



Het wordt tijd in Veenendaal voor een set Omgevingswaarden.

Inleiding

Er is een heel specifiek verschil tussen enerzijds Omgevingswaarden en anderzijds Omgevingsvisie, Omgevingsprogramma, Verkeerscirculatieplan en dergelijke.

Volgens de Omgevingswet zijn visie, programma en plan zonder verplichtingen en is een Omgevingswaarde juist wél verplichtend. Die vrijblijvendheid blijkt in de praktijk ook voor 'het fietsen'.

Mooie visies, programma's en plannen met steeds weer prachtige voornemens en goede intenties vormen een papieren werkelijkheid. In de praktijk, buiten, merkt de gebruiker/ fietser weinig, het blijft zoals het was.

Het wordt tijd om de vrijblijvendheid in visie, programma en plan om te zetten naar bindende waarden.

Dat kan met OMGEVINGSWAARDEN.

Deze notitie:

Als Fietsersbond willen we kritisch en ook positief bijdragen. We nemen de raadsleden en het college van B&W serieus. We nemen de gemeentelijke visies, programma's en plannen ook serieus. Onderzocht is of de diverse aangenomen (visie, programma, plan) documenten voor de hand liggende aanknopingspunten leveren om tot Omgevingswaarden te komen.

Wat is er in het verleden reeds voorgesteld en aangenomen dat nu initiërend gebruikt kan worden. En hoe zouden de Omgevingswaarden er uit zien die nuttig voor 'het fietsen' zijn.

Inhoudsopgave

Inleiding.....	2
1 Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan,.....	4
1.1 GVVP Beleidsnota (2012)	4
1.2 Omgevingswaarde vanuit GVVP – onze voorzet	5
2 Omgevingsvisie (2020) Samen maken we de stad.....	7
2.1 Omgevingswaarden vanuit Omgevingsvisie – onze voorzet	7
3 Het Raadsakkoord: Samen werken in vertrouwen. (2022)	8
3.1 Omgevingswaarden vanuit Raadsakkoord – onze voorzet	8
4 Omgevingsprogramma Openbare Ruimte (OPOR)	9
4.1 Omgevingswaarden vanuit OPOR – onze voorzet.....	9
5 EN HOE STAAN WE ERVOOR IN VEENENDAAL?	10

1 Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan,

1.1 GVVP Beleidsnota (2012)

Hier zijn zoektermen gebruikt. Uiteraard is vooral gezocht naar kwantificeerbare aspecten rondom het fietsen. Natuurlijk is niet alles even SMART in deze beleidsnota. Onderstaande teksten zijn als resultaten overgenomen en gegroepeerd:

NETWERK

Wij willen kortom het gebruik van fiets blijvend stimuleren, door een kwalitatief hoogstaand fietsroutenetwerk te bieden en de aanvullende voorzieningen op orde te hebben, zoals uitnodigende fietsenstallingen en goede bewegwijzering.

Het is zaak dit netwerk op een hoger niveau te tillen en de missende schakels te realiseren.

INRICHTINGSEISEN

Opstellen: Voor elk van deze type paden definiëren wij inrichtingseisen op het gebied van herkenbaarheid, comfort en gebruik. Op fietssnelwegen gelden de hoogste kwaliteitseisen in snelheid, comfort en directheid.

Uitvoeren: Vervolgstep is om het netwerk naar deze maatstaven in te richten. Het toetsingskader is bijgevoegd in bijlage 7.

FIETSENSTALLING

Ruime, hoogwaardige bewaakte fietsstallingen zijn van belang bij stations en bij winkelcentra. Op station Veenendaal Centrum is het aantal fietsparkeerplaatsen verdubbeld van 528 naar 959 plekken. Op ons verzoek zijn er eveneens een aantal bromfietsplaatsen gecreëerd. In totaal zijn er nu bijna 1.100 plaatsen beschikbaar. Op station Veenendaal de Klomp is het aantal fietsplaatsen gestegen van 608 naar 1088.

geen geparkeerde fietsen buiten de parkeervoorzieningen en een maximale bezetting van 90% in de stallingsvoorzieningen.

