Ambitiedocument Mobiliteit Duiven

Gemeente Duiven

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Gemeente Duiven

Opdrachtgever	Gemeente Duiven
Titel rapport	Ambitiedocument Mobiliteit Duiven
Kenmerk	016278.20240613.R1.01
Datum publicatie	13 juni 2024
Projectteam Goudappel	Floris Frederix, Joran van Kessel, Rosa van Gestel
Projectteam opdrachtgever	Ramy Abou Shady, Pascale Vriens, Kiki Schenkels

© Copyright Goudappel BV 13-6-24

Inhoudsopgave

1. Inleiding **4**

1.1 Waarom een mobiliteitsvisie? 4

1.2 Wat is de aanpak? 4

1.3 Leeswijzer 5

2. Bevindingen inventarisatie **6**

2.1 Resultaten feiten en cijfers 6

2.2 Resultaten beleidsdocumenten 12

2.3 Resultaten enquête 15

2.4 Resultaten ambtelijke brede werksessie 17

2.5 Resultaten raadsavond 18

2.6 Resultaten belangengroepenbijeenkomst 19

3. Thema's en ambities **21**

3.1 Verkeersveiligheid 22

3.2 Actieve mobiliteit 23

3.3 Bereikbaarheid 25

4. Tot slot **27**

1. Inleiding

Voor u ligt het Ambitiedocument Mobiliteit van de gemeente Duiven. Aan de hand van verschillende databronnen en input van belanghebbenden, worden de doelen en ambities beschreven die bijdragen aan een bereikbaar Duiven, waar inwoners en bezoekers zich op een veilige en gezonde manier kunnen verplaatsen.

In dit eerste hoofdstuk wordt een korte toelichting gegeven op de Mobiliteitsvisie Duiven 2040 (waarvan dit ambitiedocument onderdeel is). Wat is een mobiliteitsvisie, waarom is er behoefte aan een vernieuwing, en hoe komt het tot stand?

1.1 Waarom een mobiliteitsvisie?

De gemeente Duiven heeft behoefte aan een nieuwe mobiliteitsvisie. Het Mobiliteitsplan 2016-2026 loopt op zijn einde. Daarnaast zijn er nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen die vragen om een actualisatie en een andere benadering op het gebied van mobiliteit. De woningbouwopgave, uitbreiding van bedrijventerreinen, het waarborgen van bereikbaarheid en toegankelijkheid en het inzetten op duurzame mobiliteit spelen hier een belangrijke rol in.

Een mobiliteitsvisie geeft richting aan de keuzes die we in de komende jaren gaan maken ten aanzien van ons verplaatsingsgedrag en de inrichting van de openbare (verkeers-)ruimte. Gezien de beperkte openbare ruimte waar veel verschillende belangen samenkomen, is het essentieel om onze ambities en prioriteiten te benoemen in de Mobiliteitsvisie Duiven 2040.

1.2 Wat is de aanpak?

Om tot een integrale visie te komen waarbij alle ontwikkelingen en aandachtspunten aan bod komen, is het van belang om stapsgewijs te werk te gaan. Voor de Mobiliteitsvisie Duiven 2040 betekent dit dat er vier stappen worden doorlopen:

Stap 1 Inventarisatie
Stap 2 Ambities en doelen
Stap 3 Mobiliteitsvisie
Stap 4 Uitvoeringsprogramma

Tijdens de inventarisatiefase in stap 1 is de huidige situatie aan de hand van verschillende bronnen geanalyseerd. Stap 2 geeft antwoord op de vraag “waar willen we naar toe?”. Dit document is het resultaat van deze stap. De koers richting de ambities en doelen wordt in stap 3 uitgewerkt in een mobiliteitsvisie. Ten slotte worden concrete acties beschreven in het uitvoeringsprogramma. Uiteindelijk worden alle

stappen en resultaten samengevoegd tot één document: de Mobiliteitsvisie Duiven 2040.

1.3 Leeswijzer

Voor u ligt het Ambitiedocument Mobiliteit Duiven: de bevindingen van de inventarisatie, vertaald naar ambities. Hoofdstuk 2 geeft een samenvatting van de inventarisatie. In hoofdstuk 3 worden de thema's en ambities voor mobiliteit in Duiven uitgewerkt.

