



# Mobiliteitsvisie Gemeente Renkum

Deel 1: Koersdocument

Versie: 1.7

Datum: 25 april 2023

Steller: Team verkeer (Regie en Projecten)

**“We willen een mobiliteits-  
systeem dat een goed  
alternatief is voor de privéauto”**

**Van ‘alles op orde’ naar ‘terug bij af’**

## **Mobiliteit in de jaren 10**

Het tweede decennium van deze eeuw kent wat mobiliteit betreft twee gezichten. De eerste helft lijken we op de weg en het spoor alles redelijk onder controle te hebben. Maar vanaf 2015 slaat het om. De netwerken kunnen de groeiende mobiliteit, een gevolg van de oplevende economie, nauwelijks aan en we zijn in veel opzichten terug bij af. Het rijk zet vol in op nieuwe technologie en nieuwe diensten.

**Met welke mobiliteits-  
maatregelen komen we  
de stikstofcrisis door?**

**De toegevoegde waarde  
van mobiliteitshubs**

**Fietsen is gezond, groen en goedkoop: drie vliegen in één klap dus!**



Met dit stappenplan is de mobiliteit in jouw organisatie in no time slim & duurzaam!



## Inhoudsopgave

<b>1. INLEIDING .....</b>	<b>5</b>
1.1 MOBILITEITSVISIE ALS ONDERDEEL VAN DE OMGEVINGSVISIE.....	5
1.2 DOEL VAN DE MOBILITEITSVISIE.....	5
1.3 OPZET VAN DE MOBILITEITSVISIE: DRIETRAPSRAKET.....	6
<b>2. UITGANGSPUNTEN: AMBITIES COLLEGE EN DOELSTELLINGEN.....</b>	<b>9</b>
2.1 VERTALING BESTUURLIJKE AMBITIES NAAR DOELSTELLINGEN VAN 5 PROGRAMMA'S .....	9
2.2 DAT RAAKT RENKUM!.....	10
2.3 REGIONALE EN LANDELIJKE PROGRAMMA'S .....	10
2.4 TRENDS IN MOBILITEIT .....	11
2.5 DATA EN SMART MOBILITY .....	11
<b>3. UITWERKING AMBITIES IN PROGRAMMA'S OP HOOFDLIJNEN .....</b>	<b>13</b>
3.1 VERTALING UITGANGSPUNTEN NAAR MOBILITEITSTHEMA'S .....	13
3.2 PROGRAMMA 1: PRETTIG KLIMAAT IN DE WOONKERNEN .....	14
3.3 PROGRAMMA 2: AANTREKKELIJK VESTIGINGSKLIMAAT .....	15
3.4 PROGRAMMA 3: VEILIG EN TOEGANKELIJK BUITENGEBIED .....	16
3.5 PROGRAMMA 4: VEILIGE EN GEZONDE MOBILITEIT.....	17
3.6 PROGRAMMA 5: TOEGANKELIJKE MOBILITEIT VOOR IEDEREEN .....	19
<b>4. HOE NU VERDER?.....</b>	<b>22</b>
4.1 PLANNING .....	23
<b>BIJLAGE 1: AANDACHTSPUNTEN EN OPLOSSINGSRICHTINGEN PER VERVOERSWIJZE.....</b>	<b>24</b>
VOETGANGERS.....	24
FIETSERS.....	24
HERKENNINGSPUNTEN SPEED-PEDELEC.....	25
OPENBAAR VERVOER.....	25
AUTOVERKEER .....	26
LOGISTIEK .....	27
TOERISTISCH VERKEER .....	27



# 1. Inleiding

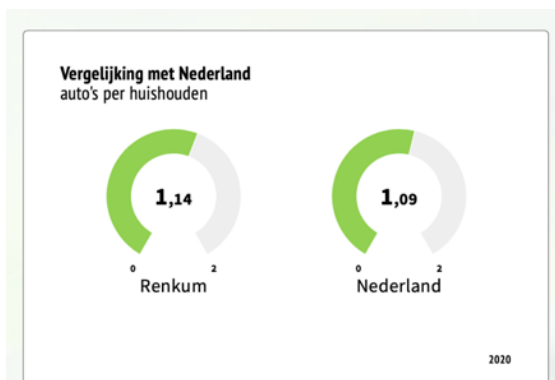
## 1.1 *Mobiliteitsvisie als onderdeel van de omgevingsvisie*

Op 1 juli 2024 gaat de nieuwe Omgevingswet in (stand van zaken mei 2023). Alle gemeenten in Nederland stellen een omgevingsvisie op zodat duidelijk wordt wat de plannen zijn voor de kernen en de omgeving. De Omgevingsvisie schetst een perspectief voor de lange termijn en gaat over onderwerpen als duurzaamheid, groenstructuren, bouwen, mobiliteit en gezondheid. In de Gemeente Renkum is de Omgevingsvisie opgesteld en door de gemeenteraad vastgesteld op woensdag 26 januari 2022.

In de omgevingsvisie staat aangegeven in welke richting we ons willen ontwikkelen en waar we rekening mee moeten houden. Bestaande waarden en structuren zoals Natura 2000 worden gerespecteerd. Dit koersdocument beschrijft op hoofdlijnen de mobiliteitsvisie, als onderdeel van de omgevingsvisie.

## 1.2 *Doel van de mobiliteitsvisie*

De mobiliteitsvisie geeft een beeld van de keuzes van vandaag over de toekomst van morgen. Nu anticiperen op gewenste ontwikkelingen in de toekomst is noodzakelijk om de gewenste stippen op de horizon te kunnen bereiken. Daarbij is gekeken naar beleidsontwikkelingen die voortkomen uit breder gedragen visies, de lokale bestuurlijke programma's en de kenmerken van de gemeente Renkum en deze zijn vertaald naar mobiliteitsthema's die kunnen bijdragen aan het bereiken van die doelen. Zo zal bijvoorbeeld de wens voor meer leefbaarheid vragen om een andere openbare ruimte met meer plaats voor voetgangers en fietsers. Ook meer openbaar vervoer en een minder dominante rol voor de auto. Uit de onderstaande grafiek blijkt dat het autobezit bovengemiddeld hoog is. Andere vormen van mobiliteit kunnen gestimuleerd worden. Een betere leefomgeving vraagt om schonere lucht met milieuzones en zero emissie zones, andere vormen van energievoorziening zoals elektrisch rijden of waterstof. Mobiliteit heeft dus een directe relatie met andere opgaven zoals woningbouw, energietransitie en klimaatadaptatie.