EXTRA'S

Een aanvullende maatregel om de stallingen ook goed benut te krijgen is het bieden van extra services: bandenplak, paraplu-uitleen, boodschappenkluisjes, etc.

VERKEERSVEILIGHEID

Wij conformeren ons aan die doelstellingen en willen in 2020 geen enkel dodelijk slachtoffer meer hoeven te betreuren. Tevens stellen we onszelf ten doel om het aantal ongevallen met ziekenhuisopname terug te dringen tot maximaal 15.

INFRAVEILIGHEID

In 2020 geen blackspots binnen de gemeente Veenendaal

Een blackspot is een locatie waar in de afgelopen drie jaar 6 of meer slachtofferongevallen hebben plaatsgehad. De ernst van het ongeval is hierbij niet van belang. Een blackspot wordt aangemerkt als een locatie met structureel risico voor de verkeersveiligheid van verkeersdeelnemers. Gemeente Veenendaal wil dergelijke risicolocaties binnen de gemeentegrenzen volledig uitbannen.

1.2 Omgevingswaarde vanuit GVVP – onze voorzet

Vanuit de teksten van de GVVP-beleidsnota kunnen de onderstaande omgevingswaarden worden afgeleid.

NETWERK:

- 1] De maximale maaswijdte voor het (primaair stedelijk) netwerk is 300m, voor 98% van het netwerk.
- 2] De maximale maaswijdte voor het snelfietsnetwerk is 1000m, voor 95% van het snelfietsnetwerk.

INRICHTINGSEISEN

Opstellen:

3] voor de snelfietsroutes, voor de primaire fietsroutes en voor het onderliggende basis fietsinfra zijn heldere eisen geformuleerd, afgeleid van de landelijke CROW-richtlijnen, en opgenomen in het IVOR.

Uitvoeren:

- 4] Nieuwe fietsinfra voldoet aan de minimale richtlijnen CROW.
- 5] In 2028 voldoet tenminste 50% van de huidige bestaande fietsinfra aan de minimale richtlijnen CROW.
- 6] In 2035 voldoet de fietsinfra aan tenminste de minimale richtlijnen CROW en zijn de resterende uitzonderingen expliciet gemotiveerd.

FIETSENSTALLING

7] Bij een maximale bezetting van 90% in de stallingsvoorzieningen in de spijtstijd worden de wrak-/weesfietsen opgespoord en verwijderd. Is de maximale bezetting dan nog 85%, dan wordt de betreffende fietsenstalling uitgebreid of wordt in de directe omgeving een alternatieve fietsenstalling gerealiseerd.

EXTRA'S

8] Bij het realiseren van extra's /extra services wordt uitgegaan van een gebruik/volume van tenminste 20% van het aantal fietsstallingsplaatsen.

VERKEERSVEILIGHEID

Hoewel dit in algemene termen is geformuleerd in de beleidsstukken is dit van zeer groot belang van de fietsers, als meest kwetsbare verkeerdeelnemers. Onderstaande is mogelijk nog te verbijzonderen voor fietsers.

9] De openbare verkeersinfra is dusdanig ingericht en onderhouden dat dit nooit significant heeft bijgedragen tot een dodelijk slachtoffer.

10] De openbare verkeersinfra is dusdanig ingericht en onderhouden dat het aantal ongevallen met ziekenhuisopname beperkt is tot maximaal 15 per jaar.

INFRAVEILIGHEID

11] Er zijn geen blackspots binnen de gemeente Veenendaal

Een blackspot is een locatie waar in de afgelopen drie jaar 6 of meer slachtofferongevallen hebben plaatsgehad. De ernst van het ongeval is hierbij niet van belang.

