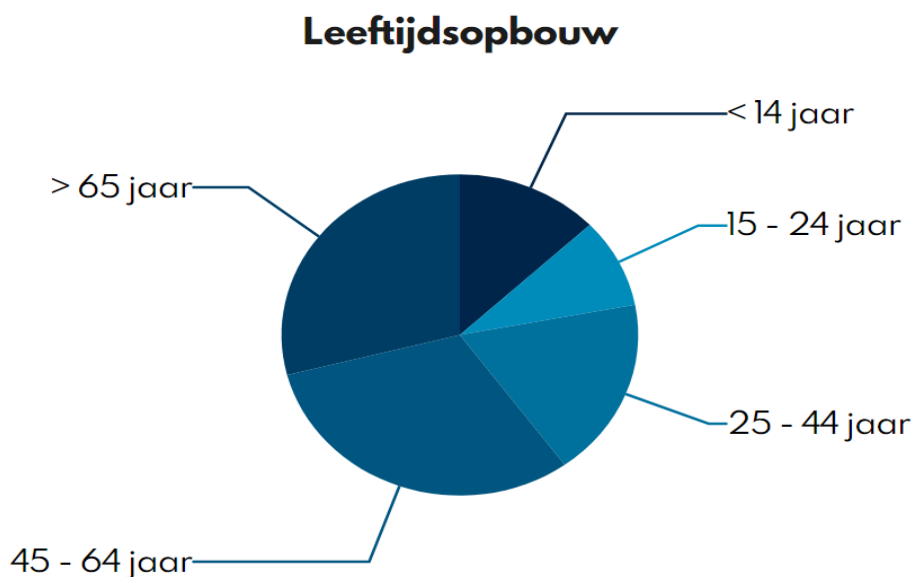


Fig. 13. Leeftijdsopbouw gemeente Renkum 2023. Bron: Kadastrale Kaart 2023

Voetpaden inrichten voor iedereen

Om de benoemde ambities voor een goed voetgangersnetwerk te bereiken, gaan we per dorpskern het voetgangersnetwerk in kaart brengen, de routes spiegelen aan het 15-minuten planningsconcept om het vervolgens stap voor stap verdeeld over jaren en afhankelijk van de beschikbaarheid van financiële middelen voor iedereen toegankelijk in te richten. ‘Voor iedereen’ betekent dat we bij de inrichting rekening houden met mensen met een beperking. Voetpaden van en naar essentiële functies moeten goed te gebruiken zijn door blinden, slechtzienden, doven, mensen in een rolstoel of met een rollator, mensen die slecht ter been zijn, mensen met een mentale beperking enzovoorts.



Actiepunt 3 Voetgangersnetwerken per dorpskern in kaart brengen

Sub-actiepunten:

- Actiepunt 3.1 Voetgangersnetwerk Renkum
- Actiepunt 3.2 Voetgangersnetwerk Wolfheze
- Actiepunt 3.3 Voetgangersnetwerk Doorwerth
- Actiepunt 3.4 Voetgangersnetwerk Heveadorp
- Actiepunt 3.5 Voetgangersnetwerk Heelsum
- Actiepunt 3.6 Voetgangersnetwerk Oosterbeek

Oversteeklocaties

Nadat de essentiële voorzieningen en bijbehorende looproutes in kaart zijn gebracht, komt de focus te liggen op de veiligheid van deze routes voor iedereen. Een beleidslijn voor voetgangersoversteekplaatsen helpt daarbij om te bepalen waar zo'n oversteek wenselijk is en hoe deze het beste kan worden vormgegeven. Dit kan variëren van een zebrapad tot een verhoogd kruispunt, een oversteek met kanalisatiestrepen, of een gekleurd vlak met en zonder verkeerslichten. Hier maken we een beleidslijn voor waardoor er meer eenduidigheid in wegbeelden ontstaat. Juist consistentie in herkenbare vormgeving draagt bij aan een voorspelbaar weggebruik en daarmee aan veiligheid, verblijfskwaliteit en leefbaarheid.



Voetgangersoversteek met kanalisatiestrepen

Actiepunt 4 Ontwikkeling beleidslijn Voetgangersoversteekplaatsen

Rustpunten



We willen iedereen de mogelijkheid bieden om te rusten, contact te maken en elkaar te ontmoeten in een aangename omgeving. De openbare ruimte speelt hierbij een cruciale rol. Nadat de voetgangersnetwerken per dorpskern in kaart zijn gebracht, identificeren we de beschikbare en potentiële locaties hiervoor.

Actiepunt 5 Identificatie beschikbare en potentiële rustlocaties op looproutes

Experiment de Leefstraat

De Leefstraat is een tijdelijk anders gebruik van een straat - of een deel van een straat- op initiatief van (een) bewoner(s) in goed overleg met de buurt, voor een periode van (maximaal) 30 dagen. De straat heeft tijdelijk geen verkeersfunctie, maar een verblijfsfunctie, waarbinnen de bewoners gezamenlijk activiteiten organiseren.



De leefstraat is een initiatief van de straat én voor de straat. Het uitgangspunt is dat initiatiefnemers – gesteund door de gemeente – verantwoordelijk zijn voor het creëren van draagvlak, de voorbereiding en de uitvoering van de leefstraat. De gemeente heeft een ondersteunende en adviserende rol.

Ondanks het vaak bescheiden karakter van de leefstraat, moet de invloed op de omliggende straten niet worden onderschat. Het invloedsgebied omvat de bewoners, ondernemers en bedrijven die belang hebben bij de buurt en direct te maken krijgen met hinder door omleidingsroutes, tijdelijke herinrichting van parkeerplaatsen of activiteiten in de leefstraat. De exacte grootte van het invloedsgebied wordt samen met de gemeente beoordeeld. De bewoners / ondernemers uit het invloedsgebied worden actief betrokken in de communicatie over de leefstraat. Er wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met ieders wensen en belangen.

Aanvullende spelregels:

- Een leefstraat kan maximaal 30 dagen bestaan.
- Indien uit monitoring blijkt dat de straat onvoldoende wordt gebruikt, wordt de duur in overleg met initiatiefnemers ingekort.
- Straten waar herinrichting op de planning staat, hebben prioriteit, zodat eventuele structurele wijzigingen mee kunnen worden genomen in het definitieve project.
- Belangrijke woon-werk, woon-school en woon-sportfietsroutes zijn uitgezonderd van het experiment.

Experiment ander gebruik openbare parkeerplaats

Kleinschaliger van aard dan de Leefstraat is het experimenteren met initiatieven van bewoners en andere belanghebbenden om hun bankvlonder(s), fietsvlonder(s) of picknicktafel(s) in combinatie met een boom of plantenbak te gebruiken op openbare parkeerplaatsen.

Aanvullende spelregels:

- Dit experiment heeft een tijdsduur van maximaal vier maanden.
- Indien uit monitoring blijkt dat de openbare ruimte onvoldoende of niet wordt gebruikt, wordt de duur in overleg met initiatiefnemers ingekort.
- Straten waar herinrichting op de planning staat, hebben prioriteit, zodat eventuele structurele wijzigingen mee kunnen worden genomen in het definitieve project.
- Na vier maanden volgt een evaluatie.
- Wanneer uit de evaluatie blijkt dat dit experiment succesvol is gebleken en meer dan 50% van de belanghebbenden dit willen behouden, kan het een structurele maatregel worden mits beschikbare middelen dit toelaten.



5.2 Trappen: fietsers

Trappen is gericht op fietsen. Fietsen is een van de meest duurzame vormen van mobiliteit en bevordert bovendien zowel de fysieke als mentale gezondheid. Onderzoek laat zien dat mensen die zich actief verplaatsen, mentaal beter in hun vel zitten. Zo zijn mensen die naar hun werk fietsen vaker tevreden, ervaren ze minder stress, voelen ze zich meer ontspannen en genieten ze van meer vrijheid dan automobilisten. Bovendien neemt fietsen weinig ruimte in beslag in de openbare ruimte, is het aanzienlijk stiller dan autorijden en mensen die op latere leeftijd zijn of een beperking hebben, kunnen nog steeds meedoen. Is het niet op een tweewieler, dan op een driewielers.



Uitproberen driewielers in Renkum geïnitieerd door Ivo Smit namens de Fietsersbond. Bron: rijnenveluwe.nl - 2024

Kortom, fietsen draagt op een positieve manier bij aan gezondheid, welzijn en leefomgeving.

Om fietsen voor iedereen toegankelijk te maken, is goede infrastructuur essentieel.

Basisprincipes fietsinfrastructuur

Fietsen is aantrekkelijk wanneer het fietsnetwerk de volgende eigenschappen heeft:

- (1) **Samenhangend:** alle onderdelen van het netwerk moeten goed bereikbaar zijn en er moet samenhang zijn met de locatie van essentiële voorzieningen (winkels, sportvoorzieningen, bibliotheek, OV-haltes, HUBs, fietsparkeervoorzieningen) en andere netwerken (bijvoorbeeld bus of trein). Samenhang is afhankelijk van directheid en verknoping. Verknoping wil zeggen een punt in het netwerk waar fietsers de keuze hebben om van route te veranderen.
- (2) **Direct:** omrijden moet zoveel mogelijk worden voorkomen. Binnen de bebouwde kom zijn maaswijdtes (afstand tussen parallel lopende verbindingen van een netwerk) van respectievelijk 250 meter in de kernen, 500 meter in de wijken en 1000 meter naar buitengebieden acceptabel. Tijd speelt ook een rol in de mate

van directheid. De mate waarin een helling vertraagt, gestopt moet worden voor een verkeerslicht, kruispunt of andere situatie is van invloed op de ervaren directheid. De omrijdfactor, dat wil zeggen de hemelsbrede afstand gedeeld door de werkelijke fietsafstand is acceptabel wanneer die in de kernen maximaal 1,2 is en daarbuiten 1,3 à 1,4.

- (3) Veilig; verschil in snelheden en gewicht moet zoveel mogelijk worden voorkomen. Een fietsnetwerk is veilig naar mate er minder conflicten zijn met kruisend verkeer, er een scheiding is van gemotoriseerd verkeer, fietsroutes herkenbaar en uniform zijn, er zo min mogelijk paaltjes en andere obstakels op fietspaden zijn. Paaltjes kunnen aan de ene kant leiden tot ongevallen en aan de andere kant het gebruik van fietspaden voor mensen met een duo-fiets of driewieler onmogelijk maken.
- (4) Comfort; dat wil zeggen schone lucht, sociaal veilig, vlak en kwalitatief goed wegdek, mogelijkheden voor rustmomenten.
- (5) Aantrekkelijkheid: ligging in mooie omgeving, rustige wegen.
- (6) Inclusief: een fietsnetwerk is inclusief als het ook gebruik kan worden door mensen op driewielers en duo-fietsen.

We streven ernaar het fietsnetwerk naar een hoog niveau te brengen op gebied van veiligheid, samenhang, volledigheid (ontbrekende schakels), herkenbaarheid (rode deklagen, bewegwijzering), comfort, kwaliteit, aantrekkelijkheid en inclusiviteit. Qua weginrichting geven we prioriteit aan de voetganger en de fiets. Alleen daar waar buslijnen die tot het dragend OV-netwerk behoren samenvallen met het fietsnetwerk, heeft het OV-belang prioriteit.



Paaltjes zorgen jaarlijks voor veel ernstige ongelukken en hebben blijvende impact.

Naar schatting jaarlijks in Nederland 2.400 spoedeisende hulpopnames waarvan 1.500 ernstige gewonden.

Fietsster ziet paaltje over het hoofd en komt ten val

11 AUG., 21:06 · 112

Fietser en scootrijder met elkaar in botsing op fietspad in Renkum

RENKUM – Woensdagavond 14 augustus omstreeks 18:35 uur vond een ongeval plaats aan de Bosweg in Renkum. Een fietser en een scootrijder kwamen met elkaar in botsing op het fietspad en vielen ten val.



Bron: 112nieuws



Bron: 112inbeeld.nl



“Ik werd voorover over het paaltje gelanceerd en kreeg de fiets in mijn nek”

Bron: Fietsersbond

Aan het einde van een tunneltje stond een rood/wit paaltje. Mijn man fietste schuin voor mij waardoor ik het paaltje niet zag. Met een frontale botsing waarbij ik over de kop sloeg als gevolg: bont en blauw en een gebroken been.

— GEMMY, 2022

Bron: Fietsersbond

Tekstbox 2. Zo min mogelijk paaltjes en andere obstakels op fietspaden conform basisprincipes fietsinfrastructuur

Fietsnetwerk

We streven naar een fietsnetwerk dat bestaat uit:

- Een basisstructuur: fietspaden en straten op buurt- en wijkniveau
- Een primair hoofdfietsnetwerk: fietsverbindingen die dorpskernen, scholen, winkels, sport- en cultuurlocaties zo direct mogelijk ontsluiten
- Een secundair fietsnetwerk: belangrijke fietsroutes die aansluiten op het primaire hoofdfietsnetwerk en belangrijke voorzieningen ontsluiten
- Een regionaal fietsnetwerk: fietsverbindingen op regionaal niveau om buurgemeenten te ontsluiten

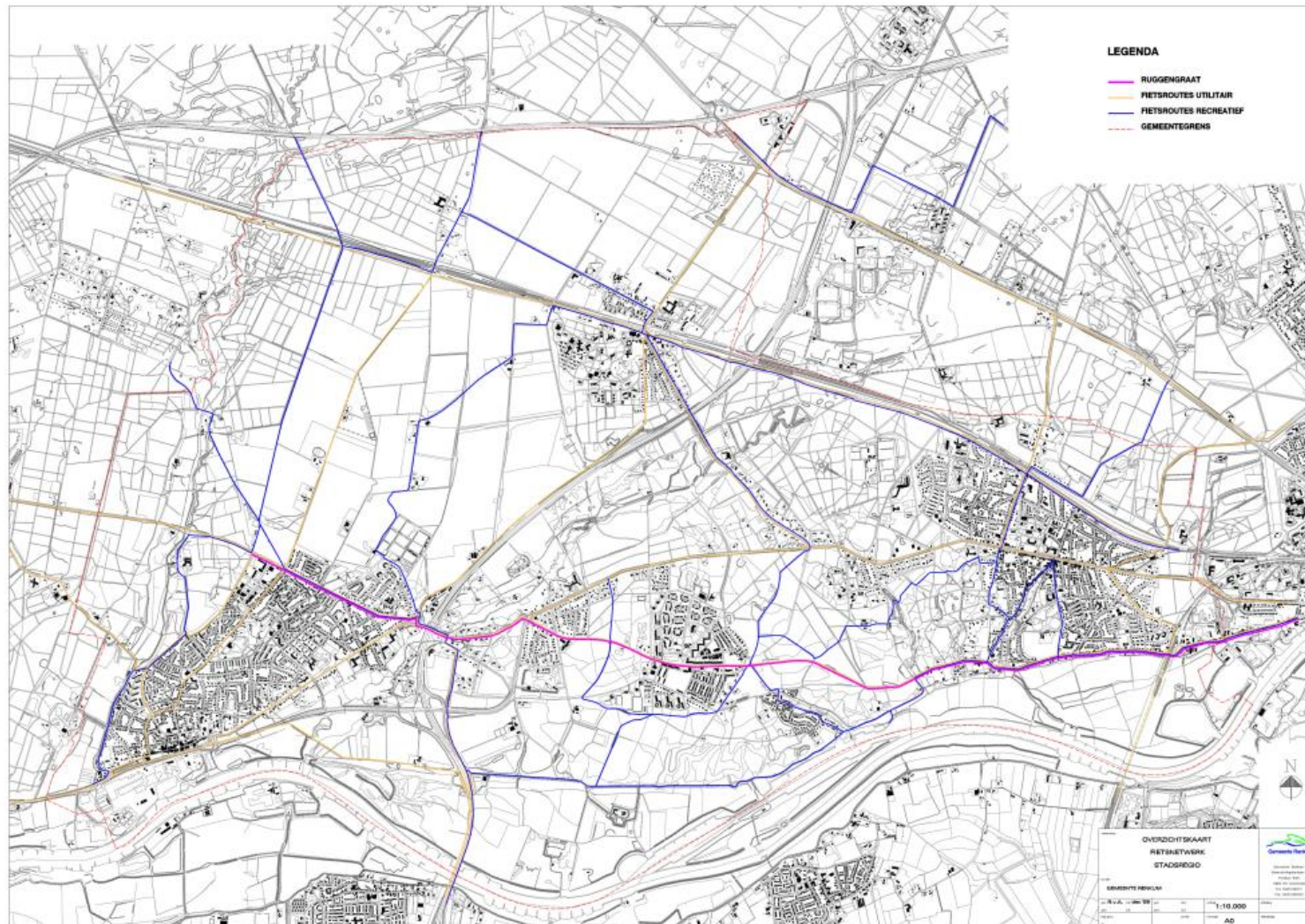
- Aantakkingen op hoogwaardige regionale snelfiets- en/of doortraproutes om relatief grote afstanden (+30km) relatief snel te kunnen overbruggen.

Kaart 4a is onderdeel van het bestuurlijk vastgestelde GVVP uit 2009 en geeft een beeld van het toen beoogde fietsnetwerk. Aangezien het een ambitiekaart betreft, wil dat niet zeggen dat dit fietsnetwerk gerealiseerd is. Het nu voorliggende mobiliteitsbeleid vervangt dit GVVP en daarbij behorende netwerkkaarten.