(bron: CBS)

De omgevingsvisie zorgt ervoor dat we integraal nadenken over onze toekomstbeelden en de maatregelen die daaraan ondersteunend zijn. De rol van mobiliteit verandert sterk. Waar verkeer tot voor 10 jaar terug vooral een technisch vak was, is de mobiliteitsadviseur van vandaag een breed georiënteerde verbinder. Zonder een goede mobiliteit staan ontwikkelingen stil. En omdat de mobiliteit steeds verder groeit (denk alleen al aan de woningbouwopgaves) zullen we slim met mobiliteit om moeten gaan om ervoor te zorgen dat we de ambities van de verschillende beleidsvelden binnen de Gemeente Renkum waar kunnen maken. Ook het stimuleren van fietsen, wandelen en openbaar vervoer als mobiliteitsmiddel kan daarbij helpen, zodat de automobilititeit afneemt.

De mobiliteitsvisie geeft een beeld van de keuzes van vandaag over de toekomst van morgen. Nu anticiperen op gewenste ontwikkelingen op verschillende brede thema's in de toekomst is noodzakelijk om die gewenste stippen op de horizon te kunnen bereiken.

### 1.3 *Opzet van de mobiliteitsvisie: drietrapsraket*

Mobiliteit is een complex onderwerp. Elke burger en elke onderneming vormt een onderdeel van het gehele mobiliteitssysteem; we verplaatsen ons allemaal. Verkeer geeft soms overlast, maar biedt ook kansen. Door je te verplaatsen kun je naar de sportclub, recreëren en boodschappen doen. Sturing en maatregelen zijn nodig om het mobiliteitssysteem aan de gang te houden, waarbij een afweging tussen effectiviteit en inspanning wordt gemaakt. Op individueel niveau wordt nog te vaak uit automatisme te weinig een bewuste keuze gemaakt. Maatregelen die genomen worden en die meer zijn gericht op andere vormen van mobiliteit dan we tot nu toe zijn gewend, worden vaak gezien als aantasting van de persoonlijke vrijheid omdat we er elke dag gebruik van maken. Individuele wensen van bewoners en bedrijven en emoties spelen hierbij een rol. De gemeente zal met alle aspecten die ons aangaan rekening moeten houden: bereikbaarheid, veiligheid, maar ook leefbaarheid, schone lucht en gezondheid. Het individueel belang maakt daarbij deels plaats voor het collectief belang. Het vraagt om anders kijken en denken, net als op het moment dat we overstapten van paard en wagen naar de auto in het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw.

Als ik mijn klanten had gevraagd wat ze wilden, hadden ze gezegd "Een sneller paard".  
Henry Ford

De complexiteit van het afstemmingsproces vraagt om een visie en grote keuzes. Deze visie beperkt zich tot de hoofdlijnen. Het geeft ruimte voor verdere invulling en creatieve ideeën, maar zet aan de andere kant de stippen op de horizon. Daarmee wordt de koers bepaald.

Dit koersdocument beschrijft de grote keuzes, die grotendeels zijn gestoeld op de opgaven die er liggen (bijvoorbeeld een flink woningbouwprogramma, de stilstofcrisis etc) en zijn eveneens gebaseerd op de thema's die terug zijn te vinden in het collegeprogramma van de gemeente Renkum.

Met dit koersdocument wordt bepaald welke koers gevaren wordt in de periode tot 2040. Om de koers vorm te geven worden 5 mobiliteitsthema's opgezet. De koers wordt op deze manier vertaald in werkbare denkrichtingen.

Vervolgens kunnen op basis van de mobiliteitsthema's concrete maatregelen worden benoemd in een mobiliteitsplan. Dat zijn beleidsmatige en sturende maatregelen, zoals het stimuleren van elektrisch rijden, maatregelen om overlast van verkeer af te remmen maar ook fysieke, infrastructurele maatregelen. In een uitvoeringsprogramma worden de maatregelen die voortvloeien uit de richting van de mobiliteitsthema's concreet gemaakt, zodat deze ook kunnen worden opgenomen in meerjarenbegrotingen.

Dit koersdocument is dus de eerste trap van een drietrapsraket:

1. koersdocument met mobiliteitsvisie en schets mobiliteitsthema's
2. mobiliteitsplan met uitwerking mobiliteitsthema's
3. uitvoeringsprogramma met concrete maatregelen.

In het onderstaande schema staan de specifieke onderdelen van de mobiliteitsvisie schematisch weergegeven. De bovenste laag met de donkerblauwe velden, laat zien welke input van invloed is op de mobiliteitsvisie. De groene balk vormt feitelijk deze notitie, met de eerste schets van de mobiliteitsthema's. In de lichtblauwe blokken is de uitwerking van stap 2 vertaald in 5 mobiliteitsthema's. Daarnaast (de rode vakjes) worden beleidsmatige deelnota's ontwikkeld om op verschillende niveaus sturing te geven op basis van verkeerskundige uitgangspunten. Bijvoorbeeld over de vraag hoe in de toekomst om te gaan met de Nota Parkeernormen, waarin wordt aangegeven hoe we omgaan met parkeren bij bouwplannen. Tot nu toe worden door gemeente de CROW-kencijfers gebruikt. Wellicht vraagt de uitwerking van de programma's in de mobiliteitsvisie om een andere kijk op de huidige manier van werken. We willen parkeren wel sturen, maar ook ontwikkelingen mogelijk maken. Hubs, deelvervoer of andere manieren kunnen de denkwijze over parkeernormen beïnvloeden.

Een ander voorbeeld is de wegcategorisering. Dit is een kaartbeeld van de wegen waarop is aangegeven welke functies de wegen vervullen in het wegennet. Dit varieert van een belangrijke verkeersroute tot een rustige woonstraat.

