



Gennep: veilig en leefbaar!

*Gemeentelijk verkeers- en
vervoersplan (GVVP)*

Gemeente Gennep



adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**



Opdrachtgever(s)	Gemeente Gennepe
Titel rapport	Gennepe: veilig en leefbaar! Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP)
Kenmerk	GNP049/Knb/0343
Datum publicatie	5 oktober 2012
Projectteam opdrachtgever(s)	Andy Knipping
Projectteam Goudappel Coffeng	Liesbeth Couwenberg, Danny Walraven, Bram Klemann

© Goudappel Coffeng Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Aan de inhoud van de rapportage kunnen geen rechten worden ontleend. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal dienen contact op te nemen met de uitgever.

Inhoud

Leeswijzer	5	DEEL B	27
Essentie GVVP (samenvatting)	6	5. Gennep kiest!	28
DEEL A	9	6. Beleidskader	30
1. Een GVVP dat aansluit bij wensen en voorkeuren	10	6.1 Gedragsverandering door effectieve mobiliteitsexperimenten	30
1.1 Aanleiding en doel	10	6.2 Kiezen voor de fiets op de korte afstand	32
1.2 Uitgangspunten	10	6.3 Lopen in verblijfsgebieden stimuleren	34
1.3 Hoe bereiken we ons doel: kwaliteit van leven	11	6.4 Kansen voor het openbaar vervoer	35
2. Een karakterschets van Gennep	12	6.5 Duurzaam veilig verkeer	38
2.1 Een profiel van de Gennepse reiziger	12	6.5.1 Stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen	39
2.2 Bereikbaarheid	14	6.5.2 60 km/h-zones	40
2.3 Verkeersveiligheid	14	6.5.3 Autosnelheid in woonwijken	40
3. De kaders vanuit de regio en de bevolking	16	6.6 Landbouwverkeer enkel op locaties waar dit gewenst is	42
3.1 Bovenregionaal	16	6.7 Economische bereikbaarheid	44
3.2 De Strategische Regiovisie	17	6.8 Een goed parkeerklimaat creëren	45
3.3 Regionaal verkeersbeleid	17		
3.4 Gemeentelijk beleid	18		
3.5 Vanuit de kernen	20		
3.5.1 Gennep	20		
3.5.2 Milsbeek	21		
3.5.3 Heijen	21		
3.5.4 Ottersum	22		
3.5.5 Ven-Zelderheide	22		
4. Kansen voor Gennep	24		
4.1 Regionale ontwikkelingen bieden kansen	24		
4.2 Focus op kwaliteit	24		
4.3 Focus betekent: keuzes maken	25		





Leeswijzer

Voor u ligt het GVVP van de gemeente Gennep. In het GVVP is het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid voor de komende jaren (2013-2017) vastgelegd.

Deel A

In deel A wordt het kader geschetst dat geleid heeft tot het nieuwe beleidsplan verkeer en vervoer voor de gemeente Gennep. Hierin wordt allereerst de aanleiding en doelstelling voor het GVVP beschreven in hoofdstuk 1. Daarbij wordt ook nader toegelicht hoe het GVVP tot stand is gekomen.

In het volgende hoofdstuk wordt een karakterschets gegeven van verkeer en vervoer in Gennep. Aansluitend daarop worden de kaders gegeven, de kaders van de beleidsdocumenten vanuit de regio, maar ook de kaders die vanuit de gemeente aanwezig zijn. Afsluitend wordt in deel A beschreven waar de kansen voor Gennep liggen als het om verkeer en vervoer gaat. Deze kansen bepalen de mogelijkheden voor de beleidskeuzes, waar in deel B verder op ingegaan wordt.

Deel B

Dit deel is het beleidsdeel van dit GVVP. Dit deel begint met de visie van de gemeente op het beleid (hoofdstuk 4, 'Gennep kiest!'). Deze visie wordt vervolgens concreter uitgewerkt in het beleidskader. In het beleidskader worden de verschillende thema's van verkeer en vervoer uitvoeriger behandeld.

In een apart document worden de keuzes uit het beleidskader van dit GVVP verder vertaald in een uitvoeringsprogramma.

Essentie GVVP (samenvatting)

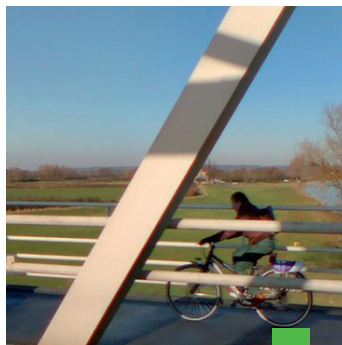
Verkeersbeleid dat Gennep aantrekkelijker maakt

De gemeente Gennep heeft de laatste jaren veel geïnvesteerd in bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Maar er komen nieuwe kansen op ons af, om de gemeente Gennep leefbaarder en veiliger te maken. Uit de dorpsontwikkelplannen en de gehouden bewonersavonden blijkt duidelijk dat bewoners hun gemeente ervaren als een uniek, rustig en authentiek gebied en dat graag zo willen houden. Het biedt niet alleen een aantrekkelijke woonomgeving, maar ook toerisme en recreatie zijn van wezenlijk belang. We willen er (ook) met het verkeersbeleid aan bijdragen het unieke karakter van de gemeente Gennep verder uit te bouwen.

Fiets en openbaar vervoer staan voorop

De bereikbaarheid voor de auto is in grote lijnen op orde en is daarom niet meer het belangrijkste thema. Om het vitale en groene karakter van de gemeente te versterken, zullen we de komende jaren vooral inzetten op betere fietsbereikbaarheid en beter openbaar vervoer. In beide netwerken (voor zowel fiets als openbaar vervoer) zien we dat de rivieren nog een barrière vormen, terwijl we streven naar 'alzijdige verbindingen', conform de Strategische Regiovisie 2010.

- Voor de fiets gaat het concreet om een betere verbinding over de Maas naar Cuijk/Boxmeer en om een directere route tussen Gennep en Ottersum. Verder willen we de kwaliteit van fietsroutes verder verbeteren en het toeristisch-recreatieve fietsnetwerk verder uitbouwen.
- Ook in het openbaar vervoer is behoefte aan een betere verbinding over de Maas.



N264, Brabantweg

We streven naar een goede busverbinding naar de stations van Cuijk en Boxmeer, die goed aansluiten op de treinverbinding tussen Nijmegen en Venlo. Het zorgt ervoor dat in oost-westrichting meer verbindingen ontstaan en dat de centra van Nijmegen en Venlo sneller bereikt kunnen worden.

We zullen (de verbetering van) de kwaliteit van fiets en openbaar vervoer ook beter gaan 'verkopen': we laten de inwoners van de gemeente zien welke voordelen fiets en openbaar vervoer hebben. Daarmee proberen we gewoontegedrag te doorbreken en autogebruik te beperken.

Kansen voor verbetering van het netwerk

De laatste jaren is al veel geïnvesteerd in een duurzaam veilig verkeerssysteem (bijvoorbeeld de 30 km/h-zones). Toch blijft de verkeersveiligheid ook nu nog een belangrijk punt van zorg, dat ook in de bewonersavonden veelvuldig naar voren komt. We gaan op verschillende niveaus en op verschillende manieren de verkeersveiligheid verder verbeteren:

- We sluiten aan bij regionale ontwikkelingen die we gebruiken om de veiligheid verder te vergroten. Het 'sleutelproject N271' uit de Strategische Regiovisie zorgt

ervoor dat deze weg minder een barrière zal zijn en meer onderdeel gaat vormen van het stedelijk weefsel. Belangrijk voordeel daarvan is dat ook landbouwverkeer straks van de N271 gebruik kan maken, zodat we problemen met landbouwverkeer op andere, parallelle routes structureel kunnen aanpakken.



N271, Rijksweg

- Momenteel wordt een studie uitgevoerd naar een mogelijke rondweg om Milsbeek ter ontsluiting van ontzandingsproject Koningsven – De Diepen. Dit biedt kansen voor eventuele afwaardering, en daarmee verbetering van de leefbaarheid en veiligheid van de Zwarteweg.
- Een afwaardering (van 100 km/h naar 80 km/h, en toestaan landbouwverkeer) van het zuidelijk deel van de N271 door de provincie biedt kansen een eventuele rechtstreekse ontsluiting voor Center Parcs te realiseren.
- We gaan door met de aanpak van verkeersonveilige locaties en met de duurzaam veilige inrichting van de gemeentelijke wegen. Op enkele wegen waar nu nog 50 km/h gereden mag worden, gaat de snelheid terug naar 30 km/h (met maatregelen ter bevorderingen van gedragsverandering en/of infrastructurele maatregelen).
- Daarnaast willen we de veiligheid en de leefbaarheid nog op een andere manier vergroten, die past bij de focus op kwaliteit. Bij herinrichting van straten willen wij in de toekomst ook op een meer natuurlijke manier het gewenste verkeersgedrag bevorderen. Door minder duidelijk onderscheid te maken tussen verkeersruimte en verblijfsruimte (volgens de principes van 'Shared Space') wordt de omgeving een stuk aantrekkelijker en begrijpt de automobilist dat hij de beschikbare ruimte moet delen met fietsers en voetgangers. In het bijzonder in centrumgebieden zien wij hiervoor kansen (bijvoorbeeld in het project Gennep Centraal).

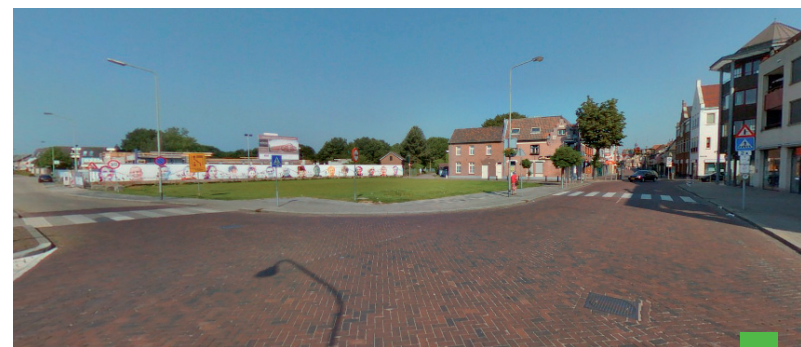
Kwaliteit loont

Op alle gebieden kiezen we voor vitaliteit en kwaliteit. En dat versterkt zichzelf. Een voorbeeld: in een veilig en aantrekkelijk ingerichte straat wordt meer gefietst en gelopen en daarmee wordt een verblijfsgebied nóg veiliger en aantrekkelijker. De focus op kwaliteit houdt dus ook in: een focus op duurzaamheid en versterking van het karakter van Gennep.

De focus die we leggen, betekent impliciet dat we niet alles doen. Dat kan ook niet, omdat er voor de komende jaren beperkte financiële middelen beschikbaar zijn:

- We richten ons op projecten waarbij we aan kunnen sluiten bij regionale ontwikkelingen.
- We richten ons op gedragsbeïnvloeding om een meer duurzaam effect van maatregelen te bereiken.
- We zoeken naar samenwerking met private partijen, bijvoorbeeld bij de studie naar een rondweg om Milsbeek en de ontsluiting van Heijderbos (Center Parcs) op de Rijksweg N271.

Wat we doen, willen we goed doen. Daarbij is samenwerking onontbeerlijk. Samenwerking met private partijen, maar ook met andere wegbeheerders, met concessieverleners in het openbaar vervoer en - last but not least - met de bewoners en bedrijven in onze gemeente.



Zandstraat, Gennep





A

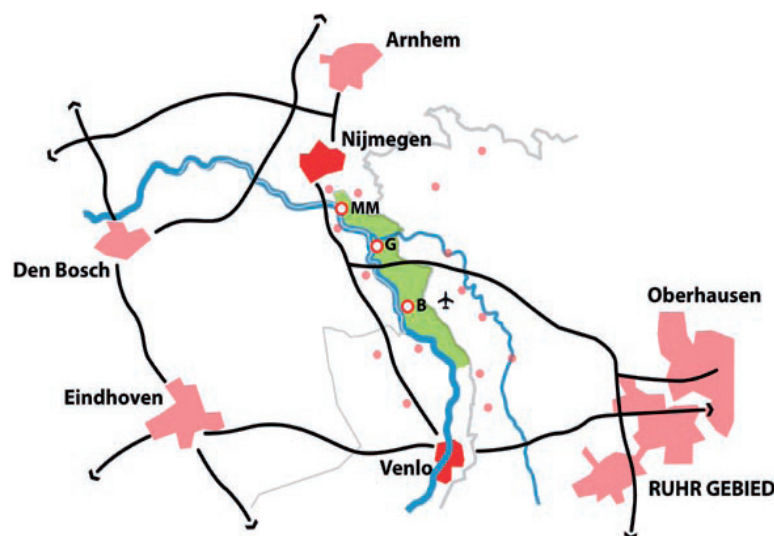
DEEL A

Hierin wordt het kader geschetst dat geleid heeft
tot het GVVP.

1. Een GVVP dat aansluit bij wensen en voorkeuren

1.1 Aanleiding en doel

Het huidige beleid van de gemeente Gennep ten aanzien van verkeer en vervoer is vastgelegd in het Integraal Verkeers- en Vervoersplan (IVVP). Dit plan kende een looptijd tot 2010 en is inmiddels vrijwel helemaal afgerond en uitgevoerd. Er is dus veel gebeurd de laatste jaren en Gennep mag daar trots op zijn! Toch zijn we nooit 'klaar'. De gemeente wil zich nog sterker profileren met haar unieke karakter, als relatief rustige gemeente tussen Nijmegen en Venlo. En er komen van verschillende kanten nieuwe ontwikkelingen op ons af, waar we goed op willen aansluiten en op willen anticiperen. Want de nieuwe ontwikkelingen bieden kansen om Gennep leefbaarder en veiliger te maken. En die willen we niet laten lopen! Kwaliteit van leven, dat is het uiteindelijke doel.



Het nieuwe GVVP zet de koers uit voor de periode van 2013 tot en met 2017 (met een doorkijk naar de periode daaropvolgend). Het geeft aan **waar we - op het gebied van verkeer en vervoer - vooral op inzetten om de gemeente nog aantrekkelijker te maken**. Want om kwaliteit te bereiken, moet je keuzes maken. Het GVVP geeft de keuzes op hoofdlijnen weer. Op basis daarvan worden vervolgens concrete projecten geïnitieerd die bijdragen aan de vitaliteit van de regio, de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Gennep en aan duurzaam mobiliteitsgedrag.

Op basis van het beleidsplan wordt ook een concreet uitvoeringsprogramma opgesteld, waarin de prioritering van de verkeers- en vervoersinvesteringen wordt aangegeven. Zodoende biedt het plan ook een concreet toetsingskader op het gebied van verkeer en vervoer.

1.2 Uitgangspunten

Een GVVP is alleen succesvol als mensen zich erin herkennen. Alleen dan gaat het GVVP 'leven' en gaat het ook werken als een beleidskader. Dat betekent ten eerste dat we willen aansluiten bij visies en plannen die op (boven)regionale schaal worden gemaakt. Maar het betekent ook dat we goed willen aansluiten bij de wensen en behoeften die de inwoners en bedrijven in de gemeenten zelf aandragen. De doelstellingen en de voornemens uit het GVVP moeten in de hoofden en de harten van de inwoners van de gemeente Gennep terugkomen. Het is een voorwaarde om te komen tot daadwerkelijk duurzaam, effectief en gewenst mobiliteitsgedrag.

De hier beschreven insteek is samengevat in drie concrete uitgangspunten voor dit GVVP:

- In perspectief: het GVVP sluit aan bij:

- regionale ontwikkelingen en initiatieven die de kansen voor Gennep versterken;
- Gennep Centraal, met als doel om de leefbaarheid van de binnenstad te versterken.
- **Integraal:** het GVVP is afgestemd met andere beleidsvelden, in het bijzonder economie, ruimtelijke ontwikkeling, educatie, het kernen- en wijkenbeleid en toerisme en recreatie.
- **Interactief:** het beleidsplan en daaruit voortkomende maatregelen sluiten aan bij wensen en voorkeuren van bewoners en betrokkenen: we zien dit als voorwaarde voor succes.