2. Bevindingen inventarisatie

De eerste stap voor het opstellen van de Mobiliteitsvisie Duiven 2040 is het verkennen van de huidige situatie. In dit hoofdstuk presenteren we de resultaten uit deze fase. Het is een verzameling van kennis over alle relevante thema's rondom mobiliteit in de gemeente Duiven, en resulteert uit verschillende bronnen: feiten en cijfers, beleidsdocumenten, een enquête onder inwoners, en gesprekken met de ambtelijke brede werkgroep, de gemeenteraad, en andere belanghebbenden.

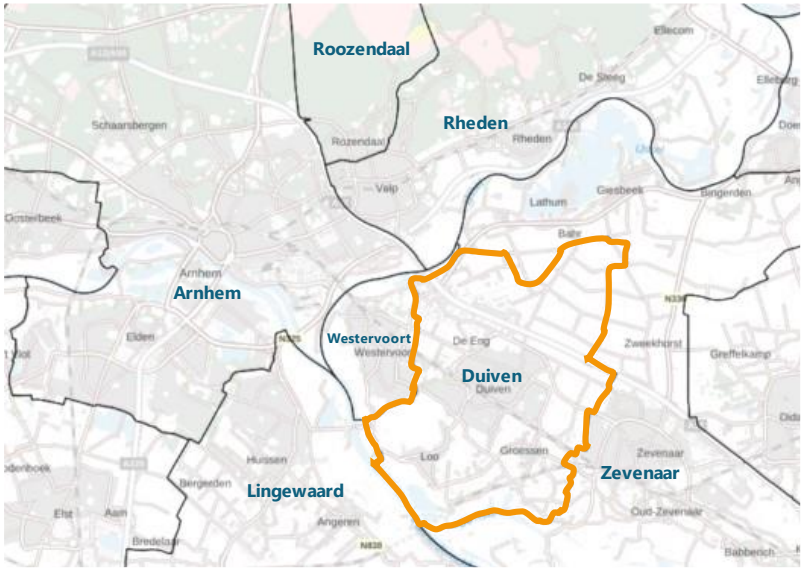
2.1 Resultaten feiten en cijfers

Demografie en structuur

De gemeente Duiven ligt ten zuidoosten van Arnhem, in de provincie Gelderland, en grenst aan de gemeenten Westervoort, Zevenaar en Lingewaard (zie Figuur 2.1). De gemeente Duiven bestaat uit de dorpen Duiven, Groessen en Loo.

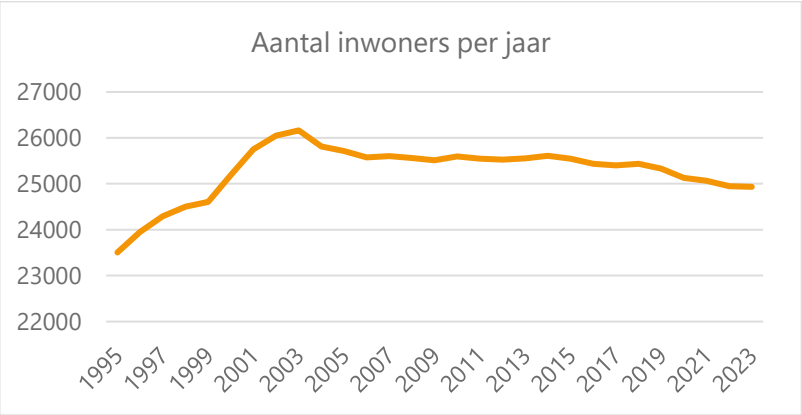
In het noorden van de gemeente ligt de rijksweg A12. Hieraan grenzen diverse bedrijventerreinen, onder andere met winkels waar veel bezoekers (ook van buiten de regio) naartoe komen. Duiven is daarnaast gelegen tussen de rivieren de IJssel langs het noorden, en de Nederrijn in het zuiden. Het rivierengebied ten zuiden van de gemeente is onderdeel van natuurgebied de Gelderse Poort. Meer ten noorden van Duiven liggen het Nationale Park de Veluwezoom en recreatiegebied de Rhederlaag.