## Mobiliteitsvisie in concrete onderdelen



De beleidsmatige deelnota's zijn onderdelen die behoren bij de mobiliteitsvisie en het mobiliteitsplan die ingaan op de verkeerskundige uitgangspunten.

Ook nieuwe ontwikkelingen worden meegenomen zoals de gedachte om 30 km per uur als norm te nemen voor de snelheid in de bebouwde kom in plaats van 50 km om de verkeersveiligheid te bevorderen. Een dergelijk uitgangspunt kan op visie niveau een grote keuze zijn met aanzienlijke gevolgen. Daarmee wordt niet bedoeld op de extra reistijd (die zal in de meeste gevallen beperkt zijn) maar op een grote winst voor de leefbaarheid en de verkeersveiligheid.

De deelnota's worden separaat ontwikkeld (uiteraard in samenhang met de mobiliteitsvisie) en bestuurlijk vastgesteld. Daarmee blijven we ook in de toekomst flexibel als (beleids)-uitgangspunten om een aanpassing vragen.

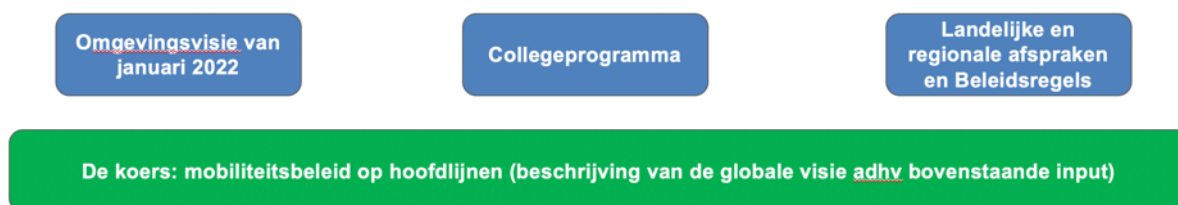


## 2. Uitgangspunten: Ambities college en doelstellingen

De omgevingsvisie, het collegeprogramma en landelijke en regionale afspraken en beleidsregels, zijn bepalend voor de koers die voor mobiliteit wordt uitgezet.

### 2.1 *Vertaling bestuurlijke ambities naar doelstellingen van 5 programma's*

In het collegeperspectief 2022-2026 “Renkum in bloei” van het college van burgemeester en wethouders van de Gemeente Renkum is een ambitie neergelegd die past bij de ontwikkelingen rondom de komende Omgevingswet. In het geschetste vergezicht “waar staat Renkum in 2030” wordt al een aantal uitgangspunten genoemd die direct gerelateerd zijn aan mobiliteit. Ook bij de verschillende opgestelde focuspunten komen regelmatig onderwerpen voorbij die aan mobiliteit zijn gerelateerd.



Een aantal focuspunten waar mobiliteit direct aan kan ondersteunen om de ambities waar te maken zijn:

1. Een leven lang gelijke kansen (door bijvoorbeeld goed openbaar vervoer)
2. De kracht van ontmoeting (bijvoorbeeld voorkomen vervoersarmoede en bevorderen sociale inclusie)
3. Gezonde leefomgeving (bijvoorbeeld milieuzones, elektrisch rijden)
4. Betaalbaar wonen binnen onze dorpen (bijvoorbeeld door goede bereikbaarheid)
5. Verduurzaming met en voor iedereen (bijvoorbeeld zorgen voor betere fietsinfrastructuur en schonere energie)
6. Kwaliteit van leven (bijvoorbeeld door actieve mobiliteit -lopen en fietsen- te bevorderen, verkeersveiligheid te verbeteren)

Het collegeperspectief geeft ook aan hoe ze dat wil bereiken:

- Energietransitie naar duurzame vervoersmiddelen om in 2040 energieneutraal te zijn;
- Zorgen voor bereikbare dorpen door slim investeren in het openbaar vervoer en fietsverbindingen;
- Het tegengaan van onnodig autoverkeer dat door onze dorpen rijdt;
- Auto's rijden binnen onze dorpen maximaal 30 km per uur.

Ook genoemd in het collegeperspectief met een groot effect op de mobiliteit:

- Het realiseren van 900 nieuwbouwwoningen binnen onze dorpen, waaronder het versneld plaatsen van 100 tijdelijke woningen.

In de omgevingsvisie die door de gemeenteraad is vastgesteld in januari 2022, komt mobiliteit ook een aantal malen terug. De gedachten uit de Omgevingsvisie liggen in lijn met het collegeprogramma.

## 2.2 *Dat Raakt Renkum!*

In het kader van de Omgevingsvisie is een Mobiliteitsbijeenkomst georganiseerd in het programma *Dat Raakt Renkum!* Die is georganiseerd op 7 juli 2021 en daarin is al met een aantal belangstellenden stilgestaan bij mobiliteit. Er is gesproken over 2 thema's: 1: vervoersstromen en een veilige leefomgeving en 2: parkeren. Bij de bijeenkomst waren 14 personen aanwezig. Onderstaand zijn een aantal *meningen* weergegeven uit dat overleg.

Over vervoersstromen is opgemerkt dat de bereikbaarheid goed is door de gunstige ligging in de regio en dat we dat in stand moeten houden. Nieuwe fietsverbindingen worden genoemd, evenals openbaar vervoer dat naar de mening van de aanwezigen beter benut kan worden. Busverkeer zorgt soms voor overlast in kleine(re) straten. De wegen kunnen qua inrichting nog beter afgestemd worden naar het gewenste gebruik en met het oog op veiligheid en snelheid.

Over verkeersveiligheid is opgemerkt dat er een verschil zit in gebruik en overtredingen op wegen waar 30 km per uur en zodanig zijn in gericht en wegen waar alleen de snelheidslimiet geldt. Hier kan een slag gemaakt worden in het (verbeteren van het) toepassen van de wegkenmerken. Verkeersdrempels zijn beter dan versmallingen. Er is ook gesproken over 30 km per uur in de bebouwde kom als uitgangspunt en dat idee wordt omarmd.