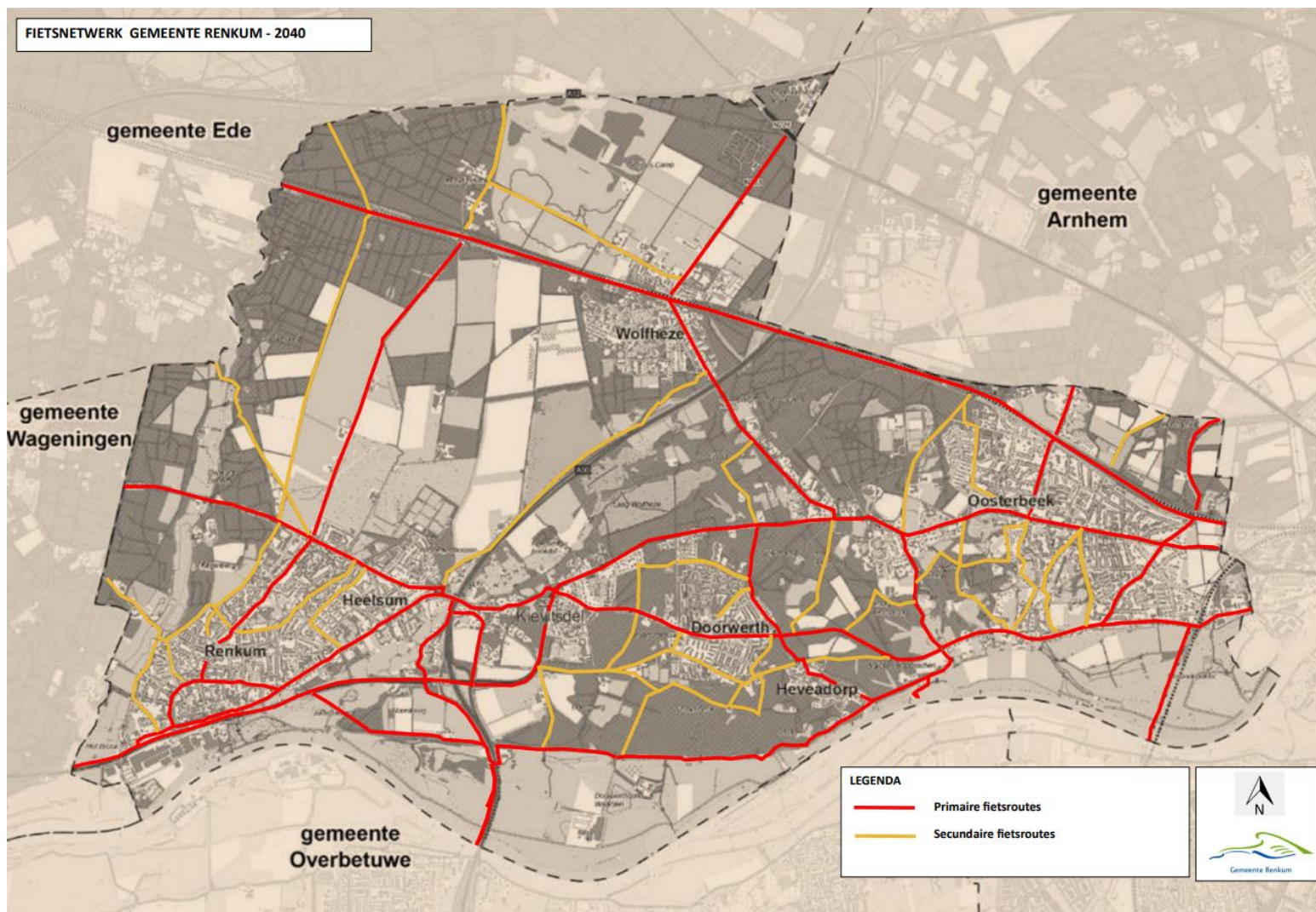
Kaart 4b geeft dan ook de nieuwe ambities weer. Het gaat om het fietsnetwerk dat we beogen te bereiken, met 2040 als stip aan de horizon. Er staan op kaart 4b fietsverbindingen die nog niet zijn gerealiseerd.

De termen “ruggengraat” en “utilitair” die in het GVVP zijn gebruikt, zijn op kaart 4b samengevoegd tot “primaire fietsroutes”. Daarnaast staan er belangrijke secundaire routes op. De ambitie is te streven naar een fijnmaziger fietsnetwerk vergeleken bij kaart 4a uit 2009.

De netwerkkaart voor de fiets is deels gebaseerd op wat mensen in onze samenleving vinden, de basisprincipes fietsinfrastructuur en ambities die voortkomen uit de verstedelijkingsopgave tot 2040.



Kaart 4a. Fietsnetwerk gemeente Renkum – GVVP - 2009



Kaart 4b. Fietsnetwerk gemeente Renkum 2040

Het fietsnetwerk wordt aan de hand van de basisprincipes voor fietsinfrastructuur geanalyseerd. De uitkomsten van die analyse nemen we mee in de beleidsnota Voetganger en Fiets, een uitwerking van dit mobiliteitsbeleid.

Actiepunt 6 Het fietsnetwerk toetsen aan de basisprincipes voor fietsinfrastructuur

Sub-actiepunten:

Actiepunt 4.1: identificatie van te verwijderen fietspaaltjes

Actiepunt 7 Opstellen Beleidsnota Voetganger en Fiets

Voor het Beleidsplan Voetganger en Fiets gelden ten aanzien van het fietsnetwerk een aantal uitgangspunten:

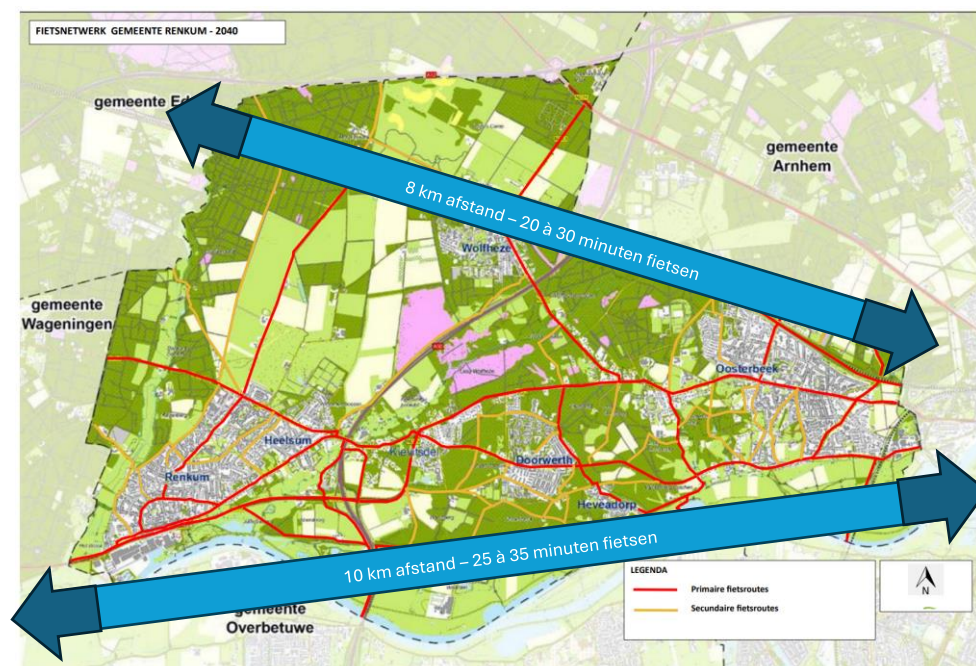
- Het fietsnetwerk is voor iedereen
- Het fietsnetwerk maakt belangrijke functies en voorzieningen binnen een redelijke fietsafstand en tijd (bij voorkeur 15 minuten) bereikbaar. Dit geldt onder meer voor scholen, sportfaciliteiten, werkplekken, winkels, zorgvoorzieningen, OV-voorzieningen en recreatieve bestemmingen.
- Het fietsnetwerk biedt aan scholieren, studenten en werkenden de mogelijkheid om van en naar buurgemeentes te reizen. We streven dan ook naar een goed gemeentelijk fietsnetwerk dat ook aansluit bij het regionale fietsnetwerk.
- Een goed fietsnetwerk kan niet functioneren zonder goede en voldoende fietsvoorzieningen. Fietsparkeren nemen we dan ook op in nadere uitwerking van beleid, waaronder in de beleidsregel Nota Parkeernormen gemeente Renkum. Ook op OV-locaties, bijvoorbeeld bij de NS-stations, zien wij een belangrijke rol voor fietsparkeervoorzieningen zodat mensen makkelijk kunnen overstappen van OV naar fiets en andersom.
- We willen dat kinderen zelfstandig naar school kunnen lopen én fietsen, dit vraagt om een veilige schoolomgeving. Hiermee houden wij rekening in de uitwerking van beleid, waaronder parkeernormenbeleid. Daarnaast houdt dit ook in dat schoolfietsroutes veilig zijn. Hierbij leggen we de focus op overzichtelijke oversteekplaatsen en snelheidsbeperkingen voor gemotoriseerd verkeer, daar waar veel kinderen onderweg zijn naar school.

Zelfstandig naar school gaan

We streven ernaar dat het merendeel van de kinderen vanaf hun achtste levensjaar zelfstandig lopend of fietsend naar school gaat. Wanneer kinderen zelfstandig naar school gaan, komt dit ten goede aan hun fysieke en mentale gezondheid. Voldoende beweging beperkt de kans op overgewicht, depressie en angsten, vergroot het uithoudings- en concentratie- en leervermogen, en verbetert de spieropbouw en fysieke gesteldheid. Uit onderzoek blijkt dat kinderen die zelfstandig naar school komen, beter kunnen leren dan zij die met de auto worden gebracht. Dit geldt ook voor middelbare scholieren. Daarnaast heeft fietsen voordelen voor de sociale ontwikkeling. Kinderen die zelfstandig naar school gaan, hebben vaak contact met school- en leeftijdsgenoten. Wanneer dit vanaf de basisschool gebeurt leren zij bovendien geleidelijk om zich veilig en zelfstandig in het verkeer te bewegen. Investeren in dit gedrag is een investering in verkeersveiligheid op de lange termijn. En jong geleerd, oud gedaan. Kinderen die op jonge leeftijd gewend zijn om te lopen of te fietsen, doen dit vaak op latere leeftijd ook, wat een positief effect heeft op hun gezondheid.

Fietsafstanden

Fietsafstanden binnen de gemeentegrenzen lenen zich uitstekend voor het zelfstandig naar school fietsen. De afstanden tussen de uiterste oost- en westgrens van de gemeente zijn groter dan die tussen de uiterste noord en zuid grenzen. Op de oost-west-verbindingen gaat het om respectievelijk maximaal 8 kilometer en 10 kilometer. Voor het woon-schoolverkeer is een afstand van 15 kilometer per e-bike acceptabel. Met een gewone fiets is dit 7,5 kilometer.



Kaart 5. Maximale afstanden in kilometers tussen oostelijke en westelijke gemeentegrens

Indicatie reisduur per fiets, elektrische fiets en speed pedelec

De snelheid van een elektrische fiets is maximaal 25 kilometer per uur. De gemiddelde snelheid ligt doorgaans rond de 21,8 kilometer per uur. Bij een gewone fiets is dit 17 kilometer per uur. Een speed pedelec gaat sneller dan een elektrische fiets. Met een speed pedelec mag je maximaal 45 kilometer per uur fietsen op de rijbaan. Op een fietspad buiten de bebouwde kom is dat maximaal 40 kilometer per uur. En binnen de bebouwde kom is dat 30 kilometer per uur. Tabel 2 geeft een indicatie van de reisduur per fiets, e-bike en speed pedelec.

Kilometers	Normale fiets	E-bike	Speed pedelec
10 km	35 minuten	25 minuten	15 minuten
15 km	55 minuten	35 minuten	20 minuten
30 km	1 uur en 45 minuten	1 uur en 10 minuten	40 minuten

Tabel 2. Indicatie reisduur per fiets, e-bike en speed pedelec

Reistijden met een normale fiets worden op een aantal routes beïnvloed door het heuvelachtige landschap. De op kaart 4 aangegeven noordelijke route is relatief vlak. Dit geldt niet voor de zuidelijke route. Echter, het realiseren van ontbrekende schakels kan deze route aantrekkelijker maken doordat heuvels en dalen dan in veel mindere mate een uitdaging zijn.

Autoluwe schoolomgevingen

Meer auto's rondom scholen leidt tot minder verkeersveiligheid, wat ertoe leidt dat steeds meer ouders hun kinderen per auto vervoeren. We willen dan ook het gemotoriseerde verkeer van ouders die hun kinderen brengen en halen bij scholen verminderen. Verbeteren van loop- en fietsroutes van en naar school en terughoudendheid met het aanleggen van kiss-and-ride-plaatsen passen hierbij.

Experiment de schoolstraat

Als gemeente willen we iedere basisschool een autovrije schoolstraat laten uitproberen. Met goedkope hekken wordt de straat een paar weken anders ingericht. Samen met de gemeente wordt dan gemonitord wat de negatieve gevolgen voor het verkeer zijn. Werkt het niet, dan verdwijnen de hekken weer. Maar werkt het wel, dan wordt de schoolstraat definitief ingericht zodra hiervoor middelen beschikbaar zijn.

Aanvullende spelregels:

- Een schoolstraat kan maximaal 30 dagen bestaan.
- Als uit monitoring blijkt dat het niet werkt, wordt de duur in overleg met initiatiefnemers ingekort.

- Straten waar herinrichting op de planning staat, hebben prioriteit, zodat eventuele structurele wijzigingen mee kunnen worden genomen in het definitieve project.

Experiment Bicibús

Een **bicibús** (fietsbussysteem) is een veilige, georganiseerde manier om kinderen samen per fiets naar school te laten reizen (zie bijlage 8). Het combineert veiligheid, educatie, en duurzaamheid.

Wij willen samen met de scholen en leerlingen onderzoeken of er in onze gemeente mogelijkheden zijn en animo is voor het opzetten van een bicibús.

Met een gestructureerde aanpak kan de bicibús bijdragen aan verkeersveiligheid, duurzaamheid, en een gezondere levensstijl voor kinderen. Het versterkt bovendien de gemeenschap door samenwerking en gedeelde verantwoordelijkheid.

Ook in de beleidsregel Nota Parkeernormen van de gemeente Renkum, waarin parkeernormen altijd gericht zijn op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en niet op bestaande situaties, nemen we autoluwe schoolomgevingen als uitgangspunt.

Actiepunt 8 Analyse bestaande schoollocaties en bepalen van mogelijkheden om die autoluw te maken

Actiepunt 9 Met scholen in gesprek gaan over Bicibús

41

Regionale fietsroutes

Gezien de omvang en aard van de pendelstromen; de afstanden en reistijden tussen buurgemeenten, bieden regionale fietsroutes veel potentie voor woon-werk en woon-school verkeer. Samen met de regio (Provincie Gelderland, GMR en buurgemeenten) zetten wij hierop in. Voorbeelden hiervan zijn het VeluweWaalpad, het Nederrijnpad en de doorfietsroute Arnhem-Oosterbeek-Wolfheze-Ede.

Het VeluweWaalpad

Sinds 2022 werkt de regio aan de ontwikkeling van het VeluweWaalpad, een nieuwe snelle fietsroute binnen de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen (GMR). In datzelfde jaar ondertekenden alle deelnemende partijen de gezamenlijke ambitie. Deze ambitie wordt sindsdien

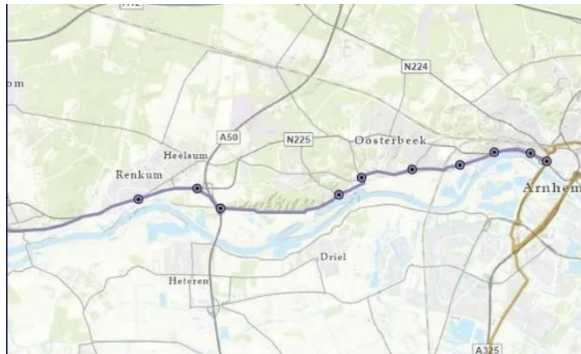


onder regie van de GMR verder uitgewerkt, waarbij de nu voorliggende samenwerkingsovereenkomst een belangrijke mijlpaal vormt. De fietsroute verbindt Arnhem-west, Schuytgraaf, Elst, Lent en Nijmegen. Hiervoor is een bestuurlijke overeenkomst gesloten als grondslag om die gefaseerd aan te leggen waarvan ook een nieuwe fietsbrug over de Nederrijn bij Arnhem west onderdeel uitmaakt. Deze

doorgaande fietsroute wordt gezien als belangrijke drager van de nieuwe verstedelijking in het middengebied van de regio.

Het Nederrijnpad

Het Nederrijnpad is een gedeeltelijk voltooide snelfietsroute die het centrum van Wageningen met het stadscentrum van Arnhem verbindt, en loopt via Renkum,



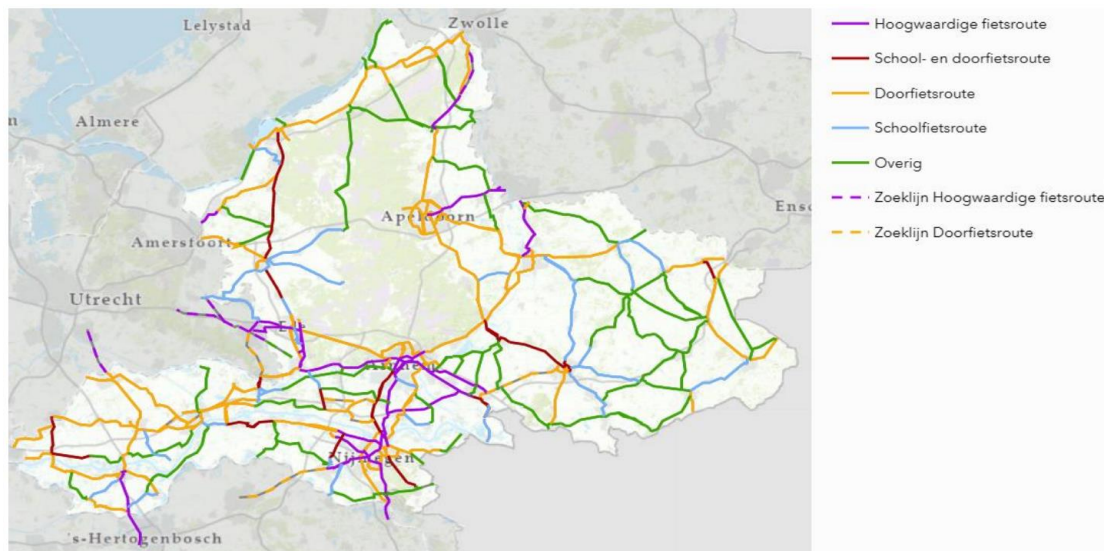
Heesum, Heveadorp en Oosterbeek. De route volgt de rivier de Nederrijn. Het gedeelte tussen de Parencofabriek in Renkum en de doorgang onder de A50 vormt de ontbrekende schakel. Tussen 2017 en 2020 is het gebruik hiervan met 53% toegenomen. Er fietsen tussen de 5.000 à 6.000 mensen per dag.

Fietsen tussen Arnhem – Oosterbeek – Wolfheze en Ede

De route Arnhem – Oosterbeek – Wolfheze – Ede langs het spoor zien we als een kansrijke ‘doorfietsroute’. Het gebruik hiervan is tussen 2018 en 2020 met 11% toegenomen. Er maken tussen de 6.000 à 7.000 fietsers dagelijks gebruik van.

Deze drie regionale fietsroutes maken onderdeel uit van het Gelderse Hoofd fietsnet van provincie Gelderland.

De onderdoorgang Wolfheze (zie 5.3) zien wij als een kansrijke opening richting een fijnmaziger fietsnetwerk op de schakel Arnhem – Oosterbeek – Wolfheze – Ede, omdat die de fietser de keuze biedt om op die plek een andere route te kiezen. Vanuit sociaal oogpunt is dit zeer wenselijk. Immers, de route langs het spoor gaat deels over onverlichte paden door het bos waar geen autoverkeer rijdt. Op de route via de N783 en de N224 met vrij liggende fietspaden rijden ook auto’s wat fietsers iets meer gevoel van sociale veiligheid kan geven.



Kaart 6. Gelders Hoofd fietsnet provincie Gelderland

Actiepunt 10 Samen met de regio inzetten op Regionale Fietsroutes waaronder het VeluweWaalpad, het Nederrijnpad en de route Arnhem-Oosterbeek-Wolfheze-Ede.

