

POSTADRES Postbus 250
3640 AG Mijdrecht
BEZOEKADRES Croonstadllaan 111
3641 AL Mijdrecht

T 0297 29 16 16
F 0297 28 42 81
E gemeente@derondevenen.nl
I www.derondevenen.nl



**Gemeente
De Ronde Venen**

AUTEUR(S) Bart Lammers, Michael Woerden, Martijn Plukkel
AFDELING Ruimtelijke Ontwikkeling
DATUM 10 september 2013

Op weg naar de toekomst

Verkeersvisie De Ronde Venen 2030



Voorwoord

Als wethouder verkeer en vervoer merk ik dagelijks dat dit een onderwerp is dat iedereen raakt. Of het nu gaat om veilige fietsroutes in onze kernen of het bereikbaar houden van onze winkelveorzieningen en woonwijken: verkeer houdt onze inwoners, ondernemers en bezoekers iedere dag bezig.

We moeten nu keuzes maken om onze gemeente ook in de toekomst bereikbaar, veilig en leefbaar te houden. Daarbij moeten we rekening houden met ontwikkelingen als mobiliteitsgroei, autobezit, vergrijzing en economische krimp. Het is ook belangrijk dat we de kwaliteit van onze leefomgeving in stand houden voor volgende generaties. Daarin speelt duurzaamheid zonder meer een sleutelrol. De verkeersvisie maakt nu keuzes om de kwaliteit van onze leefomgeving in stand te houden en te verbeteren en geeft de kaders aan voor het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP).

Ik kijk met grote tevredenheid terug op de totstandkoming van deze verkeersvisie. Verschillende partijen zijn hierbij intensief betrokken. De inbreng van met name het inwonerpanel en de raadsleden heeft in mijn ogen de kwaliteit van de visie vergroot en geleid tot een breed draagvlak.

Kees Schouten
Wethouder Verkeer & vervoer



Inhoudsopgave

Inleiding	5
De Ronde Venen Nu	8
Ontwikkelingen	10
Structuurvisie De Ronde Venen 2030	12
Criteria	13
Bereikbaarheid	15
Verkeersveiligheid	17
Leefbaarheid	19
Duurzaamheid	21
Vervolg	23

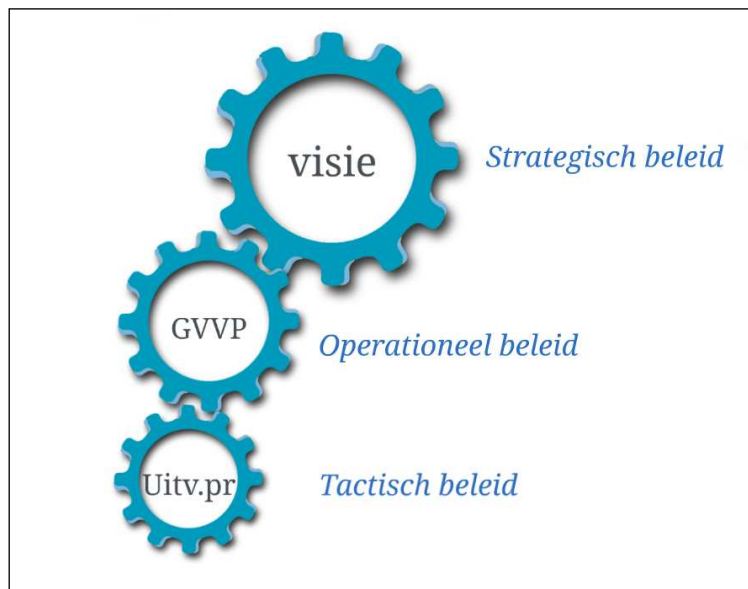
Inleiding

De verkeersvisie schetst een streefbeeld van de verkeer- en vervoersituatie in de gemeente De Ronde Venen voor de langere termijn, namelijk voor het jaar 2030. De verkeersvisie bevat keuzes op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid met als doel dit gewenste streefbeeld te bereiken. Er is in dit streefbeeld rekening gehouden met de diverse toekomstige ontwikkelingen op verkeersgebied en met de ambities en de doelstelling uit de structuurvisie.

De verkeersvisie richt zich ook op de realisatie van deze doelstelling. Hiervoor formuleert de verkeersvisie een doelstelling die hierop aansluit:

“De Ronde Venen is een bereikbare, veilige, leefbare en duurzame gemeente in het jaar 2030”.

Bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid zijn vier thema's die in de verkeersvisie als bouwstenen fungeren. Aan de hand van deze thema's wordt in beeld gebracht waar wij als gemeente op dit moment staan, welke ontwikkelingen er op ons af komen en welk toekomstbeeld wij vanuit de kaders van de structuurvisie nastreven.



De verkeersvisie is net als de structuurvisie een voorbeeld van strategisch beleid. Daarmee wordt bedoeld dat de verkeersvisie kaders aangeeft voor onderliggend beleid en voornamelijk oplossingsrichtingen formuleert voor een langere termijn. De verkeersvisie wordt doorvertaald in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP). Dit plan, dat betrekking heeft op een middellange termijn van 5 tot 10 jaar, geeft een specifieke, nadere uitwerking van de oplossingsrichtingen uit de verkeersvisie.

Het GVVP is daarin concreter dan de verkeersvisie. Uiteindelijk wordt op basis van het GVVP een uitvoeringsprogramma opgesteld, waarin daadwerkelijke acties worden opgenomen en zullen worden uitgevoerd.

Totstandkoming

Al in een vroeg stadium hebben inwoners in het kader van de structuurvisie meegedacht over belangrijke thema's en onderwerpen die een plek moeten krijgen in de uiteindelijke visie. Niet alleen per woonkern, maar ook bij tal van andere onderwerpen hebben inwoners aangegeven waar knelpunten, kansen en mogelijkheden liggen voor De Ronde Venen, nu en in de toekomst. Specifiek voor het onderwerp verkeer en vervoer hebben bewoners ook actief hun bijdrage geleverd in de vorm van een inwonerpanel-onderzoek.

Ook de raad heeft via het leveren van input en feedback tijdens een aantal informatieavonden, een grote bijdrage geleverd aan de totstandkoming van de verkeersvisie.

Leeswijzer

Het eerste deel van de visie gaat in op de uitgangspunten van de verkeersvisie en bevat een korte profielschets van de gemeente. De verwachte trends en ontwikkelingen worden in beeld gebracht. Uiteindelijk wordt afgesloten met het wensbeeld van de structuurvisie. Het eerste deel vat daarmee in het kort samen: waar zijn we nu, wat gaat er gebeuren en waar willen we naartoe?

In het tweede deel van de verkeersvisie wordt een aantal criteria geformuleerd. Het gaat hier om een tweetal methodieken dat helpt om de gemaakte keuzes en oplossingsrichtingen uit de verkeersvisie te verklaren.