Over parkeren is gevraagd of parkeergebieden anders ingericht moeten worden waarbij meer accent komt te liggen op deelmobiliteit, deelfietsen en voetgangers. Hierop is aangegeven dat per situatie er sprake is van verschillen en dus maatwerk nodig is. Parkeernormen moeten goed worden toegepast. Men staat open voor andere vormen van mobiliteit zoals fiets en deelauto's, ook al gaat dat ten koste van parkeren.

## 2.3 *Regionale en landelijke programma's*

Samenwerking tussen gemeenten en regio's zorgt ervoor dat op een aantal terrein winst geboekt kan worden. Door samenwerking en het verkrijgen van inzicht in de samenhang van bepaalde programma's of activiteiten wordt de effectiviteit daarvan verhoogd. Veel programma's worden regionaal of landelijke opgepakt. Hieronder volgt een opsomming van een aantal essentiële programma's die van invloed kunnen zijn op de mobiliteit:

- SPV: Strategisch Plan Verkeersveiligheid: regionaal prioriteiten bepalen, meer accent op gedrag en zorgen voor afgestemde infrastructuur;
- NTF: Nationaal Toekomstbeeld Fiets: gezamenlijk regionale fietsnetwerken samenstellen;

- “30 het nieuwe 50”: invoering 30 km per uur als norm, tenzij.....in plaats van 30 km alleen in verblijfsgebieden. Herkenbaarheidskenmerken worden samen ontwikkeld via de CROW;
- Uitrol laadinfrastructuur;
- Deelvervoer aanbieden via regionale contracten (schaalvoordeel);
- Data Top 15: data op orde qua ontsluiting en kwaliteit zodat providers goede verkeersinformatie aan gebruikers kunnen bieden;
- Tolheffing vrachtverkeer op autosnelwegen;

## 2.4 Trends in Mobiliteit

Een aantal trends binnen mobiliteit is interessant omdat het kansen biedt voor maatregelen en projecten die tot nu toe onderbelicht zijn gebleven. De volgende trends worden waargenomen:

- Werkenden vragen om flexibiliteit qua plaats en tijd;
- Senioren blijven langer mobiel of hebben die wens;
- Meer mensen trekken naar de stad en uit het platteland;
- Betalen naar gebruik van mobiliteitsmiddelen is een steeds meer geaccepteerde standaard;
- Bezit van mobiliteitsmiddelen verschuift naar de focus op gebruik dat past bij het beoogde doel van de verplaatsing;
- Er ontstaan flexibelere mobiliteitskeuzes;
- Er zijn concrete doelstellingen op het gebied van milieu CO<sub>2</sub>, stikstof)
- De zakelijke leaseauto wordt minder vanzelfsprekend;
- Kwaliteit van leven wordt steeds belangrijker (meer aandacht voor gezondheid, schone lucht etc);
- Verduurzaming van energie: verschuiving van fossiele brandstoffen naar elektrisch rijden en waterstof;
- Er is steeds meer data beschikbaar die ingezet kan worden voor slimme vormen en sturing van mobiliteit en afstemming op individuele vraag (zoals Maas: Mobility as a Service);
- De lijnvoering van het openbaar vervoer wordt steeds verder gestrekt (dus minder omwegen) en/of uitgedund om het openbaar vervoer betaalbaar te houden;
- (Deels) thuiswerken is de nieuwe norm en door snelle internetverbindingen steeds eenvoudiger. Dat vertaalt zich in zware ochtend- en avondspitsen op de eindsdagen en donderdagen, die het vaakst gebruikt worden als kantoordag.

## 2.5 Data en Smart Mobility

Data en Smart Mobility lijkt iets voor de toekomst, maar elke weggebruiker maakt er nu al volop gebruik van. Bijvoorbeeld onze navigatie in de auto. Ongeacht welk merk wordt gebruikt (of ingebouwd of online via de smartphone), er wordt data verzameld over de weg die we afleggen en met hoeveel we zijn. Op basis daarvan ontvang je als weggebruiker een goed

routeadvies en relevante informatie zoals file-informatie en een voertuig dat op de weg staat. Zelfs een voorspelling van de duur van de file. Smart Mobility is dus eigenlijk dichtbij.

Om ervoor te zorgen dat de weggebruikers daadwerkelijk de goede informatie krijgen, hebben weggebruikers afgesproken om alle data die zij verzamelen uit de Data Top 15, beschikbaar stellen aan landelijke platforms waar app-bouwers gebruik van kunnen maken. Zodoende krijgen we steeds betere producten.

Ook als gemeente hebben we hier profijt van. We kunnen aangeven waar parkeerterreinen zijn, we kunnen aangeven waar er verboden zijn zoals eenrichtingsverkeer of een milieuzone en we kunnen aangeven langs welke routes we het verkeer het liefst willen afwikkelen. Zodoende kan onnodige overlast worden voorkomen.

De data die we beschikbaar stellen in het kader van de Data Top 15 zijn:

1. Geplande wegwerkzaamheden
2. Actuele wegwerkzaamheden
3. Incidenten
4. Restduur incidenten
5. Maximumsnelheden
6. Verkeersborden
7. Regelscenario's verkeerscentrales
8. Beeldstanden rijkswegen
9. Brugopeningen
10. Statische parkeerdata
11. Dynamische parkeerdata
12. Evenementen
13. VRI- data
14. Logistieke data
15. Fietsdata

Als gemeente hebben we de verplichting dat we deze data qua compleetheid en qua goede kwaliteit beschikbaar hebben en stellen aan de landelijke platforms.

### 3. Uitwerking ambities in programma's op hoofdlijnen

#### 3.1 *Vertaling uitgangspunten naar mobiliteitsthema's*

Als de uitgangspunten zoals het collegeprogramma, de Omgevingswet Renkum, de landelijke programma's en trends bij elkaar worden gebracht, wordt een rode lijn draad zichtbaar die vertaald kan worden naar vijf mobiliteitsthema's die de beleidsuitgangspunten thematisch kunnen ondersteunen:

- 1 Prettig klimaat in de woonkernen
- 2 Aantrekkelijk vestigingsklimaat
- 3 Veilig en toegankelijk buitengebied
- 4 Veilige en gezonde mobiliteit
- 5 Toegankelijke mobiliteit voor iedereen

1 Prettig klimaat  
woonkernen

2 aantrekkelijk  
vestigingsklimaat

3 veilig en  
toegankelijk  
buitengebied

4 veilige en  
gezonde mobiliteit

5 toegankelijke  
mobiliteit voor  
iedereen

De gemeente Renkum wil de woonkernen aantrekkelijker maken. Waar dat kan, willen we het doorgaand verkeer (vooral het vrachtverkeer) weren uit de kernen. Vooral filevorming op de A12 en de A50 zorgt voor veel hinder in de kernen en dat moet op een andere wijze worden opgelost.