Verkeersveilige fietsomgeving

Fietsers hebben een verkeersveilige fietsomgeving nodig. Dat doen we door (1) experimentele projecten gericht op verstevigen van de positie van de fietser (2) van 30 kilometer per uur in plaats van 50 kilometer per uur de standaard te maken en (3) aansluiting te zoeken bij het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) en het verkeersveiligheidsbeleid van Provincie Gelderland.

Van 50 kilometer per uur naar 30 kilometer per uur

Binnen de bebouwde kom is er conform Duurzaam Veilig onderscheid in erftoegangswegen (ETW) en gebiedsontsluitingswegen (GOW). ETW hebben een verblijfsfunctie, waar verschillende verkeerssoorten gemengd worden en de maximumsnelheid 30 kilometer per uur is. GOW hebben een verkeersfunctie, waarbij de verkeerssoorten gescheiden zijn en de maximumsnelheid 50 kilometer per uur bedraagt.

GOW30 voor verkeersveiligheid

In de praktijk zijn er ook wegen die zowel een verblijfs- als verkeersfunctie hebben, en is het niet altijd mogelijk om een GOW op een veilige manier als 50 km/u-weg in te richten, bijvoorbeeld met vrij liggende fietspaden. In zulke gevallen kan een lagere snelheid de verkeersveiligheid verbeteren. Daarom wordt de snelheidslimiet op een deel van de GOW verlaagd naar 30 kilometer per uur (GOW30).

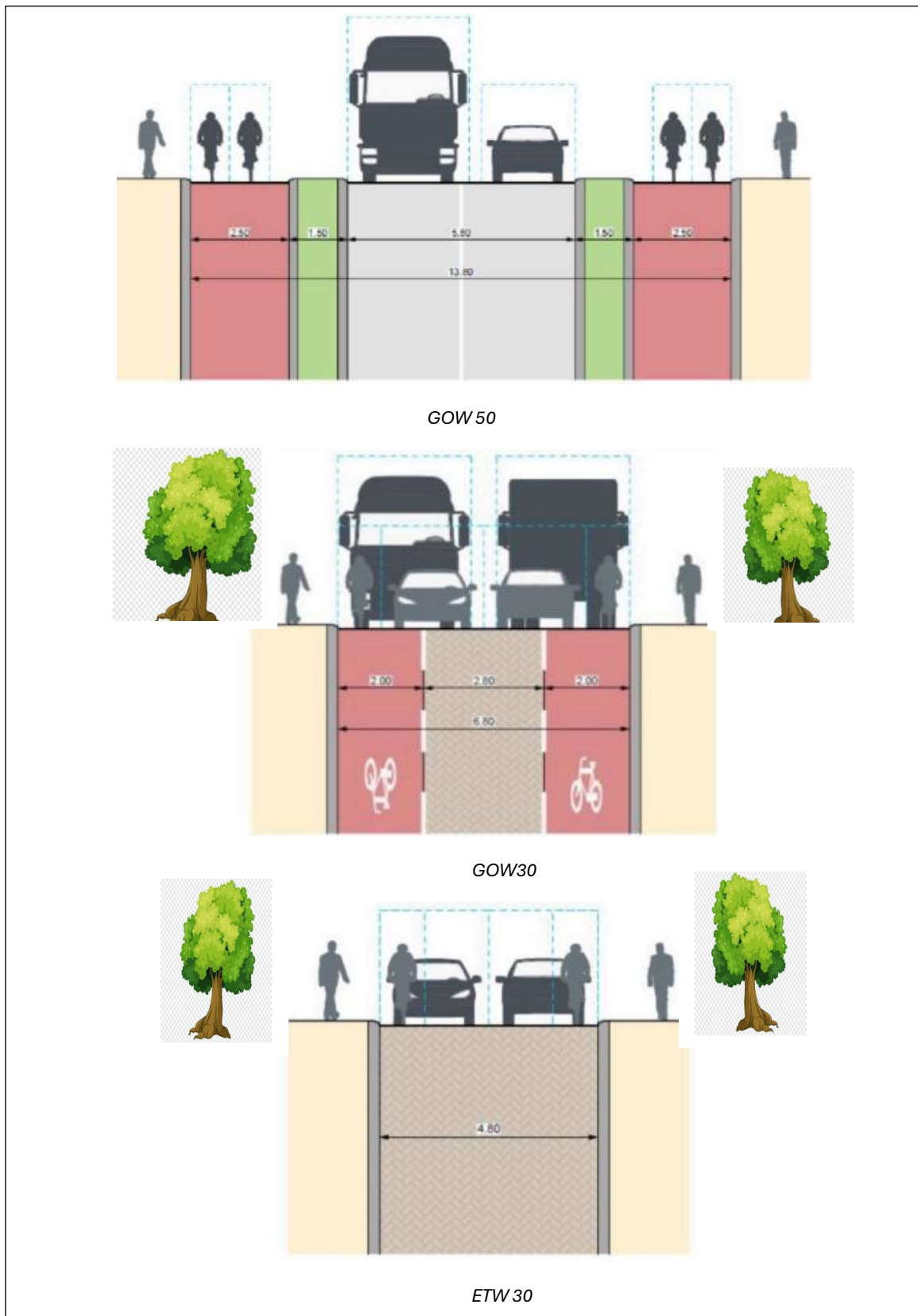


Fig. 14. Voorbeeldprofielen GOW-50 – GOW-30 – ETW-30

Overlevingskans bij 30 kilometer per uur

De stap naar 30 kilometer per uur is voor voetgangers en fietsers van groot belang. Bij 30 kilometer per uur is de remweg korter en het blikveld breder. Bij een verkeersongeval met een auto die 30 kilometer per uur rijdt, heeft een voetganger ruim 95% kans het ongeval te overleven, bij 50 kilometer per uur nog maar 85%.

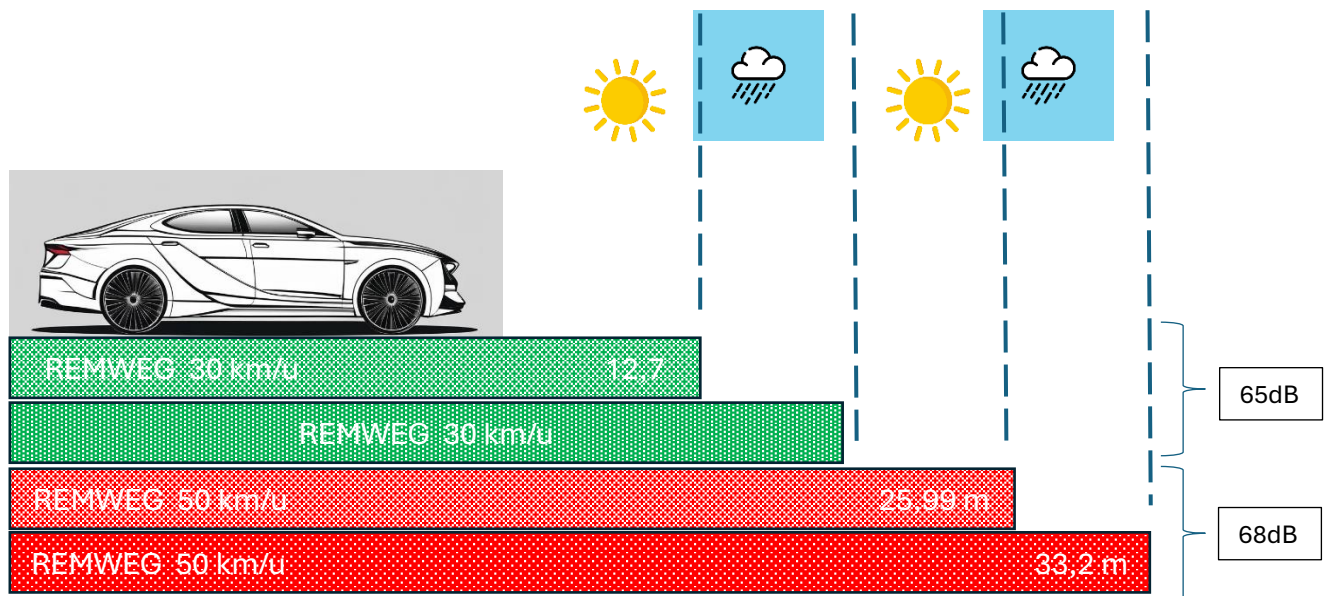


Fig. 15. Remweg bij 30 kilometer per uur vergeleken bij 50 kilometer per uur naar weersomstandigheden en geluidsproductie in dB naar rijdsnelheid

Oversteekbaarheid van wegen bij 30 kilometer per uur

Wanneer een 50 km/u-weg wordt veranderd naar 30 kilometer per uur verandert dit de oversteekbaarheid voor iedereen. Daarmee worden wegen in mindere mate een barrière, zijn ze in mindere mate uitnodigend voor doorgaand verkeer en dragen ze bij aan leefbaarheid en leefkwaliteit. Mensen die aan een drukke weg wonen waar met hoge snelheden doorheen wordt gereden, hebben een derde minder sociale relaties dan mensen die aan rustige wegen wonen. In drukke straten spelen minder kinderen op straat en komen ouderen minder in contact met anderen.

Betekenis van 30 kilometer per uur voor automobilisten

Voor automobilisten betekent de verandering dat ze meer tijd hebben om te anticiperen op het verkeer. Zij hebben meer tijd om informatie te verwerken en te reageren op onverwachte situaties.

Omwonenden kunnen elkaar op straat in een gesprek verstaan

Voor omwonenden van een weg betekent de snelheidsverlaging ook dat geluidsoverlast iets minder wordt. Het geluid is bij 30 kilometer per uur vergelijkbaar met dat van een gewoon gesprek.

Aanpak

Om het verkeer langzamer te laten rijden moeten we de wegen aanpassen. Dat doen we stap voor stap. Eerst evalueren we de Stationsweg die in 2024/2025 als GOW30 is ingericht. Vervolgens bepalen we welke andere wegen in aanmerking kunnen komen voor GOW30. Dit doen we mede op basis van de voetgangersnetwerken, de fietsnetwerken en de OV-netwerken in deze mobiliteitsvisie. We toetsen of de beoogde GOW30 al voorzien zijn van 30km-borden. Zijn die er niet, maar direct wenselijk dan plaatsen we die zodra hiervoor middelen voor beschikbaar zijn. We passen de lijnen op de weg aan. We zijn zuinig met drempels, omdat die de aanrijdtijd van nood- en hulpdiensten verlengen en/of Openbaar Vervoer beïnvloeden. Een elektrische bus weegt bijna twee ton meer dan een standaard dieselbus. Bij GOW30 met OV-voorzieningen kiezen we dan ook voor asfalt als meest draagkrachtige verharding en niet voor klinkers. Pas als een weg aan de beurt is voor groot onderhoud passen we de weg volledig aan.

Actiepunt 11. GOW30km

Sub-actiepunten:

Sub-actiepunt 11.1 Evaluatie Stationsweg als GOW30

Sub-actiepunt 11.2 Per dorp in kaart brengen 30km wegen in gemeente Renkum

Sub-actiepunt 11.3 Identificeren van potentiële GOW30

Sub-actiepunt 11.4 Geïdentificeerde potentiële GOW30 toetsen aan netwerkkaarten

Sub-actiepunt 11.5 Geïdentificeerde potentiële GOW30 spiegelen aan planning Groot Onderhoud Wegen

Sub-actiepunt 11.6 (Extra) kosten en beschikbaar budget bij Groot Onderhoud Wegenproject in kaart brengen

Sub-actiepunt 11.7 Financiële haalbaarheid bepalen

5.3 Openbaar vervoer



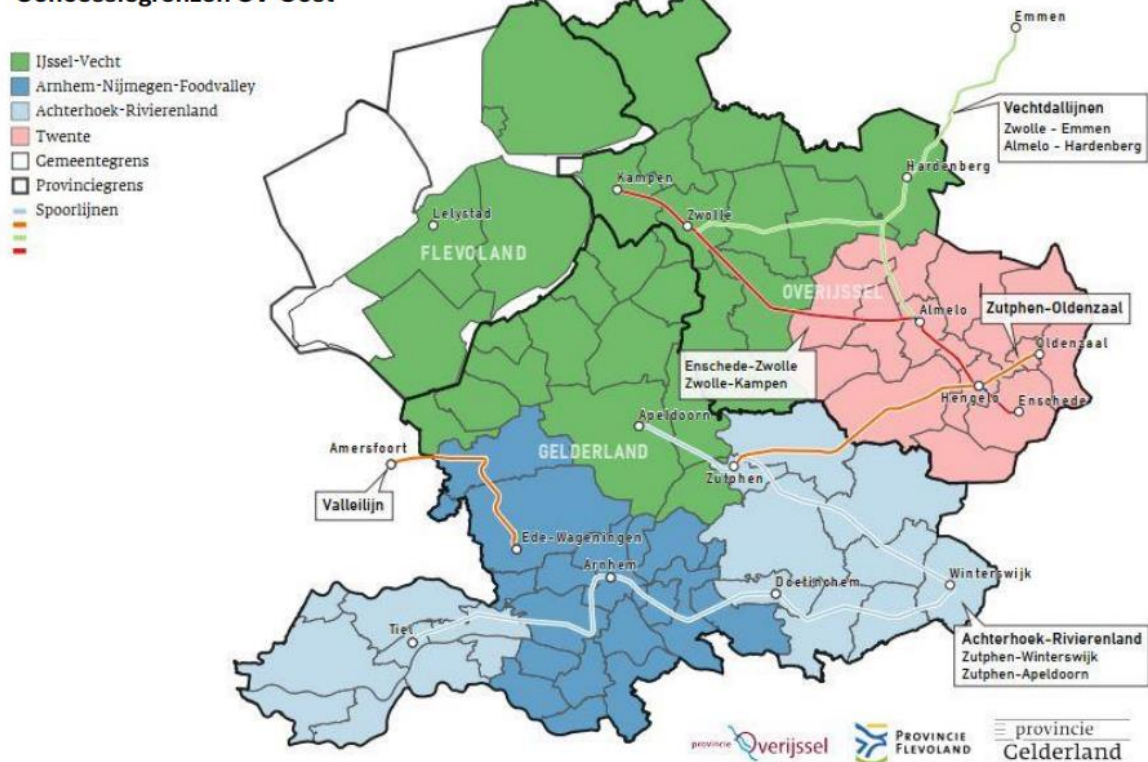
De meeste verplaatsingen in onze gemeente zijn vooral per fiets, lopend en met de auto. Zo'n 60% van de mensen in onze gemeente zegt wel eens van OV gebruik te maken. Zo'n 11% gebruikt het OV om naar het werk te gaan. Voor veel mensen is het OV dus belangrijk als alternatief. Het heeft een sociale functie in onze wijken, dorpen en buitengebieden die we ook voor de toekomst willen borgen.

47

Samen met regiopartners groei gebruik van Openbaar Vervoer nastreven

Iedereen in Nederland moet snel, gemakkelijk, betrouwbaar en betaalbaar met het openbaar vervoer (OV) kunnen reizen. Nu en in de toekomst. Daarom werkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) aan het toekomstbeeld van het openbaar vervoer in 2040. Dit doet zij samen met provincies, metropoolregio's, vervoerders en ProRail. Als gemeente ondersteunen wij dit door in dit mobiliteitsbeleid ónze denkrichting op te nemen en afstemming te zoeken met de concessieverlener. Gemeente Renkum valt onder concessiegebied Arnhem-Nijmegen-Food Valley. Deze concessie loopt van eind juni 2026 tot eind 2036. De provincie stelt als concessieverlener eisen aan de vervoersbedrijven. De vervoersbedrijven maken de dienstregeling voor bus, tram, metro en regionale trein. Elke dienstregeling moet voldoen aan deze eisen.

Concessiegrenzen OV-Oost



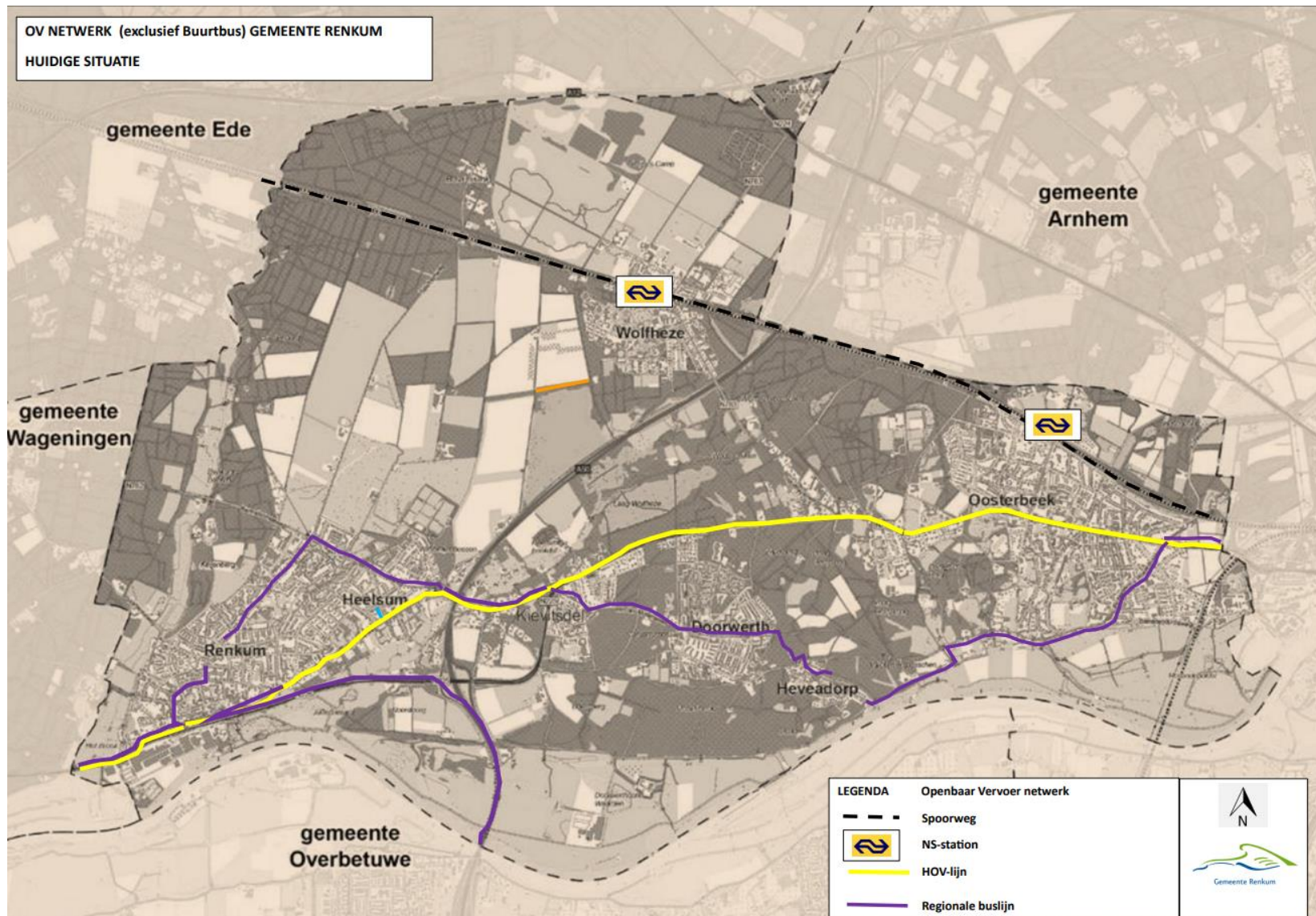
Kaart 7. Concessiegrenzen OV-Oost. Bron: Provincie Gelderland

OV-netwerk en aanvulling hierop

Het OV-netwerk (kaarten 8 en 9) is opgebouwd uit:

- Spoorcorridor Utrecht-Food Valley-Arnhem met treinstations Wolfheze en Oosterbeek
- Hoogwaardig Openbaar Vervoer (Trolley 2.0; lijn 352). Zie bijlage 2 voor halte-overzicht situatie 2024
- Een regionale lijn (lijn 51). Zie bijlage 3 voor halte-overzicht situatie 2024
- Een regionale lijn (lijn 54 tussen Renkum en Heteren). Zie bijlage 4.
- De buurtbus

Een aanvulling op dit netwerk is het Drielse Veerpont dat gemeente Renkum met gemeente Overbetuwe verbindt.