Het derde en laatste deel bevat de uitwerking van het viertal thema's, met daarin de geformuleerde oplossingsrichtingen.

Thema's

De verkeersvisie bevat vier thema's die als de bouwstenen fungeren van de visie. Deze thema's zijn een hulpmiddel om de doelstelling van de verkeersvisie te vertalen in keuzes, ambities en oplossingsrichtingen. Drie van deze thema's (bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid) zijn veel gebruikte thema's die in de verkeerskunde worden gebruikt bij het formuleren van beleid. Duurzaamheid is als vierde thema toegevoegd vanwege de belangrijke rol die duurzaamheid op dit moment en in de toekomst gaat spelen vanuit economisch en maatschappelijk oogpunt en op het gebied van verkeer en vervoer. Ook vanuit het oogpunt om de leefbaarheid en de kwaliteit van onze leefomgeving ook voor de volgende generaties in stand te laten, is duurzaamheid een essentieel thema. Duurzaamheid is integraal onderdeel.

Op de volgende pagina wordt de verkeersvisie in een overzichtelijk schema gepresenteerd. In de hierop volgende paragrafen worden de bouwstenen uit dit schema stapsgewijs toegelicht.

VERKEERSVISIE

Uitgangspunten

A

De Ronde Venen nu

- Groene Hart
- Ligging in corridor Amsterdam – Utrecht
- Dorps en kleinschalig
- Oriëntatie op Amsterdam
- Relatief dominant autogebruik
- Relatief beperkt openbaar vervoer- en fietsgebruik
- Perifere ligging openbaar vervoer
- Niveau verkeersveiligheid op peil

Ontwikkelingen

- Veranderende rollen samenleving en gemeente
- Vergrijzing
- Mobiliteitsgroei
- Toenemende druk op openbare ruimte
- Toename ongevallen bij ouderen en jongeren
- Invloed duurzaamheid
- Verslechterende financiële positie gemeenten

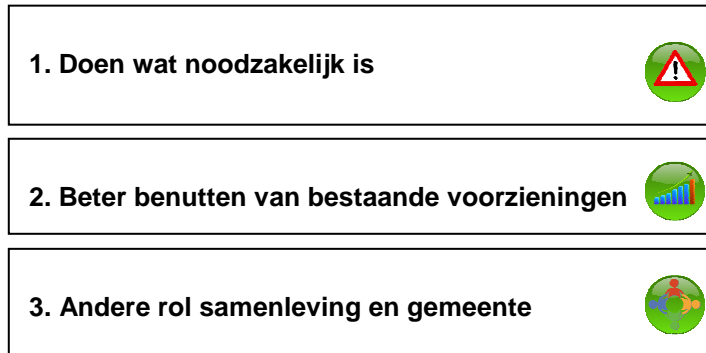
Structuurvisie

- Groene Hartgemeente in de Metropool
- Behouden en versterken kernkwaliteiten:
 - Dorpsachtige karakter
 - Herkenbaar polder- en veenlandschap
 - Sterke lokale economie
 - Bereikbare kernen en voorzieningen
 - Groen en blauw recreatienetwerk
- Kansen pakken en creëren
- Regisserende rol gemeente
- Samenwerken met andere organisaties

B

Criteria

Pijlers



3 pijlers die zijn vertaald uit het collegebeleidsplan. Een pijler legt per thema uit waar de prioriteit ligt

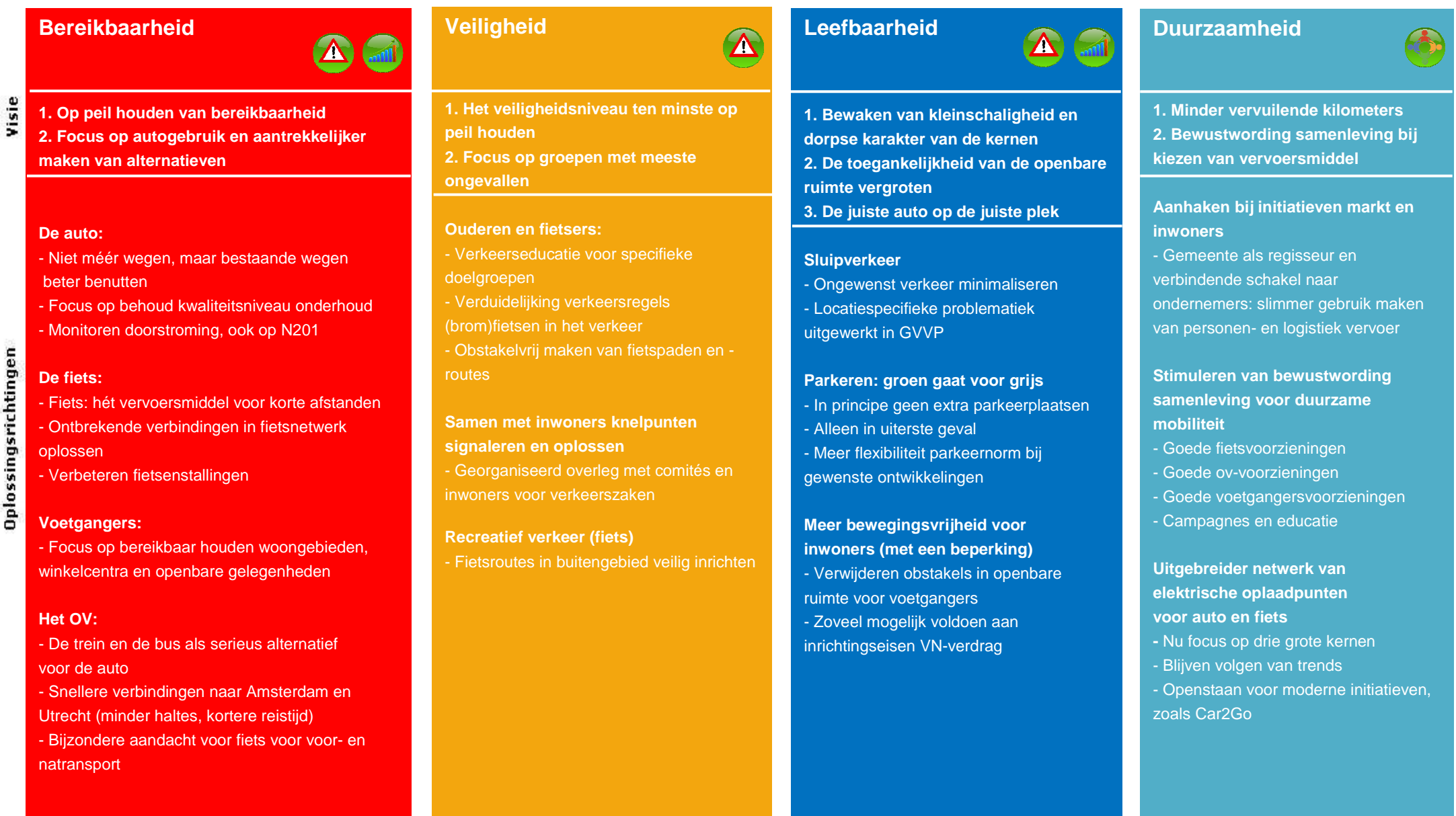
Strategie



3 strategieën die per actie / onderwerp de focus leggen bij een specifieke oplossingsrichting