2 Omgevingsvisie (2020) Samen maken we de stad.

Teksten over het fietsen die potentiële Omgevingswaarden bevatten zijn:

korte wachttijden bij verkeerslichten op hoofdfietsroutes

We realiseren missende schakels in fietsroutes, slechten barrières voor fietsen

We zorgen voor meer comfort, zoals ongelijkvloerse kruisingen met doorgaande wegen.

2.1 Omgevingswaarden vanuit Omgevingsvisie – onze voorzet

Deze doelstellingen kunnen vertaald worden tot Omgevingswaarden.

12] Op de hoofdfietsroutes en snelfietsroutes is de netto wachttijd voor de fietser bij verkeerslichten maximaal 30 sec.

13] De maximale maaswijdte voor het (primair stedelijk) netwerk/ hoofdfietsroutes is 300m, voor 98% van het netwerk (herhaling van 1.2)

14] De maximale maaswijdte voor het snelfietsnetwerk is 1000m, voor 95% van het snelfietsnetwerk (herhaling van 1.2)

15] Het ongelijkvloers kruisen met de fiets van autosnelwegen, autowegen, kanalen en spoorlijnen kan elke 5 km.

16] Het ongelijkvloers kruisen met de fiets van hoofdwegen voor snelverkeer kan elke 2 km.

3 Het Raadsakkoord: Samen werken in vertrouwen. (2022)

Teksten die potentiële Omgevingswaarden bevatten zijn beperkt tot:

Minder verkeersslachtoffers: in 2030 minimaal 50% minder ten opzichte van 2022.

3.1 Omgevingswaarden vanuit Raadsakkoord – onze voorzet

Ook hier geldt weer: Hoewel dit in algemene termen is geformuleerd in het beleidsstuk is dit van zeer groot belang van de fietsers, als meest kwetsbare verkeerdeelnemer. Onderstaande is mogelijk nog te verbijzonderen.

Welke ongevalldata en telmethodiek gekozen is (bv als referentiewaarde) is erg belangrijk, dat kan veel uitmaken, wel een factor 5 tot 7 voor fiets-gerelateerde ongevallen. Dat moet helder zijn.

17] In 2030 minimaal 50% minder verkeersslachtoffers ten opzichte van 2022.

4 Omgevingsprogramma Openbare Ruimte (OPOR)

De doelstellingen zoals geformuleerd in de OPOR bevatten teksten die potentiële Omgevingswaarden zijn:

- De fietsontwikkelingen (elektrisch fietsen, speedpedelecs, driewiel fietsen, bakfietsen) vragen om bredere fietspaden die gescheiden zijn van het autoverkeer.
- Verder wordt bij een hoofdfietsroute, indien mogelijk ruimte gecreëerd voor groen en water en wordt openbaar parkeren en verplaatsing per auto beperkt.
- Het doel is snelle veilige fietsverbindingen binnen Veenendaal en naar de regio.

4.1 Omgevingswaarden vanuit OPOR – onze voorzet

Hier blijkt dat dezelfde omgevingswaarden terugkomen als eerder genoemd. Dat duidt op een zekere consistentie.

INRICHTINGSEISEN (herhaling van 1.2)

Opstellen:

3] voor de snelfietsroutes, voor de primaire fietsroutes en voor het onderliggende basis fietsinfra zijn heldere eisen geformuleerd, afgeleid van de landelijke CROW-richtlijnen, en opgenomen in het IVOR.

Uitvoeren:

