

Griffie Gemeente Westervoort

Technische vragen 28 oktober 2025

12. Vaststellen stedenbouwkundig plan Westervoort-Noord

Vragen VVD-fractie:

O.a. m.b.t. Bijlage 10 Verkeersontsluiting

In de beantwoording van de vragen bij Verkeersontsluiting wordt gesteld, dat het onderliggend wegennet het Verkeer aankan.

Kunt u aangeven met hoeveel auto's per dag op dit moment rekening gehouden wordt via de rotonde?

Van en naar Westervoort-Noord zitten er volgens het verkeersmodel 2.700 gemotoriseerde ritten per etmaal die via de rotonde Hamersestraat – Liemersallee worden ontsloten. De rotonde kan het verkeer na ontwikkeling van Westervoort-Noord i.c.m. het fietsverkeer komend van de SFR onvoldoende afwikkelen. Dit knelpunt is tevens aangegeven in het raadsvoorstel.

Het verkeersmodel regio Arnhem Nijmegen dat Goudappel heeft gebruikt is geactualiseerd in 2021, is dit nog steeds het model dat gebruikt wordt en is er rekening gehouden met de uitbreiding van het industrieterrein Duiven met 4 Fastfood restaurants en de nog te realiseren rechtsafer bij het kruispunt van Van Essen?

En welke verkeersintensiteiten door Westervoort verwachten wij als gevolg van deze ontwikkeling(en)?

We hebben in de laatste modelberekeningen gebruik gemaakt van het verkeersmodel regio Arnhem Nijmegen dat dit jaar geactualiseerd is. We kijken naar het prognosejaar 2034, waarin alle harde plannen (vastgestelde plannen) van alle gemeenten zijn meegenomen. De extra rechtsafer op het kruispunt Hamersestraat – Rivierweg zit daar niet in.

Is het gebruikte verkeersmodel voor de ontwikkeling van het nieuwe mobiliteitsplan Arnhem Duiven, hetzelfde model als het multimodaal regionaal model dat ca. 2-3 jaar geleden is ontwikkeld door Goudappel in opdracht van de Groene Metropool Regio en de Provincie?

Ja, dit is hetzelfde model. Dit model wordt echter elk jaar geactualiseerd en elke studie gebruikt het meest recente model.

Is er als gevolg van de ontwikkeling industrieterrein rekening gehouden met een toename van het verkeer, auto's en fietsers, op zowel de IJsseldijk richting Arnhem Duiven vv?

Op de IJsseldijk is rekening gehouden met een knip voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de Brugweg. Daarnaast wordt ervoor gezorgd dat er geen doorgaand verkeer meer over de Brouwerslaan rijdt, door middel van een zachte knip (i.e. ontmoedigingsbeleid). De intensiteit op de IJsseldijk neemt daardoor zelfs wat af.

Is er bij de intensiteiten op de rotonde rekening gehouden met gelijke stromen van fietsers op de snelfietsroute en gemotoriseerd verkeer met name richting Duiven in de spits?

Er is rekening gehouden met fietsers (o.a. op de snelfietsroute naar Duiven).

Is het nog te rechtvaardigen, dat wij de Dorpstraat - Hamersestraat nog steeds een "calamiteiten-route" noemen en wat is de waarde hiervan als de dagelijkse intensiteit in de spits(en) al maximaal (zo niet teveel) is voor doorgaand verkeer vanuit en naar Duiven en achterliggende gemeenten? (Ook als er geen calamiteit is op de A12 of elders rondom Arnhem).

Ja, dit is nog te rechtvaardigen, het is gezien de beperkte aantallen rivierkruisingen over de IJssel de enige route van/naar Arnhem om de rivier te kruisen indien er een incident is op de A12. Dat de weg al een aanzienlijke intensiteit kent doet daar niets aan af, als er een alternatieve verbinding zou zijn, zou deze al gekozen zijn ten faveure van de Hamersestraat-Dorpstraat. Daarbij is het zo dat het weliswaar in de spitsen druk is op de weg, maar daarbuiten valt het nog mee. De weg is niet alleen een calamiteitenroute voor de spits maar ook voor andere uren. Dan is er over het algemeen nog wel ruimte voor afwikkeling

Wat is het effect onderaan de Brugweg m.b.t. de wachttijden bij de Verkeers Regel Installaties, VRI's, als de woningbouw van Westervoort en de achterliggende gemeenten in en van de Liemers toeneemt? Het geeft op dit moment al langere wachttijden op de Zuidelijke Parallelweg en De Dorpstraat (ontsluiting vanuit Mosterdhof)

Dit kruispunt is inderdaad al een probleem en de wachttijden zullen met name in de ochtendspits verder toenemen.