Duiven ligt in de streek Liemers, samen met gemeente Westervoort en gebieden van de gemeenten Zevenaar en Montferland. Duiven is onderdeel van de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen.



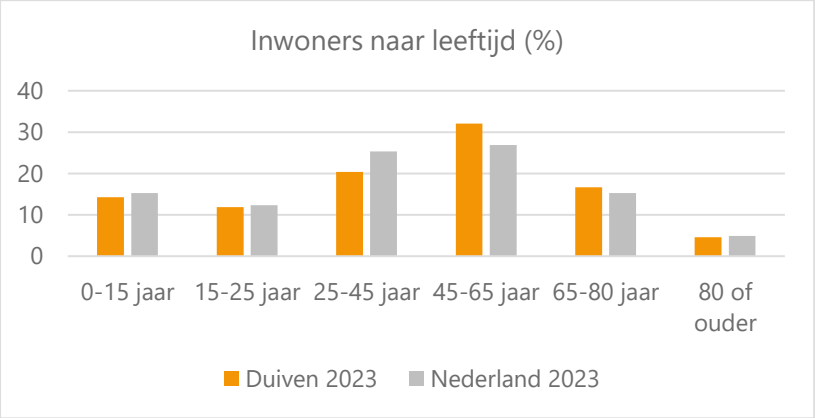
Figuur 2.1: Ligging gemeente Duiven

De gemeente Duiven telde op 1 januari 2023 24.937 inwoners (CBS, 2023). De woonplaats Duiven heeft dan ruim 21.500 inwoners. De kernen Groessen en Loo zijn aanzienlijk kleiner met zo'n 2.000 en bijna 1.200 inwoners, respectievelijk. De onderstaande grafiek (Figuur 2.2) laat zien dat tot 2003 het totale aantal inwoners in de gemeente sterk steeg, maar dat daarna een afname van het inwoneraantal zichtbaar is. Dit patroon heeft te maken met het groeikernenbeleid, waarbij o.a. Duiven werd aangewezen als groeikern, als antwoord op het ruimtetekort in groeiende steden zoals Arnhem.



Figuur 2.2: Aantal inwoners per jaar in gemeente Duiven (CBS, 2023)

Qua leeftijdsopbouw is te zien dat gemeente Duiven een relatief lager aandeel jongeren, en hoger aandeel 45 tot 80-jarigen heeft (Figuur 2.3). Dit benadrukt het belang voor toegankelijke en verkeersveilige mobiliteit in de gemeente.



Figuur 2.3: Inwoners naar leeftijd in gemeente Duiven, in procenten (CBS, 2023)

In de woonplaats Duiven zijn dagelijkse voorzieningen (supermarkten, scholen en sport) redelijk verspreid en dus op fietsafstand. De kernen Groessen en Loo zijn grotendeels afhankelijk van de woonplaats Duiven voor dagelijkse voorzieningen, wat het belang voor goede verbindingen voor langzaam verkeer (fiets en voetganger) tussen de woonplaatsen benadrukt. Voor bovenlokale voorzieningen (zoals ziekenhuizen, mbo's, hogescholen en station Arnhem Centraal), is de gemeente Duiven afhankelijk van (een goede verbinding met) Arnhem en Doetinchem.

Van en naar de bedrijventerreinen in het noorden van de gemeente (met een aantal grote publiekstrekkers) zijn dagelijks veel bewegingen niet alleen wat betreft werknemers, maar ook grote aantallen

bezoekers. Dit vraagt om een goede bereikbaarheid van de terreinen voor alle modaliteiten.

Duiven heeft plannen om voor 2040 in ieder geval circa 1.200 woningen te bouwen, waarvan 300 door middel van inbreiding, en 900 door uitbreiding. Uitbreidingslocaties zijn onder andere bij Ploen Noord, Plakse Weide en Biezenkampen. Daarnaast worden de bedrijventerreinen uitgebreid met circa 1.400 arbeidsplaatsen. Deze ruimtelijke ontwikkelingen zorgen voor extra druk op het wegennet, en vragen om een goede bereikbaarheid voor alle modaliteiten.