1.3 Hoe bereiken we ons doel: kwaliteit van leven

Aansluiten bij het karakter van Gennep

Gennep ligt in de luwte tussen de Maas en Duitse grens, een bijzonder landschap rond de Maas en de Niers en de unieke natuur van het nationaal Park Maasduinen. Dit maakt de gemeente tot een gebied van rust en ruimte. Kleinschalig, puur en authentiek - deze kenmerken wil Gennep koesteren. Gastvrijheid en respect voor toeristen, recreanten en zorgbehoeftige mensen zijn aanwezige kwaliteiten die de regio waar Gennep deel van uitmaakt, wil uitbouwen. De keuzes die we maken op het gebied van verkeer en vervoer moeten daarbij aansluiten. Daarom geven we in hoofdstuk 2 eerst een korte karakterschets van Gennep op het gebied van verkeer en vervoer. Waar staan we nu? En waar moeten we ons op richten om de kwaliteit van Gennep integraal te verbeteren?

Aansluiten bij regionale plannen en ambities

Gennep is sterk georiënteerd op de stedelijke gebieden Nijmegen en Venlo. In de Strategische Regiovisie is vastgesteld op welke wijze Gennep complementair is aan deze twee stedelijke gebieden. Voor Gennep biedt deze visie veel kansen, in het bijzonder de ombouw van de N271 tot een 'visitekaartje' voor de regio. Om zich tot een excellente regio te kunnen ontwikkelen is het belangrijk dat er in alle windrichtingen goede verbindingen zijn voor de auto, het openbaar vervoer, fietsers en wandelaars. In paragraaf 3.2 en 3.3 gaan we iets dieper in op de keuzes die op regionaal niveau worden gemaakt en hoe deze van belang zijn voor het Gennepse verkeer en vervoer. En natuurlijk: hoe Gennep daar optimaal van kan profiteren.

Aansluiten bij lokale wensen en behoeften

De lokale wensen en behoeften komen duidelijk naar voren uit de dorpsontwikkelingsplannen (DOP's). Daarnaast zijn per kern (Gennep, Heijen, Milsbeek, Ven-Zelderheide en Ottersum) bewonersavonden gehouden waarin is gediscussieerd over verkeer en vervoer aan de hand van de thema's veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Ook vertegenwoordigers van belangengroeperingen waren daarbij uitgenodigd. In paragraaf 3.5 zullen we de belangrijkste resultaten daarvan benoemen. In bijlage 1 staan de verslagen van deze avonden weergegeven.



Niers

2. Een karakterschets van Gennep

2.1 Een profiel van de Gennepse reiziger

Wat kenmerkt Gennep nou op het gebied van verkeer en vervoer? Het antwoord op deze vraag noemen we het 'DNA-profiel' van de Gennepse reiziger. Dit DNA-profiel baseren we op gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON). Enkele belangrijke karakteristieken van Gennep die uit het CBS naar voren komen zijn:

- een relatief jonge bevolking;
- veel huishoudens met kinderen (37%);
- relatief veel landbouwbedrijven.

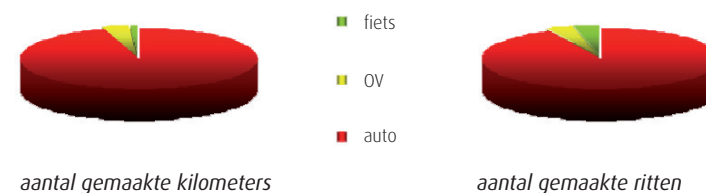
De hiervoor genoemde punten verklaren de bijzondere aandacht die vanuit de bevolking gevraagd wordt voor de verkeersveiligheid, in het bijzonder rondom scholen (zie ook paragraaf 3.5).

Kijken we vervolgens naar de mobiliteitskenmerken van Gennep (in vergelijking met omliggende gemeenten, zie figuren), dan valt het volgende op:

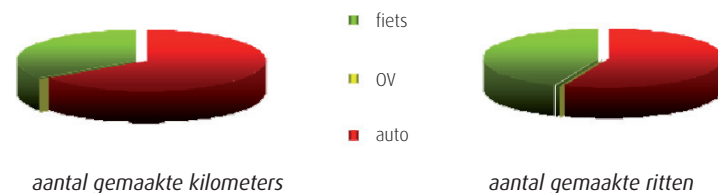
- Relatief veel middellange verplaatsingen (7,5 tot 25 km).
- Relatief veel korte afstanden met de auto.
- Openbaar vervoer wordt vooral gebruikt voor de langere verplaatsingen (lijn 83 naar Nijmegen/Venlo).
- 50% van de externe bezoeken ligt in de sociaal-recreatieve sfeer. Hierbij valt ook te denken aan verplaatsingen in de toeristische sfeer, het percentage is hoger dan het landelijk gemiddelde. In deze verplaatsingen ligt nog een kans, omdat dit bij omliggende gemeentes iets hoger is.
- Uitstoot 3,3 ton CO₂/inwoner + arbeider (per inwoner vergelijkbaar met Veghel, slechter dan direct omliggende gemeentes, maar beter dan Cuijk en Boxmeer).

Uit de huidige mobiliteitskenmerken van Gennep komt naar voren dat er nog veel autoverplaatsingen worden gemaakt, waarvoor goede alternatieven voorhanden zijn. Kortom:

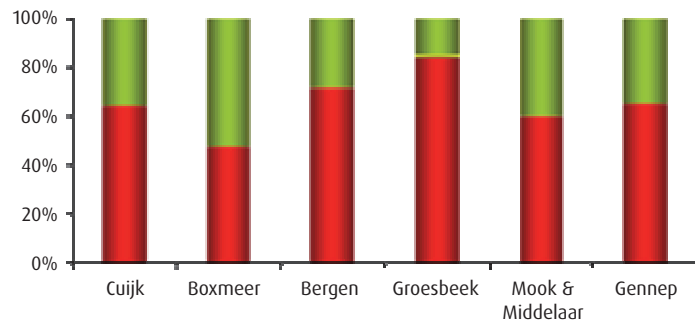
Kans voor de fiets en openbaar vervoer voor de Gennepse reiziger!



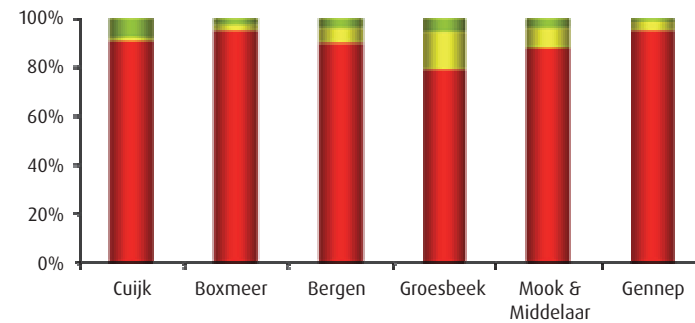
Vervoerswijzeverdeling middellange afstanden gemeente Gennep



Vervoerswijzeverdeling korte afstanden gemeente Gennep

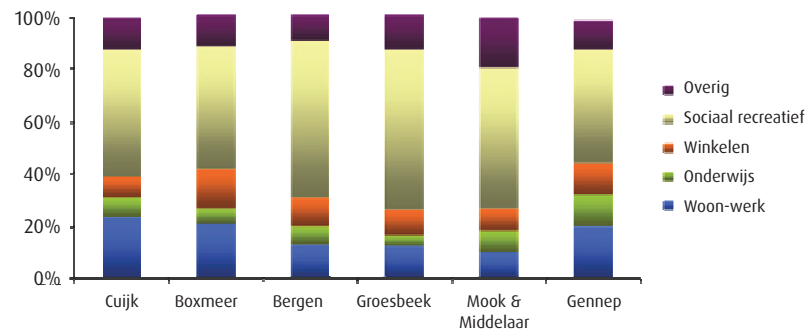


Vervoerswijzeverdeling in kilometers binnen de gemeente



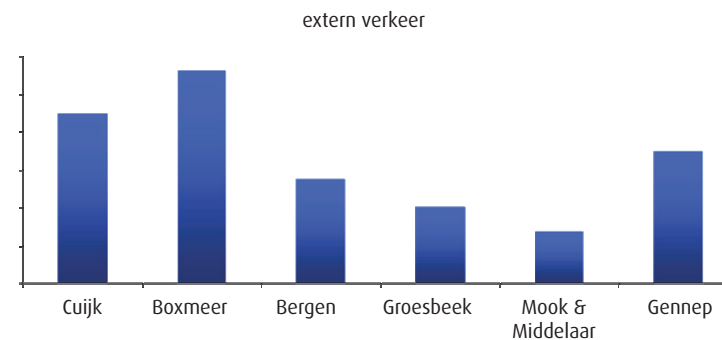
Vervoerswijzeverdeling in kilometers van en naar de gemeente

Uit de figuren is af te leiden dat in de vervoerswijzeverdeling van de gemeente Gennep (t.o.v. andere gemeenten) er kans is het aandeel voor fiets en openbaar vervoer te verhogen.



Motief voor verplaatsingen.

Geconcludeerd kan worden dat verplaatsingen in de sociaal-recreatieve sfeer belangrijk zijn voor Gennep. Dit motief bevat onder meer ook de toeristische verplaatsingen. In de omliggende gemeenten heeft het motief sociaal-recreatief verkeer een hoger aandeel. Geconcludeerd kan worden dat er voor de gemeente Gennep kansen liggen in de sociaal-recreatieve verplaatsingen.



Mobiliteitsgerelateerde CO₂ per gemeente (ton CO₂).

Hieruit kan geconcludeerd worden dat ten opzichte van de Limburgse gemeentes Gennep meer CO₂-uitstoot heeft. Ten opzichte van de Brabantse buurgemeenten is dit minder uitstoot.

2.2 Bereikbaarheid

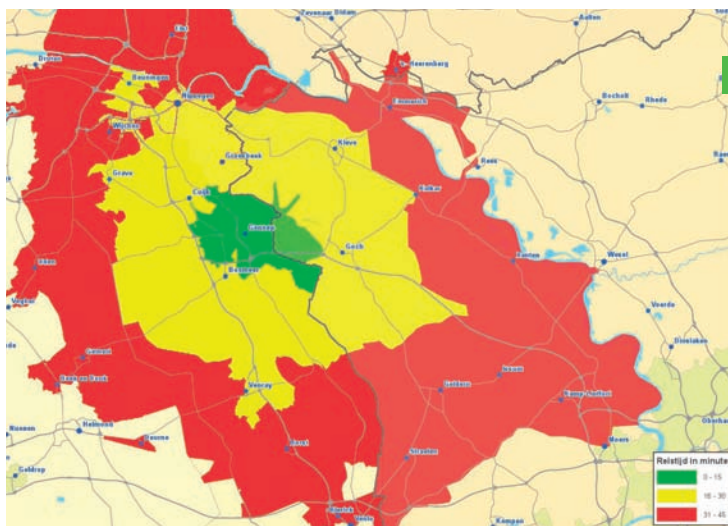
Om een indicatie te krijgen van de ontwikkeling van de bereikbaarheid van Gennep is een (met behulp van het verkeersmodel) bereikbaarheidskaart opgesteld. Deze kaart geeft inzicht in de reistijden van en naar Gennep per auto. De kaart is gemaakt voor de jaartallen 2008 en 2020. Het kaartbeeld voor beide jaren is vergelijkbaar. Uit de bereikbaarheidsanalyse is te constateren dat de bereikbaarheid van de regio (met de huidige plannen) vergelijkbaar blijft. Met andere woorden:

De bereikbaarheid is tot en met 2020 'op orde'

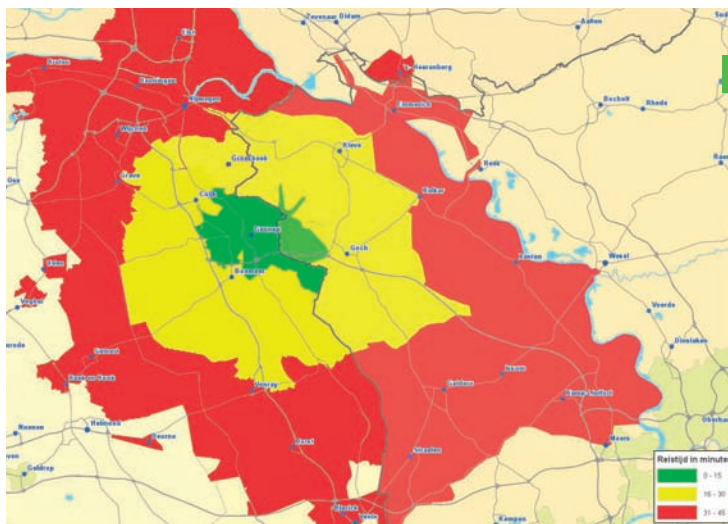
Bereikbaarheidskaart 2010 en 2020 (basis vanuit verkeersmodel. Rondom Groesbeek en Nijmegen zat een beperking in het verkeersmodel, hier is op basis van route-informatie de bereikbaarheidskaart handmatig bijgewerkt.

2.3 Verkeersveiligheid

Met behulp van de landelijke database van geregistreerde ongevallen is bekeken hoeveel ongelukken in de laatste 5 jaar hebben plaatsgevonden (de laatste 5 jaar waarvan data beschikbaar waren zijn 2006-2010). Uit deze gegevens kan geconcludeerd worden dat er



Autoreistijden in 2010 tijdens de ochtendspits vanuit Gennep



Autoreistijden in 2020 tijdens de ochtendspits vanuit Gennep

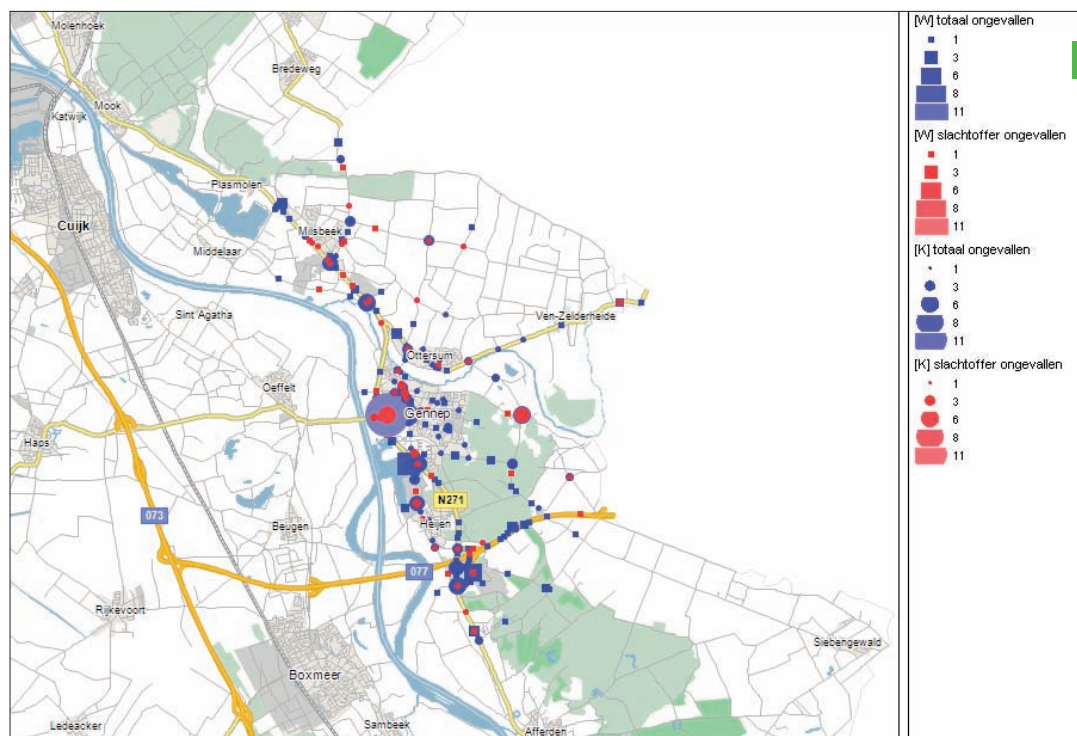
sprake is van een dalende trend in het aantal ongevallen:

Gennep wordt steeds verkeersveiliger.