Met welke aantallen fietsers van de nog verder door te trekken snelfietsroute Arnhem-Nijmegen (goedgekeurd tracé naar de fietsbrug bij Liander) en terug wordt in de spits rekening gehouden. Wat zegt het model hierover?

Hier zijn vanuit de laatste doorrekening geen cijfers van paraat. De berekeningen van vorig jaar gingen uit van ca. 360 fietsers in de ochtendspits, 420 in de avondspits en ca. 1.950 tijdens het gehele etmaal op het gedeelte van de snelfietsroute tussen de rotonde Hamersestraat – Liemersallee en de nieuwe fietsbrug.

In de Kadernota Mobiliteit wordt na een onderzoek in 2022 door Goudappel gesteld, dat de verkeersveiligheid en de ontsluiting van Westervoort Noord alleen kan, als er meerdere maatregelen genomen worden en voor de Gebiedsvisie is het uitgangspunt om sluipverkeer tegen te gaan. Één van de Maatregelen was de harde knip onder de brug.

De afsluiting tpv de Westervoortse brug zal pas kunnen na realisatie van de A15, omdat anders het wegennet vol loopt. Daarmee wordt eigenlijk gesteld, dat de IJsseldijk op dit moment, maar dus ook langere tijd, als sluiproute kan worden gebruikt.

Hoe garanderen wij de verkeersveiligheid van de fietsers/voetgangers op de dijk de komende jaren?

De woningen ter hoogte van de huidige sportvelden van SC Westervoort worden pas opgeleverd en ontsloten op de dijk wanneer het doortrekken van de A15 volgens planning is voltooid. De verkeersveiligheid op de dijk heeft de aandacht. We monitoren snelheden en intensiteiten. Indien nodig zullen (tijdelijk) verkeersremmende maatregelen geplaatst worden. Op dit moment is daar nog geen aanleiding toe.

Hoe kijkt men met de wetenschap van nu met betrekking tot de rotonde Hamersestraat en het gebruikte verkeersmodel voor het Mobiliteitsplan aan tegen de geplande infrastructuur?

In het raadsvoorstel worden de verkeersmaatregelen genoemd die middels de geplande infrastructuur zullen worden getroffen. Een maatregel voor de rotonde Hamersestraat – Liemersallee is hier ook genoemd. De geplande ontsluiting van Westervoort-Noord kan nog steeds gerealiseerd worden zoals bedacht is. De routing van fietsers over/nabij de rotonde wordt nog nader uitgewerkt.

De praktijk zal moeten uitwijzen of de "rekenmodellen" kloppen, zo wordt gesteld en/of na het gereedkomen (over 7-10 jaar) van de A15, nog aanvullende maatregelen nodig zijn om sluisverkeer tegen te gaan.

Aan welke aanvullende maatregelen denkt u dan? Wat doen we aan de problematiek van zowel sluisverkeer als filevorming in Westervoort in de tussentijd? Zijn door de Provincie schriftelijke en financiële toezeggingen gedaan om de bestaande problemen op te lossen in Westervoort?

De Hamersestraat-Dorpstraat zal door de logische en strategische ligging altijd een veelgebruikte route blijven. Echter de verbreding van de A12 en doortrekking van de A15 zal voor ontlasting zorgen. Ruimtelijke en economische ontwikkelingen alsmede de autonome groei van verkeer zullen echter wel zorgen dat er in de loop van de tijd weer wat meer verkeer zal rijden op de Hamersestraat (kijk ook terug naar de ontwikkelingen vanaf ca. 1980-heden). Indien er al aanvullende maatregelen nodig zijn, dan valt te denken aan het anders afstellen van de verkeerslichten bij de Rivierweg (dosering verkeer Westervoort in).

Er is door de gemeente WOKT subsidie aangevraagd om de verkeersproblematiek aan te pakken en de gemeente is met de provincie in gesprek over het knelpunt Hamersestraat – Liemersallee. Hier zijn nog geen financiële toezeggingen op gedaan door de provincie.

Vraag met betrekking tot groen

Is het mogelijk om meer groen toe te voegen (ONDERHOUD door eigenaren) tussen de percelen met terrassen of voortuinen en de voetpaden om de uitstraling van een groene wijk meer te benadrukken?

Het nu voorliggende stedenbouwkundig plan betreft nog een conceptverkaveling/schetsontwerp. Er is veel rekening gehouden met de groene structuren in de wijk en veel woningen worden al gesitueerd met zicht op groen. Ook in de woonstraten zal hier straks bij de uitwerking naar gekeken worden. Ook zal in de uitwerking aandacht zijn voor de overgang van openbaar naar privé (erfgrenzen), o.a. in het Beeldkwaliteitsplan en bijvoorbeeld door instandhoudingsverplichting bij groene erfgrenzen.