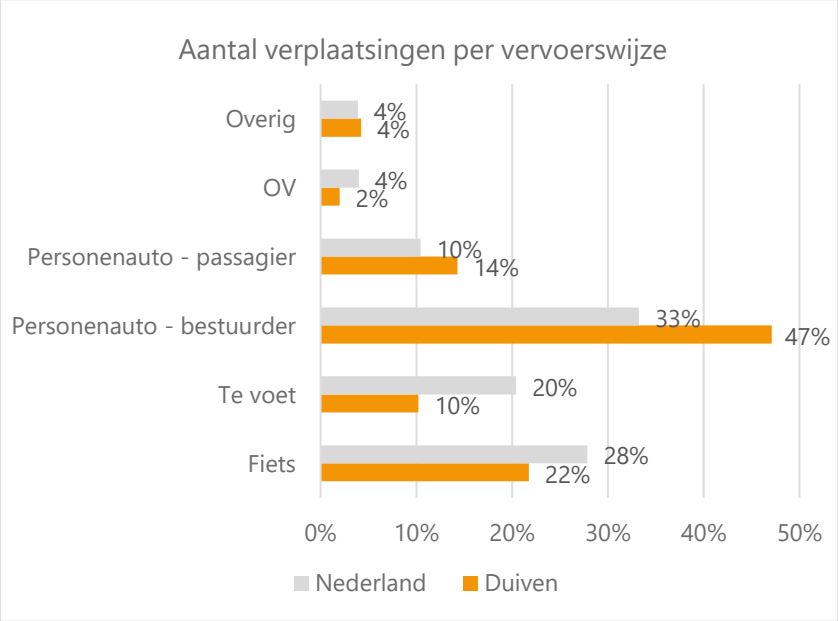
Mobiliteitsdata

In de grafiek (Figuur 2.4) is te zien dat het autogebruik in de gemeente Duiven relatief hoog is. 47% van het totaal aantal verplaatsingen (binnen, van en naar Duiven) per auto is fors hoger dan het Nederlands gemiddelde van 33%. Tegelijkertijd is het aandeel verplaatsingen per fiets of te voet lager dan het Nederlands gemiddelde, ondanks dat veel dagelijkse voorzieningen op fietsafstand zijn. Voor Duiven is er dus potentie om fietsen, wandelen en OV-gebruik te stimuleren.

Het hogere autogebruik is te koppelen aan het hogere autobezit. Met gemiddeld 1,2 personenauto's per huishouden is dit meer dan het Nederlands gemiddelde van 1 (CBS, 2020). Wel is het autobezit binnen de gemeente Duiven vergelijkbaar met omliggende gemeentes, zoals Lingewaard (ook 1,2) en Westervoort (1,1).

Het aandeel elektrische auto's in het autobezit is iets lager dan het Nederlands gemiddelde (met 19 per 1.000 inwoners, ten opzichte van 25 per 1.000 inwoners, Klimaatmonitor, 2023). Het aanbod (semi)publieke laadpunten daarentegen is in de gemeente Duiven hoog in vergelijking met Nederland (met 15 per 1.000 inwoners, ten opzichte van 8 per 1.000 inwoners, Klimaatmonitor, 2023). Het hoge aanbod laadpunten kan te verklaren zijn door de aanwezigheid van veel laadpalen op de bedrijventerreinen.

Het aanbod van nieuwe mobiliteitsvormen zoals deelauto's is nog beperkt. Vanwege de aanwezigheid van een treinstation zijn er een aantal deelfietsen (26 OV-fietsen) beschikbaar in Duiven. Dit aantal is vergelijkbaar met omliggende gemeenten (OVfietsbeschikbaar.nl, 2023).



Figuur 2.4: Verplaatsingen per vervoerswijze (ODiN, 2018-2022)