Diverse knelpunten uit het verleden zijn inmiddels opgelost door de maatregelen uit het vorige IVVP, zoals bijvoorbeeld de Hoofdstraat (nu 30 km/h) in Heijen.

Binnen de gemeentegrenzen vinden de meeste ongevallen plaats op de wegen die in beheer van Rijkswaterstaat of provincie zijn. Daarnaast zijn er op de gemeentelijke wegen nog enkele ongevallenconcentraties over, waar we de komende jaren extra aandacht aan zullen moeten geven, in het bijzonder:

- Hoofdstraat – Hoogveld – Groote Heeze (ook subjectieve ongevalslocatie);
- Ronde Brabantweg - Weverstraat;
- Ronde Brabantweg – Spoorstraat – Heijenseweg;
- Siebengewaldseweg – Looiseweg.



Figuur: Ongevallen 2007-2011

3. De kaders vanuit de regio en de bevolking

In dit hoofdstuk wordt het bestaande beleid beschreven waar we op aan willen sluiten. Het gaat enerzijds om plannen in de regio en anderzijds om de signalen uit de dorpen (uit de dorpsessies en ontwikkelplannen).

Naast de regionale en lokale documenten volgt de gemeente Gennep de Nota Mobiliteit. Concreet is dit vooral het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers binnen de gemeente door toepassing van Duurzaam Veilig.

3.1 Bovenregionaal

PVVP Limburg

In het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) van Limburg ligt de nadruk op een betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam vervoer van mensen en goederen door een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen. Er wordt ingezet op *selectieve bereikbaarheid*: niet alles kan en hoeft even goed bereikbaar te zijn, zeker niet voor alle vormen van verkeer en vervoer. De filosofie van het PVVP is: eerst optimaal benutten (huidig netwerk waar dit goed is), dan beïnvloeden (waaronder ook beprijzen en burgers wijzen op hun eigen verantwoordelijkheid) en pas daarna (eventueel) bouwen.

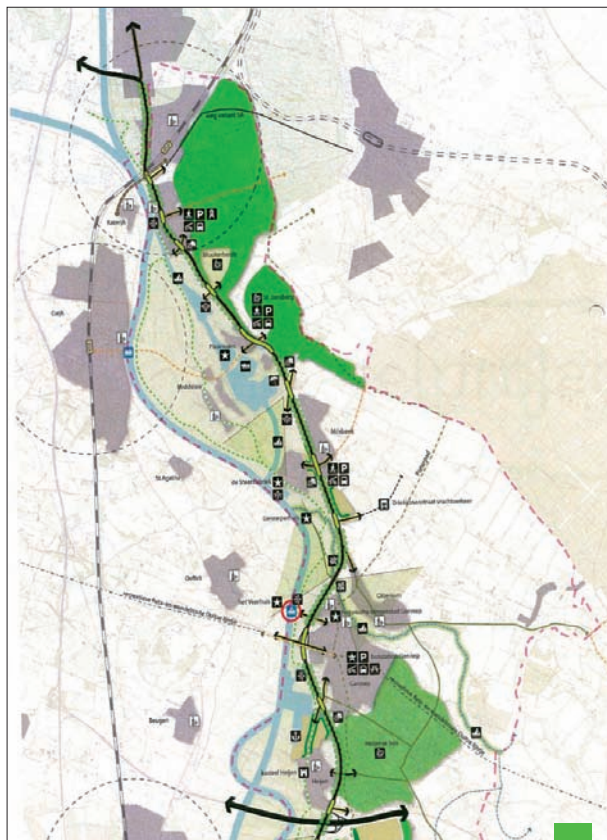
Studie doortrekking A77

In de regio (met name Noordoost-Brabant) wordt al verscheidene jaren gesproken over een oost-westverbinding Duitsland - Oost-Brabant/Eindhoven via de Noordelijke Maasvallei (ook wel de zogenaamde doortrekking van de A77 genoemd).

Een probleemverkenning is uitgevoerd, hierbij is ook de discussie gevoerd met diverse stakeholders en bestuurders. In de probleemanalyse zijn de aspecten bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid onderzocht.

Met deze probleemanalyse is de noodzaak voor een nieuwe oost-westverbinding (doortrekking A77) vanuit verkeerskundige optiek niet aangetoond. De resultaten geven geen aanleiding een nieuwe oost-westverbinding nader te verkennen. Er wordt prioriteit gegeven aan enerzijds het verbeteren van de leefbaarheid op de regionale wegenstructuur en anderzijds de bereikbaarheid op de autosnelwegenstructuur (denk aan aanpakken knelpunten A73, A50).

De gemeente Gennep zal de ontwikkelingen rondom de A77 monitoren en waar nodig op ontwikkelingen aanhaken.



3.2 De Strategische Regiovisie

De Strategische Regiovisie 2010 is zowel publiek als privaat omarmd. Het is een van de (boven) lokale nota's die de vitale kansen voor Gennep versterkt. De Strategische Regiovisie is een visie van de gemeenten Mook en Middelaar, Gennep en Bergen.

Om zich tot een excellente regio te kunnen ontwikkelen is alzijdige ontsluiting nodig. In alle windrichtingen, zowel voor de auto, het openbaar vervoer, fietsers als wandelaars.

Strategische Regiovisie geeft focus en versterkt de bereikbaarheid van Gennep

Onderdeel van de Strategische Regiovisie is de Regionale agenda met aandacht voor twee belangrijke sleutelprojecten:

- Sleutelproject N271 'etalage' van de regio 'Bouwstenen';
- Programma Verbindingen en Netwerken.

In de komende periode wordt onderzoek gedaan naar knelpunten in het infrastructurele en vervoerkundige netwerk en wordt bepaald welke maatregelen nodig zijn.



Sleutelproject N271

Op de N271 vindt een afwaardering plaats (van 100 km/h naar 80 km/h en toestaan landbouwverkeer), waarbij ruimtelijke kwaliteit gehandhaafd blijft. De weg heeft de potentie om als 'uithangbord' te fungeren van alles wat de regio te

bieden heeft. Niet alleen als drager van verkeer en vervoer, maar ook als 'facilitator' voor de uitbouw van het recreatieve en toeristische potentieel van de regio.

Concrete doelstellingen zijn:

- herstel van het karakteristieke laanprofiel;
- voltooiën fietsroute noord-zuid;
- verlagen snelheid van 100 naar 80 km/h;
- oversteekbaarheid veiliger;
- pleisterplaatsen inrichten met kruisingen oost-westverbindingen;
- ruimtelijke kwaliteit kernen aan N271 verhogen;
- landschappelijke etalage: zichtbaar maken omgeving en bedrijventerreinen opnieuw ruimtelijk inpassen.

Programma Verbindingen en Netwerken

Om zich als een excellente regio te kunnen ontwikkelen is 'alzijdige ontsluiting' nodig. In alle windrichtingen, zowel voor de auto, het openbaar vervoer, fietsers als wandelaars. Dit is nodig om jongeren en jongvolwassenen zo lang mogelijk aan de regio te kunnen binden. Daarnaast kan het ook voor ouderen zorgen dat zij vitaal kunnen blijven.

3.3 Regionaal verkeersbeleid

Regionale mobiliteitsvisie RMO Noord-Limburg

Het RMO Noord-Limburg bestaat uit de gemeenten: Mook en Middelaar, Gennep, Bergen, Venray, Horst aan de Maas, Peel en Maas en Venlo. Het RMO Noord-Limburg (Regionaal Mobiliteitsoverleg) heeft de Strategische Regiovisie nader uitgewerkt in een eigen mobiliteitsvisie (bestuurlijk vastgesteld in 2011). Het RMO heeft als uit-

gangspunt genomen dat de kwaliteiten van het Noord-Limburgse gebied versterkt moeten worden. De fiets speelt daarbij een belangrijke rol. In het kader van deze Mobiliteitsvisie is in 2012 een Meerjarenprogramma opgesteld dat nog bestuurlijk vastgesteld dient te worden.

3.4 Gemeentelijk beleid

Collegeprogramma 2011-2014

Het collegeprogramma ('sterker door mee te doen') zet in op het versterken van de leefbaarheid in de kernen en wijken van Gennep. Concreet is dit doorvertaald naar de volgende beleidsdoelstellingen:

- De verbinding met de kernen zoeken in participatie en communicatie. (Dit is in dit GVVP gebeurd door het houden van dorpsessies en een inloopmiddag). Ook een wijkgerichte aanpak hanteren.
- Regionale gebiedsontwikkelingsvisie Maasduinen toepassen.
- Recreatieve verbindingen verbeteren (bijvoorbeeld aanleg Niersbrug) en de routes voor recreatief wandel- en fietsverkeer vastleggen in netwerken.
- Versterken van de leefbaarheid in de kernen en wijken van Gennep.

De gemeente wil de leefbaarheid in de gemeente versterken door in te zetten op het versterken van *zelfsturing* van inwonersorganisaties, zodat inwoners zelf kunnen bijdragen in de kwaliteit van de eigen woon- en leefomgeving. Het sociale klimaat wordt voor de leefbaarheid steeds belangrijker en biedt mogelijkheden om samen met inwoners naar oplossingen te zoeken



Sterker door mee te doen

voor problemen en inwoners ook aan te spreken op eigen verantwoordelijkheden. In deze visie en benaderingswijze zal de gemeente, méér dan tot nu toe, bewust ruimte maken voor initiatieven en oplossingen van inwoners voor die problemen die zij samen ervaren en hen zelf verantwoordelijk laten zijn voor de leefbaarheid in hun wijk of dorp.

Integraal verkeers- en vervoersplan (IVVP)

Het vigerende verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Gennep richt zich op de bevordering van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en (verkeers)leefbaarheid in de gemeente. Onder andere wordt dit gedaan door een duurzaam veilige inrichting en het stimuleren van het fietsgebruik tot 7,5 km door het aanbieden van een evenwichtig pakket aan maatregelen en acties. Een groot gedeelte van de maatregelen uit dit IVVP is uitgevoerd.

Parkeerbeleidsplan Gennep

In 2007 heeft DTV consultants het parkeerbeleidsplan voor Gennep opgesteld. In het parkeerbeleidsplan vindt een integrale uitwerking plaats ten aanzien van gehandicaptenparkeren, de parkeerschijfzone, ontheffingen, parkeernormen, parkeren bij nieuwbouwprojecten, parkeren van vrachtauto's en parkeerproblemen in woonwijken. Met het plan wordt een aantrekkelijk parkeerklimaat beoogd en worden parkeerproblemen in de toekomst voorkomen. Er zijn centrale parkeervoorzieningen voor bezoekers gemaakt en parkeerplaatsen op afstand voor langparkeren (werknemers in het centrum van Gennep). Een ander onderdeel van het plan is het verbeteren van de fietsparkeerplaatsen. Inmiddels is er een groot aantal fietsenstallingen bijgekomen.

Gennep Centraal

Een belangrijk project waar de gemeente op dit moment mee bezig is, en wat invloed heeft op het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente, is het project 'Gennep Centraal'. Met het project 'Gennep Centraal' wil de gemeente het centrum een economische en vitale impuls geven. Gennep Centraal heeft betrekking op het gebied rondom het kruispunt Brugstraat – Zandstraat - Zuid-Oostwal, het entreegebied van de oude kern vanuit het zuiden en de verbinding met het centrumgedeelte aan de Spoorstraat.

De doelstellingen van het project Gennep Centraal, voortkomend uit de Visie Kern Gennep (uit 2002) luiden:

- kwalitatieve impuls voor een wisselend en samenhangend vitaal aanbod van winkels en horeca;
- afbakening van het winkelgebied en duidelijke binnenkomsten en routevorming;
- woon- alsmede dragende functie in de kern Gennep;



Martinushof, Gennep

- goede bereikbaarheid van de kern en goede inrichting en bewegwijzering van parkeerterrein;
- aantrekkelijk straatbeeld.

Momenteel is er sprake van een scheiding binnen het centrumgebied. Enerzijds is er de oude kern met een uitgebreid winkelaanbod en anderzijds de Spoorstraat met meer dagelijkse winkels. Het kruispunt Zandstraat - Zuid-Oostwal - Zuidwal vormt de overgang tussen de twee gebieden. Knelpunten zijn er op het gebied van veiligheid en leefbaarheid. Het project 'Gennep Centraal' moet uiteindelijk leiden tot een gedeeltelijk autoluw centrum, zodat het straatbeeld aantrekkelijker wordt en dit een kwalitatieve impuls teweeg kan brengen. Ook moet het de positie van fietsers en voetgangers in het centrum verbeteren.

De belangrijkste veranderingen vanuit het project Gennep Centraal (conform ambtelijk advies) zijn:

- Verbinding Brugstraat – Spoorstraat met Nijmeegseweg minder aantrekkelijk



Zuid-Oostwal, Gennep

maken (behouden categorisering als 30 km/h).

- Zuid-Oostwal minder aantrekkelijk maken voor autoverkeer, bijvoorbeeld door een 'shared space'-achtige inrichting. Hierdoor kan het meer als een verblijfsgebied worden ervaren door bewoners en bezoekers van het gebied.
- Meer aansluiting creëren tussen het voetgangersgebied en het zuidelijker centrum, zodat de economische vitaliteit ook verbetert. Dit kan door de shared space inrichting.
- Doorsteek tussen Martinushof en de Zandstraat - Picardie creëren, zodat er een alternatief is voor de Zuid-Oostwal. Deze wordt gerealiseerd met als doel een goede bereikbaarheid van het parkeerterrein en niet als alternatieve route.
- Fietsroutes in het centrum behouden, hierdoor zijn er meer kansen voor Gennep Centraal.

Het college heeft 2 oktober 2012 ingestemd met de uitwerking van het 'autoluwe' gebied Zuid-Oostwal – Zandstraat – Brugstraat conform de principes van een shared space verblijfsgebied.

3.5 Vanuit de kernen

De dorpsontwikkelpannen (DOP's) en wijkontwikkelpannen van de verschillende kernen geven al een goed beeld van de problemen die daar ervaren worden. Hiervan geven we een kort overzicht, aangevuld met de issues zoals die uit de bewonersavonden per kern naar voren zijn gekomen. In bijlage 1 zijn de verslagen van de dorpsessies te vinden, waarin ook alle aan het licht gebrachte onderwerpen worden beschreven.

In de komende subparagrafen worden de punten die uit de sessies beschreven. Dit zijn dus signalen vanuit de kernen, geen feitelijke punten.

3.5.1 Gennep

In de verschillende wijkontwikkelpannen in Gennep is verkeersveiligheid een belangrijk thema. Het gaat daarbij vooral om de snelheid van het verkeer en de dominantie van de auto in de schoolomgeving.

Ook uit de stadssessie komt veiligheid als belangrijk onderwerp naar voren. We noemen hier enkele ingebrachte punten:

- In Gennep heerst een gedragsprobleem, de auto wordt nog te vaak gebruikt.
- De snelheid en de veiligheid rondom basisscholen zijn een knelpunt.
- In voetgangersgebieden vormt het laden en lossen een bedreiging voor voetgangers en fietsers.
- Er zijn betere fietsverbindingen gewenst, vooral tussen de kernen en de toeristische gebieden. In het bijzonder is een fietsverbinding over de Niers tussen Ottersum en Gennep gewenst.
- De verkeers- en parkeerstromen moeten beter gereguleerd worden.
- De economische bereikbaarheid is erg belangrijk (aandachtspunt voor 'Gennep Centraal').



Stadsherberg, Zandstraat, Gennep

3.5.2 Milsbeek

Milsbeek hecht veel belang aan de kwaliteit van de leefomgeving, nu en in de toekomst. In de huidige situatie hindert de N271 een duidelijke samenhang tussen de woongebieden aan beide zijden van de Rijksweg. De Rijksweg N271 doorsnijdt verschillende woonbuurten en zorgt daarmee voor barrièrewerking en verkeers-onveiligheid. Ook de Zwarteweg is een probleem, vooral als gevolg van de grote hoeveelheid vrachtverkeer.

Andere door bewoners ingebrachte punten zijn:

- Het dorp mist een 'kloppend hart'. Het Schuttersplein of de Kerkstraat zou hiervoor kunnen dienen, maar doen dit nu te beperkt.
- Er zijn nog veel kansen voor versterking van toerisme en recreatie. Dat kan onder andere door uitbreiding van fietsroutes, wandel- en struinpaden.
- Een openbaar-vervoerverbinding met de andere kant van de Maas (Boxmeer) is gewenst.
- De verkeersveiligheid rond de school en in 30 km/h-gebieden kan nog verder verbeteren.