C

Thema's



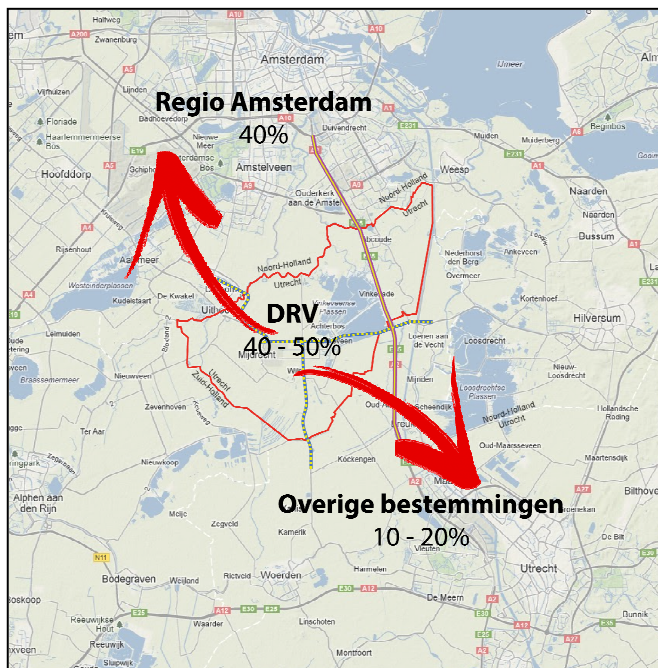
De Ronde Venen Nu

Ligging in het Groene Hart

De Ronde Venen is een Groene Hartgemeente met duidelijk herkenbare kernkwaliteiten, zoals het polder- en veenlandschap. De nabijheid van de grote stad en de aanwezigheid van kleinschalige dorpen, geven de Ronde Venen de identiteit van een 'stadse dorpeling'. Ook de talloze recreatiemogelijkheden en de aanwezigheid van bovenlokale verbindingswegen maken De Ronde Venen tot een bijzondere locatie en een prettige gemeente om te wonen, te werken en te recreëren.

Oriëntatie

Opvallend is dat veel inwoners wonen én werken in de gemeente. Dit percentage ligt tussen de 40 en 50%. Ook opvallend is de sterke werkoriëntatie op Amsterdam; ongeveer 40% van onze werkende inwoners werkt in deze regio. Ook met het openbaar vervoer zien we deze relatie terug, waarbij het ruime merendeel van de ov-reizigers zich oriënteert op Amsterdam.



Autogemeente

Op het gebied van verkeer en vervoer profiteert de gemeente van de nabijgelegen, bovenlokale verbindingssassen (A2 & N201). De aanwezigheid van deze snelle verbindingen dragen bij aan het autogebruik in de gemeente. Bijna 70% van het dagelijkse aantal woon-werkverplaatsingen vindt plaats met de auto. Opvallend is ook het gemiddeld hoge autobezit: uit onderzoek is gebleken dat 47% van de huishoudens in De Ronde Venen minstens twee auto's in zijn bezit heeft. Voor geheel Nederland is dit percentage circa 25%. De Ronde Venen is daardoor een echte autogemeente te noemen.

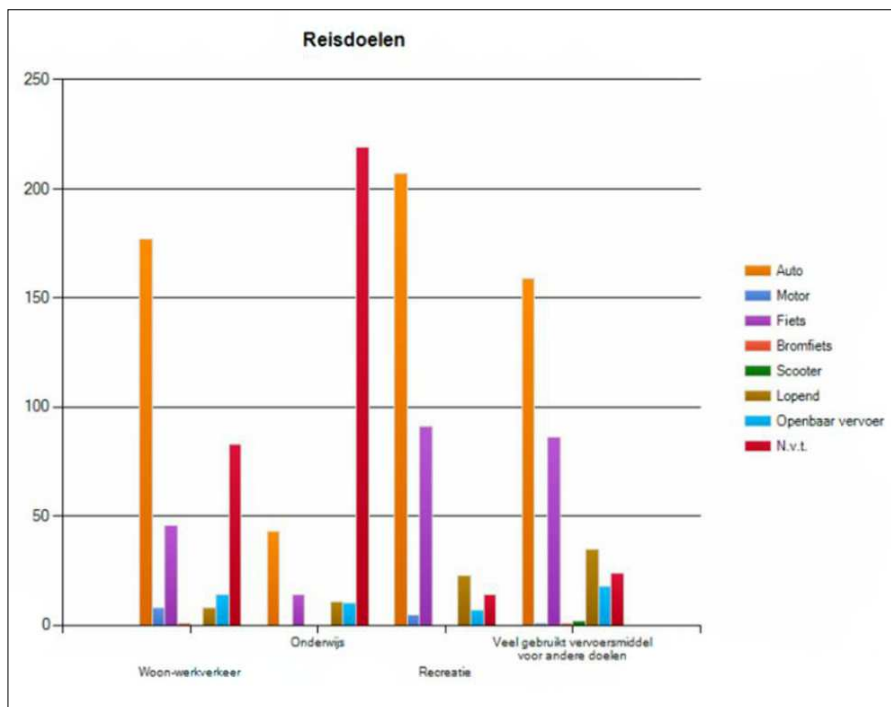
N201

De provinciale weg N201 heeft een belangrijke verkeersfunctie in de regio. Als drukste provinciale weg van Nederland fungeert deze weg niet alleen als lokale verbindingroute naar de nabijgelegen snelwegen voor De Ronde Venen en haar inwoners. Ook als extra schakel tussen de A2 en de stadsregio van Amsterdam (Schiphol), Amstelveen en Aalsmeer (bloemenveiling) vervult deze weg

een evidente economische rol, waarbij De Ronde Venen profiteert van haar corridorligging tussen Amsterdam en Utrecht. Er zijn op dit moment geen concrete plannen om de N201 op het Utrechtse grondgebied te verbreden.

Vervoerskeuzes

Het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets in De Ronde Venen is relatief laag. Dagelijks maakt slechts 3% van de inwoners uit de gemeente gebruik van het openbaar vervoer. Voor de fiets ligt dit percentage hoger, namelijk op 33%. De perifere ligging in de Randstad voor wat betreft het openbaar vervoer speelt hierbij een belangrijke rol. Met uitzondering van de kern Abcoude, is de ontsluiting van het openbaar vervoer richting ondermeer de regio's Amsterdam, Woerden en Utrecht niet optimaal.