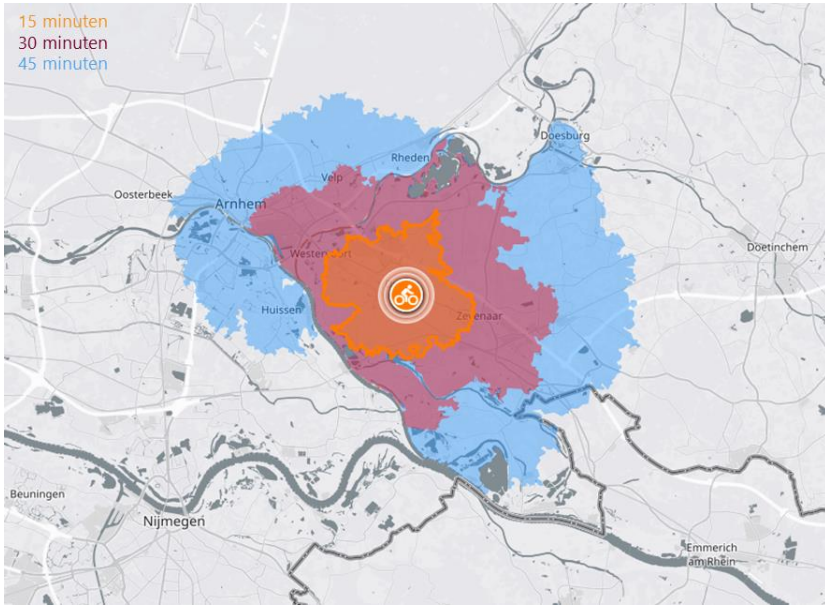
Bereikbaarheid

Gemeente Duiven is goed bereikbaar en multimodaal verbonden met de regio. De ligging naast de A12 zorgt voor een goede autobereikbaarheid: met circa 20 minuten bereik je Arnhem, en met ongeveer 30 minuten kunnen onder andere Ede en een deel van Nijmegen bereikt worden. Binnen 45 minuten bereik je ook plaatsen als Apeldoorn, Deventer, en Tiel. Wel is filevorming op de A12 tijdens de ochtend- en avondspits een groot knelpunt: de aansluiting op de A12 fungeert in sterke mate als "trechter" voor het gemotoriseerde verkeer in Duiven, waardoor filevorming op de A12 (met name n.a.v. verkeersongevallen) kan resulteren in grote verkeersdruk op de N810. De ontwikkelingen rondom het doortrekken en verbreden van de A15 en de verbreding van de A12 (project ViA15) hebben positief effect op de file-gerelateerde problemen. Omdat het project niet voor 2029 gereed zal zijn, is er een regionale taskforce opgezet voor maatregelen die de knelpunten op korte termijn kunnen verzachten.

Duiven is met het openbaar vervoer goed verbonden in de richting van zowel Arnhem als Doetinchem. De stoptrein (overdag 4 keer per uur) brengt je in 15 minuten naar station Arnhem Centraal, en binnen 30 minuten worden stations als Ede-Wageningen en Doetinchem bereikt. De bedrijventerreinen van Duiven zijn goed bereikbaar vanaf Arnhem en Westervoort met het OV, met name tijdens de spits. Vanuit Duiven is het reizen naar de bedrijventerreinen per OV echter minder gemakkelijk: door een lage bezetting van de bus rijdt lijn 62 niet meer door tot Duiven Centerpoort Noord, maar tot de Vergertlaan. Daarom wordt er vanuit Duiven veelal naar de bedrijventerreinen gefietst.

Naar verwachting gaan er in de toekomst meer treinen rijden over de spoorlijn (zoals de RegioExpres Arnhem-Doetinchem-Winterswijk vanaf 2027, en wellicht meer internationale treinen en/of goederenvervoer). Een aandachtspunt hierbij is dat deze toename van treinen als gevolg kan hebben dat spoorwegovergangen in Duiven vaker en langer dicht gaan, waardoor de reistijd op routes voor andere modaliteiten kan toenemen. Hier wordt in regionaal verband onderzoek naar gedaan.

Duiven bevat hoogwaardige fietsverbindingen naar bestemmingen in de regio met diverse parallelle routes, in de richting van zowel Arnhem en Westervoort, als Zevenaar. Grote delen van Westervoort en Zevenaar kunnen worden bereikt met 15 minuten fietsen. Het centrum van Arnhem kost echter meer dan 30 minuten fietsen. De Nederrijn vormt momenteel een barrière voor de verbinding met de fiets naar gebieden ten zuiden van Huissen (zie Figuur 2.5). In het project ViA15 is de realisatie van een snelfietsroute (F15) van Duiven richting Bemmel opgenomen, wat positief effect kan hebben op de bereikbaarheid per fiets.