Schuttersplein, Milsbeek

3.5.3 Heijen

In 2009 is het DOP 'Hèje Moier' opgesteld. Toerisme en recreatie zijn erg belangrijk voor Heijen (bijvoorbeeld door de Heijense bossen en Center Parcs). De verbindingen daarnaartoe moeten dus ook goed zijn. Fiets- en wandelvoorzieningen bieden kansen voor ontwikkeling!

Omdat de herinrichting van de Hoofdstraat binnen de kern al heeft plaatsgevonden, is de leefbaarheid in Heijen al sterk verbeterd.

Belangrijke thema's die door bewoners van Heijen zijn ingebracht zijn:

- De route naar Center Parcs vanaf de N271 en de ontsluiting van bedrijventerrein De Brem via de Karreveenseweg (niet logisch en verkeersonveilig).
- Betere voorzieningen voor scholieren, zowel met openbaar vervoer (vooral naar Cuijk en Boxmeer) en fiets (vooral richting Genneep).
- Het kruispunt Hoofdstraat – Hoogveld – Groote Heeze is onoverzichtelijk en gevaarlijk.



Hoofdstraat, Heijen

3.5.4 Ottersum

De kern van Ottersum heeft in tegenstelling tot de andere kernen nog geen DOP. Het DAP (Dorps Ambitie Plan) is nog in ontwikkeling, wel zijn opmerkingen daarover gehoord tijdens de dorpsessie. Tijdens de dorpsessie toonden de mensen in Ottersum zich over het algemeen tevreden over de leefbaarheid in het dorp. Tijdens de dorpsessie zijn twee hoofdpunten benoemd:

- Voor landbouwverkeer is het gewenst dat er aparte routes komen die ook als dusdanig worden ingericht.
- Er liggen nog mogelijkheden om de fietsrelatie met Gennep te verbeteren. Concreet is hiervoor een langzaam-verkeersverbinding over de Niers met Gennep gewenst.



De Brink, Ottersum

3.5.5 Ven-Zelderheide

Het DOP van Ven-Zelderheide heet 'Grenzeloze ambities'. Ven-Zelderheide is een relatief rustig, maar toch goed bereikbaar dorp: een aantrekkelijk dorp om te wonen. De belangrijkste zorg op het gebied van verkeer is de hoge snelheid van het autoverkeer (ondanks de al aanwezige snelheidsremmende maatregelen). Snelheid is vooral genoemd op de Kleefseweg, Vensestraat, Eindstraat en Hogeweg. Dit is ook een issue nabij de schoolomgeving (Vensestraat). In 2013 wordt het riool vervangen van de Vensestraat. Een andere zorg is de begroeiing die de kruispunten van de Kleefseweg onoverzichtelijk maakt.



Kleefseweg, Ven-Zelderheide

4. Kansen voor Gennep

Uit de karakterschets van Gennep en de analyse van de relevante beleidsdocumenten, (regionale) ontwikkelingen en sessies met bewoners zien we een duidelijke lijn naar voren komen die de basis kan vormen voor de uitwerking van het nieuwe verkeers- en vervoersbeleid.

4.1 Regionale ontwikkelingen bieden kansen

De Strategische Regiovisie geeft focus en versterkt de bereikbaarheid van Gennep. Door het 'sleutelproject N271' wordt deze weg minder een barrière in de gemeente: de weg wordt meer een integraal onderdeel van het netwerk. Deze ontwikkeling biedt grote kansen voor Gennep, die ook benut zullen worden:

- Ter hoogte van Gennep en Heijen waarderen we de N271 af (van 100 km/h naar 80 km/h), zodat ook landbouwverkeer straks van de N271 gebruik kan maken. Daardoor worden problemen met landbouwverkeer op vele andere, parallelle routes structureel aangepakt.
- Momenteel wordt een studie uitgevoerd naar een mogelijke rondweg om Milsbeek ter ontsluiting van ontzandingsproject Koningsven – De Diepen. Dit biedt kansen voor eventuele afwaardering, en daarmee verbetering van de leefbaarheid en veiligheid van de Zwarteweg.
- Een mogelijke afwaardering van het zuidelijk deel van de N271 door de provincie biedt kansen een eventuele rechtstreekse ontsluiting voor Center Parcs te realiseren.

4.2 Focus op kwaliteit

Bij de N271 gaat het vooral om verbeteringen van de kwaliteit van de weg. Ook in de opmerkingen van bewoners en bedrijven komt het woord 'kwaliteit' veelvuldig

terug. Het gaat daarbij vooral om ruimtelijke kwaliteit, om beleving. Vrijwel iedereen in de gemeente wil dat Gennep zijn karakter behoudt van gebied van rust en ruimte tussen de grote steden Nijmegen en Venlo. Gennep wil authentiek blijven. Daarmee blijft Gennep ook aantrekkelijk voor toerisme en recreatie.

Wat betekent dit nu voor verkeer en vervoer?

1. De autobereikbaarheid is op dit moment niet meer het belangrijkste thema: de bereikbaarheid voor de auto is in grote lijnen 'op orde'. Om het vitale en groene karakter van de gemeente te versterken, zullen we de komende jaren vooral *inzetten op betere fietsbereikbaarheid en beter openbaar vervoer*. Uit de mobiliteitsanalyse blijkt dat er nog kansen zijn om het gebruik van deze vervoerswijzen te vergroten.
2. De laatste jaren is al veel geïnvesteerd in een duurzaam veilig verkeerssysteem (bijvoorbeeld 30 km/h-gebieden). Desondanks kan de inrichting nog verbeterd worden. De verkeersveiligheid blijft ook nu nog een belangrijk punt van zorg. Er wordt nog steeds te hard gereden binnen de 30 km/h-zones. We blijven daar



Milsbeek, 30 km/h-zone

veel aandacht aan besteden: op de al ingeslagen weg (*Duurzaam Veilig*), maar ook op een andere manier die past bij de focus op kwaliteit: we willen de weg en zijn omgeving beter op elkaar laten aansluiten. De omgevingskenmerken moeten duidelijk maken welk gedrag van verkeersdeelnemers wordt verwacht (zie kadertekst: gedragsbeïnvloeding). Er is nog nauwelijks geïnvesteerd in 60 km/h-gebieden, hier kan bijvoorbeeld winst in behaald worden.

3. Bijzondere aandacht gaat uit naar het *centrum van Gennep*. Daar komen veel verschillende functies samen. Het centrum moet aantrekkelijk zijn voor elke inwoner van de gemeente en voor bezoekers van buiten de gemeente. Kwaliteit is hier dan ook essentieel. Het project 'Gennep Centraal' maakt het centrum aantrekkelijker voor alle bezoekers. Er wordt ruim baan gemaakt voor voetgangers die in het centrum verblijven en voor fietsers die er hun fiets willen stallen.

4.3 Focus betekent: keuzes maken

De focus die we leggen, betekent impliciet dat we niet alles doen. Dat kan ook niet, omdat er voor de komende jaren beperkte financiële middelen beschikbaar zijn:

- We richten ons op projecten waarbij we aan kunnen sluiten bij *regionale ontwikkelingen*.
- We richten ons op *gedragsbeïnvloeding* om een meer duurzaam effect van maatregelen te bereiken.
- We zoeken naar *samenwerking met private partijen*, bijvoorbeeld bij de studie naar een rondweg Milsbeek (in samenwerking met Teunesen Zand en Grind) en de ontsluiting van Heijderbos (Center Parcs) op de Rijksweg N271.

In de volgende hoofdstukken wordt concreter gemaakt aan welke projecten we gaan werken. De projecten die we doen, willen we ook goed doen (focus op kwaliteit!). En dat doen we in samenwerking met bewoners en andere belanghebbenden.

Gedragsbeïnvloeding is veel breder dan gedacht

Vaak worden 'infrastructuur' en 'gedrag' als twee geheel verschillende zaken, of zelfs als tegenpolen gepresenteerd. Gedragsbeïnvloeding wordt vaak gezien als een ander woord voor verkeerseducatie, een promotiecampagne, of handhaving/beloning. Maar gedragsbeïnvloeding is veel breder:

- De aanleg van infrastructuur zelf beïnvloedt gedrag: het is mede bepalend voor de route die men kiest en de snelheid waarmee men rijdt.
- Maatregelen op het gebied van Beter Benutten hangen sterk samen met gedrag: het gaat hierbij om maatregelen om het verkeersgedrag zodanig aan te passen

dat er meer verkeer gebruik kan maken van dezelfde infrastructuur.

- Omgevingsinvloeden bepalen in sterke mate het gedrag van mensen. De aanwezigheid van een school, winkels, bomen, geparkeerde auto's in de omgeving: alle omgevingskenmerken beïnvloeden het verkeersgedrag.
- Ook de sociale omgeving beïnvloedt het gedrag van mensen: mensen zijn geneigd het gedrag van anderen over te nemen. Als een paar mensen hun fiets in een rijtje naast elkaar zetten, zet de volgende zijn fiets ook in dat rijtje. Dat is een gegeven waar je als verkeerskundige handig op kunt inspelen.
- En ten slotte zijn communicatie en educatie middelen om gedrag te beïnvloeden.



A landscape photograph showing a river with a bridge. The bridge has a yellow and white truss structure. A train is visible on the bridge. The foreground is a green grassy field. The sky is blue with white clouds. A large pink rectangular overlay covers the right side of the image.

B

DEEL B

In dit deel wordt het beleidsdeel weergegeven. De visie voor de komende jaren en het beleidskader per thema worden beschreven.

5. Gennep kiest!

De essentie en kansen van het punt waar Gennep nu staat met verkeer en vervoer zijn beschreven in hoofdstuk 4. Op basis van deze essentie en de kansen die Gennep heeft, zijn keuzes gemaakt voor het verkeer en vervoer in hoofdlijnen. Op deze keuzes wil de gemeente Gennep de volgende jaren inzetten!

Gennep kiest voor het versterken van de kwaliteit van het verkeer en vervoer (zie ook paragraaf 4.2):

- Voor *vitaliteit in de regio* (Noord-Limburg, maar ook Oost-Brabant en Duitsland). De gemeente wil alzijdig bereikbaar zijn, en daarbij vooral een verbetering voor de fiets en het openbaar vervoer.
- Voor *leefbaarheid en veiligheid* in de kernen en wijken, rond scholen en op de N271.

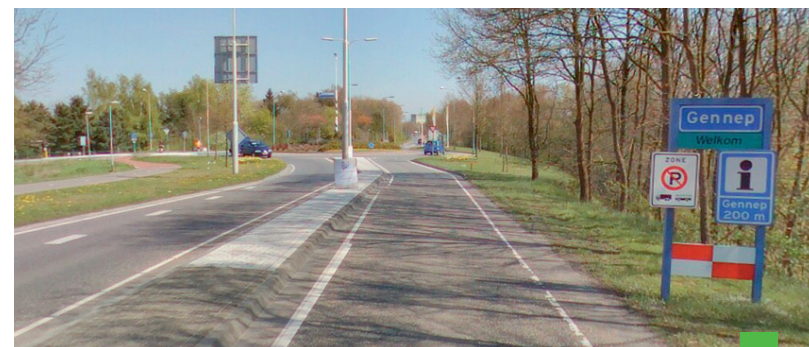
Wat betreft bereikbaarheid en infrastructuur is de gemeente Gennep al op de goede weg! Er zijn bijna geen files in de gemeente en er gebeuren relatief weinig ernstige ongevallen. Daarom willen we in de toekomst niet alleen inzetten op infrastructuurele maatregelen, maar ook op gedrag. Gedragsverandering kan op verschillende manieren bereikt worden: door infrastructuurele maatregelen, maar ook door sociale beleving en effectieve communicatie. Dit kan een belangrijke bijdrage leveren aan een vitale, leefbare en veilige gemeente: gedragsverandering kan zowel leiden tot een andere vervoerswijzekeuze (keuze voor fiets of openbaar vervoer) als tot veiliger verkeersgedrag (aangepaste rijsnelheid).

Op hoofdlijnen willen we deze gedragsverandering bereiken door:

- Het bevorderen van het fietsgebruik moet worden bereikt door te *kiezen voor de fiets op de korte afstand*. Allereerst moet in het bewustzijn van de inwoners van de gemeente Gennep het besef komen dat de fiets een aantrekkelijk

vervoermiddel is. Dit kan door goede communicatie (duidelijk aan de bevolking de kansen van de fiets aangeven en waarom het voor iedereen aantrekkelijk is om te fietsen). Sociale marketing door de gemeente kan hier een grote rol in spelen (Sociale marketing is de toepassing van commerciële marketingconcepten en -technieken om positieve maatschappelijke of sociale veranderingen te bewerkstelligen, zie ook hoofdstuk 6, paragraaf 6.1). Verder kan dit door voldoende, snelle en veilige fietsvoorzieningen. Naast de interne verplaatsingen zijn er ook kansen om het fietsaandeel op de externe verplaatsingen (tot 7,5 km) te vergroten. Een goed fietsnetwerk kan hieraan bijdragen. Gennep heeft de voorrangssituatie voor fietsers al op orde. De ontwikkelingen rondom de elektrische fiets bieden ook mogelijk een kans om meer fietsverplaatsingen te bewerkstelligen.

- *Lopen en fietsen in verblijfsgebieden stimuleren*. Een verkeersveiliger omgeving in het verblijfsgebied kan bereikt worden wanneer er meer inwoners gebruik maken van het langzaam verkeer. De gemeente Gennep wil daarom het lopen en fietsen in de verblijfsgebieden stimuleren. Dit kan bijvoorbeeld door sociale



Brabantweg, Gennep

marketing. Daarnaast kan een kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk zorgen voor beter gebruik van de fiets.

- *Het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren.* Uit de data van het CBS over vervoerswijzen (zie paragraaf 2.1) blijkt dat er nog kansen liggen voor meer gebruik van het openbaar vervoer in Gennep. Dit wordt ook aangegeven door de inwoners. Met een goed alzijdig OV-netwerk wordt het aantrekkelijker om het openbaar vervoer te pakken in plaats van de auto. Het gebruik van het openbaar vervoer is een duurzame vervoerswijze.
- *Op de fiets en te voet gaan naar de scholen stimuleren.* Infrastructurele veranderingen zijn de laatste jaren veelal al uitgevoerd door de gemeente Gennep. De winst valt vooral nog te halen in gedragsverandering. Wanneer er minder auto's in de schoolomgeving zijn, kan er automatisch ook een verkeersveilige omgeving gecreëerd worden. Daarbij moet wel worden voorkomen dat het probleem zich verplaatst.
- *Snelheid aanpassen in de woonwijken.* Uit de dorpsessies blijkt dat de snelheid in de woonwijken een issue is. Door de gemeente zijn in de afgelopen jaren



Markt, Gennep

echter grote vorderingen gemaakt in het uitvoeren van een duurzaam veilige weginrichting. De wegcategorisering wordt nogmaals onder de loep genomen. Op het gebied van gedragsverandering is vooral een winstpunt te behalen.

- De combinatie van landbouwverkeer en andere modaliteiten kan in het buitengebied tot verkeersonveiligheid leiden. Ook binnen de kernen kan landbouwverkeer tot overlast leiden (en is daar zo veel mogelijk ongewenst). *Landbouwverkeer moet op die locaties komen waar het gewenst is.* Dit kan door met de landbouworganisatie te overleggen over de te gebruiken routes.
- *Een goed parkeerklimaat creëren.* Het parkeerbeleidsplan uit 2007 dient geactualiseerd te worden. Hiervoor is een uitgebreid en gedegen parkeeronderzoek noodzakelijk in het centrumgebied van Gennep. Er spelen diverse vraagstukken met betrekking tot het uitbreiden van de blauwe zones en het instellen van vergunninghoudersparkeren.
- De inspanningen voor een betere verkeersveiligheid wordt in de komende tien jaar verder doorgezet. De gemeente is al goed op weg met het verbeteren van de verkeersveiligheid, maar het voornemen blijft de verkeersveiligheid te verbeteren *door verkeersonveilige locaties aan te pakken.*
- De *toeristisch-recreatieve mobiliteit* versterken is een goede kans voor de gemeente Gennep. Dit kan door campagnes om de toeristische kracht van Gennep te stimuleren, maar ook door uitbreiden van de recreatieve netwerken, voor fietsers en wandelaars. In het volgende hoofdstuk wordt hier nader op ingegaan.