Ook kan de bereikbaarheid rond de kernen beter. Met de fiets én met het openbaar vervoer, zodat iedereen de mobiliteitsbehoefte kan waarmaken.

Er wordt kritisch gekeken naar de inrichting van de openbare ruimte. Waar sprake is van onnodige verhardingen (van bijvoorbeeld parkeerplaatsen of een te brede weg) wordt gekeken of deze een andere functie kan krijgen zoals meer ruimte voor groen, spelen, verblijven etc.

Een bijzondere opgave vormt de bouw van 900 woningen in de komende jaren. Dat heeft een behoorlijke impact op het ruimtegebruik en op de mobiliteit. Bereikbaarheid, veiligheid en aansluiting op openbaar vervoervoorzieningen is van groot belang op deze opgave mogelijk te maken. De 900 woningen betekent ook dat het inwonersaantal groeit en daarmee de behoefte aan nieuwe voorzieningen. En uitbreiding van bestaande voorzieningen. Daardoor zal ook de mobiliteitsbehoefte toenemen, zowel naar bestaande voorzieningen als naar nieuwe voorzieningen. Het is dus niet alleen het aansluiten op de mobiliteitssystemen van de nieuwe woningen, maar vooral het verbinden met andere, nieuwe en bestaande, voorzieningen.

#### Welke ambities horen in dit programma?

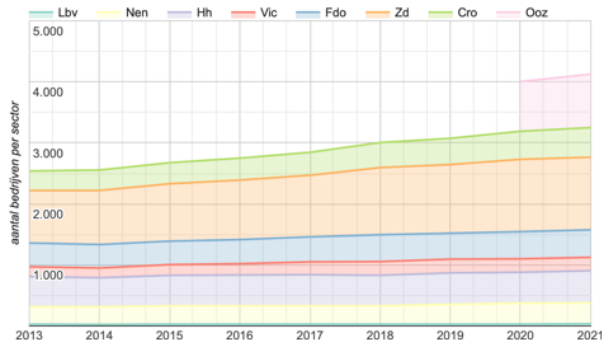
- Weren doorgaand verkeer door de kernen
- Goede bereikbaarheid met openbaar vervoervoorzieningen
- Goede fietsvoorzieningen, fietsroutes en fietsparkeren
- Verhardingen waar mogelijk opheffen en inzetten voor groen, spelen, waterberging et
- Doorontwikkeling beleid omgaan met Nota Parkeernormen
- Milieuzones
- Investeren in verkeersveiligheid zoals gedragsbeïnvloeding
- Veilige inrichting woonstraten (30 km als nieuwe norm tot <6.000 motorvoertuigen per dag)
- Mobiliteitshubs in woonbuurten (met deelvervoer en pakketzuilen)

### 3.3 Programma 2: Aantrekkelijk vestigingsklimaat

2 aantrekkelijk vestigingsklimaat

De gemeente Renkum heeft een gunstige ligging met de A12 en de A50, waardoor in alle windrichtingen de bereikbaarheid op het hoofdwegenet goed is. Dat betekent een goed vestigingsklimaat voor bedrijven. Er zijn geen grote bedrijventerreinen maar meerdere kleine clusters met lokale bedrijven. De categorie zakelijke dienstverlening vormt de grootste groep bedrijven; daarna volgt de categorie handel en horeca. Het vestigingsklimaat is erbij gebaat dat de bedrijven goed bereikbaar blijven voor transport/logistiek van goederen. Maar ook door ervoor te zorgen dat werkenden de bedrijven goed kunnen bereiken per fiets of openbaar vervoer. Het parkeren rond de centra wordt gereguleerd.

#### Bedrijven (4.125 totaal) [🔗](#)



Aantal bedrijven per sector per jaar in de gemeente Renkum (het aantal bedrijven in de sector Ooz is vanaf 2020 bekend).

#### Toelichting:

LBV = Landbouw, bosbouw en visserij  
 NEN = Nijverheid en energie  
 Hh = Handel en horeca  
 VIC = Vervoer, informatie en communicatie

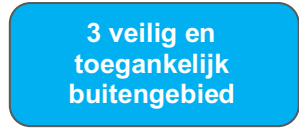
FDO = Financiële diensten en onroerend goed  
 Zd = Zakelijke dienstverlening  
 Cro = Cultuur, recreatie en overige diensten  
 OOO = Overheid, Onderwijs en Zorg

Bron: Allecijfers.nl (gebruik makend van 250 bronnen waaronder CBS)

#### Welke ambities horen in dit programma?

- Goede logistieke routes van en naar bedrijven
- Ontsluiten nieuwe woongebieden en bestemmingen vanuit die gebieden
- Parkeren rond de centra reguleren
- Goede fietsroutes voor werkenden
- Goede openbaar vervoervoorzieningen
- Werkgeversaankpak: aandacht voor mobiliteit van werknemers en werkgevers

### 3.4 Programma 3: Veilig en toegankelijk buitengebied



De gemeente Renkum heeft een groot buitengebied met een belangrijke rol voor de toeristische sector. Er zijn tal van voorzieningen zoals campings en hotels die overnachtingen aanbieden. De zuidflank van de Veluwe is op fietsafstand. Er bevinden zich veel natuurgebieden. Het verkeer is de laatste decennia in omvang gegroeid en daardoor komt het recreatieve gebruik van de wegen in het buitengebied soms in het geding. Fietsers en wandelaars hebben steeds meer last van de drukte op de weg en dat geldt ook voor inwoners van het buitengebied. Daarom willen we onderzoeken of meer wegen in het buitengebied als 60 km per uur weg ingericht kunnen worden. Ook de verkeersoverlast bij opstoppingen op de A12 en de A50 dragen bij aan de overlast en daarvoor zijn eveneens maatregelen nodig.