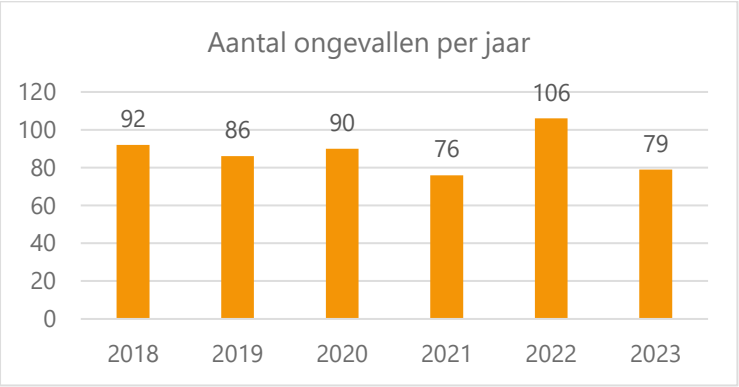


Figuur 2.5: Bereikbaarheid met de fiets vanuit Duiven, binnen 15 (oranje), 30 (rood) of 45 (blauw) minuten (app.traveltime, 2023)

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid benaderen we zowel objectief (cijfers) en subjectief (beleving). Deze paragraaf gaat in op de objectieve data, waarbij we een analyse doen van de geregistreerde ongevallen (de subjectieve verkeersveiligheid komt aan het licht in de resultaten van de enquête, later in dit hoofdstuk). Hoewel we ons in de onderstaande data focussen op geregistreerde ongevallen op gemeentelijke en provinciale wegen binnen gemeente Duiven, is het belangrijk om ons bewust te zijn van de incidenten die plaatsvinden op de rijkswegen en het mogelijke effect hiervan op de bereikbaarheid van Duiven. De ongevallen op de rijkswegen vallen echter buiten de scope van onderstaande ongevallenanalyse, vanwege de focus op het aanpakken van verkeersveiligheidsknelpunten binnen de gemeente.

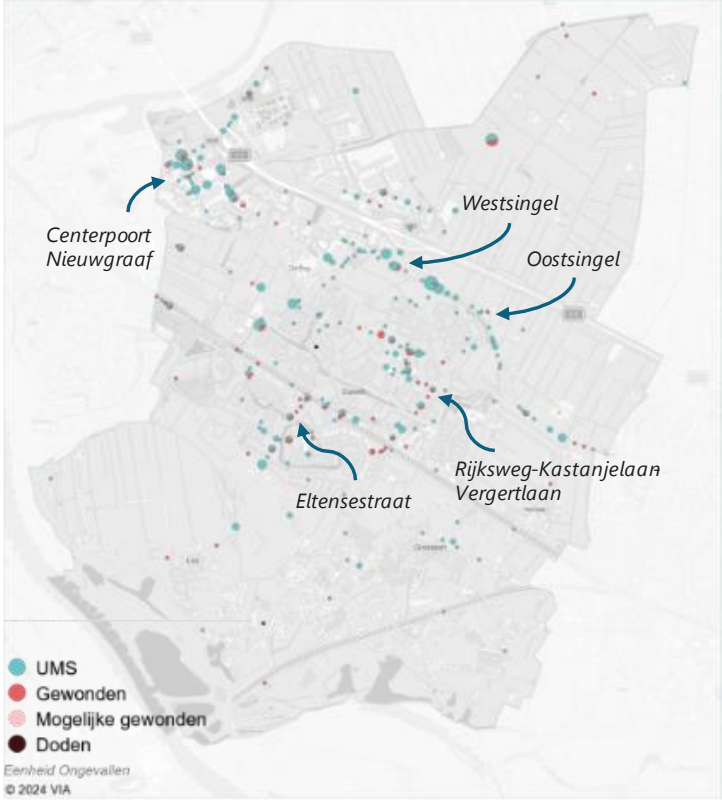
Het aantal geregistreerde ongevallen binnen de gemeente Duiven toont de afgelopen 6 jaar (2018-2023) een redelijk stabiele trend (zie Figuur 2.6). Het hogere aantal in 2022 zou mogelijk te verklaren zijn door een stijging van verplaatsingen na de lockdowns gerelateerd aan Covid-19.