6. Beleidskader

In het voorgaande hoofdstuk is beschreven dat Gennep kiest voor *gedragsverandering*. Dit moet leiden tot *meer fiets- en openbaar-vervoergebruik*. Daarnaast moet het zorgen voor *leefbare en veilige woon- en schoolomgevingen*. Om dit te bereiken moet antwoord gegeven worden op enkele belangrijke vragen als ‘Welke belangrijke langzaam-verkeerrelaties ontbreken nog?’ ‘Waar liggen kansen op het gebied van openbaar vervoer?’ en ‘Welke wegen moeten met name gebieden ontsluiten en welke wegen krijgen meer een verblijfsfunctie?’. De essentie daarin begint met welk gedrag er veranderd moet worden en hoe we dat gaan doen.

In de volgende paragrafen worden de keuzes ten aanzien van de verschillende modaliteiten en beleidsthema's verder uitgewerkt. Deze keuzes worden vertaald in verkeers- en vervoersnetwerken voor fiets, openbaar vervoer en auto. Met de netwerken wordt gericht op de eindbeelden voor de lange termijn. Enerzijds is er sprake van samenhang tussen de netwerken. Zo wordt het busverkeer bij voorkeur afgewikkeld via gebiedsontsluitingswegen en geldt voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom dat geen aanvullende fietsvoorzieningen gerealiseerd worden (en er sprake is van gemengd verkeer). Anderzijds is getracht de netwerken voor auto en fiets te ontvlechten om zodoende het comfort en de veiligheid voor de fietser te waarborgen.

De maatregelen die in dit hoofdstuk beschreven worden, zijn verder vertaald naar planning en budget in het uitvoeringsprogramma van het GVVP.

6.1 Gedragsverandering door effectieve mobiliteitsexperimenten

Er is toenemende belangstelling voor een gedragskundige benadering in mobiliteit. Dat is kostenbesparend en laat (mits goed uitgevoerd) dezelfde resultaten zien als infrastructurele veranderingen. Een afname van 10% van het verkeer tijdens de

spits is voldoende voor een ongestoorde doorstroming (Van Woerkom, 2008). Een gedragsverandering bij 10% van de reizigers is haalbaar met beperkte kosten. De gemeente Gennep wil daarom inzetten op gedragsverandering met dit GVVP.

De beleidsinzet in Gennep bestaat uit twee pijlers:

1. *Vitaliteit in de regio* (Noord-Limburg, maar ook Oost-Brabant en Duitsland); De gemeente wil alzijdig bereikbaar zijn, en daarbij vooral een verbetering voor de fiets en het openbaar vervoer (gedragsverandering).
2. *Leefbaarheid en veiligheid* in de kernen en wijken, rond scholen en op de N271.

Gedragsverandering kun je in de eerste plaats bereiken door veranderingen in de fysieke omgeving en regelgeving (de structurele strategie). Daarmee wordt het gewenste gedrag min of meer afgedwongen. Daarnaast kun je het gedrag beïnvloeden, zonder de vrije keuze van de reiziger aan te tasten, bijvoorbeeld door marketing en informatie (de psychologische strategie). Over het algemeen is een combinatie van beide strategieën het meest effectief, maar een goede psychologische strategie kan er wel voor zorgen dat er minder omvangrijke infrastructurele maatregelen opgenomen worden terwijl toch een duurzame gedragsverandering bereikt kan worden.

Klein beginnen

Verandering van gedrag gaat langzaam en in kleine stappen. Er is niet één oplossing voor het verminderen van autogebruik. Een maatregel kan in de ene regio een succes zijn, terwijl deze in een andere regio niet aanslaat. Daarom is het verstandig om klein te beginnen:

- gericht op de doelgroep waar het grootste effect verwacht wordt;
- met motivaties die bij de doelgroep optimaal effect hebben;

- een boodschapper die het beste aanslaat bij de doelgroep;
- en uiteraard een goed doordachte maatregel.

De kleinschalige aanpak biedt de mogelijkheid om tegen lage kosten te leren wat wel en niet werkt. Het biedt ook de mogelijkheid om met betrokkenen in een buurt of regio samen te werken. Zij kennen hun omgeving en de doelgroepen. En in een kleine omgeving is de juiste boodschapper beter te vinden. Daarnaast biedt een beperkte groep de mogelijkheid informatie op maat te geven, wat een belangrijk element is in het overtuigen van mensen.

Het stappenplan voor kleinschalige experimenten is als volgt:

- ontwikkel effectieve kleinschalige experimenten met betrokkenen in het gebied (lokaal maatwerk);
- monitor het verloop, haal succesverhalen en verbeterpunten op;
- breidt succesvolle experimenten uit naar andere wijken of buurten;
- laat ambassadeurs succesverhalen aan andere potentiële deelnemers vertellen.



Voorbeeld gedragsbeïnvloeding

In den lande zijn hiervoor diverse goede voorbeelden te vinden. Voorbeelden van experimenten zijn: hinkelpad, street-art tekeningen, loopbus.

Promoten van de fiets

Voor de eerste pijler (verandering van de vervoerswijzekeuze) stellen wij 'sociale marketing' voor om gedrag te beïnvloeden. Sociale marketing is de toepassing van commerciële marketingconcepten en -technieken om positieve maatschappelijke of sociale veranderingen te bewerkstelligen. De fiets kan lokaal gepromoot worden door de koppeling te maken met allerlei 'Gennepse' kenmerken, waarvan de ingrediënten aangereikt worden door de lokale bevolking en lokale bedrijven zelf. 'Fietsen op z'n Genneps' wordt daarmee breder dan alleen toeristisch fietsen. In een gemeente van 17.000 inwoners kan bijna alles op de fiets. We beginnen met kennis en informatie te verspreiden, gericht op de doelgroep. Aanvullend daarop kan (bijvoorbeeld) een spelelement of evenement een goed middel zijn om mensen ervaring op te laten doen en te motiveren. Je ziet vaak dat sommige mensen heel enthousiast worden en als 'superpromotor' zorgen voor een vliegwieleffect.

Verlagen van snelheid in woonwijken en bij scholen

Wij stellen voor om in woonwijken te beginnen met een tweetal experimenten om gedrag te beïnvloeden. Na gebleken succes kan vervolgens opgeschaald worden. Om te bepalen welke interventie ingezet wordt, is het van belang om eerst in kaart te brengen welke motieven er zijn voor het ongewenste gedrag en wat de weerstanden zijn tegen het gewenste gedrag. Om dit te bepalen en om draagvlak voor het voorstel te creëren, is samenwerking met de buurt bijna een voorwaarde, want voor effectieve gedragsinterventies is maatwerk nodig. Bij scholen is het vaak heel effectief om in te zetten op beïnvloeding van de ouders via de schoolgaande kinderen. Voorbeelden daarvan zijn de 'loopbus' in De Bilt en de 'verkeerssling'.

In een 30 km-zone in Woudenberg tekenden de gemeente en onderzoekers een hinkelpad (associatie met spelende kinderen). Door deze afbeelding zouden mensen onbewust hun snelheid gaan aanpassen. Uit onderzoek bleek dat de gemiddelde snelheid omlaag ging met 10%.

Kinderen gaan in De Bilt in een lang lint onder begeleiding van ouders lopend naar school. Het idee voor deze 'loopbus' komt uit het onlangs aangenomen Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan. De winst is tweeledig: minder autoverkeer rond school en betere conditie voor de kinderen. Langs een vastgestelde route staan de kinderen bij vooraf aangegeven haltes op een vast tijdstip te wachten. De loopbus begon met vijf aan de eerste halte tot 25 bij de laatste.

De provincies Gelderland en Overijssel hebben het verkeerseducatieproject Veilig Omgaan met Opvallend Landbouwverkeer (VOMOL) doorontwikkeld, geprofessionaliseerd en beschikbaar gemaakt voor alle kinderen van basisscholen in respectievelijk Gelderland en Overijssel. In dit project staat naast overdracht van de kennis ook de interactie tussen de chauffeurs van landbouwvoertuigen en de fietsende kinderen centraal.

De provincie Overijssel heeft een communicatiecampagne ontwikkeld voor fietsende jongeren. Fietsende jongeren vergeten vaak domweg hun licht aan te zetten wanneer het donker wordt. Door communicatie van het doelgedrag op het moment van handelen (jongeren verlaten de atletiekbaan na het sporten) deed 36% van de doelgroep zonder licht toch het licht aan.



Regionaal fietsnetwerk

6.2 Kiezen voor de fiets op de korte afstand

De fiets moet concurrerend zijn op de korte afstanden. Hiervoor moeten veilige en kwalitatief goede voorzieningen voor het fietsverkeer gerealiseerd worden (zie de kwaliteitsnormen in bijlage 5). Een hoogwaardig netwerk (zie bijlage 2) komt tot stand door de vastgestelde provinciale/regionale en lokale fietsroutes met elkaar te verbinden. Het fietsnetwerk bestaat, naast de regionale en lokaal primaire en secundaire routes, uit recreatieve routes.

Een toelichting op de verschillende typen routes is opgenomen in bijlage 3. Een belangrijke basis voor het toekomstige fietsnetwerk van de gemeente Gennep vormt het regionale fietsnetwerk dat door het RMO Noord-Limburg wordt opgesteld. De figuur geeft de eerste aanzet daarvan weer.

Het regionale netwerk (zie bijlage 2) verbindt de gemeente met de omliggende gemeenten, zodat een goede alzijdige verbinding voor fietsverkeer in de gemeente Gennep ontstaat. Een belangrijke ontbrekende schakel hierin is een kwalitatief goede fietsverbinding met de overzijde van de Maas. Met name voor fietsende scholieren in de richting van Cuijk en Boxmeer biedt een goede verbinding kansen, maar ook voor bijvoorbeeld fietsverkeer richting het treinstation van Boxmeer of Cuijk.

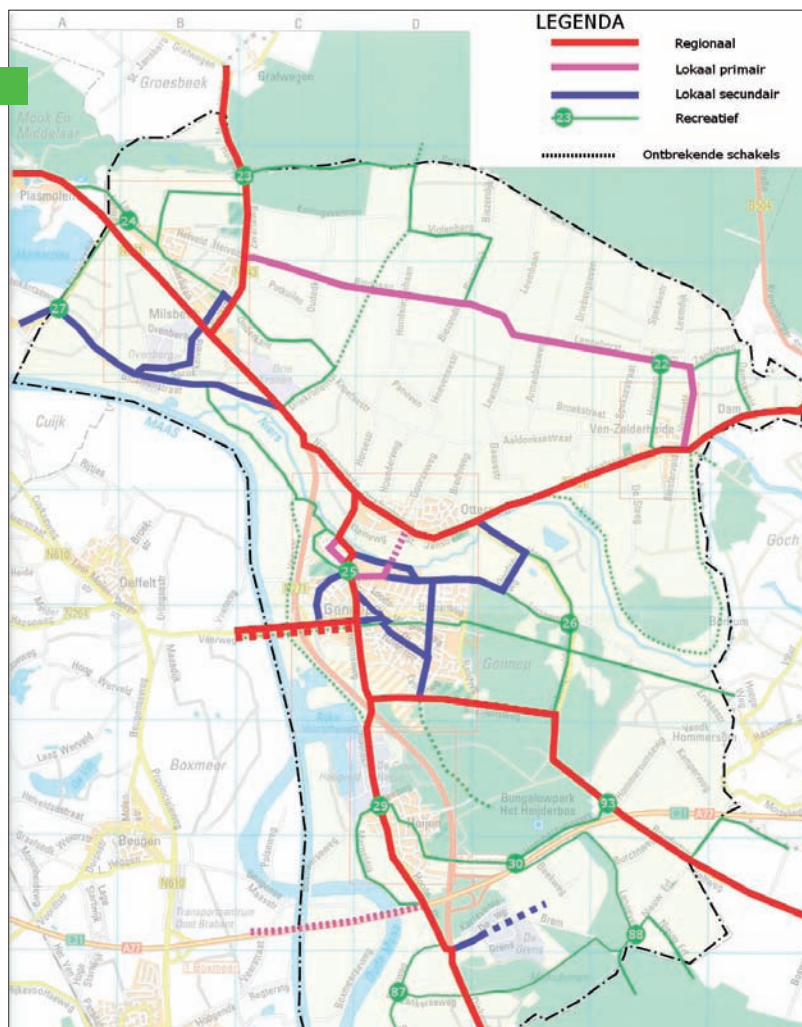
Het is van belang dat de bereikbaarheid tussen woon- en werklocaties goed is en dat de verbinding met de omliggende kernen optimaal is. Tussen deze kernen is namelijk veel utilitair fietsverkeer (woon-werk, woon-winkel en woon-school). Binnen de kernen behoren lokale bestemmingslocaties goed bereikbaar te zijn per fiets. Via een utilitair netwerk moeten deze zo veilig mogelijk op een hoogwaardige manier met elkaar zijn verbonden. Een belangrijke ontbrekende schakel hierin is een directe *verbinding tussen Ottersum en Gennep. Een fietsbrug over de Niers betekent een directe verbinding* tussen Gennep en Ottersum, zodat het fietsgebruik ook aantrekkelijker kan worden. Ook fietsverkeer tussen Gennep en Ven-Zelderheide zal hier profijt van hebben. Hierdoor hoeft fietsverkeer ook niet meer via de Nijmeegseweg (dit biedt kansen voor een verkeersveiliger route).

Naast routes tussen de verschillende kernen zijn er diverse fietsbestemmingslocaties in de gemeente waar naartoe een goede fietsverbinding wenselijk is. De fietsbestemmingslocaties zijn verkeersaantrekkende functies die potentie hebben om het fietsgebruik te stimuleren, zoals onderwijsinstellingen, wijkvoorzieningen, sportvoorzieningen, sociaal-culturele voorzieningen, zorginstellingen, (winkel) centrumvoorzieningen, bovenlokale bedrijven- en industrieterreinen, (natuur)recreatiegebieden en belangrijke openbaar-vervoerhaltes. In het lokaal secundaire netwerk

(zie bijlage 2) worden deze verbindingen opgenomen. Voorbeelden hiervan zijn directe verbindingen tussen het centrum van Gennep met Gennep-Zuid. Een ander voorbeeld is een goede verbinding creëren met het Elzendaalcollege, vanuit de wijken. Verder zijn er verbeteringsmogelijkheden voor de verbinding tussen Heijen en Gennep. Dit is een schoolroute, waarbij de oversteekbaarheid op enkele locaties verbeterd kan worden.

In de gemeente Gennep zijn er kansen voor verbetering van toerisme en recreatie. Een belangrijke factor hierin kan een goed recreatief netwerk zijn, voor zowel fietsverkeer als voetgangers. Er bestaat reeds een knooppuntennetwerk, dat ook aansluit op het fietsnetwerk van Duitsland. De gemeente Gennep ziet nog enkele kansen om het netwerk te verbeteren, vanuit onder andere de toeristisch-recreatieve visie:

- Heijderbos. Vanuit het bungalowpark moet met de fiets relatief omgereden worden naar het centrum van Gennep. Een goede kans zou het verbeteren van directheid van de verbinding voor fietsers zijn, door bijvoorbeeld een andere ingang voor fietsers en een route door de Heijense bossen.
- De rivier de Niers biedt kansen voor het toerisme in de gemeente Gennep. Een fietsroute langs de gehele Niers zou een aantrekkelijke recreatieve route zijn.
- Hamsebrug. Een brug over de Niers is wenselijk zodat een meer directe fietsverbinding tussen Ven-Zelderheide en Duitsland ontstaat.
- Maasverbinding. Ook langs de Maas ontbreekt een fietsroute. Een recreatieve fietsverbinding langs de Maas creëren, biedt kansen om onder andere het Maasduinengebied aantrekkelijker te maken.
- Reichswald. Voor de toeristische bezoeker van de gemeente Gennep is het ook aantrekkelijk een goede toeristische verbinding met het Reichswald te creëren.
- Duits Lijntje (zowel voor fietsers als voor voetgangers.) Het tracé van de



Fietsnetwerk (zie ook bijlage 2)

voormalige spoorlijn Boxtel – Goch wordt al deels gebruikt als wandel- en fietspad. Het Duits lijntje is opgenomen als toeristische route, maar de bewegwijzering (ook in verband met Duitsland en Noord-Brabant) kan verbeterd worden. Ook vanuit regionaal verband is dit als een beleidswens opgenomen.