Concreet gaat het hier om een gebrek aan snelle verbindingen en onwenselijke overstappen op andere bussen en/of treinverbindingen. De verwachting is dat de perifere ov-licging van De Ronde Venen een bijdrage levert aan de al sterke focus op de auto als dominant vervoersmiddel binnen de gemeente.

Verkeersveiligheid

De gemeente scoort op dit moment relatief goed wat betreft verkeersveiligheid. De gemeente ligt op koers met het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers: het aantal verkeersongevallen in de gemeente vermindert conform de nationale doelstelling. Deze doelstelling is om het aantal ongevallen in 2020 (ten opzichte van het driejaarlijkse gemiddelde 2001, 2003 en 2003) te verminderen met 34%.

Ontwikkelingen

De wereld staat echter niet stil; we zien diverse ontwikkelingen op ons afkomen. Veranderende rollen van de samenleving en de gemeente, vergrijzing, een andere economische werkelijkheid en een andere financiële positie van de overheid dwingen onze gemeente tot het maken van keuzes op de middellange termijn. Hoewel het jaar 2030 nog ver weg ligt, zijn deze ontwikkelingen op dit moment bepalend voor de koers die de gemeente zal uitzetten voor haar toekomstig beleid.

Een nieuwe rol

De samenleving verandert en ook de plek die de overheid daarin inneemt. Minder sturend, maar meer regisserend en stimulerend. De gemeente is straks vooral een partner die samenwerkt met inwoners, ondernemers en andere initiatiefnemers. Het feit dat we nu al zien dat de samenleving meer bereid en in staat is om verantwoordelijkheid te nemen voor het wel en wee van haar eigen leefomgeving, sluit hier bij aan.

Financiële positie

Een andere factor die meespeelt, is dat de gemeente niet altijd meer in staat is om zelf initiatiefnemer en uitvoerder te blijven van grote projecten en ontwikkelingen vanwege een nieuwe economische realiteit. Het onder druk staan van 's-rijks financiën en de daarbij horende bezuinigingen en decentralisaties van taakvelden naar de lokale overheden, werken door op de financiering van gemeenten. Gemeenten moeten meer dan ooit scherpe keuzes maken en bepalen waar prioriteiten liggen op het gebied van beleid en wat binnen de huidige financiële kaders realistisch is.

Mobiliteitsgroei

Er zijn ook meer specifiek op het gebied van verkeer en vervoer ontwikkelingen te noemen. Zo zal de mobiliteit ondanks de economische recessie de komende jaren stijgen. Mensen hebben een steeds grotere verplaatsingsbehoefte, zeker in hun vrije tijd. Dit heeft een impact op ons lokale wegennet en de inrichting van de openbare ruimte. Als het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer ook in de toekomst achterblijft, dan wordt de dominante rol van de auto als vervoersmiddel in de gemeente groter. Dit heeft weer invloed op de kwaliteit en de leefbaarheid van onze woon- en werkgebieden, waarbij bijvoorbeeld hoge parkeerdruk en lucht- en geluidsoverlast voor problemen kunnen zorgen. Een opvallende trend daarbij is dat het autobezit onder jongeren op de middellange termijn licht zal dalen. Tegelijkertijd groeit het autobezit onder 65-plussers.

Ruimtelijke ontwikkelingen

Los daarvan zorgen lokale ruimtelijke ontwikkelingen (vooral nieuwe woningen), evenals de ontwikkelingen in de omliggende gemeenten, nog eens voor extra druk op de openbare ruimte en het lokale wegennet. Een aantal prominente voorbeelden hiervan is De Winkelbuurt in Abcoude, Westerheul IV in Vinkeveen en Marickenzijde in Wilnis. In sommige gevallen slaat dit effect ook over

naar omliggende wijken in de vorm van extra (sluip)verkeer en een verhoogde parkeerdruk in de woonstraten.

Vergrijzing

Parallel aan deze verwachte mobiliteitsgroei zien we een vergrijzende samenleving. Niet alleen worden mensen steeds ouder, maar ze willen ook langer op een veilige manier toegang behouden tot onze openbare ruimte. Als resultaat daarvan zien we een toename van het aantal ouderen in het verkeer. Ouderen vormen hierin een kwetsbare groep. Dit blijkt uit landelijke ongevallencijfers, waarin een stijging van het aantal ongevallen bij ouderen zichtbaar is. Het fietsgebruik bij ouderen is ook relatief hoog. De komst van de elektrische fiets speelt hierbij een belangrijke rol.

Duurzaamheid

Duurzaamheid drukt haar stempel steeds meer op het functioneren van de overheid, het bedrijfsleven en de samenleving. Duurzaam bouwen en ondernemen zijn geen 'unique selling points' meer voor een gemeente of ondernemer. In tijden waar de mobiliteit blijft groeien en de kwaliteit van de openbare ruimte in het geding komt, wordt de samenleving gedwongen om bewuster na te denken en te handelen.

Inwoners hebben ook steeds meer behoefte aan voorzieningen met betrekking tot duurzaamheid in hun eigen leefomgeving. Dit uit zich ondermeer in de vraag naar elektrische laadpalen en het gebruik van duurzame voertuigen.

Technologische ontwikkelingen volgen elkaar snel op. Met name op het gebied van voertuigen en brandstof ligt het innovatie-tempo van de markt hoog. Op de middellange termijn ligt de verwachting er dat voornamelijk elektrische voertuigen een dominante rol gaan spelen in de verduurzaming van de mobiliteit in ons land.

Structuurvisie De Ronde Venen 2030

De structuurvisie beschrijft De Ronde Venen zoals hij nu is en hoe hij kan zijn in 2030. Opvallend zijn twee dingen. Enerzijds ligt de focus op het behoud van onze huidige kernkwaliteiten als Groene Hartgemeente in de Metropool. Tegelijkertijd willen we deze kernkwaliteiten verder versterken en kansen grijpen om dit te bewerkstelligen. Samengevat hebben we het over:

- het benutten van onze unieke locatie als groene gemeente nabij de grote stad.
- het bewaken van het dorpsachtige karakter van onze acht kernen.
- Het behouden van ons herkenbare polder- en veenlandschap.
- Het verder versterken van onze lokale economie.
- Het streven naar bereikbare kernen en voorzieningen.
- Het verder ontwikkelen van ons groene en blauwe recreatienetwerk.

Daarbij hoort ook een andere rolverdeling tussen de samenleving en de overheid, waarbij de overheid zich meer op gaat stellen als partner en regisseur en samenwerking met andere overheden in de regio.