Landbouwverkeer komt niet vaak voor, maar is wel een aandachtspunt. De tractoren en machines zijn vaak groot en kunnen een bedreiging vormen voor andere verkeersdeelnemers zoals fietsers. Ook zijn er specifieke routes voor een aantal loonwerkersbedrijven en de route over de Rijn richting Heteren die intensief wordt gebruikt.

#### Welke ambities horen in dit programma?

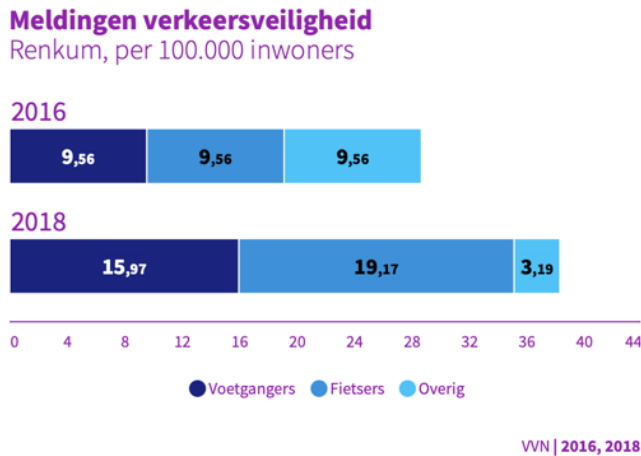
- Voorkomen sluipverkeer bij calamiteiten op het A-wegennet
- Recreatieve routes verbeteren
- Reduceren snelheid wegen buiten bebouwde kom
- Routes gevaarlijke stoffen (ook via A-wegen)
- Toegankelijkheid landbouwverkeer
- goed openbaar vervoer over de weg en water (veerponten)



### 3.5 Programma 4: Veilige en gezonde mobiliteit

4 veilige en  
gezonde  
mobiliteit

Aandacht voor de verkeersveiligheid is noodzakelijk. Sommige woonstraten worden als onveilig ervaren. Dat is soms een gevoelskwestie, maar via monitoring weten we ook waar de verkeersveiligheid verbeterd kan worden. Onderzoek van VVN (Veilig Verkeer Nederland) laat zien dat het aantal meldingen over verkeersveiligheid fors toeneemt.



Als uitgangspunt gaat 30 km per uur gelden in woonstraten. Op een aantal wegen die echt nodig zijn voor de bereikbaarheid van de kernen (meer dan 5.000 motorvoertuigen per dag en met vrijliggende fietsvoorzieningen) zal 50 km acceptabel zijn. We streven naar nul ernstige verkeersslachtoffers.

Het stimuleren van actieve mobiliteit zoals fietsen en lopen, draagt bij aan een duurzamere samenleving en aan een gezonde levensstijl. Om het lopen te stimuleren moet de positie van de voetganger worden versterkt.

De gemeente Renkum heeft een groot buitengebied en verspreid liggende kernen. Door de opmars van de elektrische fiets, ontstaan er steeds meer kansen om langere afstanden af te leggen en om zo te kiezen voor gezonde en duurzame mobiliteit. Ook ouderen kunnen daarvan profiteren. Door het versterken van de positie van fiets en voetganger, neemt de autologica (de auto als dominante factor in het mobiliteitsdenken) af en dat is goed voor de verkeersveiligheid.

Duurzame mobiliteit en duurzame aandrijving van auto's worden gestimuleerd. Dus zorgen voor laadinfra en/of waterstof voor de logistieke sector, maar ook beperken van het gebruik van voertuigen die gebruik maken van fossiele brandstoffen (push & pull).

### Welke ambities horen in dit programma?

- Veilige inrichting woonstraten (30 km als nieuwe norm tot <5.000 motorvoertuigen per dag)
- Aandacht voor subjectieve verkeersonveiligheid (gevoel)
- Duurzame mobiliteit & afscheid fossiele brandstoffen in 2040
- Stimuleren verkeersveiligheid en schoolroutes en schoolomgevingen
- Autologica neemt af: voorrang aan ruimte en positie in de verblijfsruimte van voetganger en fiets (actieve mobiliteit), minder dominante parkeerclusters
- Stimuleren alternatieve aandrijvingen met elektrische voertuigen en waterstof; faciliteren oplaadmogelijkheden
- Faciliteren vormen van deelvervoer
- Instellen milieuzones
- werkgeversaanpak

### 3.6 Programma 5: Toegankelijke mobiliteit voor iedereen

5 toegankelijke  
mobiliteit voor  
iedereen

Mobiliteit is een behoefte die iedereen heeft en is essentieel om zelfstandig te kunnen functioneren. Maar niet iedereen heeft toegang tot mobiliteit. Dit kan komen door beperkingen of omdat een auto of openbaar vervoer te duur is. Dat kan een sociaal isolement tot gevolg hebben of als gevolg dat je minder toegang hebt tot werk, zorg of onderwijs.

We noemen dit vervoersarmoede en willen dat zoveel mogelijk bestrijden. Iedereen moet toegang hebben tot een vorm van mobiliteit, die bij die betreffende persoon past. Dat vraagt om creatieve oplossingen waarbij de gemeente soms aanjager van nieuwe concepten kan zijn, maar vraagt ook om creatieve oplossingen om nieuwe vormen van mobiliteit toepasbaar te maken. Ook betrekkelijk nieuwe systemen van mobiliteit zijn denkbaar zoals deelfietsen en deelscooters zij het op een andere schaal en manier dan de situatie zoals deze in de grotere steden is te zien.

We remmen daarmee ook de autologica af en bevorderen de positie van de voetgangers en de fietsers als actieve mobiliteit. We zorgen voor goed en betaalbaar openbaar vervoer en kijken naar nieuwe vormen van vervoer. De inzet van OV-ambassadeurs kan helpen om de kloof tussen (potentiele) gebruikers en aanbieder te verkleinen. Hierdoor komt er extra ruimte vrij voor reizigers die afhankelijk zijn van specifieke vormen van openbaar vervoer.