Kaart 8. OV netwerkkaart (exclusief Buurtbus)



Kaart 9. Routekaart Buurtbus (lijn 589/590)

Met de trein

Net als gemeente Arnhem zetten wij in op de spoorcorridor Utrecht-Food Valley-Arnhem en hechten wij waarde aan de provinciale ambitie om te werken aan de verbetering en de bereikbaarheid van stations.

In de gemeente Renkum bieden stations Wolfheze en Oosterbeek mogelijkheden om met de trein te gaan. In de gemeente Renkum wonen mensen gemiddeld 3,7 kilometer van een treinstation. Ter vergelijking, in Wageningen is dat 6,7 km, in Arnhem 2,1 km en in Ede 3,0 km (CBS, 2021 OV-monitor). Een treinstation is dus op acceptabele fietsafstand beschikbaar. Uit data van de NS blijkt bovendien dat ongeveer de helft van de reizigers bereid is om 1,3 kilometer (ongeveer 20 minuten) naar een treinstation te lopen. In Wolfheze worden op termijn ongeveer 500 woningen binnen deze loopafstand van het station gerealiseerd. Wij verwachten dat dit station kan voorzien in een deel van de hieruit voortkomende mobiliteitsbehoefte.

Stations

In onze gemeente zijn twee stations. Beiden verdienen een kwaliteitsimpuls. Station Wolfheze heeft potentie om als ‘hub’ te fungeren: een overstaplocatie om van de ene op de andere vervoerswijze over te stappen. Bijvoorbeeld van trein naar fiets, bus of deelvervoer. Station Oosterbeek is, vanwege de beperkte ruimte, vooral geschikt om over te stappen van trein naar fiets. Op station Wolfheze worden deelfietsen aangeboden. Op station Oosterbeek niet. Ook andere voorzieningen ontbreken, bijvoorbeeld sanitaire voorzieningen, warme schuilvoorzieningen en voldoende fietsparkeerplaatsen wat de mate van gebruik van deze stations beïnvloedt.



Spooronderdoorgang Wolfheze

Door de toename van het aantal treinen op de spoorcorridor Utrecht-Food Valley-Arnhem zullen de overwegbomen in Wolfheze vaker en langer dicht zijn. Daardoor nemen de risico's voor de bewoners toe en hun bereikbaarheid af. Om te zorgen dat we

het spoor veilig over kunnen en de wachttijden verdwijnen, wordt de huidige gelijkvloerse kruising vervangen door een onderdoorgang.

Automobilisten, fietsers en voetgangers kunnen straks veilig onder het spoor door. Zij hoeven straks niet meer te wachten voor de spoorbomen en zijn dan sneller aan de andere kant van het spoor. Dit geldt niet alleen voor het 'normale' verkeer, maar ook voor de hulpdiensten zoals de brandweer en ambulances. Wolfheze wordt een station met 2 zijperrons, in plaats van het huidige midden-perron tussen de sporen in. De route door de onderdoorgang en de toegang naar de perrons zijn voor iedereen toegankelijk, ook voor mensen die zich minder goed kunnen verplaatsen. Er komt een hellingbaan en een lift voor bijvoorbeeld mensen met een rolstoel of een kinderwagen.



Kaart 10. Nieuwe situatie Wolfheze



Fig. 16 Impressie nieuwe situatie Wolfheze

Trolley 2.0

Gemeente Renkum ondersteemt de Provinciale ambitie om in te zetten op hoogfrequent en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Sinds 2024 rijdt de emissieloze, stille Trolley 2.0 6 à 8 keer per uur via gemeente Renkum tussen Arnhem en Wageningen. Deze bus rijdt op delen van het traject zonder bovenleiding. Opladen van de bussen op eindpunten van trajecten is niet nodig. Hierdoor zijn de voertuigen efficiënt



inzetbaar. Daarnaast beweegt de bus dankzij slimme verkeersregelininstallaties vlot met voorrang door het verkeer. Reizigers bereiken hierdoor vlot hun bestemming. De ambitie is dat deze lijn (352) op termijn de HAN in Arnhem, Arnhem CS, Oosterbeek centrum, Renkum centrum, busstation Wageningen, Wageningen Campus en station Ede-Wageningen met elkaar verbindt. Gemeente Renkum ondersteemt die ambitie. Het biedt mensen een alternatief voor de treinverbinding naar Ede die slechts 2 keer per uur rijdt en vanaf 20.00 uur nog maar 1 keer per uur.

Lijnen 51 en 54

Vanuit rechtvaardigheid in mobiliteit maken wij ons hard voor het handhaven van de lijnen 51, 54 en de buurtbus. Immers, niet iedereen kan fietsen of autorijden. Wij vinden het belangrijk dat hiervoor alternatieven zijn. Lijn 51 rijdt 2 x per uur per rijrichting tussen Arnhem en Wageningen via de dorpskernen van gemeente Renkum. Lijn 54 rijdt doordeweeks overdag 2 x per uur per rijrichting tussen de dorpskern Renkum en Heteren.

Buurtbus

Deze vorm van OV heeft een belangrijke sociale functie en zorgt voor blijvende bereikbaarheid van het buitengebied. De buurtbus zorgt ervoor dat dunbevolkte gebieden of wijken met elkaar verbonden blijven.

De buurtbus is een kleinere bus voor 8 personen die volgens een vaste dienstregeling een vaste route rijdt. De chauffeurs zijn vrijwilligers die werkzaam zijn bij een buurtbusvereniging. De voertuigeisen voor de buurtbus, waaronder bijvoorbeeld toegankelijkheid, veiligheid, milieu,



herkenbaarheid, communicatiemiddelen zijn door de provincies opgesteld in het Programma van Eisen voor de dan geldende OV-concessie voor vervoerders.

De Buurtbus is bestemd voor alle mensen van alle leeftijden. Gebruikers van een rolstoel kunnen ook hiervan gebruik maken, mits zij dit minimaal een dag van te voren aanmelden bij Breng Klantenservice. Cliënten van de Buurtbus kunnen op verschillende manieren betalen: met de OV-pas, bankpas, creditcard, telefoon. Mensen kunnen er mee reizen met en zonder abonnement. De Buurtbus hoeft men niet te bellen, maar rijdt volgens dienstregeling een vast traject van maandag tot en met vrijdag vanaf rond 8:00 uur tot en met rond 18:00 uur. Op zaterdag rijdt de bus een korter traject. Lijn 590 start dan rond 9:30 uur en eindigt omstreeks 17:00 uur. Lijn 589 start rond 10:00 uur en eindigt rond 15:55 uur. Een enkele rit kost € 2,60 (prijspeil 2024) voor de hele rit tot en met het moment van uitstappen. Kinderen tot en met 3 jaar mogen gratis mee. Honden eveneens. Voor kinderen van 4 t/m 11 jaar die onder begeleiding zijn van een volwassene, kost een Buurtbus Kinderritkaartje slechts € 1,15 (prijspeil 2024). De Buurtbus biedt mogelijkheden voor iedereen om hiermee te kunnen reizen tegen relatief lagere kosten met meerdere betaalmogelijkheden.

Busvervoer in balans brengen met leefkwaliteit

Het is van groot belang dat het OV ongehinderd en vlot kan doorstromen. Dit komt ten goede aan het efficiënt functioneren en betaalbaarheid ervan. Als wegbeheerder hebben wij hier invloed op en erkennen we die verantwoordelijkheid. Tegelijkertijd zijn er plekken waar we de leefkwaliteit willen verbeteren, wat het wenselijk maakt dat het OV op die locaties langzamer rijdt. Om dit spanningsveld te overbruggen, maken we gerichte keuzes met betrekking tot betrouwbaarheid en snelheid. We doen dit altijd in samenspraak met de concessiehouder.

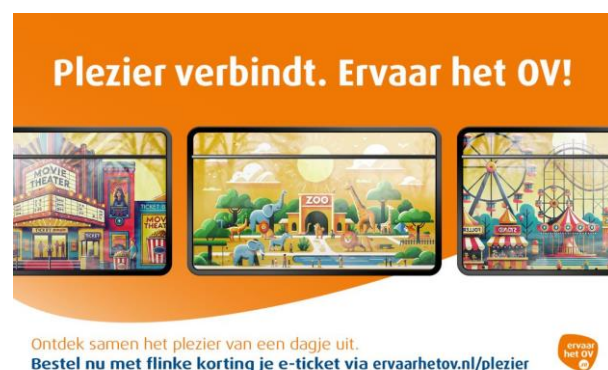
OV-haltes

Gemeente Renkum is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de aanleg, het beheer en het onderhoud van haltes die op gemeentelijk grondgebied liggen. De concessiehouder is verantwoordelijk voor plaatsing en onderhoud/reiniging van haltepalen inclusief halteborden en haltevertrekstaatkasten, met uitzondering vanabri met vitrinekast.

Ervaar het OV

Om het recreatief gebruik van het openbaar vervoer tijdens de daluren te stimuleren, hebben de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel de krachten gebundeld met de regionale vervoerders Arriva, Breng, OV Regio IJsselmond en Keolis (Syntus) in het samenwerkplatform “Ervaar het OV” (www.ervaarhetov.nl). Via dit platform

kunnen mensen in contact komen met anderen, OV-ambassadeurs, om te leren het OV



te gebruiken. OV-ambassadeurs zijn senioren die vrijwillig hun passie en kennis delen om mensen op weg te helpen. Daarnaast kunnen mensen via diverse kortingsacties kennismaken met het OV. Gemeente Renkum zal deze voorziening daar waar mogelijk onder de aandacht brengen.

Drielse Veerpont

De gemeente Renkum kent twee veerdiensten, het veer Renkum en het Drielse Veer. De gemeente Overbetuwe is de trekker van het veer Renkum en verzorgt de financiële afhandeling met het Verenfonds van Provincie Gelderland. Stichting het Drielse Veer voert de exploitatie van de veerpont, terwijl Gemeente Renkum de penvoerder hiervan is.



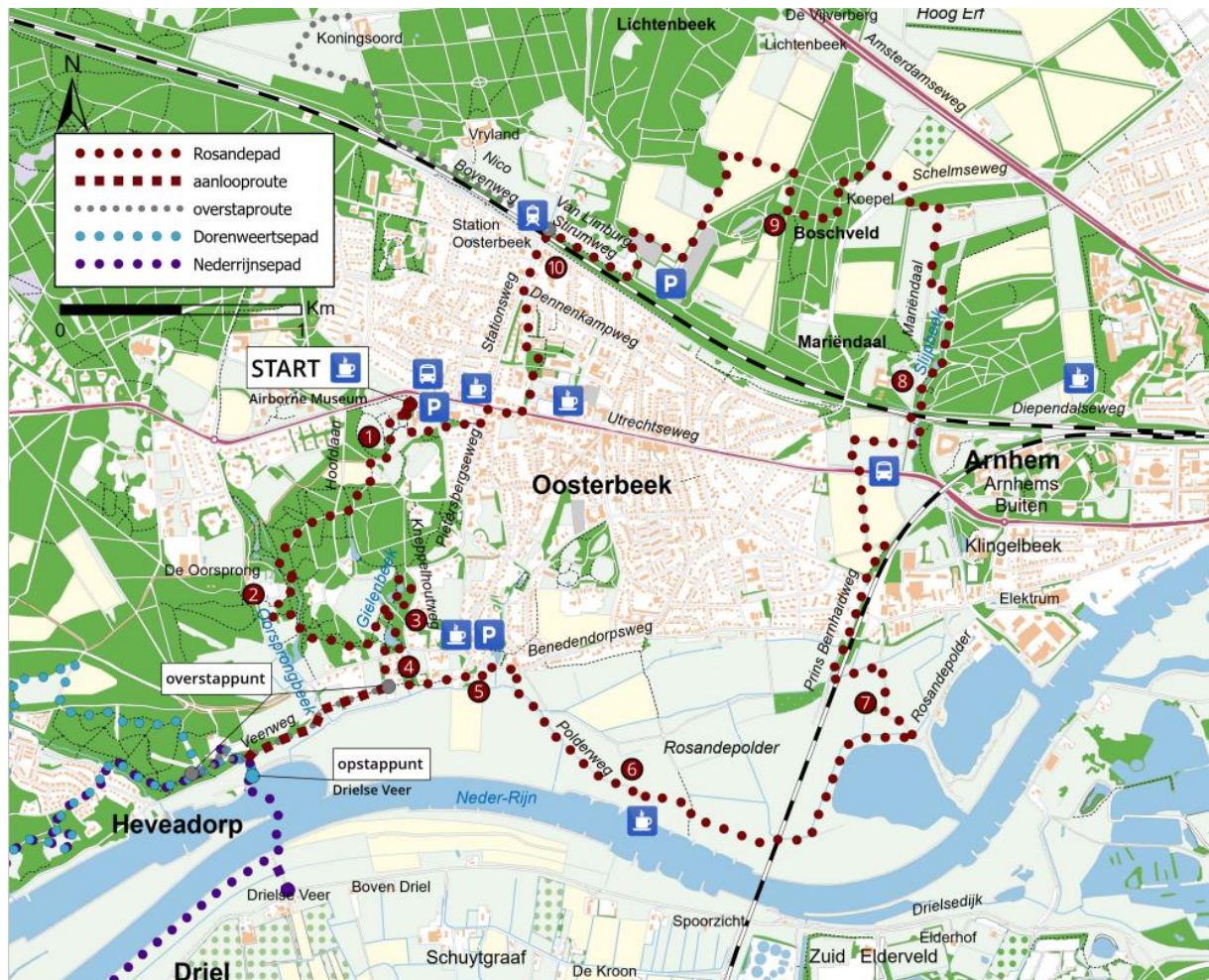
De veerdienst is een essentiële schakel in fietsroutes voor scholieren van het Dorenweerd College. Scholieren van het Dorenweerd college kunnen via de school een jaarabonnement aanschaffen. Scholieren die vanuit de gemeente Renkum naar een school in Driel of Arnhem-Schuytgraaf gaan, kunnen ook een abonnement afsluiten. Zonder de veerdienst zouden scholieren om moeten fietsen, wat om een behoorlijke inspanning vraagt. Bijvoorbeeld, via Zuid is de afstand Oosterbeek naar basisschool De Vallei zo'n 13,5 kilometer. Via de brug bij Heteren 11,5 kilometer. Via het Drielse Veer is dit slechts 5 kilometer. Ruim 100 scholieren maken dagelijks gebruik van de Drielse Veerpont. Voor de bereikbaarheid van scholen is de verbinding dus van groot belang.

De veerdienst is een essentiële schakel in fietsroutes voor het woon-werkverkeer. Met een realisatieopgave in de regio van 100.000 woningen tot 2040 draagt stimuleren van iedere vorm van duurzame mobiliteit bij aan het bereikbaar houden van de voorzieningen en woongebieden in onze gemeente.

De veerdienst is een essentiële schakel in fiets- en wandelroutes voor recreatief verkeer en wordt ook als zodanig gepromoot. Veel van die wandel- en fietsroutes ontsluiten cultureel erfgoed, nodigen uit en dragen bij aan de beleving hiervan.

Het Fietsrouteboekje Regio Arnhem 2022 bevat 16 fietsroutes waarvan het Drielse Veer bij 3 een belangrijk onderdeel is. Het gaat om een e-bikeroute die recreanten naar kastelen en landgoederen brengt; om de Liberation route die mensen naar onder andere het Airbornemuseum leidt; en de Renkumse en Drielseveerroute die grotendeels door het natuurgebied van de Jufferswaard gaat.

Daarnaast is het Drielse Veer een van de opstappunten van het Klompenpad 'Rosandepad' en geeft het een belangrijke functie in andere wandel- en fietsroutes, zoals het Nederrijnsepad.



Kaart 11. Klompenpad – Rosandepad (bron: klompenpaden.nl, 2024)

Gezien de veelvoud aan positieve reacties van wandelaars over dit Klompenpad levert deze route ook een belangrijke bijdrage aan recreatie en beleving van cultureel erfgoed.

De veerdienst dient verschillende regionale en lokale belangen. Wij streven er naar om samen met de regio en buurgemeenten ons hard te maken voor het handhaven van deze veerdienst.

Actiepunt 12. OV-gebruik en publieke mobiliteit stimuleren

Sub-actiepunten:

Sub-actiepunt 12.1 Afstemming met concessieverlener en regiopartners.

Sub-actiepunt 12.2 Handhaven en verbeteren OV-verbindingen waaronder de Rijnlijn (lijn 352)/Trolley 2.0.

Sub-actiepunt 12.3. Afstemmen en optimaliseren OV knooppunten en overstappunten in het fietsnetwerk.

Sub-actiepunt 12.4 Beheer en onderhoud OV-bushaltes in beheerplannen opnemen.

Sub-actiepunt 12.4 Het platform 'Ervaar het OV' onder de aandacht brengen.

Sub-actiepunt 12.5 Handhaven van Drielse Veerpont.

5.4 Mobility as a Service Mobility as a Service – de M van S T O M P

Mobility as a Service (MaaS) is een concept waarbij verschillende vormen van transportdiensten - zoals deelauto's, deelfietsen, carpoolen, ridesharing - worden aangeboden. Doorgaans gebeurt dit via een digitaal platform. Via dit platform kunnen gebruikers hun reis plannen, boeken en betalen, meestal via een smartphone-app.