Op het gebied van verkeer en vervoer is in beeld gebracht waar onze gemeente op dit moment staat en welke ontwikkelingen ons te wachten staan. De structuurvisie heeft een toekomstbeeld geschetst van de gemeente in 2030. De vraag is nu hoe wij vanuit onze huidige situatie dit beeld kunnen realiseren. Deze drie elementen (de huidige situatie, verwachte ontwikkelingen en het kader van de structuurvisie) vormen samen de uitgangspunten van de verkeersvisie. Vanuit deze uitgangspunten wordt met behulp van een aantal criteria voor de vier thema's bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid een concrete invulling gegeven aan de visie.

Criteria

De keuzes in de verkeersvisie zijn gebaseerd op een aantal criteria. Deze criteria bestaan uit drie pijlers en drie strategieën.

De drie pijlers

Drie verschillende pijlers, die vertaald zijn uit het collegebeleidsplan, maken inzichtelijk hoe de visie van het college per thema is doorvertaald.

1. **Doen wat noodzakelijk is**



De gemeente heeft nu en in de toekomst de financiële middelen niet (meer) om alle knelpunten op te pakken en problemen aan te pakken. De verkeersvisie stelt daarom prioriteiten. Alleen die maatregelen worden voorgesteld, die echt noodzakelijk zijn. Bij een aantal thema's focust de visie zich op een bepaald vervoersmiddel of onderwerp als er sprake is van een verhoogde urgentie of groter belang.

2. **Het beter benutten van bestaande voorzieningen**



De gemeente wil de gemeentelijke kernkwaliteiten behouden en versterken. Dit betekent onder andere dat de openbare ruimte en het (open) landschap zoveel mogelijk gespaard moeten blijven. Dit kan door het beter benutten van bestaande voorzieningen. Het benutten van bestaande voorzieningen sluit ook aan bij de beperkte financiële middelen van de gemeente.

3. **Verantwoordelijkheid bij de samenleving**



De wereld om ons heen verandert. Inwoners willen meer betrokken worden bij ontwikkelingen in hun leefomgeving. Ook ondernemers en organisaties komen met initiatieven en de gemeente biedt hierbij ondersteuning door als partner op te treden bij gewenste projecten en voorzieningen.

De drie strategieën

Drie verschillende strategieën helpen vervolgens inzichtelijk te maken hoe bepaalde keuzes kunnen worden gerealiseerd. Daarin zit ook een systematiek en volgorde. Uiteindelijk is het doel om het realiseren van fysieke aanpassingen als oplossing van een probleem (bijv. nieuwe infrastructuur) zoveel mogelijk uit te stellen en te focussen op gedragsbeïnvloeding en regelgeving.

1. Gedrag



Bij het vinden van een oplossing wordt eerst gekeken naar de mogelijkheden omtrent gedragsbeïnvloeding en het stimuleren van bewustwording. Voorbeelden hierbij zijn het stimuleren van fietsgebruik met behulp van campagnes en het aanbieden van cursussen voor ouderen in het verkeer.

2. Regelgeving



Het wijzigen van bestaande of nieuwe regelgeving kan de juiste kaders scheppen om knelpunten op te lossen. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld duidelijkere verkeersregels voor (brom)fietsers en een nieuw parkeerbeleid om de parkeerdruk in woonwijken aan te pakken.

3. Fysieke aanpassingen



Pas als gedragsbeïnvloeding en (nieuwe) regelgeving geen soelaas bieden, is er de mogelijkheid om fysieke aanpassingen te realiseren bij het vinden van een oplossing. Dit kunnen grote aanpassingen zijn zoals het aanpakken van een bestaand kruispunt maar ook zaken als wegonderhoud en relatief kleine fysieke ingrepen.

Bereikbaarheid



Visie

De bereikbaarheid van de gemeente is in 2030 op hetzelfde peil als in 2013. Dit betekent dat er slechts op een beperkt aantal plaatsen en op een beperkt aantal momenten sprake is van doorstromingsproblemen. Daarnaast hebben inwoners, bedrijven en recreanten de keuze uit verschillende vervoerwijzen om hun bestemming binnen en buiten de gemeente te bereiken. Waar de focus voor de verplaatsingen over korte afstanden binnen de gemeente op de fiets en te voet ligt, is de focus voor verplaatsingen over langere afstanden gericht op de auto en het openbaar vervoer. Er wordt expliciet geen keuze gemaakt tussen beide: keuzevrijheid staat voorop.



Niet meer wegen, maar bestaande wegen beter benutten

De visie op bereikbaarheid is dat de gemeente inzet op het beter benutten en optimaliseren van de bestaande infrastructuur. Een goede bereikbaarheid van de gemeente is essentieel om een aantrekkelijke woongemeente te zijn, een aantrekkelijke vestigingslocatie voor bedrijven en een aantrekkelijke recreatiegemeente. Deze bereikbaarheid kan onder druk komen te staan door de voorspelde mobiliteitsgroei. De aanleg van nieuwe infrastructuur om de bereikbaarheid in dat geval op peil te houden, heeft dan niet de voorkeur. Hiermee wordt het kenmerkende landschap en karakter van de kernen behouden en gespaard. Daarnaast lijken de toekomstige financiële mogelijkheden van de gemeente om de infrastructuur uit te breiden zeer beperkt. Ook bestaande infrastructuur wordt in principe niet aangepakt, tenzij er sprake is van noodzakelijke ingrepen ten dienste van de bereikbaarheid en die geen grote impact hebben op het omliggende gebied. In dat geval worden deze aanpassingen zoveel mogelijk binnen bestaande projecten en onderhoudswerkzaamheden meegenomen. Het GVP gaat hier verder op in door integraal voor de hele gemeente en per woonkern een bereikbaarheidsanalyse uit te voeren.



Behoud van basiskwaliteit wegennet

Een uitgebreid wegennet zorgt binnen de gemeente voor de bereikbaarheid van de diverse bestemmingen. Het intensieve gebruik van dit wegennet zorgt in combinatie met onze veenbodem en het gebruik door zwaar verkeer voor zorg over het voldoen aan de kwaliteitseisen van deze wegen. De gemeente streeft naar de instandhouding van de huidige kwaliteit van dit wegennet.

Ook de wegen in het buitengebied verdienen aandacht. Hinder van zwaar (agrarisch) verkeer ontstaat wanneer zware voertuigen continu gebruik maken van dezelfde routes. Onderhoudstechnisch zijn niet alle wegen geschikt voor deze zware voertuigcategorie en dit resulteert in wegdekschade en extra onderhoudskosten. Ook op het gebied van veiligheid zijn deze wegen niet altijd geschikt voor zwaar verkeer. Ook hierbij geldt dat een andere weginrichting het verkeer moet stimuleren om andere routes te kiezen. Hierbij blijven de ongeschikte wegen in het buitengebied gespaard en kunnen eventueel afgewaardeerd worden, waardoor in de toekomst bespaard kan worden op wegonderhoud. Het GVP

neemt in haar wegcategorysering een aparte categorie op voor voorkeurswegen voor zwaar verkeer in het buitengebied.