Voorrangssituatie fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom

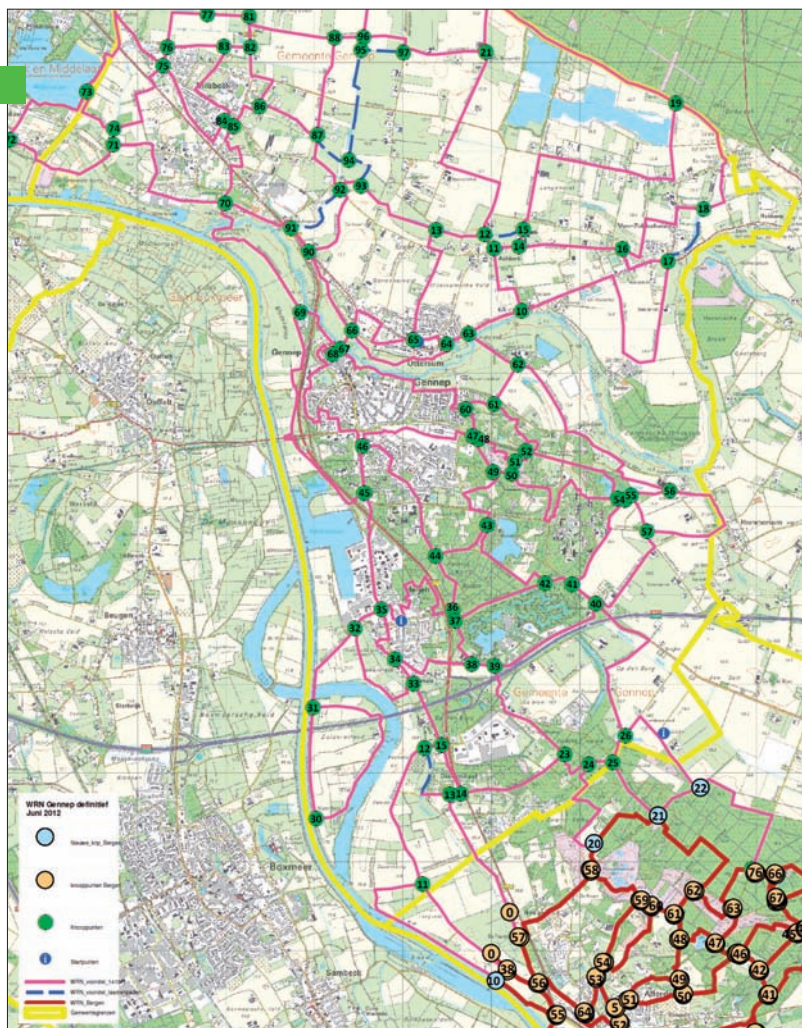
De gemeente Gennep heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in voorrangssregels en vormgeving van rotondes binnen de bebouwde kom. De eenduidige regels waarbij fietsers in de voorrang zitten leveren een belangrijke bijdrage aan de verkeersveiligheid van fietsverkeer. Dit beleid moet in de toekomst worden voortgezet.

Kwaliteitsnormen fietsnetwerk

De kwaliteit van het fietsnetwerk bepaalt in hoge mate het gebruik. Om het fietsgebruik te stimuleren zal ten eerste een compleet en direct netwerk aanwezig moeten zijn, maar vervolgens zal het netwerk ook aan minimale kwaliteitsnormen moeten voldoen. Om een dergelijk fietsnetwerk te realiseren zijn kwaliteitsnormen opgesteld aan de hand van de CROW-publicatie 'Ontwerpwijzer fietsverkeer'. Deze publicatie gaat in op het opstellen van fietsnetwerken en het inrichten ervan. De gemeente Gennep volgt bij het opstellen van kwaliteitsnormen voor het fietsnetwerk de CROW-ontwerprichtlijnen. De kwaliteitsnormen voor de gemeente Gennep en de daarbij gemaakte beleidskeuzes, zijn opgenomen in bijlagen 4 en 5.

6.3 Lopen in verblijfsgebieden stimuleren

Lopen is een gezonde manier om jezelf te verplaatsen. Voor een vitale gemeente wil Gennep daarom zorgen dat het in de gemeente Gennep ook aantrekkelijk wordt om te lopen.



Wandelnetwerk (zie ook bijlage 6)

Gennep heeft een uitgebreid toeristisch wandelnetwerk (zie bijlage 6). In juni 2012 is dit wandelnetwerk vastgesteld. Waar mogelijk wil de gemeente insteken op goede oversteekvoorzieningen, zodat het voor inwoners aantrekkelijker wordt om te voet te gaan. Dit betekent niet dat overal voetgangersoversteekplaatsen (zebrapaden) worden gerealiseerd, hiervoor worden landelijke CROW-richtlijnen gehanteerd (waarbij o.a. gekeken wordt naar voetgangersstromen, snelheid, intensiteit, oversteeklengte).

Verder is het streven om op maatwerkniveau te kijken naar verbeteringen van het voetgangersnetwerk. Er valt bijvoorbeeld te denken aan de route tussen het Norbertushof en het centrum van Gennep.

6.4 Kansen voor het openbaar vervoer

Huidige netwerk en reistijden

Het huidige openbaar vervoer in Gennep kenmerkt zich door een hoofdas in noord-zuidrichting aangevuld met een aantal lokale buslijnen. Lijn 83 (de noord-zuidas) rijdt 4 keer per uur tussen Gennep en Nijmegen (in de spits zelfs 8 keer per uur) en 2 keer per uur tussen Gennep en Venlo. De reistijden bedragen 45 minuten naar Nijmegen en 63 minuten naar Venlo. Hiermee wordt een directe verbinding gecreëerd met Venlo en Nijmegen, waar de inwoners van Gennep tevreden over zijn.

In Gennep rijden verder de belbus 21 tussen Ven-Zederheide en Gennep en buslijn 93 van Cuijk naar Boxmeer, via Gennep met een frequentie van één bus per uur (midibusje van 16 personen). Daarnaast rijdt buslijn 22 van Siebengewald naar Boxmeer over Genneps grondgebied. Wellicht kan deze buslijn ook het busstation van Gennep aandoen.

Gennep heeft een busstation. Het station van Boxmeer is bereikbaar met de buslijn 93 (Arriva, concessie Noord-Brabant). In Cuijk is het station niet direct bereikbaar met het openbaar vervoer. Met de trein is de reistijd van Gennep naar Nijmegen via Cuijk 54 minuten, inclusief wandeling in Cuijk (geen directe overstap mogelijk), en is daarmee langer dan de reis met bus 83. De reistijd naar Venlo, via station Boxmeer, bedraagt 61 minuten en is daarmee vergelijkbaar met de reistijd van buslijn 83.

Wensen en kansen

Het geluid vanuit de dorpsessies is dat de noord-zuidverbinding (met lijn 83) voor een goede verbinding zorgt, maar dat er behoefte is aan een goede verbinding met de overzijde van de Maas (Cuijk en/of Boxmeer, inclusief treinstation).

Voor reizen tot 7,5 kilometer is de fiets een prima alternatief. Het openbaar vervoer biedt vooral op de langere relaties een kans.

Van de reizen van en naar Gennep heeft 20% een woon-werkmotief, naar onder andere Nijmegen. De meeste van deze reizen worden in de spits gemaakt. 12% heeft een onderwijsmotief (Cuijk, Nijmegen) en 12% van de reizigers gaat winkelen (Nijmegen). Voor een groot deel van de reizen naar Nijmegen (en Venlo) is het openbaar vervoer een goed alternatief. Voor de reizigers die in het centrum moeten zijn, zou een

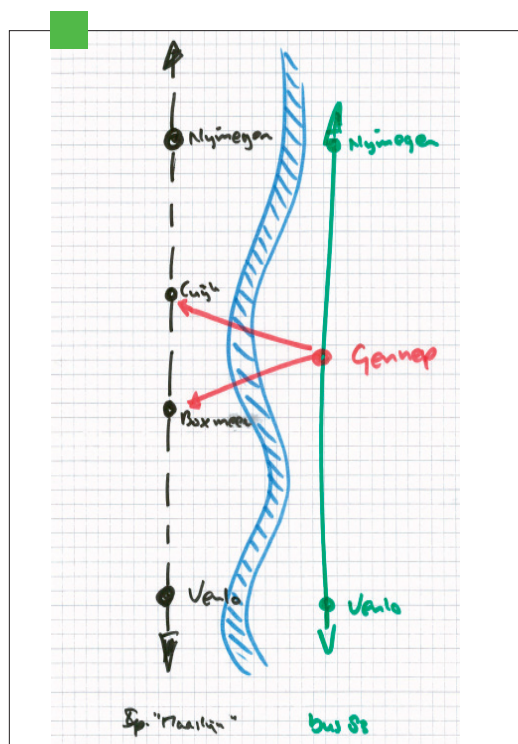
reis met bus én trein goed zijn. Voor de reizigers in bijvoorbeeld Nijmegen-Zuid of Venlo-Noord blijft de buslijn 83 een goede keuze.

Visie openbaar vervoer

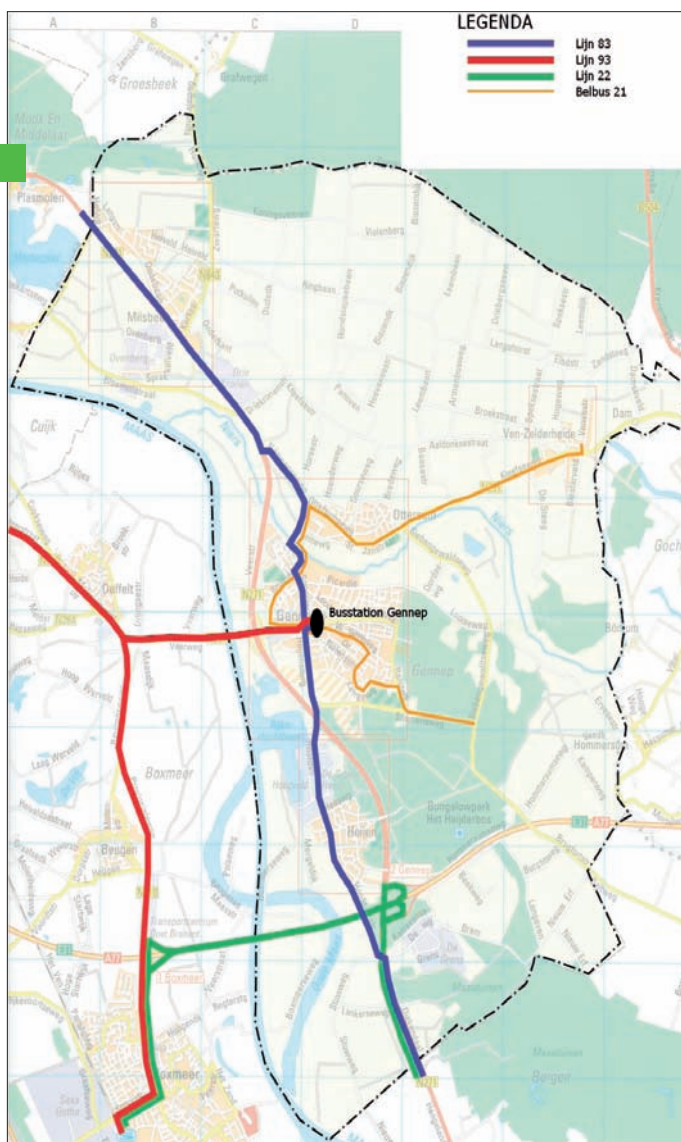
De gemeente Gennep wil in het openbaar vervoer een gelaagdheid aanbrengen. Daarnaast is er een belangrijk aandeel sociaal-recreatieve verplaatsingen (44%).

Dit betekent dat hiervoor ook kansen zijn in het openbaar vervoer. Een goede busverbinding met het nationale treinnetwerk kan bijvoorbeeld leiden tot meer toeristisch verkeer.

Voor de interregionale verbindingen richting Nijmegen en Venlo wordt meer ingezet op het gebruik van het spoor. Om het spoor vanuit Gennep beter te positioneren is het noodzakelijk om een kwalitatief goede buslijn van Gennep naar Cuijk en Boxmeer tot stand te laten komen. Dit is een verdere kwaliteitsimpuls voor de huidige buslijn die ook voor de regionale ontsluiting zorgt. De bussen moeten in beide plaatsen het station aandoen. In Cuijk betekent dit een wijziging van de lijnvoering. De bussen moeten in deze plaatsen aansluiten op de treinen van en naar Venlo en Nijmegen. Bovendien moet de frequentie worden verhoogd naar twee bussen per uur. Dit kan een snellere verbinding met het treinnetwerk realiseren, maar ook met Nijmegen en Venlo.



Schematische weergave visie Openbaar vervoer



Busroutes 2012 (zie ook bijlage 12)

Een verbinding met het station Mook en Middelaar is in dit GVVP komen te vervallen. Voor de kernen binnen de gemeente Gennep bestaat namelijk al een goede busverbinding met Nijmegen met buslijn 83. Tijdens de dorpsessies is niet de wens geuit voor een busverbinding met het treinstation van Mook en Middelaar. Een eerdere pilot naar dit station is ook niet rendabel gebleken. Met de wens Gennep te verbinden met het spoornetwerk is het effectiever de reiziger zo snel mogelijk op een treinstation te brengen. Dit levert ook in tijd een snellere verbinding met Nijmegen of Venlo op. Omdat Boxmeer en Cuijk dichtbij liggen dan Mook en Middelaar is daarvoor gekozen. Inzetten op een verbinding Mook en Middelaar is daarom niet effectief. Daarbij is voor het laatste stuk overstappen naar Nijmegen ook niet aantrekkelijk, omdat je een groot stuk met de bus hebt gereisd en een klein stuk met de trein. Omdat de gemeente keuzes moet maken, wordt ingezet op een betere verbinding met Cuijk en Boxmeer. Met een kwalitatief goede verbinding met de stations van Cuijk en Boxmeer wordt de bereikbaarheid per openbaar vervoer van Gennep sterk verbeterd, waardoor meer mensen uit de auto gehaald kunnen worden (gedragsverandering).

Regionale ontsluiting naar Boxmeer en Cuijk moet in de komende aanbesteding worden verzorgd door gewone buslijnen eventueel uitgevoerd met een kleine bus (dit gebeurt nu soms ook). In Boxmeer zou het ziekenhuis aangedaan moeten worden en in Cuijk het Merletcollege.

De buslijn 83 heeft een belangrijke functie voor de plaatsen langs deze lijn voor het reizen naar Venlo en Nijmegen en een functie van Gennep naar Nijmegen-Zuid en Venlo-Noord. Deze lijn moet daarom behouden worden. Bij voorkeur wordt de lijn door één concessie uitgevoerd.

Ontsluiting van de overige dorpen en het platteland in de omgeving van Gennep wordt uitgevoerd met belbussen. Op zich lijkt de huidige lijnvoering van de belbussen in orde. Om het openbaar-vervoergebruik verder te stimuleren moeten het gebruik van de belbus en de lijnvoering verder onderzocht worden. Om de visie openbaar vervoer te bereiken gaat de gemeente Gennep in gesprek met de provincies Noord-Brabant en Limburg (de consessieverleners) om de wensen aan te geven. Daarbij wordt ook om steun voor de visie gevraagd bij omliggende gemeenten (o.a. Cuijk en Boxmeer).