Deelmobiliteit

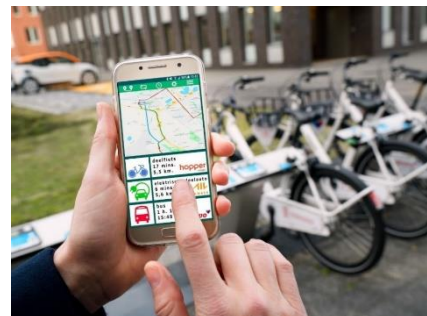
Renkum is een aantrekkelijke, gezonde en goed bereikbare gemeente. De gemeente kiest voor bereikbaarheid voor iedereen om alle mensen in onze dorpen een leven lang gelijke kansen te geven; accent te leggen op de kracht van de ontmoeting; de openbare ruimte zo in te richten dat die uitdaagt om te bewegen, te spelen, te ontmoeten; duurzame mobiliteit aantrekkelijk te maken; en tegelijkertijd te zorgen voor voldoende betaalbare woningen in een natuurlijk groene omgeving. Wanneer we gelijke kansen aan iedereen willen geven, betekent dit dat investeren in nabijheid en toegankelijkheid van voorzieningen essentieel is. Als voorzieningen voor iedereen goed bereikbaar zijn, zorgt dit voor levendige dorpen, eerlijke kansen op onderwijs en banen, veiliger verkeer en gezondere lucht.

Deelmobiliteit past in dit plaatje doordat hiermee openbare ruimte vrijkomt voor mensen die lopend of fietsend naar winkels, bibliotheek, werk, familie of vrienden willen gaan, voor mensen die geen auto kunnen (bijvoorbeeld om financiële redenen), mogen (bijvoorbeeld om gezondheidsredenen) of willen (bijvoorbeeld vanuit bewustzijn van de klimaatopgave) rijden, voor kinderen die met elkaar willen spelen op straat, voor mensen die elkaar in de buurt willen ontmoeten.

Deelmobiliteit gaat over het delen van vervoersmiddelen (auto, fiets, scooter) waarbij het accent niet meer ligt op bezit maar op gebruik.

“Deelmobiliteit is een verzamelterm voor alle vervoersmiddelen die gebruikt kunnen worden door meerdere gebruikers waarbij de gebruiker ook de bestuurder is maar deze niet zelf bezit. Voorbeelden zijn deelfietsen, -scooters en -auto's. Het belangrijkste verschil met «traditionele» huurvoertuigen is dat bij deelvoertuigen het gebruik 24 uur per dag toegankelijk

is (vaak via een app) zonder de tussenkomst van een persoon. Deelmobiliteit kan een rol spelen als voor- en natransport in het openbaar vervoer. Met deelmobiliteit wordt in deze definitie expliciet niet carpoolen of taxi-diensten bedoeld, aangezien de gebruiker daarbij niet de bestuurder is.” Mevrouw Heijnen, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat in vergaderjaar 2022-2023.



Aanvullend op deze definitie worden initiatieven waarbij tenminste vier huishoudens gezamenlijk binnen een straal van maximaal 500 meter een voertuig delen – met of zonder eigendom van het voertuig door deze huishoudens - door gemeente Renkum ook onder deelmobiliteit geschaard, omdat ook deze vorm bijdraagt aan de ambitie van bereikbaarheid voor iedereen en het samen verkleinen van afstanden.

Ontwikkeling Deelmobiliteit

Deelmobiliteit bevindt zich in een groeifase. In 2023 is het aantal deelauto's ten opzichte van 2022 met 23% toegenomen (CROW, 2023). Ook de ontwikkeling van deelfietsen staat niet stil. Met steeds verdergaande uitbreiding van het aanbod, verbeterde connectiviteit en duurzaamheidsinitiatieven is de toekomst hiervan veelbelovend. In 2020 waren er 27.500 deelfietsen in Nederland, waarvan 75% OV-fietsen (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2021). De overige 25% bestaat uit verschillende aanbieders waarvan de markt is gegroeid sinds de invoering van de helmplicht bij het gebruik maken van deelscooters. Uit onderzoek blijkt ook dat 10% van de Nederlandse bevolking in een jaar gebruik heeft gemaakt van een deelfiets. Ongeveer 2% gebruikt de deelfiets regelmatig. Het totaal aantal in de fietsbewegingen is 0,2 tot 0,3%. Het gaat om 0,6 tot 0,7 deelfietsritten per inwoner per jaar. De gemiddelde afstand van deelfietsverplaatsingen (exclusief OV-fiets) is 2,1 km, waarbij 50% van de verplaatsingen korter is dan 1,6 km. De gebruikers van deelfietsen wonen vooral in (zeer) sterk stedelijke gebieden, betreft vooral jongvolwassen en op middelbare leeftijd zijnde hoogopgeleide mannen. Bij het gebruik van de OV-fiets is er geen genderverschil.

Deelfietsen zijn er ook voor recreatieve doeleinden, bijvoorbeeld de [Veluwe Deelfiets](#) die in onze regio op diverse locaties deelfietsen aanbiedt en de ambitie heeft om een fijnmazig netwerk te ontwikkelen.

De toename in gebruik van deelvoertuigen komt deels door steeds vernieuwende technologieën, zowel in-car als buiten de auto, die het steeds makkelijker maken om een deelauto te gebruiken of aan te bieden. Door gebruik te maken van apps waarmee het slot van het deelvoertuig kan worden geopend, hoeft de eigenaar hiervan geen fysieke sleutel aan de deelvoertuiggebruiker te geven. Een app maakt snel duidelijk of en waar een voertuig beschikbaar is, draagt daarmee bij aan flexibiliteit in mobiliteitskeuzes, is praktisch en bespaart tijd.

Binnen het deelautosegment kan de gebruiker bovendien steeds vaker kiezen uit kleine, middelgrote en grote auto's die past bij de behoefte op dat moment.



In Nederland is in zeer sterk stedelijke gebieden het aanbod van deelvoertuigen het hoogst. Echter, deelvoertuigconcepten hebben ook in weinig stedelijke of niet stedelijke gebieden kans van slagen. Gezien de verstedelijkings- en daarbij behorende mobiliteitsopgaven in onze regio's is het aannemelijk dat voertuigdelen een steeds prominentere plek krijgt in het mobiliteitssysteem. Daarom hebben de gemeenten Nijmegen en Arnhem specifieke beleidskaders en/of beleidsregels voor deelmobiliteit vastgesteld.

Naar een Agenda Deelmobiliteit

De wereld van deelmobiliteit is volop in beweging. Op dit moment is onduidelijk wat de impact hiervan is op de openbare ruimte in onze gemeente. Daarom gebruiken we een adaptieve benadering en kiezen we ervoor om een Agenda Deelmobiliteit op te stellen. Wij nemen in principe een uitnodigende houding aan en richten ons op:

- het faciliteren van deelmobiliteitsinitiatieven en deelmobiliteitsaanbieders in de gemeente
- het sturen op het aanbod
- het stimuleren van het gebruik van deelvoertuigen
- het voorkomen van overlast van deelvoertuigen, zoals deeltweewielers die op ongewenste plekken worden achtergelaten
- het streven naar verdere verduurzaming van mobiliteit.



In de Agenda Deelmobiliteit verwijzen we naar de beleidsregel Nota Parkeernormen en gaan we in op:

- Deelmobiliteit in bestaande buurten op initiatief van bewoners
- Deelmobiliteit op initiatief van commerciële partijen
- Deelmobiliteit bij HUBS
- Deelmobiliteit in relatie tot de Laadvisie 2022 – 2032
- Juridische kaders en uitwerkingen (bijvoorbeeld Nadere regels APV deelvoertuigen Vergunningen en ontheffingen)
- Kwaliteitseisen en criteria voor potentiële locaties voor het parkeren van deelvoertuigen
- Potentiële locaties voor parkeren van commerciële deelauto's, -fietsen en/of -scooters
- Potentiële regionale HUB's waar deelmobiliteit wenselijk of beoogd is
- Strategieën voor implementatie-, communicatie- en Monitoring & Evaluatie .

Gemeente Renkum neemt geen deel aan de exploitatie van deelmobiliteit en heeft geen actieve rol in de marketingtechnische positionering van en technische uitleg over deelmobiliteitsproducten en het gebruiken hiervan.

Deelmobiliteit en parkeren

Een onderdeel in deelmobiliteitsbeleid is parkeerbeleid. Binnen deze context is parkeerbeleid tweeledig. Er is een onderscheid in:

- (1) het toepassen van deelmobiliteit bij nieuwbouwplannen
- (2) deelmobiliteit toepassen in bestaande gebieden waar geen ruimtelijke ontwikkeling plaats vindt.

Beleidsregels voor het toepassen van deelmobiliteit bij nieuwbouwplannen zijn opgenomen in de beleidsregel Nota Parkeernormen gemeente Renkum die in september 2024 is vastgesteld. Parkeernormen hebben altijd betrekking op nieuwbouwontwikkelingen en nooit op bestaande gebieden. Om die reden is het toepassen van deelmobiliteit in bestaande gebieden niet in die beleidsregel opgenomen. Dit wordt uitgewerkt in de Agenda Deelmobiliteit.

Spelregels

Wij bieden mogelijkheden om te experimenteren met deelmobiliteit in combinatie met anders omgaan met openbare ruimte (openbare parkeerplaatsen). Naast de basisspelregels voor experimenten gelden hiervoor aanvullende spelregels.

Aanvullende spelregels:

- Dit experiment heeft een tijdsduur van maximaal zes maanden.
- Indien uit monitoring blijkt dat de openbare ruimte onvoldoende of niet wordt gebruikt, wordt de duur in overleg met initiatiefnemers ingekort.



- Straten waar herinrichting op de planning staat, hebben prioriteit, zodat eventuele structurele wijzigingen mee kunnen worden genomen in het definitieve project.
- Na zes maanden volgt een evaluatie.
- Wanneer uit de evaluatie blijkt dat dit experiment succesvol is gebleken en meer dan 50% van de belanghebbenden dit willen behouden, wordt het opgenomen in de Leidraad Openbare Ruimte en kan het een structurele maatregel worden mits beschikbare middelen dit toelaten.

Actiepunt 13. Agenda Deelmobiliteit opstellen en uitwerken

Sub-actiepunten:

Sub-actiepunt 13.1 Opstellen Agenda Deelmobiliteit

Sub-actiepunt 13.2 Opstellen juridische kaders: Nadere regels APV deelvoertuigen
Vergunningen en ontheffingen

Sub-actiepunt 13.3 Kwaliteitseisen en criteria opstellen voor potentiële locaties voor het parkeren van deelvoertuigen

Sub-actiepunt 13.4 In kaart brengen van potentiële locaties voor parkeren van commerciële deelauto's, -fietsen en/of -scooters

Sub-actiepunt 13.5 In kaart brengen van potentiële regionale HUBs

Sub-actiepunt 13.6 Strategieën voor implementatie-, communicatie- en Monitoring & Evaluatie ontwikkelen.

TOP Hubs

Realisatie van toeristische overstappunten (TOP-hubs) kan recreatief fietsen stimuleren, wat bijdraagt aan duurzame mobiliteit en gezondheid. Samen met de regio onderzoeken we mogelijkheden in de omgeving van station Wolfheze en ten zuiden van Renkum zodra het aannemelijk wordt dat regionale fietsverbindingen gerealiseerd worden.

Actiepunt 14. Onderzoeken mogelijkheden TOP-Hubs

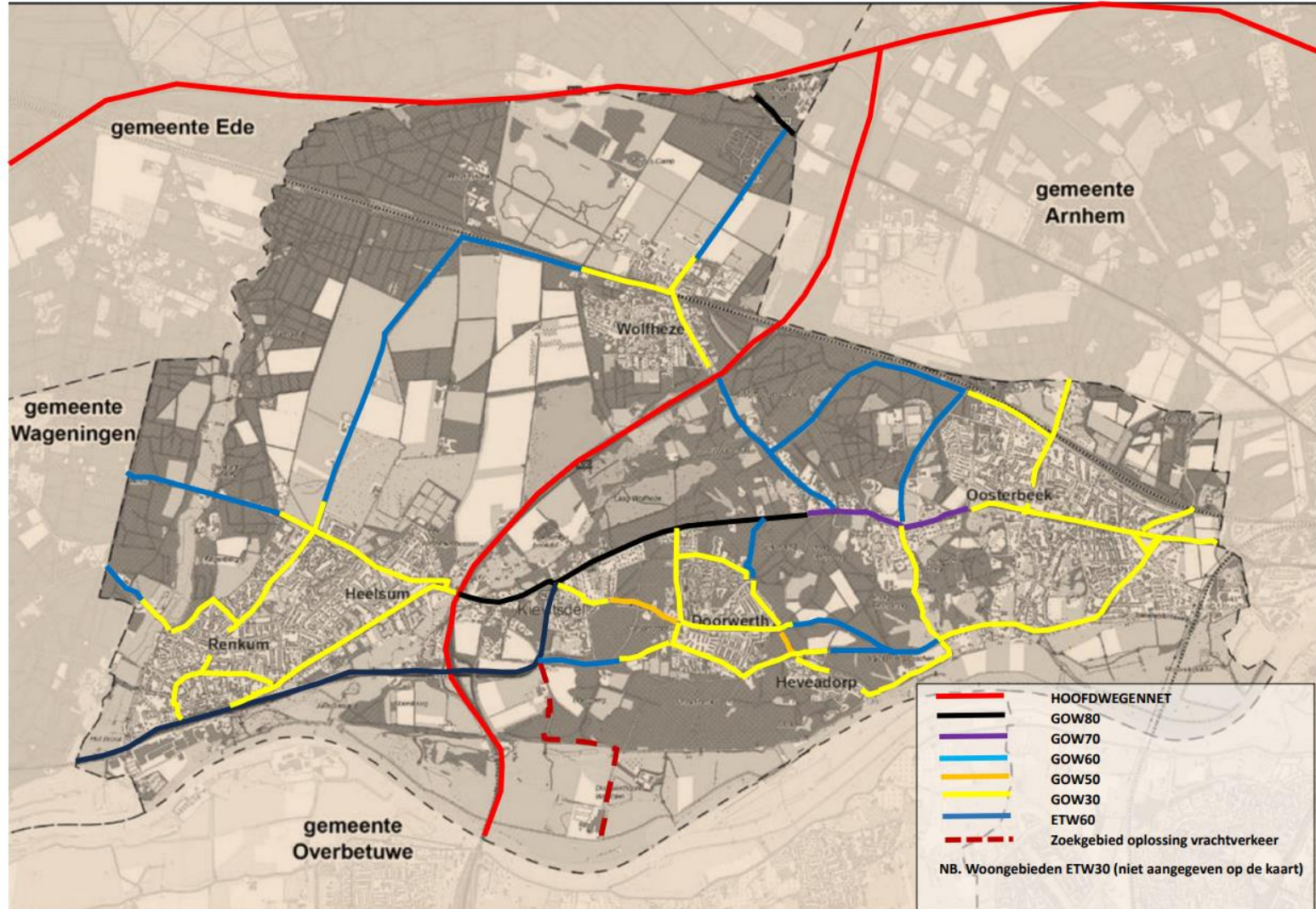
5.5 Personenauto, gemotoriseerd vervoer, noodhulpdiensten en wegcategorisering

De dominante positie van de auto willen we terugdringen. Maar we sluiten er niet onze ogen voor dat auto's soms ook cruciaal zijn in de mobiliteit van onze inwoners en bezoekers, bijvoorbeeld voor mensen die in buitengebieden wonen of er op bezoek moeten.

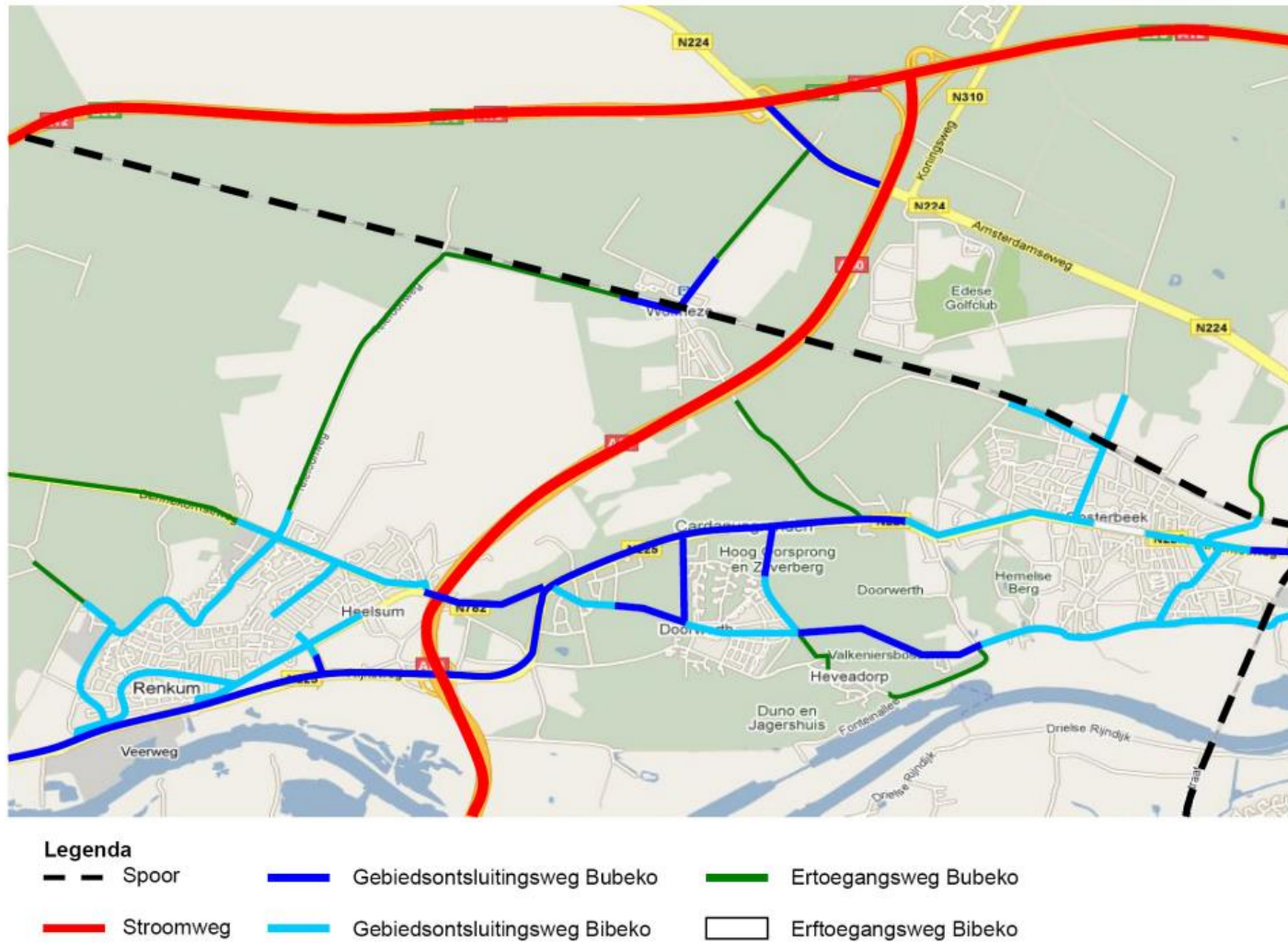
Een goede autobereikbaarheid van economische gebieden waar fietsen en openbaar vervoer geen eenvoudige alternatieven zijn, is essentieel voor de economische vitaliteit van onze gemeenschap en een belangrijk onderdeel van de leefbaarheid.