Figuur 2.6: Aantal ongevallen per jaar in gemeente Duiven, op basis van door de politie geregistreerde ongevallen in 2018-2023, exclusief rijkswegen (VIA, 2024)

Omgerekend naar het totaal aantal verkeersongevallen per 1.000 inwoners (excl. ongevallen op rijkswegen), zijn de aantallen deze

afgelopen 6 jaar in Duiven vergelijkbaar met het Nederlands gemiddelde.



Figuur 2.7: Locaties van de door de politie geregistreerde ongevallen in 2018-2023 in gemeente Duiven, exclusief rijkswegen (VIA, 2024)

In totaal zijn er in de periode 2018-2023 529 ongevallen geregistreerd, waarvan de meesten met uitsluitend materiële schade zijn afgelopen. Er zijn 100 ongevallen met letsel geregistreerd, en 2 met een dodelijke afloop. Op Figuur 2.7 zijn een aantal concentraties van ongevallen zichtbaar. Deze hebben met name plaatsgevonden op de West- en Oostsingel, de Eltensestraat, de wegdelen Rijksweg-Kastanjelaan-Vergertlaan en bedrijventerrein Centerpoort-Nieuwgraaf.

Trends en ontwikkelingen

Om tot een integrale visie op mobiliteit voor 2040 te komen, is het van belang in te spelen op verwachte trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Een aantal van deze (al spelende of verwachte) trends en ontwikkelingen die invloed kunnen hebben op de mobiliteit in Duiven zijn:

- Opkomst van deelmobiliteit: draagt bij aan de verduurzaming van het vervoer en maakt het bezit van een (tweede) auto minder noodzakelijk. Dit biedt kansen om het aantal benodigde parkeerplaatsen in de openbare ruimte te verminderen. Hoewel deelmobiliteit in grote steden wellicht meer potentie heeft, kan het ook in Duiven een oplossing bieden als aanvulling op het mobiliteitsaanbod.
- Opkomst van elektrische fietsen: grotere afstanden zijn hiermee makkelijker te overbruggen per fiets. Wel zorgt de opkomst van elektrische fietsen voor verschillende snelheden op het fietspad en daarmee de wens voor bredere fietsvoorzieningen en wordt het belang voor aantrekkelijke en veilige stallingsvoorzieningen groter vanwege de aanschafprijs.
- Opkomst van elektrische auto's: hoewel het huidige elektrische autobezit in Duiven relatief laag is, zal dit naar verwachting

toenemen, evenals de vraag naar een goed netwerk van laadpalen.

- Verbetering van de verkeersveiligheid: landelijke cijfers over verkeersveiligheid tonen een negatieve trend. Dit vergt een slimme combinatie van effectieve maatregelen, zoals infrastructureel als omtrent voorlichting en handhaving.

2.2 Resultaten beleidsdocumenten

Lokaal beleid

Het *Mobiliteitsplan Duiven 2016-2026* uit 2016 werkt de ambitie voor mobiliteit uit in acht kernopgaven:

- Meer ruimte voor fiets, voetgangers en duurzame mobiliteit
- Pas hoofdstructuren aan op doortrekking A15 en verbreding A12
- Zet in op heldere lokale hoofdstructuren Duiven
- Aanpak verkeersveiligheid naar gebieden en doelgroepen
- Garanderen bereikbaarheid regionale bedrijventerreinen voor alle modaliteiten
- Leefbare aantrekkelijke woonbuurten door 'maatwerk aanpak' parkeren
- Veranderende overheid: samen met de buurt
- Schone lucht en zo min mogelijk geluidshinder

Met een uitvoeringsagenda is invulling gegeven aan deze kernopgaven, zowel in maatregelen ter optimalisatie van de hoofdstructuren, als maatregelen in ondersteunend beleid. Aan de hand van een evaluatie van de huidige stand van zaken, worden maatregelen die nog aandacht vereisen meegenomen in de Mobiliteitsvisie Duiven 2040.