6.5 Duurzaam veilig verkeer

Door de gemeente zijn in de afgelopen jaren echter grote vorderingen gemaakt in het uitvoeren van een duurzaam veilige weginrichting. De basis van de huidige wegencategorisering (uit het IVVP) is in principe goed. De afgelopen jaren zijn al veel investeringen gedaan in de duurzaam veilige inrichting van wegen. Er zijn nog een aantal wegen waarvoor een andere functie en vormgeving gewenst zijn, zoals de Prinses Margrietstraat, Bloemenstraat en Sprokkelveld. Dit als gevolg van regionale of lokale ontwikkelingen, zoals de Strategische Regiovisie, het project Gennep Centraal en enkele private wensen en ontwikkelingen. Maar ook omdat op sommige wegen de snelheid niet meer past in de omgeving, is een aanpassing van de wegencategorisering gewenst.

De nieuwe wegencategorisering is te vinden in bijlage 7. De belangrijkste veranderingen ten opzichte van het IVVP worden in dit hoofdstuk toegelicht. In bijlage 7 is tevens de categorisering van het IVVP opgenomen.

De rode draad in de toekomstige wegencategorisering is het beleid van Duurzaam Veilig en het completeren van de alzijdige verbindingen. Een toelichting op de theoretische achtergronden is opgenomen in bijlage 8.

Bij ieder type weg horen specifieke inrichtings- en vormgevingskenmerken. Het CROW heeft in oktober 2004 de Richtlijn Essentiële Herkenbaarheidskenmerken van weginfrastructuur, 'Wegwijzer voor implementatie' uitgebracht. In deze richtlijn is uitgewerkt hoe wegbeheerders hun wegennet per categorie herkenbaar moeten inrichten. Aan de richtlijn ligt een besluit van het nationaal mobiliteitsberaad ten grondslag waarin de uitgangspunten voor de richtlijn zijn vastgelegd. Ook de richtlijnen uit het handboek wegontwerp (CROW) en ASVV (CROW) worden gevolgd. De voorkeurskenmerken sluiten aan bij CROW publicatie 315, Basiskkenmerken wegontwerp.

In de bijlagen 9 en 10 zijn de essentiële herkenbaarheidskenmerken van weginfrastructuur en voorkeurskenmerken Duurzaam Veilig voor respectievelijk wegen binnen en buiten de bebouwde kom weergegeven. De inrichtingsprofielen die hierbij horen zijn opgenomen in bijlage 11. In deze inrichting is ook rekening gehouden met de positie van de fiets.

Uit de ongevallenanalyse blijkt dat enkele locaties nog tot verkeersonveiligheid leiden, te weten: rotondes Brabantweg, Siebengewaldseweg - Looiseweg, Hoofdstraat - Hoogveld - Grootte Heeze.

Door gerichte maatregelen moet dit verbeterd worden. Daarnaast zijn enkele wegen nog niet ingericht volgens de bijbehorende inrichtingskenmerken. Functie en vormgeving moeten op deze plekken beter op elkaar afgestemd worden om het gewenste gebruik van weggebruikers ook 'af te dwingen'. In de volgende paragrafen zullen we daar voorbeelden van noemen.

In het uitvoeringsprogramma worden de concrete maatregelen voor de komende jaren benoemd. Rioolvervangingen en groot onderhoud dienen integraal te worden aangepakt, zodat werk met werk gecombineerd kan worden en gewenste infrastructurele maatregelen eerder uitgevoerd kunnen worden. Het aanbrengen van een extra drempel, een versmalling, bomen, een groenstrook of een lichtmast zou binnen dergelijke projecten meegenomen moeten kunnen worden indien dit wenselijk wordt geacht.

De mogelijkheid van het toepassen van dergelijke aanvullende infrastructurele wensen dient financieel gewaarborgd te worden binnen rioolvervangingsprojecten en groot onderhoudsprojecten.

6.5.1 Stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen

De stroomwegen (A77) en gebiedsontsluitingswegen (80 km/h-wegen buiten de bebouwde kom en 50 km/h-wegen binnen de bebouwde kom) vormen samen de hoofdstructuur voor het autoverkeer. Hier ligt de nadruk op een goede doorstroming en worden in de regel geen snelheidsremmende maatregelen toegepast (ook vanwege de noodzakelijke doorstroming van het openbaar vervoer en de hulpdiensten).

Voor Gennep wordt met de A77 een aantakking geboden op het (inter)nationale hoofdwegennet. De N271 vormt de belangrijke noord-zuidas voor de regio en doorsnijdt ook de gemeente Gennep. De N271 blijft ook in de toekomst een gebiedsontsluitingsweg, maar wordt gereconstrueerd door de provincie:

- In 2013 wordt de Rijksweg N271 in de kern Milsbeek gereconstrueerd, waarbij een deel binnen de kom wordt gelegd en vormgegeven wordt als 50 km/h.
- In 2015-2016 wordt de huidige 100 km/h-autoweg (stroomweg) afgewaardeerd tot een 80 km/h-gebiedsontsluitingsweg waarop ook landbouwverkeer is toegestaan.

De reconstructie van de N271 biedt kansen de leefbaarheid en veiligheid te verbeteren. Zo wordt het voor landbouwverkeer mogelijk om van deze route gebruik te maken.

De andere provinciale wegen (de N264 en N291) vormen de belangrijke verbindingen met Duitsland en de provincie Noord-Brabant. Deze zijn ook de belangrijkste schakels in het netwerk voor autoverkeer.

Het gemeentelijk netwerk wordt gecompleteerd met verbindingen die Gennep aansluiten op het regionale netwerk (zoals bijvoorbeeld de Brugstraat, Spoorstraat, Brabantweg), de industrieterreinen verbinden, en de verbinding met de gemeente Bergen (Siebengewald).

Verder zijn er enkele private wensen en ontwikkelingen die kansen bieden om enkele knelpunten in de huidige categorisering te verbeteren:

- Natuurontwikkeling en zandwinning Koningsven - De Diepen Teunesen Zand en



Horsestraat

Grint BV en Natuurmonumenten hebben in september 2007 gezamenlijk een initiatiefplan opgesteld voor de ontwikkeling van ruim 200 hectare (beleidsmatig vastgestelde) nieuwe natuur in de 'Lob van Gennepe' in combinatie met aanvullende zandwinning.

Het huidige zandtransport naar de huidige ontzandingslocatie De Banen rijdt via de Ringbaan en de Zwarteweg van/naar de Rijksweg N271. De huidige situatie is verkeerskundig gezien acceptabel, mede vanwege de genomen maatregelen op de Zwarteweg. Maatschappelijk vormt het hoge aandeel vrachtverkeer op dit wegvak echter wel een knelpunt. Voor het toekomstige ontzandingsproject Koningsven - De Diepen wordt het zand- en grinttransport over de huidige route Ringbaan - Zwarteweg niet meer geaccepteerd door de omgeving. Vanuit de bestuurlijke verantwoordelijkheid is een oplossing gewenst voor dit maatschappelijk probleem.

Een alternatieve ontsluiting voor Koningsven - De Diepen biedt daarbij kansen voor het niet aan de ontzanding gerelateerde verkeer (zoals het verkeer vanuit Groesbeek naar de Rijksweg). Momenteel wordt een studie uitgevoerd naar een mogelijke rondweg om Milsbeek ter ontsluiting van ontzandingsproject Koningsven - De Diepen. Dit biedt kansen voor eventuele afwaardering, en daarmee verbetering van de leefbaarheid en veiligheid van de Zwarteweg.

- De afwaardering van de N271 biedt kansen om in samenwerking met de private partij (Center Parcs) een rechtstreekse aansluiting van Center Parcs op de N271 te realiseren in plaats van via de Karrenvensweg en bedrijventerrein De Grens. Dit biedt ook kansen voor verbetering van de verkeersveiligheid.

6.5.2 60 km/h-zones

De wegen buiten de bebouwde kom die niet tot de doorgaande hoofdstructuur behoren, dienen onderdeel te worden van 60 km/h-zones. Deze worden sober

ingericht. Dit houdt in dat terughoudend wordt omgegaan met snelheidsremmende maatregelen (zowel op erftoegangswegen type I als II). De voorkeur gaat uit naar andere maatregelen dan drempels. Te denken valt aan wegversmallingen, asverspringing of kruispuntplateaus. Ook 'natuurlijk sturen' (snelheidsremming door een bommenrij) is hierbij mogelijk.

Hierbij worden de landschappelijke en historische elementen van de straat benadrukt in het ontwerp, zodat weggebruikers op een natuurlijke wijze worden betrokken bij de omgeving. Ook dient er aandacht te zijn voor de fietsvoorzieningen langs de wegen. Doel: een natuurlijke snelheidsreductie waarmee de verkeersveiligheid wordt verbeterd.

6.5.3 Autosnelheid in woonwijken

Uit de dorpsessies blijkt dat de snelheid in de woonwijken een belangrijk issue is. Waar mogelijk streven wij naar een maximumsnelheid van 30 km/h in de woonwijken (erftoegangswegen). In 30 km/h-zones moet het autoverkeer zich qua snelheid aanpassen aan het langzame verkeer. Om dit te bereiken, worden snelheidsremmende maatregelen getroffen (dit kunnen ook gedragsveranderingen zijn), bij voorkeur op de kruispunten, waar immers de grootste kans op conflicten is (kruispuntplateaus). Deze worden op langere, rechte wegvakken aangevuld met andere snelheidsremmers, zoals verkeersdrempels.

Bij herinrichting van straten willen wij in de toekomst ook proberen op een meer natuurlijke manier het gewenste verkeersgedrag te bereiken. Dit kan door een minder duidelijk onderscheid te maken tussen de verkeersruimte en de verblijfsruimte. Dit is ook een van de principes van shared space. In tegenstelling tot de traditionele verkeerstechnische aanpak, wordt bij shared space de weg opgenomen in de openbare ruimte. Deze integratie moet zorgen dat het gebied weer als ver-

blijfsgebied ervaren wordt door de bewoners en bezoekers. Wat de mensen hiervan terugzien, is de inrichting. Deze inrichting kenmerkt zich door zorgvuldig materiaalgebruik en de afwezigheid van verkeersborden, markering en andere verkeerstech-nische objecten. De gehele ruimte is van iedereen en moet ook zo aanvoelen. De automobilist is te gast in een gebied waar voetgangers en fietsers de belangrijkste gebruikers zijn. De inrichting geeft de bestuurder aan dat de ruimte niet alleen voor hem is. Shared space is vooral een goede oplossing in gebieden waar verschillende functies en verkeersdeelnemers samenkomen, zoals in centrumgebieden (bijvoor-beeld op de Zuid-Oostwal in het kader van het project Gennep Centraal).

Wat is shared space?

- Nieuwe benadering voor de inrichting van de openbare ruimte.
- Minder reguleren, meer overlaten aan de weggebruikers.
- Ontwerpen vanuit de omgeving (maatwerk).
- Ontwerpen met alle disciplines, betrokkenen en met bestuurlijk draagvlak.
- De automobilist verleiden rekening te houden met anderen.



Shared space

Samenvattend de belangrijkste wijzigingen of aandachtspunten in de wegcat-e-goriserings (t.o.v. huidig):

Voor een verkeersveilige wegenstructuur blijven naast 30/km-zones ook 50 km/h-wegen bestaan. Op deze wegen wordt het verkeer geconcentreerd en wordt de veiligheid van het langzaam verkeer juist gegarandeerd met afzonderlijke voorzie-ningen en geregelde kruispunten. Of het veiliger is om een weg in te richten als 50- of als 30 km/h-weg, hangt af van de functie en het gebruik van de weg (de verkeersintensiteit). In sommige gevallen verandert de functie of het gebruik van de weg en kan dus ook de wegcatégorisering aangepast worden. De belangrijkste wijzigingen in de wegcatégorisering zijn:

- De Willem Boyeweg wordt, evenals de Picardie, gecategoriseerd als een erf-toegangsweg type I. Deze wegen hebben een maximumsnelheid van 30 km/h, maar hebben een belangrijkere functie voor de vitaliteit en leefbaarheid.
- De Prinses Margrietstraat is in de huidige situatie een weg met een maximumsnelheid van 50 km/h. Gezien de veiligheid en leefbaarheid van de woonomgeving is een lagere maximumsnelheid gewenst. Het gebruik is echter hoger dan een gemiddelde woonstraat, waardoor is gekozen de Prinses Margrietstraat te categoriseren als erf-toegangsweg type I.
- In Milsbeek zijn het Sprokkelveld en een deel van de Bloemenstraat (binnen de bebouwde kom) nu vormgegeven als 50 km/h-weg. Gezien de woonomgeving en het verbeteren van de leefomgeving is deze maximumsnelheid echter ongewenst.
- Inzetten op een rechtstreekse verbinding met Center Parcs en Rijksweg N271. In de huidige situatie is de gecombineerde ontsluiting van de Brem via de Karreveensweg niet logisch en verkeersonveilig voor het fietsverkeer op delen van deze route. De reconstructie met de N271 biedt kansen een rechtstreekse verbinding met Center Parcs vanaf de N271 te realiseren.

- Het is wenselijk een aparte ontsluiting voor de industrieterreinen De Grens en de Brem te realiseren, los van de ontsluiting met Center Parcs. Zodoende kan het toeristisch verkeer gescheiden worden van het verkeer dat gerelateerd is aan het industrieterrein.



- De eventuele komst van de rondweg Milsbeek biedt kansen voor een afwaardering van de Zwarteweg. Dit is wel in relatie met de uitkomsten van de studie die in opdracht van Teunesen Zand en Grint wordt uitgevoerd.
- Instellen van 50 km/h op alle bedrijventerreinen in plaats van 60 of 80 km/h. Dit wordt nader toegelicht in paragraaf 6.7.

6.6 Landbouwverkeer enkel op locaties waar dit gewenst is

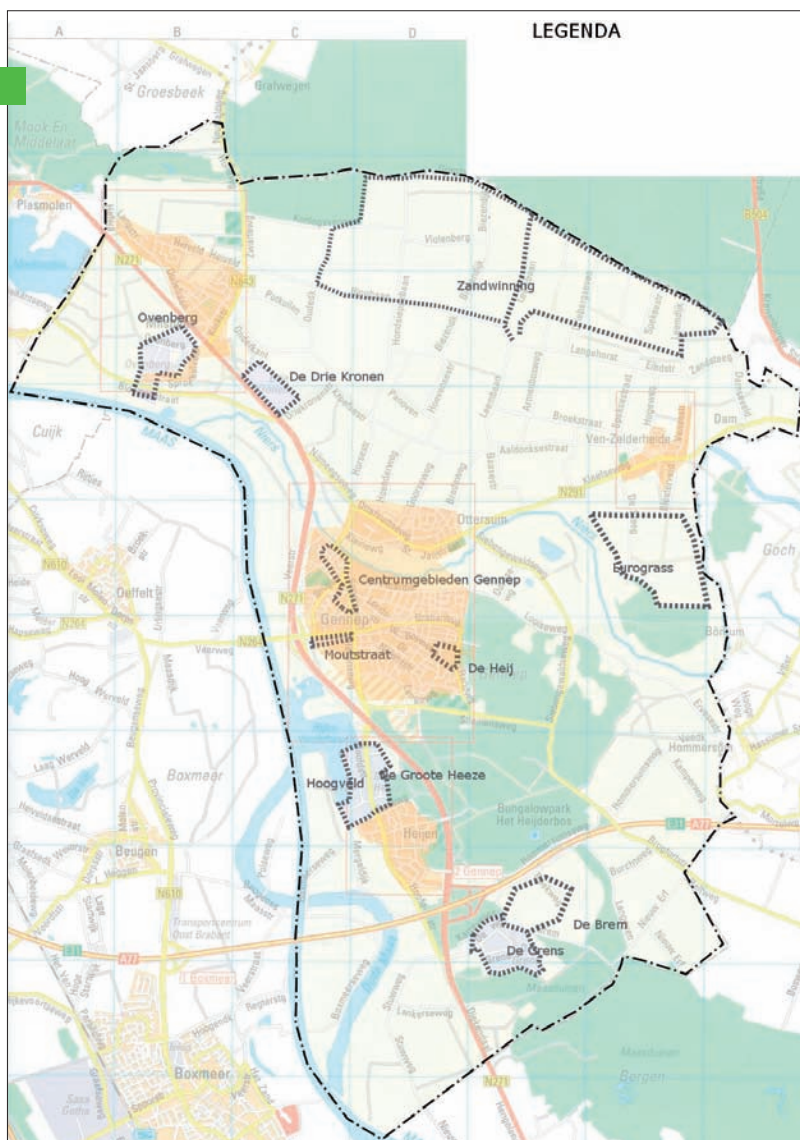
Uitgangssituatie

Nederland en ook de gemeente Gennep zijn onderhevig aan schaalvergroting in onder andere de landbouwsector. Door schaalvergroting neemt het vervoer naar bedrijven en de omvang van landbouwmachines steeds meer toe (zwaar transport). Doordat veel van de wegen in het buitengebied een smal profiel hebben, is op een aantal wegen het gebruik niet in overeenstemming met de functie. Dit heeft tot gevolg dat voertuigen elkaar moeilijk kunnen passeren, dat wegen beschadigd worden en dat op enkele locaties verkeersonveilige situaties kunnen ontstaan.