Het verminderen van autoverkeer betekent niet dat auto's nergens meer welkom zijn. In ons verkeersnetwerk streven we naar een balans: minder dominantie van de auto binnen de dorpskernen, terwijl we toch een goede regionale bereikbaarheid behouden. Het is daarbij van belang dat de hoofdwegen en de aansluitingen daarop goed doorstromen. Deze hoofdwegen zijn namelijk het alternatief voor de dorpsstraten, waar we autoverkeer zoveel mogelijk willen beperken. Daarnaast zijn ze nodig om buurten, omliggende gemeenten en bedrijventerreinen goed bereikbaar te houden. Met dit autonetwerk kunnen we sturen op het gebruik van de auto, de routes van het autoverkeer en het gedrag van de automobilist in de openbare ruimte. Bovendien heeft het wegennet van gemeente Renkum ook een belangrijke functie voor noodhulpdiensten.

Deze uitgangspunten zijn vertaald naar de wegcategorisering gemeente Renkum 2040 zoals afgebeeld op kaart 12a. Kaart 12b laat de huidige wegcategorisering zien om verschillen duidelijk te maken.



Kaart 12a. Wegcategorisering gemeente Renkum 2040.



Kaart 12b. Wegcategorisering gemeente Renkum – (GVVP, gemeente Renkum, 2010).

De wegcategorysering bevat één ontbrekende schakel: een aansluiting op de N225 vanaf de Schaapsdrift/W.A. Scholtenlaan. Op de Fonteinallee, Boersberg en Schaapsdrift/W.A. Scholtenlaan worden fietsers vaak geconfronteerd met zwaar vrachtverkeer en ontstaan er hierdoor verkeersonveilige situaties. Vanuit het vertrekpunt van S T O M P streeft gemeente Renkum ernaar om deze kwetsbare verkeersdeelnemers een betere positie te geven door vrachtverkeer een directe route te bieden naar de N225 via de Schaapsdrift.

Actiepunt 15. Met Provincie Gelderland de mogelijkheden voor een directe aansluiting op de N225 verkennen

5.7 Parkeerbeleid voor auto en fiets

Om van de openbare ruimte weer een gedeelde ruimte te maken, gaan wij via experimenten onderzoeken of het mogelijk is om via breed gedragen consensus anders om te gaan met parkeeroplossingen bij nieuwbouwprojecten. Hieronder beschrijven we eerst de benaderingswijze van het huidige parkeerbeleid om vervolgens in te gaan op experimenten om anders met parkeren om te gaan.

Doelstellingen huidige parkeerbeleid

De kwaliteit van de fysieke leefomgeving vormt het belangrijkste vertrekpunt van het parkeerbeleid van gemeente Renkum. Om dit te bereiken staat een aantal doelstellingen in het huidige parkeerbeleid centraal:

- het nastreven van een evenwichtige balans in de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen waarbij parkeercapaciteit verdeeld wordt over verschillende doelgroepen (o.a. bewoners, werknemers, bezoekers).
- het zo optimaal mogelijk benutten van de beschikbare openbare of openbaar toegankelijke parkeercapaciteit dat in beheer is van gemeente Renkum waarbij bij het auto-parkeren de bezettingsgraad onder de 85% blijft om zoekverkeer tegen te gaan en voldoende plaats te bieden aan bezoekers.

Parkeerbeleid en uitwerking hiervan in aanvullende kaders, waaronder de beleidsregel Nota Parkeernormen, de beleidsregel Gehandicapten Parkeren en het Aanwijsbesluit Parkeren Grote Voertuigen, zijn bedoeld om grip te hebben op het gebruik van parkeercapaciteit. Dit gebruik moet efficiënt zijn. Dat wil zeggen dat de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen in evenwicht moet zijn. Structureel leegstand of een tekort aan parkeerplaatsen passen niet in deze doelstelling.

Parkeerbeleid en traditionele benadering van mobiliteitsbeleid

Het huidige parkeerbeleid is op normen gebaseerd en heeft daarmee een nadrukkelijke relatie met traditionele benadering van mobiliteitsplanning. De auto claimt middels parkeernormen relatief veel openbare ruimte. Parkeernormen passen eigenlijk niet in dynamische omgevingen waar veel belangen gelijktijdig door elkaar spelen, waar relatief snel aangepast moet kunnen worden aan elkaar snel opvolgende nieuwe ontwikkelingen en waar een heel andere benadering voor is vereist. Parkeerbeleid, maar ook mobiliteitsbeleid in zijn geheel, moet wendbaar en adaptief zijn om voortdurend op initiatieven en veranderingen in te kunnen spelen. Dit vereist dat belangen zo breed mogelijk in samenhang met elkaar worden gedeeld en op waarde worden gewogen. Voor een sectorale, generieke benadering is dan in beleid eigenlijk geen plaats meer. Parkeerbeleid moet dus anders, moet proactief, stimulerend zijn en flexibel kunnen meebewegen met lokale ontwikkelingen en landelijke trends. Zeker in dynamische omgevingen zouden mobiliteitsoplossingen waartoe ook parkeren behoort een integraal, samenhangend onderdeel moeten zijn in een dito maatschappelijk wegingskader ten einde ruimtelijke kwaliteit na te streven. Het al dan niet oplossen van een zekere parkeerbehoefte van een bouwopgave zou een integraal onderdeel moeten zijn van een totale mobiliteitsoplossing die op haar beurt onderdeel uitmaakt van een multidisciplinaire, integrale, samenhangende weging van waarden. Parkeerkengetallen kunnen hierin alleen maar als een hulpmiddel worden gezien, niet als starre eis. Minder mag, tenzij uit de multidisciplinaire, integrale, samenhangende weging van waarden blijkt dat dit niet wenselijk is. Meer mag ook, tenzij uit een zelfde weging van waarden blijkt dat dit niet wenselijk is.

Experiment parkeerbeleid

Vanuit deze context willen wij de komende twee jaar drie experimenten doen waarbij de ontwikkelaar(s) of initiatiefnemer(s) samen met alle belanghebbenden de inrichting van het openbare gebied bepalen waarbij als voorwaarde geldt dat er onder 60% van de belanghebbenden aantoonbaar draagvlak voor de beoogde planontwikkeling is. Een harde eis hierbij is dat de vastgestelde mate van draagvlak voor het beoogde plan controleerbaar is en op een betrouwbare, valide manier is vastgesteld. Het moet heel duidelijk zijn dat belanghebbenden precies weten waaraan zij hun medewerking verlenen. Lukt het niet om tot consensus en draagvlak te komen, dan wordt teruggevallen op de parkeernormen die in de beleidsregel Nota Parkeernormen zijn vastgesteld.

Als de experimenten succesvol blijken en breed toepasbaar zijn, passen we de beleidsregel Nota Parkeernormen hierop aan.

Parkeerregulering

Toepassen van parkeerregulering beperkt zich tot het toepassen van parkeerschijfzones/blauwe zones. Met het invoeren hiervan wordt terughoudend omgegaan. Een blauwe zone wordt alleen overwogen als uit onderzoek blijkt dat:

- resultaten uit een parkeerdrukmeting (>85%) hiervoor aanleiding geven (zie bijlage 5)
- uit de parkeerdrukmeting blijkt dat er een groot aandeel van de parkeerders uit langparkeerders bestaat, terwijl parkeerplaatsen voor kortparkeerders beschikbaar moeten zijn
- het fysiek ruimtelijk kan en wenselijk is
- het direct of indirect bijdraagt aan het gebruiken van de openbare ruimte als ‘gedeelde ruimte
- het substantieel bijdraagt aan het oplossen van het parkeerprobleem
- het aannemelijk is dat het aandeel ‘langparkeerders’ hierdoor afneemt
- het niet leidt tot verschuiving van het parkeerprobleem naar aangrenzende wijken
- er voldoende maatschappelijk draagvlak voor de maatregel is
- het betrekking heeft op openbaar terrein. Er worden geen blauwe zones/ parkeerschijfzones ingesteld op privaat terrein
- er geen significante andere oplossingen mogelijk zijn.

Met significante andere oplossingen bedoelen we dat een aanzienlijk deel van de parkeerbehoefte bijvoorbeeld kan worden opgevangen in een grootschalige (private) parkeervoorziening of dat een partij die in grote mate extra parkeerders aantrekt (zoals opleidingsinstituten, bedrijven, etc.) doeltreffende maatregelen neemt om de parkeerdruk met grote aantallen te verminderen. In dit geval worden eerst met de betrokken partijen in de buurt de mogelijke oplossingen onderzocht en/of gerealiseerd.

Bij parkeerterreinen met gemengd gebruik (zowel lang- alsook kortparkeerders) vallen niet alle parkeerplaatsen onder een blauwe parkeerzone, maar wordt rekening gehouden met de behoefte aan kortparkeerplaatsen van de aanwezige functies overdag.

Wanneer commerciële partijen de gemeente verzoeken om blauwe zones/ parkeerschijfzones in te voeren, dient dit altijd door hen onderbouwd te zijn met een representatief, onafhankelijk parkeeronderzoek en een draagvlakmeting. Wanneer uit onderzoek blijkt dat het toepassen van een blauwe zone/parkeerschijfzone de enige mogelijke maatregel is om lang parkeerders te beperken dan dienen er tussen de gemeente en de verzoekende commerciële partijen nadere afspraken gemaakt te worden over de financiering hiervan waaronder de investeringskosten en de jaarlijkse handavings- en beheerkosten.

Toepassen van parkeerschijfzones heeft alleen effect als dit samen gaat met handhaving. Met handhaving zijn enkel gemeentelijke kosten gemoeid en geen

inkomsten. Boetes worden geïnd door het CJIB/Openbaar Ministerie en vloeien niet terug naar de gemeentekas.

Parkeren in relatie tot de Laadvisie 2022-2032

Het beleid voor het plaatsen van laadpalen is vastgesteld in de Laadvisie 2022 – 2032 en wordt uitgevoerd door een consortium.

Actiepunt 16. Experimenten anders omgaan met parkeren

5.8 Logistiek

De gemeente trekt veel bezoekers, bedrijven en toeristen aan, en daarmee ook veel logistiek.

Vanaf 1 juni 2026 stelt buurgemeente Arnhem een zero-emissiezone (ZE-zone) in waar vanaf dat moment vrachtauto's en bestelvoertuigen, die rijden op benzine, diesel of gas, geen toegang meer hebben. Met het instellen van een ZE-zone wil Arnhem de logistiek richting de binnenstad verduurzamen.

Samen met de sector gaan we onderzoeken of het haalbaar is om met onze dorpskernen hierin mee te bewegen en op zoek te gaan naar concepten die aansluiten bij de ontwikkeling van zero-emissie.

Actiepunt 17. Haalbaarheid meebewegen in zero-emissie beleid van gemeente Arnhem onderzoeken

5.9 Verkeersveiligheid

Ieder slachtoffer in het verkeer is er één te veel. We streven na, net als de nationale ambitie, dat het aantal ernstige verkeersongevallen en dodelijke slachtoffers naar nul gaat.

Binnen onze gemeente vinden ongevallen plaats, soms met letsel en helaas ook met dodelijke afloop. In de afgelopen zes jaar zijn in de gemeente Renkum jaarlijks gemiddeld 161 ongevallen op gemeentelijke wegen door de politie geregistreerd. Per jaar belanden circa 18 mensen in het ziekenhuis. In deze periode zijn in onze gemeente in totaal 81 gewonden geregistreerd en 6 mensen in het verkeer om het leven gekomen.

We sluiten ons aan bij de landelijke intentie om het aantal verkeersdoden uiteindelijk naar nul terug te brengen. Dit doen we door de traditionele benadering van mobiliteitsbeleid los te laten, zelfstandig naar school gaan vanaf de leeftijd van acht jaar centraal te stellen, het samen leren en experimenteren, het toepassen van STOMP en GOW30, verkeersveilige schoolomgevingen na te streven, het borgen van succesvolle experimenten in een Leidraad Openbare Ruimte, het opstellen van een strategisch plan verkeersveiligheid en de inzetbaarheid van flexibele snelheids- en/of roodlicht camera's te onderzoeken op plekken waar langzaam verkeer met snelverkeer wordt geconfronteerd en een wegenstructuurwijziging om modaliteiten uit elkaar te trekken niet voor de hand ligt. Hierbij kijken we in eerste instantie naar plekken bij de gemeentegrenzen, zodat bestuurders van snelle voertuigen het besef krijgen dat in onze gemeente de primaire focus op langzaam verkeer ligt en excessieve rijnsnelheden of onaangepast rijgedrag hier niet worden geaccepteerd. Verkeersveiligheidscampagnes laten we gezien de tijdsinvestering hiervoor en beperkte impact hiervan aan andere partijen over.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Het Strategische Plan Verkeersveiligheid richt zich op vermindering van het aantal verkeersslachtoffers. We volgen hierbij een risicogestuurde aanpak. Dat wil zeggen, we brengen locaties in beeld waar ongevallen kunnen ontstaan. We leggen hierbij eerst prioriteit bij locaties waar kwetsbare verkeersdeelnemers worden geconfronteerd met gemotoriseerd verkeer.

Actiepunt 18. Het aantal verkeersslachtoffers naar 0 brengen

Sub-actiepunten:

Sub-actiepunt 18.1 Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030 opstellen

- Relatie met Sub-actiepunt 8 Maximum snelheid verlagen en GOW30 toepassen
- Relatie met Sub-actiepunt 6. Verkeersveilige schoolomgevingen
- Relatie met Actiepunt 1 Voetgangersnetwerken per dorpskern in kaart brengen
- Relatie met Actiepunt 4 Het fietsnetwerk toetsen aan de basisprincipes voor fietsinfrastructuur

Sub-actiepunt 18.2 Aansluiten bij landelijke en regionale verkeersveiligheidscampagnes

Sub-actie 18.3 In gesprek gaan met handhaving, OM en gemeentelijke BOA's over verkeershandhaving

Sub-actie 18.4 Inzetbaarheid van flexibele snelheids- en/of roodlicht camera's onderzoeken.

Sub-actie 18.5 Opstellen verkeersknelpuntenlijst en analyseren in hoeverre en wanneer de aanpak hiervan kan worden meegenomen met Groot Onderhoud Wegen.

5.10 Mobiliteitsdata

De technologische ontwikkelingen en Europese wetgeving vragen om een toekomstbestendige aanpak voor het beheer van mobiliteitsdata. Hieruit kunnen oplossingen volgen die bijdragen aan de verkeersveiligheid, die mobiliteit duurzamer maken en het leven en werken in zowel de steden als het buitengebied voor iedereen leefbaar, bereikbaar en betaalbaar te houden. Daarom wordt vanuit het Rijk gewerkt aan een Digitaal Stelsel voor Mobiliteitsdata (DSM), een geïntegreerd systeem met digitale voorzieningen, standaarden en afspraken over het gebruik van mobiliteitsdata. Het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) speelt hierin een faciliterende rol, vooral in de samenwerking tussen overheden en de markt. Om betrouwbare informatiediensten te garanderen, streeft het Rijk naar een duurzame samenwerking en governance. Alle relevante overheidsinstanties moeten hierin samenwerken. Vanaf 1 januari 2025 is het, vanuit Europese afspraken, een wettelijke verplichting. De wijze waarop het verzamelen en borgen van data rondom verkeer en mobiliteit wordt georganiseerd, is nog onbekend. De VNG helpt gemeenten bij het verder vorm en inhoud geven hiervan. De regie hiervan ligt niet bij gemeenten, maar bij andere overheden.

De DSM Top 15 bestaat uit:

1. Geplande wegwerkzaamheden
2. Actuele wegwerkzaamheden
3. Incidenten
4. Restduur incidenten
5. Maximum snelheden
6. Borden (ge- en verbod)
7. Regelscenario's uit verkeerscentrales
8. Beeldstanden rijkswegen
9. Brugopeningen
10. Statische parkeerdata
11. Dynamische parkeerdata
12. Evenementdata
13. iVRI data (incl. topologie)
14. Data voor logistiek (o.a. milieuzones, laad- en losplekken, doorrijhoogtes)
15. Fietsdata (o.a. herkomst/ bestemming, routes en snelheden, gebruik stallingen)

Voor uitgebreide informatie over dit onderwerp zie www.toegangspuntmobiliteit.nl. Gemeente Renkum onderzoekt op welke wijze zij als wegbeheerder hieraan invulling kan geven.

Actiepunt 19. Onderzoeken invulling geven Mobiliteitsdata

6. Acties, uitvoering, planning en kosten

Met deze visie zetten we een stip op de horizon: hier willen we naar toe werken en in 2040 staan. Daarmee markeren wij de inhoudelijke agenda waaraan wij de komende jaren structureel en consistent willen werken. Dit hoofdstuk gaat hierop in.

6.1 Actielijst, planning en kosten

Op basis van dit mobiliteitsbeleid ondernemen we de komende jaren verschillende acties. Het is mogelijk dat sommige van deze acties uitmonden in projecten, maar dit valt nu nog niet te voorspellen. Ook de hoogte van de benodigde investeringen en budgetten voor deze projecten is momenteel onduidelijk. De verdere uitwerking van het beleid wordt niet uitbesteed, maar vindt binnen de organisatie zelf plaats.

Als acties leiden tot projecten, hanteren we zoveel mogelijk het uitgangspunt van ‘werk-met-werk-maken’. Waar mogelijk worden projecten, zoals GOW30-projecten, gecombineerd met Groot Onderhoud. Dit doen we om de beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk te gebruiken en de overlast voor de inwoners van onze gemeente te minimaliseren. Gemeente Renkum heeft zo’n 1,7 miljoen vierkante meter verharding in beheer waarvan ruim 40% asfalt en bijna 50% tegels, klinkers, natuursteen (elementenverharding). Conform het Wegenbeheerplan worden wegbeheerprojecten integraal opgepakt. Behoeftes van verschillende disciplines worden hierin meegenomen en afgewogen. Onze ambitie is om het wegareaal in 2040 voetgangers- en fietsvriendelijk voor kinderen en ouderen te hebben ingericht.

Het uitvoeren van dit of welk ander mobiliteitsbeleid dan ook is niet eenvoudig in de huidige, onzekere, turbulente tijd waarin we leven. We weten met dit plan wat onze ambities zijn, waar we met mobiliteit naar toe willen. Het jaar 2040 is daarbij onze stip aan de horizon. Of we het kunnen waarmaken hangt mede af van voldoende middelen. Subsidies en samenwerking in de regio zijn hierbij hard nodig. Mogelijkheden daarvoor gaan we de komende tijd verkennen. Het hebben van een Strategische Plan Verkeersveiligheid, dat wil zeggen een Risicoanalyse Verkeersveiligheid en Uitvoeringsplan, behoren voor het verkrijgen van SPV subsidies tot de harde voorwaarden. Projecten die een realistische kans hebben om te realiseren, worden geborgd in het nog op te stellen Uitvoeringsplan Mobiliteit.