Monitoren N201

De provinciale weg N201 is – samen met de A2 - de belangrijkste weg in de gemeente. Deze weg bepaalt in grote mate de bereikbaarheid van de gemeente, niet alleen van de inwoners, maar ook van de economische en recreatieve sector. De omlegging bij Amstelhoek en verder zal consequenties hebben voor de verkeerssituatie en -intensiteiten. Daarnaast is er op dit moment op bepaalde tijdstippen al sprake van een problematische situatie bij de aansluiting op de A2 bij Vinkeveen en kunnen toekomstige ontwikkelingen in Noord-Holland invloed hebben op de verkeersintensiteiten.

Om de bereikbaarheid van de gemeente in de toekomst op peil te houden zal de gemeente daarom continue aandacht moeten besteden aan deze weg en de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten jaarlijks monitoren. Er is daarvoor periodiek overleg nodig met de provincie Utrecht als wegbeheerder van de N201. Het uitgangspunt is om eventuele aanpassingen in eerste instantie binnen het huidige wegprofiel op te lossen.



Meer fietsen

Het streven is om het gebruik van de fiets te bevorderen. Dit kan door bestaande fietsroutes te verbeteren en veiliger te maken, ontbrekende schakels te realiseren en de stallingmogelijkheden bij openbare gelegenheden, winkels en nabij recreatieve routes uit te breiden. Dit stimuleert inwoners om voor korte afstanden zoveel mogelijk gebruik te maken van de fiets. De afstanden binnen de verschillende kernen van de gemeente zijn namelijk relatief kort. Bij dergelijke afstanden is de fiets een geschikt vervoersmiddel. De afstanden tussen de kernen zijn groter maar ook dan biedt de fiets goede mogelijkheden, zeker met de snelle groei van het gebruik van elektrische fietsen. De fiets is verder een serieus vervoersalternatief voor een deel van het woon-werkverkeer: bijna de helft van de beroepsbevolking is namelijk werkzaam binnen de gemeente. Dit komt niet alleen de bereikbaarheid ten goede, maar verbetert ook de leefbaarheid van de kernen en de gezondheid van de inwoners.

In het GVVP zal het bestaande fietsnetwerk in De Ronde Venen worden geanalyseerd, waarbij concrete maatregelen worden voorgesteld om deze voorzieningen te verbeteren.



Aandacht voor voetgangers

Goede basisvoorzieningen voor voetgangers zijn en blijven essentieel. Mede ingegeven vanuit de vergrijzing van de samenleving, is het van belang om de woon- en leefomgeving voldoende bereikbaar te houden voor ouderen, inwoners die slechter ter been zijn en overige groepen die om een bijzondere reden afhankelijker zijn van deze vervoerskeuze. Daarbij ligt de focus op het bereikbaar maken en houden van onze woongebieden, winkelvoorzieningen en openbare gelegenheden.



Openbaar vervoer: sneller in plaats van meer

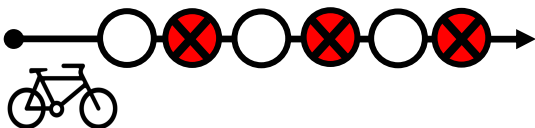
De Ronde Venen heeft een perifere ligging in de Randstad voor wat betreft de ontsluiting van het openbaar vervoer. Met uitzondering van Abcoude met haar station, is het aanbod aan ov-verbindingen niet optimaal en sluit onvoldoende aan op de daadwerkelijke wensen vanuit de inwoners, bedrijven en bezoekers. Met name de behoefte aan snellere verbindingen in de spits en het huidige gebrek daaraan, zorgt ervoor dat het openbaar vervoer geen gelijkwaardig alternatief is voor de auto. Er ontstaat hierdoor een neerwaartse spiraal, waarbij het gebrek aan kwaliteit uiteindelijk leidt tot minder reizigers en vervolgens resulteert in een nog lager kwaliteitsniveau met als gevolg nog minder tevredenheid.

Het openbaar vervoer vanuit de gemeente moet op een snelle wijze en in een hoge frequentie aansluiten op het stedelijke openbaar vervoersnetwerk van Amsterdam en Utrecht. De reiziger kan vanaf daar gebruik maken van dit netwerk. Dit kan worden bereikt door de komende tijd in gesprek te blijven met de concessiehouders van de regio Amsterdam en Utrecht en een gezamenlijke visie te ontwikkelen op het openbaar vervoersnetwerk binnen de gemeente. Eén van de uitgangspunten daarbij moet zijn: redeneren vanuit de daadwerkelijke reizigersbehoefte in plaats van het bestaande aanbod aan ov-voorzieningen als uitgangspunt hanteren.

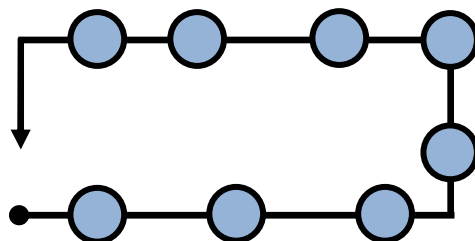
Concreet moet worden nagedacht over welke maatregelen nodig zijn om deze visie te bewerkstelligen. Gedacht wordt aan het verminderen van het aantal haltes, waarbij onlosmakelijk maatregelen moeten worden genomen met betrekking tot het voor- en natransport, bijvoorbeeld de fiets.

Niet alle woonkernen worden ontsloten door de reguliere lijnverbindingen van het openbaar vervoer. Kleinschalig openbaar vervoer met een beperkte capaciteit (de buurtbus) functioneert hierbij als een verbindende schakel tussen de kleine en de grote kernen van de gemeente. Met name voor inwoners in de kleine kernen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, is de noodzaak om deze voorziening te behouden groot. Ter aanvulling hierop kan er ook gebruik worden gemaakt van de Regiotaxi.

Minder haltes en snellere lijnen bij externe verbindingen
& de fiets als voortransport



Inzet kleinere bussen binnen gemeente



Verkeersveiligheid



Visie

De verkeersveiligheid binnen de gemeente is in 2030 minimaal op hetzelfde peil als in 2013. Dit betekent dat het aantal verkeersslachtoffers significant lager ligt dan het gemiddelde van Nederland (van dat moment). Om dit te bereiken richt de gemeente zich op risicogroepen en maakt zij gebruik van de kennis van inwoners.



Risicogroepen: ouderen en fietsers



De gemeente zet in op de verbetering van de verkeersveiligheid voor bepaalde risicogroepen: ouderen en fietsers. Door de toegenomen vergrijzing is het aantal ouderen in het verkeer toegenomen. Ouderen vormen een kwetsbare groep in het verkeer. Dit blijkt uit landelijke ongevallencijfers, waarin een stijging van het aantal ongevallen bij ouderen zichtbaar is. Het fietsgebruik onder ouderen is eveneens relatief hoog. Voor ouderen is het van belang om hun bewegingsvrijheid zo lang mogelijk te behouden. Het is daarom van belang om specifiek voor deze doelgroep het verkeersbeeld overzichtelijk (duidelijke regels en voorrangssituaties) en meer obstakelvrij (paaltjes, drempels, borden) te houden. Echter, de nadruk zal ook steeds meer op educatie moeten komen te liggen.