#### Welke ambities horen in dit programma?

- Inclusiviteit van alle inwoners
- Versterken positie voetgangers & verblijfsruimte
- Stimuleren actieve mobiliteit (lopen en fietsen)
- Autologica neemt af: voorrang aan verblijven
- Deelauto's, scooters en fietshubs
- Faciliteren initiatieven uit de samenleving zoals ANWB-Automatje, wensbus etc
- Bestrijden vervoersarmoede
- Aanbieden goed en betaalbaar openbaar vervoer
- Goed openbaar vervoer over de weg (deels HOV+) en water (veerponten)
- mobiliteitshubs





## 4. Hoe nu verder?

Dit document, de mobiliteitsvisie, beschrijft het mobiliteitsbeleid op hoofdlijnen. Het is gestoeld op de bestuurlijke lijnen en geeft invulling aan de plaats die mobiliteit binnen de Omgevingswet inneemt.

Dit document kan gezien worden als koersdocument waarin de hoofdlijnen zijn vastgelegd. Deze worden bestuurlijk en ambtelijk getoetst en als zodanig wordt hier een bestuurlijk besluit over genomen.

Daarna kunnen de hoofdlijnen en de daarbij beschreven ambities verder worden uitgewerkt. De hoofdlijnen worden daarbij geconcretiseerd in een mobiliteitsplan. Daarbij kan via online enquêtes aan de inwoners en bedrijven gevraagd worden om hun mening te geven over de vijf programma's en aan te geven welke knelpunten zij daarbij ervaren of welke ideeën zij hebben die de oplossing dichterbij brengt. Zodoende kan een goed beeld ontstaan over de zwaartepunten binnen de pijlers en komen wensen vanuit burgers en bedrijven en bestuurders, dichterbij elkaar.

Dit is in aanvulling op de in het kader van de Omgevingsvisie georganiseerde Mobiliteitsbijeenkomst in het programma Dat Raakt Renkum! Die is georganiseerd op 7 juli 2021 en daarin is al met een aantal belangstellenden stilgestaan bij mobiliteit. Er is gesproken over 2 thema's: vervoersstromen en een veilige leefomgeving.

In het uitvoeringsprogramma worden de maatregelen concreet gemaakt, met de bijbehorende financiering.

Het mobiliteitsplan is een uitwerking van de ambities uit de mobiliteitsvisie. Het mobiliteitsplan maakt denkrichtingen concreet, en geeft aan hoe we de ambities realiseren. Het mobiliteitsplan bevat een uitvoeringsprogramma waar de kosten per maatregel inzichtelijk worden gemaakt. Dat kan gebruikt worden als input voor de begroting van de gemeente Renkum. Andere bronnen van financiering worden eveneens vermeld, zoals combinaties met onderhoud en mogelijke subsidiegelden.

Tot slot worden verkeerskundige uitwerkingen gemaakt die noodzakelijk zijn om het geheel van systemen die nodig zijn om de mobiliteit te faciliteren. Dat zijn meer technische uitwerkingen die van belang zijn en ook zeker consequenties hebben. Denk bijvoorbeeld aan de wijze waarop we omgaan met parkeervoorzieningen bij ruimtelijke ontwikkelingen en programma's gericht op de uitrol van laadinfrastructuur om elektrische voertuigen te stimuleren.



De gedachte is om de werkzaamheden gerelateerd aan het mobiliteitsplan (deels) uit te besteden. Daarmee wordt beoogd om op een meer onafhankelijke wijze invulling te geven

aan de afstemming tussen bestuurlijke wensen en de behoefte vanuit bewoners en bedrijven. De verkeerskundige uitwerkingen kunnen eveneens (deels) worden uitbesteed. We zullen als gemeente Renkum wel zelf moeten bepalen welke richting wij belangrijk vinden.

#### 4.1 Planning

Begin 2023 wordt dit koersdocument afgerond. De verwachting is dat deze begin februari met de wethouder kan worden besproken. Daarna wordt een notitie voor het college voorbereid en de gedachten uit de mobiliteitsvisie worden gedeeld met de gemeenteraad. Naar verwachting kan dat begin van het tweede kwartaal plaatsvinden.

Na goedkeuring in de gemeenteraad wordt in kwartaal 2 gestart met de uitwerking van de mobiliteitsvisie in ene mobiliteitsplan. Daarin worden de vijf benoemde programma's verder uitgewerkt. Daarvoor wordt een adviesbureau ingeschakeld. De begeleiding wordt georganiseerd vanuit het team verkeer. Het team verkeer zet ook haar expertise in om de verschillende uitwerkingsplannen zoals de wegcategorisering, de parkeernormen et cetera vorm te geven. Uiteraard wordt een nauwkeurige afstemming tussen de verschillende processen bewaakt.

De verwachting is dat een compleet mobiliteitsplan, inclusief een uitvoeringsprogramma, in het vierde kwartaal aan de gemeenteraad kan worden aangeboden.

<b>Key Partners:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Team verkeer</li> <li>• Coördinator omgevingswet gemeente</li> <li>• Wethouder en college</li> <li>• Gemeenteraad</li> <li>• Ondernemers</li> <li>• Bewoners</li> <li>• regio</li> </ul>	<b>Kernactiviteit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• beschrijven visie mobiliteit op hoofdlijnen</li> <li>• uitwerking 4 ambities in programma's</li> <li>• updaten beleidsplannen</li> <li>• nieuwe netwerken</li> <li>• afstemming omgevingsvisie en omgevingswet</li> </ul>	<b>Waarde:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• een visie met voldoende richting voor de toekomst maar ook ruimte biedend voor initiatieven</li> <li>• verkeerskundige beleidsplannen en tools om sturing te geven aan uitvoering</li> <li>• uitvoeringsprogramma</li> </ul>	<b>Interactie:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bijeenkomsten</li> <li>• co-creatie</li> <li>• documenten: visie op hoofdlijn A en uitwerking ambities in B</li> </ul>	<b>Clients:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ontwikkelaars RO</li> <li>• bestuurders</li> <li>• creatieve denkers</li> <li>• bewoners en bedrijven</li> </ul>
	<b>Competenties:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• netwerk</li> <li>• kennis (vergaren)</li> <li>• anders denken/redeneren (geen GVVP maar visie)</li> <li>• afstemming andere beleidsterreinen</li> <li>• data-driven</li> </ul>		<b>Kanalen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• afstemming</li> <li>• beleids- en projectafels</li> <li>• nieuwsbrief/website</li> <li>• infographics</li> </ul>	
<b>Investments:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Masuren om visie en beleid uit te zetten</li> <li>• Wijzigen mindset naar pro-actievare rol</li> <li>• Opdoen nieuwe vaardigheden</li> </ul>				<b>Benefits:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Woonambities realiseren</li> <li>• Verduurzaming en vergroening</li> <li>• Verbeteren verkeersveiligheid</li> <li>• Verbeteren cohesie samenleving</li> </ul>