Actiepunt 20. Financiering en subsidiemogelijkheden verkennen

Actiepunt 21. Uitvoeringsplan Mobiliteit (UPM) opstellen.

Acties	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2040	Kosten ¹
1. Samen met de samenleving leren en experimenteren								10.000 per jaar
2. Borging van succesvolle experimenten in en ontwikkeling van een Leidraad Openbare Ruimte								LO
3. Voetgangersnetwerken per dorpskern in kaart brengen								LO
4. Ontwikkeling beleidslijn Voetgangersoversteekplaatsen								LO
5. Identificatie beschikbare en potentiële rustlocaties op looproutes								LO
6. Het fietsnetwerk toetsen aan de basisprincipes voor fietsinfrastructuur								LO
7. Opstellen Beleidsnota Voetganger en Fiets								LO
8. Autoluwe schoollocaties								LO
9. Regionale Fietsroutes								LO*
10. GOW30								LO*
11. Gebruik van OV en publieke mobiliteit stimuleren								LO
12. Agenda Deelmobiliteit								LO
13. Onderzoeken TOP/HUBS								LO*
14. Aansluiting N225								LO*
15. Handhaving Blauwe zone								LO
16. Experimenten anders omgaan met parkeren								
17. Zero-emissie								LO
18. Verkeersveiligheid								LO
19. Mobiliteitsdata								LO
20. Financierings- en subsidiemogelijkheden verkennen								LO
21. Uitvoeringsagenda opstellen								LO

6.2 Monitoring en evaluatie

Jaarlijks monitoren en evalueren we dit mobiliteitsbeleid.

Monitoring houdt in dat op regelmatige basis de inzet van middelen, de uitgevoerde activiteiten en de behaalde resultaten systematisch worden bijgehouden. Hiervoor wordt op vaste momenten data verzameld. Evaluatie richt zich op het analyseren van de relatie tussen de gemonitorde resultaten en de vooraf vastgestelde doelstellingen. Door

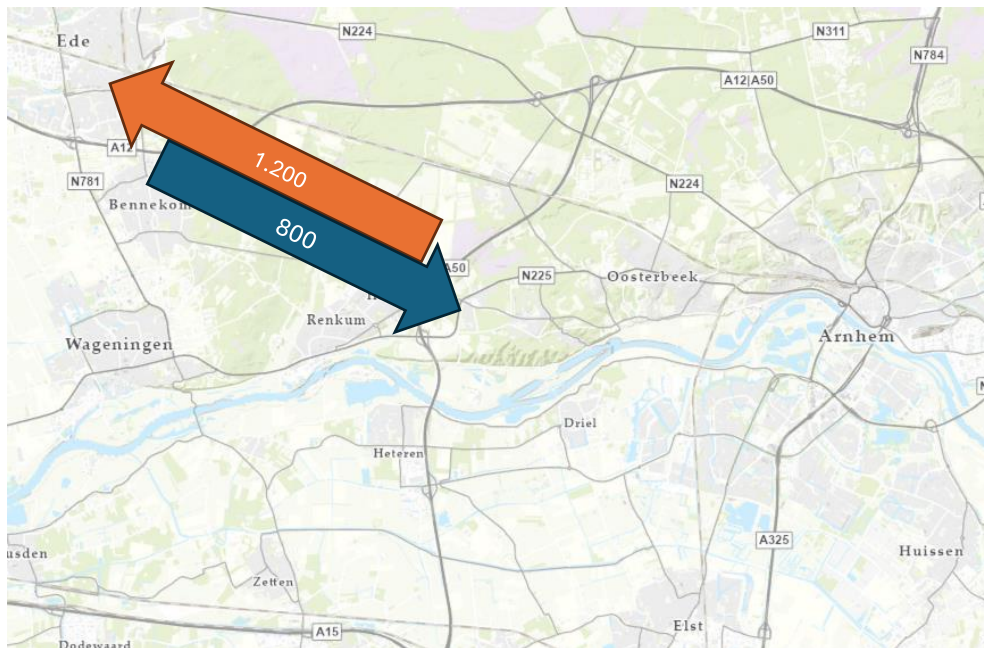
¹ LO = Uitvoering in lijnorganisatie

* Projecten, investeringskosten -en budget PM

middel van evaluatie wordt een oordeel gevormd over het huidige en toekomstige beleid, wat het mogelijk maakt om tussentijds bij te sturen.

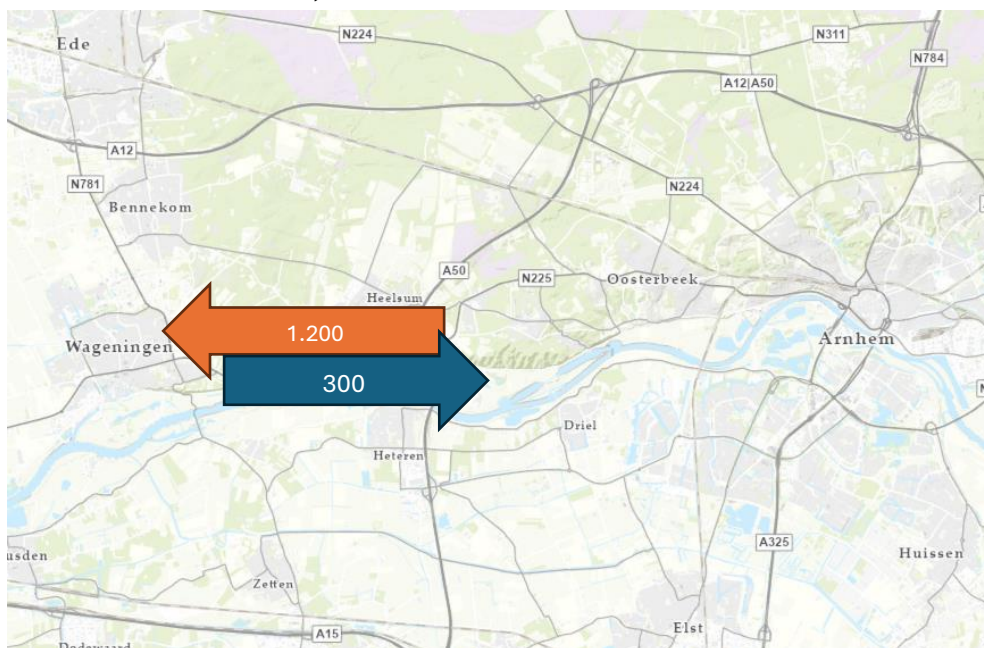
Bijlagen

Bijlage 1. Aantallen forenzen in en om de gemeente Renkum



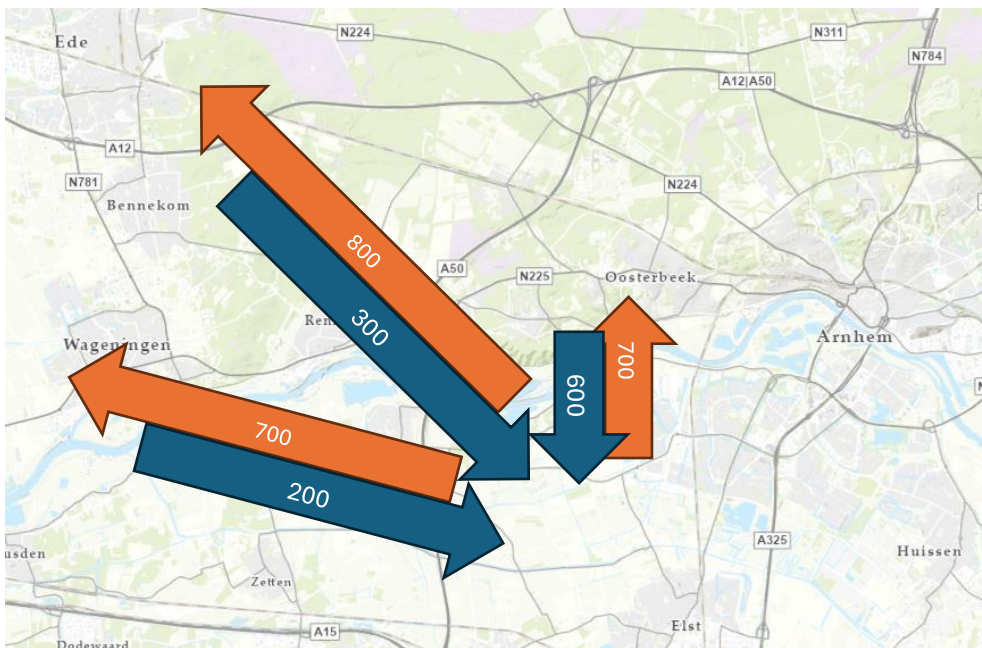
Kaart 1. Aantal inkomende en uitgaande forenzen tussen Renkum en Ede

Bron: arbeidsmarktinzicht.nl, 2022



Kaart 2. Aantal inkomende en uitgaande forenzen tussen Renkum en Wageningen

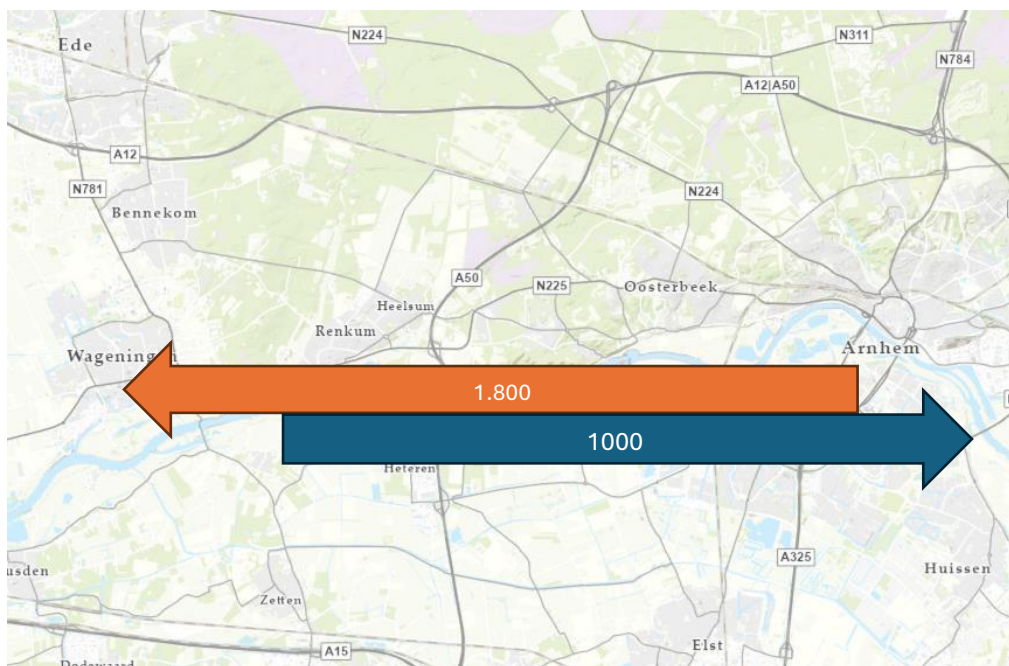
Bron: arbeidsmarktinzicht.nl, 2022



Kaart 3. Aantal inkomende en uitgaande forenzen tussen Renkum en Overbetuwe; Wageningen en Overbetuwe; en Ede en Overbetuwe
Bron: arbeidsmarktinzicht.nl, 2022

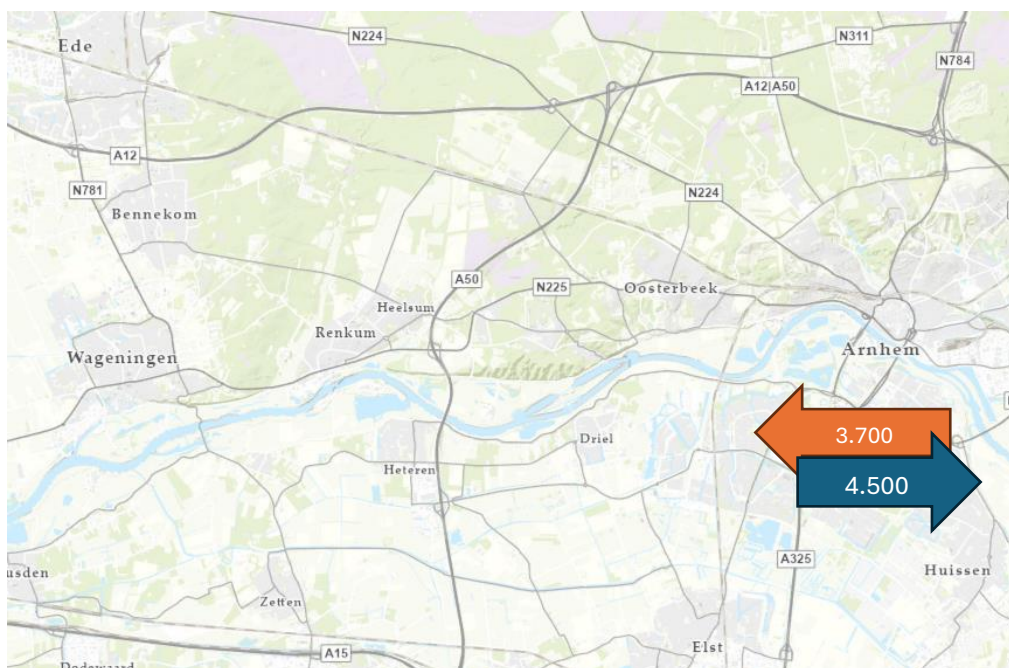


Kaart 4. Aantal inkomende en uitgaande forenzen tussen Arnhem en Renkum en tussen Arnhem en Ede.
Bron: arbeidsmarktinzicht.nl, 2022



Kaart 5. Aantal inkomende en uitgaande forenzen tussen Arnhem en Wageningen.

Bron: arbeidsmarktinzicht.nl, 2022



Kaart 6. Aantal inkomende en uitgaande forenzen tussen Arnhem en Overbetuwe.

Bron: arbeidsmarktinzicht.nl, 2022

Relatie	Renkum uit	Renkum in	Aantal forenzen
Renkum – Ede	1.200	800	2.000
Renkum – Wageningen	1.200	300	1.500
Renkum – Arnhem	3.000	1.800	4.800
Renkum – Overbetuwe	600	700	1.300
Subtotaal	6.000	3.600	9.600
Arnhem – Ede			4.400
Arnhem – Wageningen			2.800
Overbetuwe – Wageningen			900
Overbetuwe – Ede			1.100
Subtotaal			18.800
Overbetuwe – Arnhem			4.500
Totaal			23.300

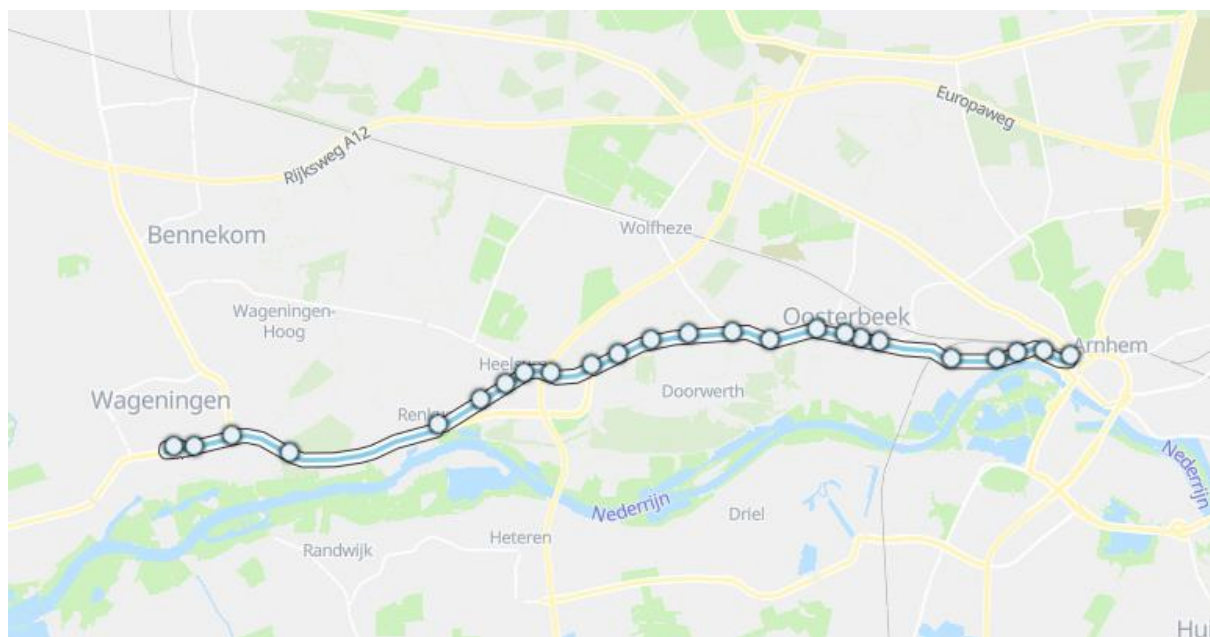
Tabel 1. Aantal forenzen Renkum en buurgemeenten

Relatie	Renkum uit	Renkum in	Totalen
Barneveld	200	100	300
Veenendaal	200	200	400
Apeldoorn	200	100	300
Rheden	100	200	300
Zevenaar	100	100	200
Deventer	100	0	100
Doetinchem	100	100	200
Duiven	100	200	300
Lingewaard	100	300	400
Nijmegen	400	400	800
Wijchen	100	100	200
Utrechtse Heuvelrug	100	0	100
Amersfoort	200	0	200
Zeist	100	0	100
Utrecht	400	0	400
Amsterdam	200	0	200
Haarlemmermeer	100	0	100
Rotterdam	100	0	100
Den Haag	100	0	100
Tiel	100	0	100
Den Bosch	100	0	100
Eindhoven	100	0	100
Totaal	3.300	1.800	5.100