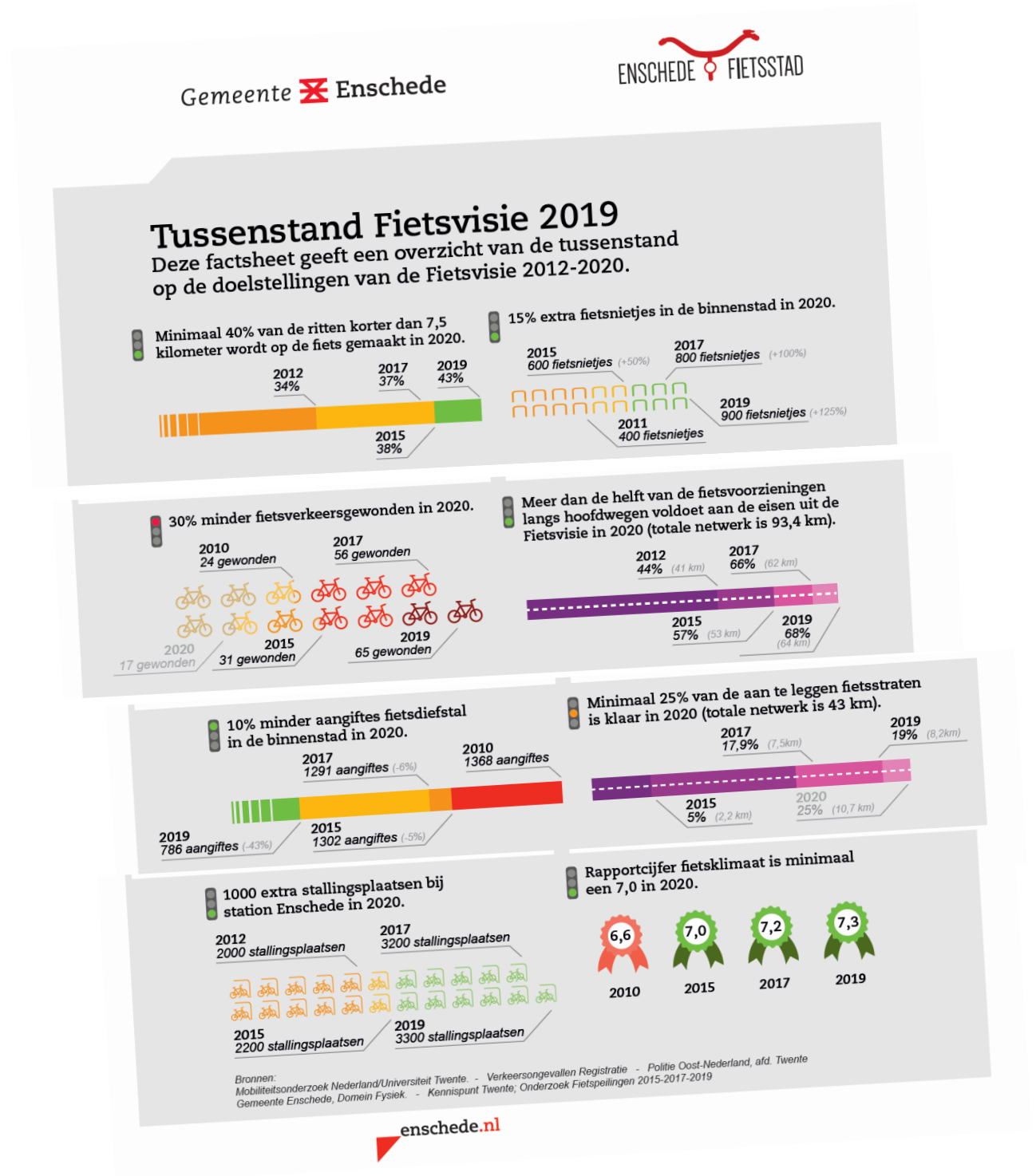
4] Nieuwe fietsinfra voldoet aan de minimale richtlijnen CROW

5] In 2028 voldoet tenminste 50% van de huidige bestaande fietsinfra aan de minimale richtlijnen CROW

6] In 2035 voldoet de fietsinfra aan tenminste de minimale richtlijnen CROW en zijn de resterende uitzonderingen expliciet gemotiveerd

5 EN HOE STAAN WE ERVOOR IN VEENENDAAL?

Enschede werd tweede in 2020, achter Veenendaal.



WELKE SCORES WORDEN GEBRUIKT VOOR VEENENDAAL?