Ook het aandeel verkeersongevallen bij fietsers is landelijk en lokaal toegenomen. Veilige fietsinfrastructuur en heldere regelgeving, ook voor bromfietsers, moeten bijdragen aan de verkeersveiligheid voor deze groep. Ook hier zijn weinig duidelijke fysieke concentraties van ongevallen aan te wijzen. Een duurzaam veilige inrichting van het gehele gemeentelijke wegennet is het streefbeeld om toch een verbetering van de verkeersveiligheid te bewerkstelligen. Er moet ook worden gedacht aan educatie en campagnes juist voor automobilisten, bijvoorbeeld met betrekking tot het gebruik van alcohol in het verkeer. Ook gaat bijzondere aandacht uit naar schoolfietsroutes. Naast een veilige inrichting van de fietsinfrastructuur, speelt educatie ook hier een grote rol.



De signalerende rol van inwoners

Het aantal geregistreerde verkeersongevallen is de afgelopen jaren afgenomen. Dit betekent niet automatisch dat het aantal ongevallen is afgenomen, maar dat de registratie door de politie (voornamelijk bij blikshadeongevallen) niet meer volledig dekkend is en daarmee niet volledig representatief. Dit is een aandachtspunt. Inwoners en wijkcomités hebben als ervaringsdeskundigen goed zicht hebben op wat er speelt in hun woonomgeving. Hun signalerende rol bij het ontdekken van veiligheidsknelpunten is daarbij essentieel. Bij het meedenken naar oplossingen zijn bewonerscomités geschikte platforms voor de gemeente om bewoners bij het oplossen van verkeersknelpunten te betrekken.

Leefbaarheid



Visie

In 2030 is De Ronde Venen nog steeds een leefbare gemeente met een kleinschalige uitstraling. Dit betekent dat het kenmerkende dorpse karakter van alle acht kernen in stand is gehouden. Daarnaast is de kwaliteit en toegankelijkheid van de openbare ruimte vergroot, door het sluipverkeer in en rond de kernen terug te dringen, oplossingen te bieden voor lokale parkeerproblematiek en meer bewegingsvrijheid te creëren voor inwoners met een beperking.



Doorgaand (sluip)verkeer weren van lokaal wegennet

De Ronde Venen ligt centraal in het Groene Hart en in de corridor tussen Amsterdam en Utrecht. Deze centrale ligging heeft veel voordelen. We zijn hiermee een prettige vestigingslocatie voor wonen én werken. Tegelijkertijd kleven hier ook nadelen aan. De nabijgelegen A2 en de N201 zorgen voor doorgaand verkeer dat onze kernen doorkruist. Het aandeel zwaar verkeer hierbij is hoog. Dit zorgt niet alleen voor extra verkeersdruk op de lokale wegen, maar ook voor lucht- en geluidsoverlast. Hier komt nog bij dat agrarische activiteiten in het buitengebied in sommige kernen zorgen voor extra overlast, en gevolgen heeft voor de onderhoudsstaat van sommige wegen.

De aanwezigheid van deze vormen van ongewenst verkeer kan de kernkwaliteiten van onze kernen als kleinschaligheid en dorpse karakter belemmeren. Het uitgangspunt van de verkeersvisie is om ongewenst (sluip)verkeer in de kernen zoveel mogelijk te weren van de lokale wegen. Onder sluipverkeer wordt verkeer verstaan dat geen bestemming heeft in het omliggende gebied waar gereden wordt. Op sluipverkeer kan vanuit juridisch oogpunt moeilijk gehandhaafd worden door de gemeente en politie. De inrichting en kenmerken van een weg moeten daarom corresponderen met het beoogde gebruik ervan. Anders gezegd: een weg die alleen bestemd is voor lokale bewoners en ondernemers met een lage verkeersintensiteit, moet visueel herkenbaar zijn als 30km-weg inclusief snelheidsremmende maatregelen. Wegen die geschikt zijn voor meer verkeer, zijn breder en bevatten minder of geen snelheidsremmende maatregelen om de doorstroming op deze wegen te bevorderen. De sleutelwoorden hierbij zijn: veiligheid en herkenbaarheid.

Het GVVP bevat een categoriseringsplan. Daarin worden categorieën toebedeeld aan alle wegen in de gemeente. Een categorie correspondeert met een specifieke maximumsnelheid en een weginrichting die daarop aansluit. De inzet is om hiermee per woonkern de bovenstaande problematiek omtrent ongewenst verkeer zoveel mogelijk terug te dringen.



Parkeren: groen gaat voor grijs

De bestaande woonwijken van De Ronde Venen zijn gebouwd met de toen geldende parkeernormering. Deze parkeernormering sluit echter niet meer aan bij de huidige praktijk. Terwijl dertig jaar geleden werd uitgegaan van circa 1,3 auto per huishouden, constateren wij nu dat 47% van

de huishoudens in De Ronde Venen minstens twee auto's in zijn bezit heeft. Het is echter onmogelijk om te voldoen aan de huidige parkeerbehoefte: de fysieke ruimte ontbreekt in bepaalde gevallen, de consequenties voor het (groene) karakter van wijken zouden zeer ingrijpend zijn en de kosten zeer fors. De gemeente zal dus keuzes moeten maken hoe om te gaan met de parkeerbehoefte.

Het uitgangspunt is: groen gaat voor grijs. Als er ergens een parkeerknelpunt aanwezig is, zal eerst worden bekeken of dit knelpunt kan worden opgelost door effectiever gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen (zowel openbaar als op eigen terrein). Is dat niet mogelijk, dan zal worden bekeken of aangepaste verkeersregels (blauwe zone, parkeerverbod, enz.) het probleem kunnen verhelpen. Op deze wijze wordt de schaarse openbare ruimte zo min mogelijk aangetast. Als laatste redmiddel kan onderzocht worden of de aanleg van extra parkeervoorzieningen mogelijk is. Hierbij is voldoende draagvlak onder inwoners en financiële dekking bij de gemeente een vereiste.



Flexibele parkeernormen voor toekomstige ontwikkelingen

Er worden de komende jaren verschillende woningbouwprojecten gerealiseerd in de gemeente. Ook is het mogelijk dat in de toekomst binnen bestaande woon- en werkgebieden woningen en voorzieningen worden gebouwd. Voor nieuwe ontwikkelingen is het belangrijk om parkeernormen vast te stellen, die aansluiten bij het verwachte autogebruik en –bezit. Deze normering moet tegelijkertijd voldoende mate van flexibiliteit garanderen. Dit biedt meer ontwikkelmogelijkheden voor inwoners en ondernemers. Deze nieuwe parkeernormering wordt uitgewerkt in het GVVP en zal periodiek moeten worden geëvalueerd en indien noodzakelijk worden bijgesteld.