Voor Gennep geldt daarnaast specifiek dat landbouwverkeer door de kernen van de gemeente rijdt omdat gebruik (op een groot deel) van de N271 in de huidige situatie niet is toegestaan. Dit betekent dat landbouwverkeer op zoek moet naar alternatieve routes door het buitengebied en de kernen van de gemeente.

Beleidsvoornemens

Het terugdringen van de klachten over vracht- en landbouwverkeer die leiden tot verkeersonveilige situaties blijft het uitgangspunt in het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente. Dat houdt echter niet in dat overal maar verkeersrem-



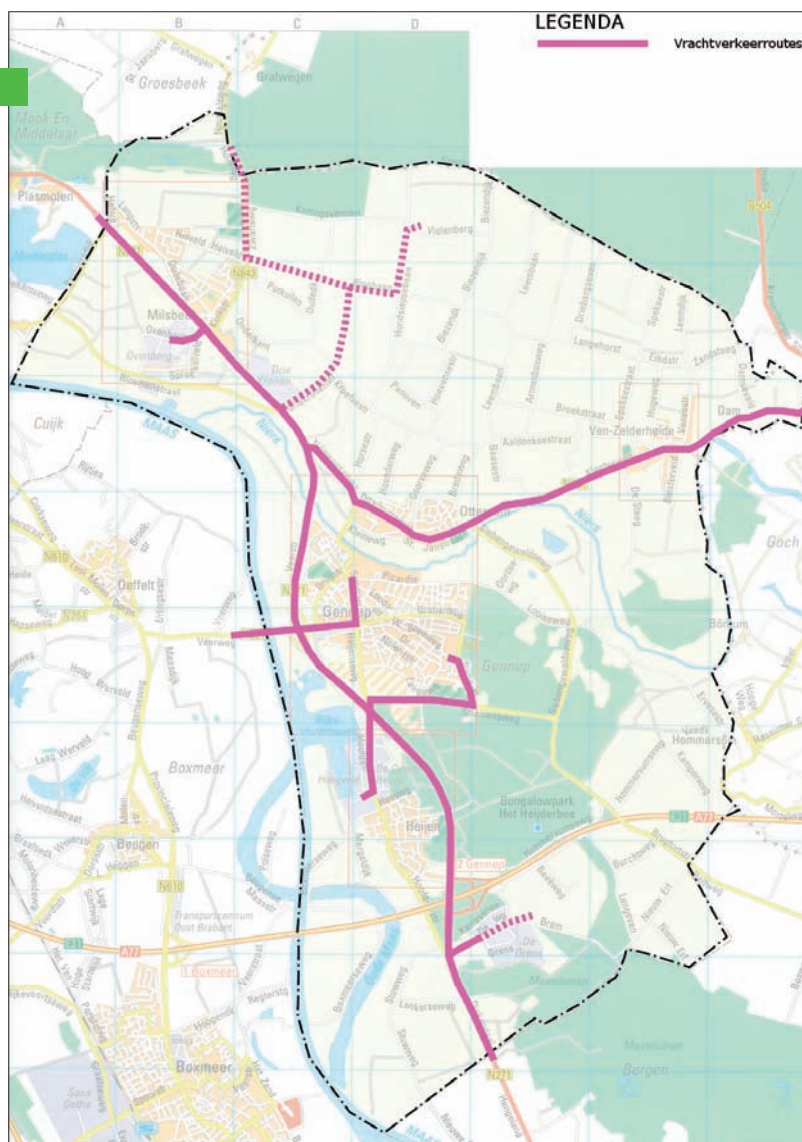
Belangrijke economische gebieden in de gemeente Gennep

mende maatregelen genomen moeten worden, die het vracht- en landbouwverkeer hinderen. Er moet gezocht worden naar een goed compromis tussen een verkeersveilige inrichting en het rijcomfort. Wanneer verkeersremmende maatregelen worden genomen, gaat, indien fysiek en technisch mogelijk, de voorkeur uit naar wegversmallingen of asverspringingen in plaats van drempels en uitritconstructies. Kanttekening bij dit type maatregelen is dat bij lage intensiteiten de verkeersremmende werking ervan afneemt. Bij lage intensiteiten gaat de voorkeur dan ook uit naar langgerekte plateaus, conform richtlijnen van het CROW.

Op erftoegangswegen type I met relatief veel vracht- en/of landbouwverkeer kan bermverbreding worden toegepast, bijvoorbeeld door toepassing van grasbetongegels. Dit heeft wel als gevolg dat de weg breder oogt, waardoor de gereden snelheid omhoog kan gaan. Daarnaast moeten landbouwwegen goed worden beheerd en onderhouden.

Met betrekking tot het weren van het landbouwverkeer uit de kernen biedt de reconstructie van de N271 door de provincie Limburg kansen. De gemeente Gennep heeft een voorkeur voor afwaardering van de snelheid op de N271 tot 80 km/h waarbij landbouwverkeer wordt toegestaan op deze route. Hierdoor zal de leefbaarheid en veiligheid op de overige wegen binnen de gemeente, die in de huidige situatie (veelvuldig) worden gebruikt door landbouwverkeer, verbeteren.

In samenspraak met de LLTB moeten in de uitwerking van dit GVVP routes worden opgesteld waar landbouwverkeer gewenst is. Deze routes moeten de kernen zo veel mogelijk ontzien. Op deze routes wordt dan ook (zo veel mogelijk) terughoudend omgegaan met snelheidsremmende maatregelen. Het landbouwverkeer zal vervolgens zo veel mogelijk op deze routes worden geconcentreerd.



Gewenste routes vrachtverkeer

6.7 Economische bereikbaarheid

De bedrijvigheid in de gemeente Gennep is van groot essentieel belang voor de economische vitaliteit van de gemeente Gennep. De bedrijvigheid is te vinden op verschillende locaties, zowel op de bedrijventerreinen als in het centrumgebied en andere locaties.

Het centrumgebied trekt vrachtverkeer aan. Dit is inherent aan het economisch functioneren van het centrum van de gemeente Gennep. Winkels moeten bevoorraden worden, waarbij laden en lossen uiteraard een essentieel onderdeel is. Het laden en lossen op de Spoorstraat en Zuid-Oostwal wordt met name als een knelpunt ervaren. Om het laden en lossen zo goed mogelijk in banen te leiden, zonder daarbij de economische bereikbaarheid en de leefbaarheid te verminderen, zijn maatregelen noodzakelijk. Hierbij kan gedacht worden aan speciale laad- en losplaatsen. Overleg over mogelijke maatregelen moet gevoerd worden met de ondernemingsvereniging.

Om de economische aantrekkelijkheid van het centrum te versterken, moet het voor bezoekers van het centrum van Gennep gemakkelijk zijn om het centrum te kunnen bezoeken. Hiervoor is het belangrijk dat de blauwe zone wordt gehandhaafd. Daarbij moet ook bekeken worden of er stukken (zoals het Europaplein, Martinushof, 't Straatje) wellicht uitgebreid moeten worden met de blauwe zone. Een parkeerbeleidsplan biedt goede kansen om dit integraal aan te pakken. Het project Gennep Centraal waarborgt de bereikbaarheid van vrachtverkeer naar het centrum.

Voor de gemeente Gennep is het verder essentieel dat de bedrijventerreinen goed ontsloten worden. Een directe ontsluiting van de bedrijventerreinen met een gebiedsontsluitingsweg (de N271) is daarom van belang, zodat het vrachtverkeer snel en veilig van het hoofdwegenet naar de bedrijventerreinen kan komen. In

de wegcategorisering is dit overgenomen door naar alle bedrijventerreinen gebiedsontsluitingswegen op te nemen.

Bij bijvoorbeeld het bedrijventerrein De Grens/De Brem komt het nu voor dat het verkeer gemengd is met het verkeer naar Center Parcs. Dit is vanuit verkeersveiligheid ongewenst. In dit GVVP is het een beleidswens om Center Parcs en het industriegebied via aparte ontsluitingen te ontkoppelen. In het kader van Keurmerk Veilig Ondernemen-B wordt ook een integraal pakket van maatregelen opgenomen in realisatie tot de ontwikkeling van de Brem.

Een ander aandachtspunt, dat ook vanuit verkeersveiligheid opgepakt kan worden, is het kruispunt Hoogveld – Hoofdstraat – Groote Heeze te Heijen. Dit kruispunt is essentieel voor de ontsluiting van de Heijense industrieterreinen.

In Milsbeek is een aandachtspunt de verkeersveiligheid van het kruispunt Sprokelveld – Ovenberg.

Een vaste routing van vrachtverkeer, naar zowel de bedrijventerreinen als de centrumgebieden is gewenst, om te voorkomen dat het verkeer op ongewenste



Melkstraatje, Gennep

locaties gaat rijden. In overeenstemming met de desbetreffende organisaties is het wenselijk routes vast te stellen.

Naast goede routes kan ook het verbeteren van de bewegwijzering ertoe leiden dat het gewenste gedrag bereikt wordt: dat het vrachtverkeer de gewenste routes gaat rijden. Dit geldt zowel voor de bewegwijzering naar de centrumgebieden als de bewegwijzering naar bedrijventerreinen.

Het is wenselijk dat alle bedrijventerreinen als 50 km/h-gebied beschouwd worden, omdat vanwege de menging van verkeerssoorten het veiliger is. Dit betekent dat de bedrijventerreinen die nu buiten de kom liggen (De Grens/ De Brem) als zone 50 moeten worden aangemerkt. Met deze maatregel, die elders in den lande wordt toegepast, kan de verkeersveiligheid verbeterd worden.

6.8 Een goed parkeerklimaat creëren

Vanuit het vigerende parkeerbeleidsplan (2007) zijn maatregelen uitgevoerd om het parkeerklimaat in Gennep te verbeteren. Zo zijn er extra parkeerplaatsen voor langparkeerders op het Martinushof en het Melkstraatje gerealiseerd en is het Wilhelminaplein heringericht als blauwe zone.

Op het gebied van parkeren liggen verschillende vraagstukken, zoals de aanpak van parkeerproblemen in woonwijken en de eventuele verruiming van de parkeerschijfzone in het centrum.

Om op deze, en andere parkeervragen, antwoord te geven is een uitwerking van het onderdeel parkeren in een geactualiseerd parkeerbeleidsplan nodig. Hierin

moeten ook gemeentespecifieke parkeernormen worden opgenomen waaraan ruimtelijke plannen kunnen worden getoetst. Hier dienen de vigerende Gennepse parkeernormen 2008 geactualiseerd te worden op basis van de nieuwe CROW parkeerkencijfers (van 2012).

In het nieuwe parkeerbeleidsplan moeten tevens de volgende onderdelen een plek krijgen:

- Aantrekkelijke geconcentreerde parkeerplaatsen op een centrale locatie op loopafstand (afhankelijk van factoren en nader vast te stellen in parkeerbeleidsplan) van de voorzieningen zijn het meest aantrekkelijk, bevorderen de bereikbaarheid en benutting van parkeervoorzieningen en bieden de beste kansen tot een goede ruimtelijke kwaliteit. Of dit goed is moet onderzocht worden in een parkeerbeleidsplan.
- Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het beleidsuitgangspunt dat zoveel mogelijk parkeerplaatsen op eigen terrein (binnen plangrenzen) worden gerealiseerd en dat deze, om dubbelgebruik te stimuleren, zo veel mogelijk openbaar toegankelijk zijn voor algemeen gebruik (zeker ten aanzien van bezoekersparkeren). Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten voldoen aan de Gennepse parkeernorm uit 2008.
- Maximale benutting en dus ook dubbelgebruik van parkeervoorzieningen nabij winkelcentra en andere voorzieningen is het uitgangspunt. Een eventueel parkeerroutesysteem kan hieraan bijdragen (afhankelijk van de vorderingen en uitvoering van het project Gennep Centraal).
- Binnen alle bebouwde kommen in de gemeente Gennep geldt een parkeerverbod voor grote voertuigen (langer dan 6 meter of hoger dan 2,40 meter). Dit heeft als gevolg dat vrachtauto's zo veel mogelijk op eigen (bedrijven) terreinen moeten parkeren. Voor gevallen waarin dat niet mogelijk is zijn enkele

locaties aangewezen waar vrachtauto's wel mogen parkeren, te weten de parkeerstrook aan de Randweg te Gennep en op de bedrijventerreinen.

- Met de uitvoering van maatregelen (uitbreiding Martinushof en Melkstraatje) uit het vigerende parkeerbeleidsplan is voor het centrum van Gennep meer parkeergelegenheid gecreëerd (zoals het Martinushof). De uitwerking van de maatregelen is niet bekend en dient te worden geëvalueerd. In 2013 staat de realisatie en uitbreiding van parkeerterrein 't Straatje, als onderdeel van het bouwplan Bolwerk, op de planning.

Fietsparkeren

Het goed en veilig kunnen parkeren van de fiets bij de bestemming is een belangrijk motief om de fiets te pakken, waardoor de fiets ook concurrerend met de auto kan zijn. De doelstelling om het fietsgebruik in de gemeente Gennep te stimuleren, is daarom gebaat bij kwalitatief hoogwaardige voorzieningen (fietsparkeer). Bovendien moet ook het beheer en onderhoud van de voorzieningen goed geregeld zijn, door dit structureel op te nemen in beheerplannen. De aanwezigheid van



Fietsenstallingen busstation, Gennep

fietsparkeerplaatsen en fietsenstallingen op korte afstand van de bestemmingslocaties voor de fiets is daarbij van belang. Dit geldt ook bij evenementen. Ook fietsers willen hun fiets graag zo dicht mogelijk bij hun bestemming parkeren. Juist in de van-deur-tot-deurrelatie zit immers ook de concurrentiekracht van de fiets op de korte afstand. Op basis van de CROW-uitgave 'Leidraad Fietsparkeren' uit 2001 en ASVV 2004, zijn in bijlage 8 fietsparkeernormen opgenomen, waarin staat aangegeven hoeveel stallingsplaatsen nodig zijn bij welke voorziening en waarop speciaal moet worden gelet. Daarnaast moeten ook bij bushaltes goede fietsenstallingen worden gerealiseerd, bijvoorbeeld bij de nieuwe haltes binnen de gemeente.

Alle te realiseren fietsenstallingen moeten voldoen aan de FietsParkeur. In 1998 zijn met de zogeheten FietsParkeur voor het eerst in Nederland kwaliteitsnormen voor fietsparkeersystemen geformuleerd. De normen zijn opgesteld in samenwerking tussen fabrikanten, ontwerpers, gebruikersvertegenwoordigers (zoals de Fietsersbond) en opdrachtgevers (zoals NS Reizigers). Met dit document, dat regelmatig wordt geactualiseerd, streven de samenstellers een flinke kwaliteitssprong na van de in Nederland toegepaste fietsparkeersystemen. Of het nu om klemmen, fiets-trommels of meer geavanceerde systemen gaat, ze moeten voldoen aan de normen voor gebruiksgemak, kans op schade aan een fiets, vandalismebestendigheid en bijvoorbeeld duurzaamheid. De stallingen die de afgelopen jaren bij bushaltes/busstation en in het centrum zijn geplaatst, voldoen al aan FietsParkeur.

Eindhoven

Flight Forum 92-94

5657 DC Eindhoven

T (040) 235 25 00

F (040) 235 25 55

www.goudappel.nl

goudappel@goudappel.nl

Wij opereren vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden

Goudappel Coffeng is onderdeel van de Goudappel Groep