Wat betreft het onderhoud, is het niet vanzelfsprekend om onderhoud door eigenaren/bewoners te laten doen. Wellicht is er wel ergens bij appartementen ruimte voor een gezamenlijke tuin die men kan onderhouden, maar dat zal dan niet in eigendom van gemeente zijn. Waar de eigendomsgrenzen exact komen te liggen is nog niet duidelijk. Om kostentechnische redenen is onderhoud van openbaar groen door bewoners niet wenselijk, omdat dit vaak enige begeleiding van de gemeente behoeft of het zelfbeheer na een aantal jaar stopt.

Parkeernormen

Er wordt gesproken over (zorg)woningen waarbij nog niet de exacte aantallen duidelijk zijn (klopt dit?); Welke parkeernormen worden nu gehanteerd?

In de plannen voor Westervoort Noord is uitgegaan van de systematiek zoals omschreven in het door de gemeenteraad vastgestelde parkeerbeleid. Het beleid is echter gebaseerd op CROW gegevens uit 2018.

Om aansluiting te krijgen met de werkelijkheid zijn we uitgegaan van CROW gegevens uit 2024. Hierin is onder andere de bezoekersnorm verlaagd van 0,3 naar 0,15 per woning. Het aantal openbare parkeerplaatsen dat op basis van deze norm moet worden gerealiseerd zit (ruimschoots) in de plannen. Op dit moment onderzoeken we nog of het mogelijk is de parkeernorm verder te verlagen op basis van vergelijkbaar autobezit in andere wijken (CBS methode).

Wordt er ook op eigen erf geparkeerd (garages) en welke parkeernorm is hiervoor meegenomen?

Voor de tweekappers en vrijstaande woningen is voorzien in parkeren op eigen terrein. De garages tellen overigens niet mee als parkeerplaats en ook parkeerplaatsen op eigen terrein tellen niet volledig mee. Bij de appartementen aan de IJsseldijk vindt parkeren plaats achter de dijk en wordt parkeren

Rivierklimaatpark

Wat is de invloed op en naar de IJsseldijk voor het plan Westervoort voor de auto's en fietsers en recreatieve doorsteken, nu bekend is geworden dat niet alles gerealiseerd kan worden als gevolg van tekort aan financiën? Wordt de dijk (RWS) nog wel steeds verbreed zoals gepland?

De herijking van het project Rivierklimaatpark heeft vooralsnog geen invloed op deze beoogde gebruiksdoelen van de dijk. Definitieve besluitvorming hierover heeft nog niet plaatsgevonden. Dijkversterking Pannerdense Waard – Westervoort (PANWES) maakt geen onderdeel uit van het Rivierklimaatpark en is een taak van het Waterschap. In het voorkeursalternatief voor de dijkversterking is nu geen verbreding van de dijk opgenomen voor het gedeelte van de dijk dat grenst aan Westervoort-Noord. Er is wel op enkele plekken een grondberm voorzien aan de binnenzijde van de dijk, deze ingrepen hebben geen invloed op de uitvoerbaarheid van Westervoort-Noord. De daadwerkelijke inrichting van de dijk wordt in een volgend stadium verder uitgewerkt.

Waterhuishouding

In de Omgevingsverordening Gelderland, januari 2023, worden door de Provincie kaders gesteld, dat de biodiversiteit van de watergangen verbeterd moet worden, maar ook het optimaliseren van de waterhuishouding.

In hoeverre zijn wij geslaagd in dit gebied om de waterhuishouding te optimaliseren (behalve de wadi's)?, dat er geen problemen in kruipruimtes ontstaan?

De gemeente heeft uitgebreid onderzoek gedaan naar het grondwater samen met het WRIJ om samen tot een gedegen grondwatermodel te komen en wateroverlast te voorkomen. Er is duidelijk in beeld waar en waar niet opgehoogd moet worden. Voor wat betreft de biodiversiteit zijn wij nog niet op dat niveau, het klimaat en biodivers ontwerpen komt in de volgende fase van het inrichtingsplan pas aan bod.

Een gesloten bouwblok voor ouderen met evt. jongeren samen

1 Van de uitdrukkelijke wensen van de VVD was het realiseren van een apart bouwblok voor ouderen (met evt. jongeren) waar zien wij dit terug in het plan?

Er is een appartementencomplex voorzien nabij de Brouwerslaan gericht op senioren i.c.m. zorg. Dit zijn plusminus 40 woningen in de sociale huurcategorie. Daarnaast zijn er in de wijk veel grondgebonden levensloopbestendige woningen voorzien, deze zijn veelal geclusterd.