Afbeelding 4.1: Projectcanvas Gemeente Renkum in een notendop: wat kost de Mobiliteitsvisie en wat levert het op? Wie zijn er op welke wijze bij betrokken?

## Bijlage 1: Aandachtspunten en oplossingsrichtingen per vervoerswijze

De verschillende geschetste programma's worden in de volgende fase verder uitgewerkt. Daarin zal per modaliteit aangegeven worden welke maatregelen nodig zijn of denkbaar zijn om bepaalde ontwikkelingen in gang te zetten, of juist achterwege te laten. Er is een aantal suggesties en voorbeelden te noemen die daarin meegenomen kunnen worden en die zijn in dit hoofdstuk kort opgesomd. Hiermee wordt iets meer duidelijk over de wijze en de manier van denken, waaronder het mobiliteitsplan vorm gaat krijgen.

### *Voetgangers*

Voetgangers zijn in de autologica van de laatste jaren vaak niet op de eerste plaats gezet. Op dat vlak is er nog veel winst te boeken. Als vormen van actieve mobiliteit, neemt de voetganger niet alleen minder ruimte in dan de auto, maar voetgangers zijn zich ook gezonder aan het verplaatsen. Ruimte voor de voetganger betekent ook meer ruimte voor de mens; er is meer gelegenheid om elkaar te ontmoeten.



*Ruimte voor de voetganger (bron: kenniscentrum shared space)*

### *Fietsers*

Ook fietsers zijn een vorm van actieve mobiliteit en moet gestimuleerd worden. De fietser neemt minder ruimte in dan de auto, is gezond in het gebruik en is beter voor de leefomgeving doordat er geen sprake is van uitstoot. Een duurzaam alternatief. Om de fiets als vervoermiddel te blijven faciliteren, zal aandacht nodig zijn voor fietspaden. Deze moeten wellicht breder worden als het gebruik stijgt, maar ook moet de infrastructuur aangepast worden op de snellere fietsers zoals elektrische fietsen en speed-pedelecs (qua



materialisering en maatvoering). Deze categorie hoort op de rijbaan, maar die is daar nog niet altijd goed voor ingericht.



*Herkenningspunten Speed-pedelec*

### *Openbaar vervoer*

Collectief vervoer van personen, is beter dan individueel vervoer per auto. Bovendien beschikt niet iedereen over een auto of kan zich verplaatsen per fiets en daarom is openbaar vervoer ook nodig om mensen hun mobiliteitsbehoefte te kunnen laten invullen. Denk daarbij niet alleen aan de bus, maar ook aan de trein en de voet- en fietsveren tussen Renkum en Heteren en tussen Heveadorp en Driel. Daarbij nemen de veerponten een specifieke plaats in omdat deze worden beheerd door s en stichting en een recreatieschap en daarbij deels afhankelijk zijn van subsidies.



*Openbaar vervoer is belangrijk om in ieders mobiliteit te voorzien*

### *Autoverkeer*

Het autoverkeer heeft jarenlang het straatbeeld, maar ook de ruimtelijke planning bepaald. Het doorbreken van de autologica en het voorrang geven aan andere, meer duurzame vervoerswijzen, is van belang vanuit duurzaamheid, leefbaarheid en gezondheid. Het betekent niet dat de auto geweerd wordt, maar wel dat doorstroming (lees snelheid) en bereikbaarheid van specifieke locaties aangepast wordt. Een voorbeeld daarvan is het invoeren van 30 km per uur binnen de bebouwde kom als uitgangspunt.



*GOW 30 km binnen bebouwde kom Ruys de Beerenbroeckstraat Delft (bron: Google maps)*

### Logistiek

Voor de logistieke transporten zijn voor bevoorrading met grotere voertuigen specifieke eisen van toepassing. Het gaat niet alleen over voertuigen waarvoor een ontheffing nodig is zoals gevaarlijke stoffen of grote afmetingen, maar ook om verkeer van en naar de bedrijven en bevoorradend verkeer. Winkels moeten bereikbaar blijven. Een aantal winkels is afhankelijk van bevoorrading via kleinere wegen en daar ligt een oplossing in de infrastructuur niet altijd voor de hand. Waar mogelijk, moet overlast vermeden worden.

Een specifieke categorie zijn de besteldiensten van webshops, supermarkten, en allerlei bezorgdiensten van boodschappen en maaltijden. Deze zorgen in een aantal gevallen voor hinder of gevaarlijke situaties. Dat verkeer kan niet genegeerd worden, maar via pakketmuren en afhaalpunten of via betere combinaties van ritten kan hierin wel worden bijgestuurd.



Alternatieven voor een duurzame bezorging van pakketjes aan huis

### Toeristisch verkeer

Toeristisch verkeer heeft een eigen dynamiek. Niet het snel verplaatsen van A naar B is hoofddoel, maar ontdekken en genieten van de omgeving staan voorop. Meestal in een ontspannen sfeer waarin niet altijd 100% aandacht aanwezig is voor het overige verkeer.

Belangrijke routes per fiets of als voetganger worden in kaart gebracht en daarbij wordt aandacht besteed aan een veilige wegsituatie. Een voorbeeld daarvan is een Wandelweg waarbij geen andere inrichting wordt aangebracht maar waar wel middels attentieborden aandacht wordt gevraagd voor de aanwezigheid van voetgangers.



Afbeelding 5.1: Aanduiding Wandelweg (Gemeente Horst aan de Maas)