Tabel 2. Aantal forenzen Renkum en gemeenten op grotere afstand

Bron: arbeidsmarktinzicht.nl, 2022

Bijlage 2. Halte-overzicht buslijn 352 Arnhem - Wageningen



Arnhem, Centraal Station

Arnhem, Museum Arnhem

Arnhem, Zwarteweg

Arnhem, Oranjestraat

Arnhem, Arnhems Buiten

Oosterbeek, Beukenlaan

Oosterbeek, Weverstraat

Oosterbeek, Gemeentehuis

Oosterbeek, Airbornemuseum

Oosterbeek, D'Oude Herbergh

Oosterbeek, Wolfhezerweg

Doorwerth, Kerklaan

Doorwerth, Kasteelweg

Doorwerth, Mooiland

Heelsum, Kievitsdel

Heelsum, Doorwerthsestraat

Heelsum, Het Beekdal

Heelsum, Patrimoniumweg

Renkum, Heidesteinlaan

Renkum, Melkdam

Wageningen, Wageningse Berg

Wageningen, Diedenweg

Wageningen, Arboretumlaan

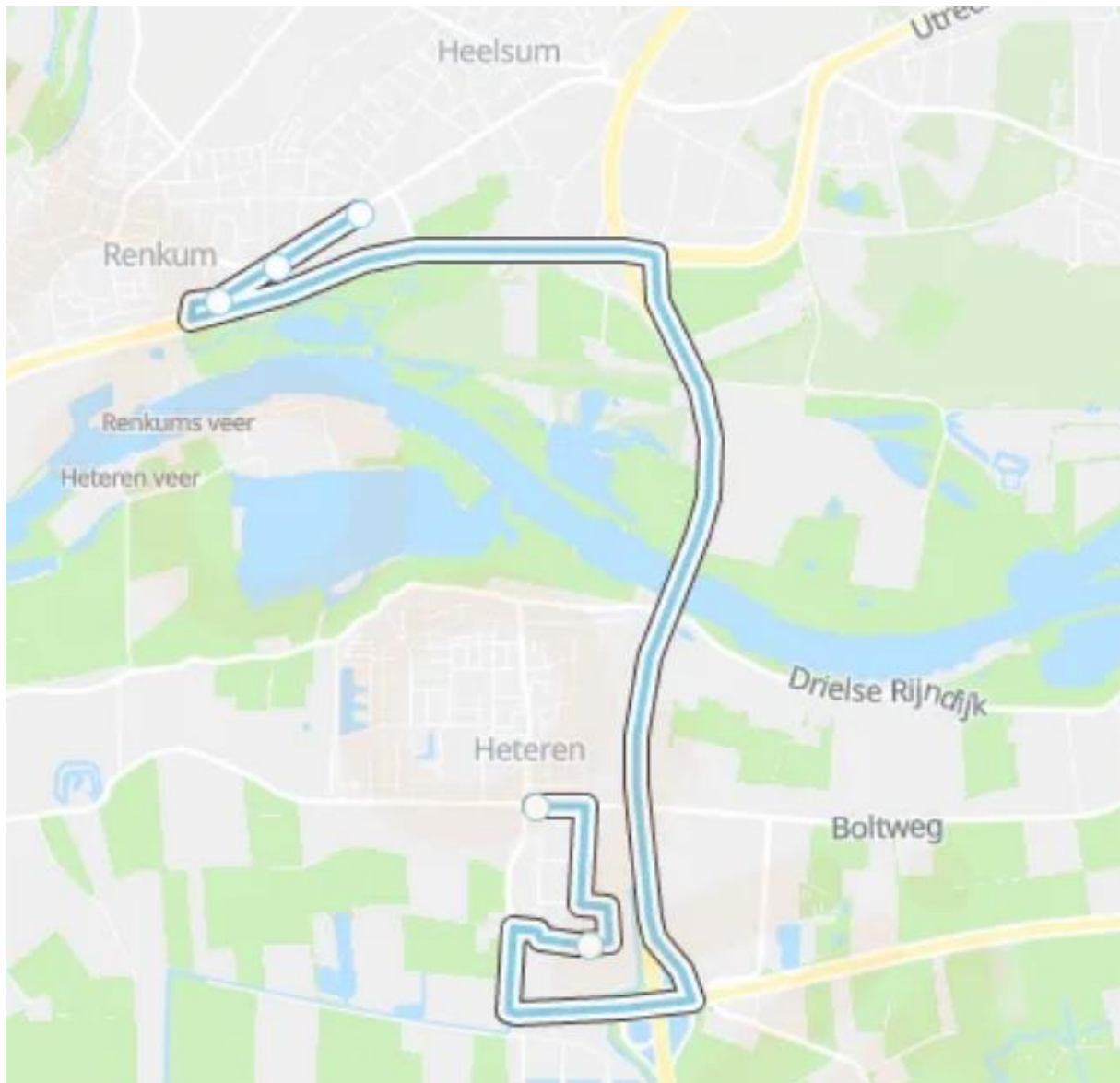
Wageningen, Busstation

Bijlage 3. Halte-overzicht lijn 51



- Wageningen
- Busstation Wageningen
- Arboretumlaan Wageningen
- Diedenweg Wageningen
- Wageningse Berg
- Renkum**
- Bokkedijk Renkum**
- Nieuweweg Renkum**
- Europalaan Renkum**
- Bellevue Renkum**
- Doelum Renkum**
- Fluitersheuvel Renkum**
- Telefoonweg Heelsum**
- Hackettweg Heelsum**
- Dopheidelaan Heelsum**
- Doorwerthsestraat Doorwerth**
- Kievitsdel Doorwerth**
- Van Aldenburglaan Doorwerth**
- Winkelcentr. De Weerd Doorwerth**
- Berkenlaan Doorwerth**
- Van Der Molenplein Heveadorp**
- Wilhelmilaan Heveadorp**
- Beeklaan Heveadorp**
- Dunolaan**
- Oosterbeek, Drielse Veer**
- Oosterbeek, Van Borselenweg**
- Oosterbeek, Kneppelhoutweg**
- Oosterbeek, Oude Kerk**
- Oosterbeek, Van Toulon V.D. Koogweg**
- Oosterbeek, Vogelweg**
- Oosterbeek, Julianaweg**
- Oosterbeek, Mariendaal**
- Arnhem, Arnhems Buiten
- Arnhem, Klingelbeekseweg
- Arnhem, Oranjestraat
- Arnhem, Zwarteweg
- Arnhem, Museum Arnhem
- Arnhem, Centraal Station

Bijlage 4. Halte-overzicht lijn 54 Renkum - Heteren



Heteren, Polderstraat
Heteren, Poort V. Midden Gld Gr.
Renkum, Melkdam
Renkum, Groeneweg
Renkum, Heidesteinlaan

Bijlage 5. Parkeercapaciteit, parkeerdruk, parkeeronderzoek

Parkeeronderzoek

Een objectieve manier om vast te stellen of er sprake is van een acceptabele parkeersituatie of van overlast, is het meten van parkeerdruk. Hierbij wordt het aantal geparkeerde auto's gedeeld door het aantal beschikbare openbare parkeerplaatsen. Deze parkeerdruk wordt bepaald door een reguliere situatie. Een vakantieperiode of een extra drukke periode (Kerstperiode) wordt dan ook buiten beschouwing gelaten. De parkeerdruk wordt voor een logisch begrens gebied. Het moment van uitvoering van een parkeerdrukmeting is afhankelijk van de functie in het gebied. Gaat het om een woonfunctie dan heeft een parkeeronderzoek alleen zin als dit 's nachts plaats vindt. In die analyse dient aandacht te zijn voor:

- het aantal woningen;
- het aantal personenauto's die in de parkeervakken of langs de rijbaan staan;
- het aantal auto's dat op eigen terrein geparkeerd staat;
- het aantal vrachtauto's dat geparkeerd staat;
- het aantal motors dat geparkeerd staat;
- het aantal illegaal geparkeerde auto's;
- het aantal parkeerplaatsen dat door andere objecten wordt bezet (caravans, aanhangwagens, containers, etcetera)
- het aantal aanwezige garages;
- het aantal speciale voorzieningen, zoals scholen, winkels en sportfaciliteiten (in het algemeen betekent aanwezigheid van deze voorzieningen de beschikbaarheid van een hoog aantal parkeerplaatsen per woning, zodat zowel bezoekers als bewoners een parkeerplaats kunnen vinden).

Vaststellen parkeercapaciteit

Voor het vaststellen van de capaciteiten worden de straten verdeeld in straatsecties. Een straatsectie is een weggedeelte van één zijde van de weg van zijstraat tot zijstraat. Door de capaciteiten van de verschillende secties in een straat bij elkaar op te tellen resulteert dit in de capaciteit per straat. Per sectie wordt -indien aanwezig- het aantal parkeervakken geteld. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen langs, haaks en schuin parkeren.

Parkeercapaciteit bij geen parkeervakindeling

Wanneer er geen parkeervakindeling aanwezig is, dient het aantal meters te worden gemeten van een sectie en wordt op basis daarvan de capaciteit bepaald. Hierbij wordt uitgegaan van de volgende afmetingen:

- Bij langs parkeren: elke 6 meter wordt geteld als één parkeerplaats, 5 restmeters wordt nog geteld als één parkeerplaats;

- Bij haaks parkeren: elke 2,50 meter wordt geteld als één parkeerplaats, 2,20 restmeters wordt nog geteld als één parkeerplaats;

- Bij schuin of gestoken parkeren: elke 3,50 meter wordt geteld als één parkeerplaats, 3,20 restmeters wordt nog geteld als één parkeerplaats (bij een gemiddelde parkeerhoek van 45°).

In straten waar niet met borden is bepaald aan welke zijde(n) men wel/niet mag parkeren, wordt aangesloten bij de richtlijnen van CROW/ASVV (2012) om de parkeercapaciteit te bepalen.

Parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen, deelauto's en gehandicapten-parkeerplaatsen in parkeercapaciteit

Parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen, deelauto's en gehandicapten parkeerplaatsen tellen onverminderd mee in de parkeercapaciteit.

Parkeerdruk

In de regel is bij niet-woonfuncties 80% tot 90% parkeerdruk een acceptabel gemiddelde, bij woonfuncties is dit 85%. De vrije parkeerplaatsen zijn noodzakelijk voor een goede doorstroming en een aantrekkelijke bereikbaarheid, waardoor uitwijkgedrag, zoekverkeer (verkeersveiligheid en milieubelasting) en foutparkeren beperkt blijven. Als de parkeerdruk bij niet-woonfuncties boven de 80% tot 90% ligt en bij woonfuncties tussen de 85% tot 100%, is er een parkeerprobleem. Immers, zoekverkeer en de tijd om naar een parkeerplaats te zoeken (zoektijd) nemen toe waardoor de kans op opstoppingen groeit en het functioneren van de locatie in gedrang komt. In de praktijk zal een bewoner de auto dan illegaal parkeren (op de stoep bijvoorbeeld) in de nabijheid van de eigen woning.

Meetmomenten

Parkeerdruk wordt gemeten op landelijk beproefde meetmomenten die een representatief beeld geven van de oorzaak van de parkeeroverlast:

Meetmomenten in woongebieden

- Dinsdag- en donderdagavond/-nacht;

Parkeeroverlast veroorzaakt door bewoners betekent dat de parkeerdruk 's avonds, 's nachts en in mindere mate in het weekend hoog is, omdat dit de momenten zijn dat de meeste bewoners thuis zijn. De meting van dinsdag- en donderdagavond/nacht geeft hiervoor de meest representatieve indruk, omdat dan nagenoeg iedereen thuis is en er nauwelijks andere parkeerders zijn.

Meetmomenten in werkgebieden

- Dinsdag overdag van 10.00 - 15.00 uur;

De meting van dinsdag overdag geeft inzicht in de parkeerdruk/-overlast veroorzaakt door forensen/ werknemers. Ook op andere doordeweekse dagen zullen zij

parkeerverlast veroorzaken; deze dagen zullen hetzelfde of een rustiger beeld geven (woensdag en vrijdag zijn er bijvoorbeeld minder mensen aan het werk). De dinsdag wordt algemeen gezien als representatieve dag.

Meetmomenten in winkelgebieden

- Zaterdagmiddag van 12.00 - 15.00 uur;

De meting op zaterdagmiddag geeft inzicht in de eventuele parkeerverlast veroorzaakt door winkelend publiek. Over het algemeen is zaterdag de drukste dag met winkelend publiek.

Daarnaast zijn dan ook de meeste bewoners thuis, waardoor de overlast extra sterk ervaren kan worden. Winkelend publiek is er ook op andere dagen van de week, maar in kleinere aantallen. Doordat een deel van de bewoners dan ook is, zal de overlast minder groot zijn.

Aangezien bewoners, winkelend publiek en forensen/werknemers de voornaamste doelgroepen zijn die parkeerverlast kunnen veroorzaken in een gebied, is het doorgaans voldoende om op deze drie momenten parkeerdrukonderzoeken uit te voeren. De parkeerdruk geeft dan voldoende inzicht in de parkeersituatie. Voor andere specifieke gebieden moet bij het organiseren van een parkeeronderzoek de maatgevende periode nader worden bepaald. De metingen worden verricht in een reguliere periode, dus niet tijdens vakantieperiodes en eventuele evenementen.

Bijlage 6. Knelpuntenlijst Verkeersveiligheid

Voor een volledig beeld van de verkeersveiligheidsrisico's binnen de gemeente is een uitvoerige risicoanalyse uitgevoerd. Deze bijlage is een summier samenvatting hiervan.

De risicoanalyse laat zien dat vanuit verkeersveiligheid een aantal locaties prioriteit hebben. Onderstaande tabel geeft deze locaties weer, de beoogde maatregelen en in hoeverre dit in een uitvoeringsplan is of dient te worden opgenomen.

Locaties	Maatregel	Uitvoeringsplan (UP)
Schoollocaties en locaties met kwetsbare doelgroepen	Autoluw maken waar mogelijk; nadruk op lopen en fietsen	In toekomstig UP
Utrechtseweg Oosterbeek	GOW30	In vigerende UP
Utrechtseweg - Jonkheer N. van Rosenthalweg	GOW30	In vigerende UP
Benedendorpseweg – van Borsseleweg – Veerweg - Valkenburglaan	GOW30	In toekomstig UP
Utrechtseweg i.c.m Melkdam	GOW30	In toekomstig UP
Utrechtseweg Heelsum	GOW30	In toekomstig UP
Van der Molenallee Doorwerth	GOW30	In toekomstig UP
Hogenkampseweg	GOW30	In toekomstig UP
Doornenkampseweg	ETW30	In toekomstig UP
Molenweg – Groeneweg – Kerkstraat - Europaweg	GOW30	In toekomstig UP
Telefoonweg	Onderzoeken handhavingsmogelijkheden o.a. snelheidscamera's	In toekomstig UP
N783	Onderzoeken handhavingsmogelijkheden o.a. snelheidscamera's	In toekomstig UP

Tabel Locaties en maatregelen in bestaande en beoogde uitvoeringsplan mobiliteit

Naast deze top 10 zijn vanuit verkeersveiligheid gezien ook andere locaties in het vizier:

- Schaapsdrift – Heelsum Snelheid + Sluipverkeer
- Nieuweweg – Renkum – Snelheid + Sluipverkeer
- Drijenseweg – Oosterbeek - Snelheid van verkeer komend vanaf Amsterdamseweg (wens: terugbrengen naar 30)
- N782/Benekomseweg Heelsum/Renkum – Snelheid
- Dopheidelaan en Ginkelseweg – Ongeloofwaardig 30 i.c.m. bezoekers Golfclub
- Bokkedijk, inrit Parenco
- Dorpstraat Renkum (AH)
- Klingelbeekseweg (va Schutterij of vanuit Arnhem)
- Fonteinallee, Kabeljauwallee, Boersberg (vrachtverkeer)
- Kortenburg (sluipverkeer, snelheid, gaat over naar gem. Wageningen)

Bijlage 7. Demografische kenmerken respondenten mobiliteitsenquête

Leeftijd respondenten

0-12 jaar	1	0,1%
13-18 jaar	3	0,4%
19-25 jaar	11	1,3%
26-35 jaar	48	5,7%
36-45 jaar	124	14,9%
46-55 jaar	155	18,6%
56-65 jaar	215	25,7%
66-75 jaar	168	20,1%
75 jaar en ouder	109	13,1%
Zeg ik liever niet	1	0,1%
Totaal	835	100%

Bijlage 8. Opzetten Bicibús

Een fietsbus, ook wel **fietstrein** of fietstrein genoemd, is een groep mensen die samen fietsen op een vaste route volgens een vaste dienstregeling. Fietsers kunnen op verschillende punten langs de route in- of uitstappen in de fietsbus. De meeste fietsbussen zijn een vorm van collectief woon-schoolverkeer (meestal fietsen ouders met kinderen samen).

1. Voorbereiding en Planning

- **Routeanalyse:** Kies veilige routes met weinig verkeer, fietspaden of straten waar fietsers de ruimte krijgen. In drukke gebieden kun je de hele weg reserveren.
- **Veiligheid eerst:** Identificeer risicopunten zoals kruispunten en overleg met de gemeente voor extra maatregelen (verkeersregelaars, tijdelijke afsluiting).
- **Betrokkenheid van ouders en vrijwilligers:** Vraag ouders, leraren en vrijwilligers om de bicibús te begeleiden, bijvoorbeeld als voorrijders, flankbegeleiders en achteraan sluiters.
- **Samenwerking met de politie:** Bespreek begeleiding door een politieauto of motor, vooral op drukke routes.

88

2. Communicatie en Werving

- **Informeel scholen en ouders:** Maak gebruik van oudercommunicatie, schoolnieuwsbrieven en sociale media om de bicibús bekend te maken.
 - **Duidelijke regels:** Communiceer de afspraken, zoals verzamelpunten, vertrektijden en het gedrag tijdens de tocht (zoals fietsen in een groep).
 - **Samenwerking met lokale partijen:** Betrek de gemeente, verkeersveiligheidsorganisaties en fietsverenigingen voor steun en advies.
-

3. Uitvoering

- **Startpunt en haltes:** Stel centrale verzamelpunten in waar kinderen kunnen aansluiten. Volg een vaste route met geplande haltes.
- **Groepsorganisatie:**
 - **Leiders:** Eén of twee volwassenen fietsen voorop om het tempo en de route te bepalen.

- **Flankbescherming:** Vrijwilligers aan de zijkanten houden de groep compact en beschermen tegen verkeer.
 - **Achterafsluiting:** Een vrijwilliger of politievoertuig sluit de rij en beschermt de groep tegen achteropkomend verkeer.
 - **Toewijzing van rollen:** Geef elke vrijwilliger een duidelijke taak en zorg voor communicatie (bijvoorbeeld met fluitjes of walkie-talkies).
-

4. Experimenteren en Verbeteren

- **Proefritten:** Organiseer een test-run om eventuele problemen te identificeren en verbeteringen door te voeren.
 - **Feedback verzamelen:** Vraag deelnemers (kinderen, ouders en begeleiders) naar hun ervaringen en suggesties voor verbetering.
 - **Impact meten:** Meet het succes, bijvoorbeeld door het aantal deelnemers, verkeersveiligheid, en het gebruik van fietsen te evalueren.
-

5. Lange Termijn en Opschaling

- **Regelmaat:** Zorg voor een vaste frequentie (bijvoorbeeld wekelijks) om ouders en kinderen te motiveren.
 - **Promotie van fietscultuur:** Combineer de bicibús met educatieve activiteiten, zoals fietslessen en verkeersveiligheidstrainingen.
 - **Samenwerking uitbreiden:** Werk samen met meer scholen en wijken om het bereik van de bicibús te vergroten.
-