Toegankelijker maken openbare ruimte

Een goede toegankelijkheid van de openbare ruimte is een essentieel element voor de keuzevrijheid in het verkeer en vervoer. Dit geldt voor alle doelgroepen en in het bijzonder voor inwoners die minder goed ter been zijn. Dit vergt continue aandacht in het onderhoud van (voet)paden, pleinen en trottoirs, maar ook in het ontwerp. Het toegankelijk maken van de bushaltes is een kenmerkende maatregel op dit gebied uit het recente verleden.

De Verenigde Naties heeft een verdrag opgesteld over gelijke rechten voor mensen met een handicap. Dit verdrag heeft betrekking op de maatregelen die overheden dienen te nemen om de toegankelijkheid van personen met een handicap te garanderen, door obstakels en barrières in welke vorm dan ook op te heffen. Uiteindelijk dragen deze maatregelen bij aan het toegankelijker maken van de openbare ruimte voor alle doelgroepen. Bij toekomstige (onderhouds)werkzaamheden in de openbare ruimte worden de maatregelen en richtlijnen uit dit verdrag als uitgangspunt gehanteerd.

Duurzaamheid



Visie

Het aantal schone kilometers is relatief en absoluut in 2030 toegenomen in vergelijking tot 2013 en de samenleving maakt een meer bewuste keuze voor een vervoersmiddel.



Aanhaken bij initiatieven markt en inwoners

Het elektrisch rijden wordt gezien als één van de meest kansrijke duurzame vervoersalternatieven voor de komende jaren. Het is dan ook logisch hier beleidsmatig bij aan te sluiten.

De gemeente is afhankelijk van de participatie van inwoners, ondernemers en organisatie om haar ambities op het gebied van duurzaamheid te verwezenlijken. Het uitgangspunt daarbij is dat de gemeente aanhaakt op bestaande initiatieven en ondersteuning biedt bij particuliere plannen en ontwikkelingen en geen leidende rol aanneemt. Vanuit haar regisserende rol creëert de gemeente ruimte voor en verleent zoveel als mogelijk medewerking aan particuliere initiatieven. Op het gebied van wetgeving en beleid ondersteunt de gemeente de markt bij ontwikkelingen en plannen die aansluiten op de ambities van de gemeente op het gebied van duurzame mobiliteit.

De gemeente heeft ook een voorbeeldfunctie richting de samenleving. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van een volledig duurzaam gemeentelijk wagenpark. Hiermee wordt de bewustwording bij de samenleving over duurzame mobiliteit vergroot. Dit kan verder door het continueren van de jaarlijkse campagnes en educatieprojecten op het gebied van verkeer en vervoer (schoolprojecten, cursussen voor ouderen, enz.).



Stimuleren bewustwording

Bij het streven naar een duurzame gemeente op het gebied van verkeer en vervoer gaat het om het verminderen van het gebruik van schaarse hulpbronnen. Het moet voor toekomstige generaties mogelijk blijven om op een goede en gezonde manier hiervan gebruik te maken. Het gaat er daarbij niet om het autogebruik te belemmeren – De Ronde Venen is nu eenmaal een autogemeente -, maar om alternatieven te bieden voor zowel de keuze van vervoerswijze (bijv. fiets en het openbaar vervoer) als de brandstof (bijv. elektrische laadpunten). Uiteindelijk dienen inwoners en ondernemers zich voldoende bewust te worden van hun mogelijkheden en zelf hierin een keuze te maken. Op het gebied van verkeer en vervoer betekent dit ondermeer bewuster nadenken over het gebruik van een vervoersmiddel en als ondernemer werknemers stimuleren om gezamenlijk of met de fiets en het openbaar vervoer te reizen.



Uitbreiden netwerk oplaadpunten

Op dit moment telt de gemeente tien openbare elektrische laadpalen voor auto's. Deze zijn via particuliere initiatieven tot stand gekomen. De gemeente heeft hierbij een stimulerende rol gespeeld.

De ambitie is om het huidige netwerk van laadpalen de komende jaren verder ten minste te verdubbelen. De eerste focus ligt daarbij op de drie grootste kernen: Mijdrecht, Vinkeveen en Abcoude. De gemeente stimuleert en ondersteunt particuliere initiatieven om dit uiteindelijk te kunnen realiseren.

Ook moderne autohuurdiensten zoals Car2Go, waarbij inwoners op eenvoudige wijze een elektrische Smart-auto per uur kunnen huren, kunnen een grote bijdrage leveren aan het stimuleren van duurzame mobiliteit. Hierbij gaat het niet alleen om schone energie, maar ook om bewuster mobiliteitsgedrag bij inwoners, waarbij de focus meer ligt op autogebruik dan autobezit.



Elektrisch fietsen

De elektrische fiets is een middel om op hogere leeftijd bereikbaar en mobiel te blijven. Maar ook voor andere deelnemers biedt de elektrische fiets uitkomst. De elektrische fiets kan bij middellange reisafstanden concurreren met de auto en het openbaar vervoer. Het vergroten van het aantal oplaadpalen voor elektrische fietsen kan een stimulans zijn voor het gebruik.

Net als bij de totstandkoming van de laadpalen voor elektrische auto's creëert de gemeente de kaders en biedt ruimte voor particuliere initiatieven. De markt neemt het initiatief en voert uit. Bij het uitbreiden van dit netwerk dient zowel gekeken te worden naar utilitaire (zakelijke) fietsroutes als recreatieve routes. Aandacht voor intergemeentelijke verbindingen is tevens van essentieel belang.

Vervolg

Net als de structuurvisie schetst de verkeersvisie een gewenst toekomstbeeld voor een langere termijn. De toekomst staat echter niet vast. Nieuwe ontwikkelingen en beleidskeuzes kunnen ertoe leiden dat de verkeersvisie zijn ambities en/of doelstellingen bij dient te stellen. De verkeersvisie wordt om deze reden iedere vijf jaar geëvalueerd en indien nodig herijkt.

In het GVVP wordt verdere invulling gegeven aan de oplossingsrichtingen uit de verkeersvisie. Er zijn geen kosten aan de Verkeersvisie verbonden. Bij het GVVP zal dit echter wel het geval zijn. De verschillende acties en oplossingen uit dit plan gepaard gaan met uitvoeringskosten. Hiervoor wordt een apart uitvoeringsprogramma opgesteld. Daarin staan alle uit te voeren acties, inclusief de begrote kosten en dekking. Ook wordt op dat moment bekeken of (en hoe) kostenverhaal mogelijk is bij (private) bouwplannen.

De methode van toedeling aan deze plannen wordt vastgesteld zodra de investeringen concreet in beleid zijn uitgewerkt.