In de *Omgevingsvisie Duiven* uit 2022 worden (middel)lange termijn ambities en doelen voor de leefomgeving binnen de gemeente beschreven. Op het gebied van mobiliteit legt de visie met name de focus op het verhogen van de verkeersveiligheid, en het verbeteren van de bereikbaarheid en toegankelijkheid van voorzieningen, voor iedereen. Er wordt ingezet op het gebruik van duurzame vervoerswijzen, waarbij een verbetering van het voetgangers- en fietsnetwerk van belang is, net als het optimaliseren van de mobiliteitsketen. Aansluitingen met het openbaar vervoer en nieuwe vervoersconcepten zijn hier onderdeel van. Daarnaast wordt het ontmoedigen van sluipverkeer genoemd. Een integrale benadering op bereikbaarheid is essentieel bij nieuwe ontwikkelingen in de leefomgeving.

In het *Coalitieakkoord* van de gemeente Duiven 2023-2026 wordt benadrukt dat we nieuwe wijken goed toegankelijk willen maken, en willen voorkomen dat bestaande inwoners overlast ervaren van de nieuwe wijken.

Met de *Integrale laadvisie* uit 2021 en het bijbehorende *Uitvoeringsprogramma plaatsing laadpal*en uit 2022 wordt invulling gegeven aan het realiseren van een goede laadinfrastructuur voor elektrische mobiliteit, om te voldoen aan de verwachte behoefte van 912 laadpunten in 2035. Hoewel het uitgangspunt is dat mensen met elektrische voertuigen zoveel mogelijk laden op privaat terrein, zorgt gemeente Duiven voor een goede basisstructuur. De plaatsing gaat met name vraaggestuurd, maar wordt ook proactief en strategisch gedaan waar nodig.

Het *Parkeerbeleidsplan* van 2022 geeft een acceptabele bezettingsgraad van parkeerplekken per gebiedstype in Duiven. Bij een nodige uitbreiding van de parkeercapaciteit is het uitgangspunt dat dit niet ten koste gaat van groenvoorziening en daarmee klimaatadaptatie. Daarnaast wordt genoemd dat de parkeerregulering (blauwe zone) in een deel van het centrum van Duiven (nog) niet wordt uitgebreid en dat het gratis parkeren in het centrum van belang is voor de concurrentiepositie. Verder moet deelmobiliteit i.c.m. parkeernormen bij nieuwbouw bespreekbaar zijn met projectontwikkelaars. Ook het belang van voldoende fietsparkeermogelijkheden wordt benoemd.

De belangrijkste thema's vanuit het huidig gemeentelijk beleid van Duiven zijn daarmee:

- Bereikbaarheid en toegankelijkheid van huidige en toekomstige wijken en bedrijventerreinen, voor alle modaliteiten;
- Heldere hoofdstructuren voor alle modaliteiten, passend bij ontwikkelingen rondom de A12 en A15;
- Verkeersveiligheidsaanpak naar gebieden en doelgroepen;
- Duurzaamheid: meer ruimte voor fiets, voetganger en duurzame mobiliteit, heldere structuren, en stimuleren van elektrische voertuigen en initiatieven voor duurzame mobiliteit;
- Verhoogde leefbaarheid.

Relevante studies omtrent mobiliteit in Duiven

Recent zijn een aantal relevante studies omtrent mobiliteit in gemeente Duiven uitgevoerd. De uitkomsten worden meegenomen in de Mobiliteitsvisie Duiven 2040. Het gaat om:

- *Herkenbaarheid loop- en fietsroutes Duiven, Groessen en Loo (2024)*: Aan de hand van een evaluatie van de huidige voetgangers- en fietsnetwerken zijn maatregelen met prioritering beschreven. We besteden extra aandacht aan de geïdentificeerde knelpunten (zoals ontbrekende verbindingen, versnippering fietsvoorzieningen en verkeersveiligheid), en nemen maatregelen over in het uitvoeringsprogramma voor de Mobiliteitsvisie Duiven 2040.
- *Netwerkanalyse verkeer Duiven (2022)*: Onderzoek naar de vraag of het netwerk van Duiven de toekomstige verkeersvraag aankan voor verschillende woningbouwscenario's. We besteden extra aandacht aan de geïdentificeerde knelpunten en oplossingsrichtingen, en nemen de kennis over de effecten van diverse netwerkvarianten mee bij het opstellen van de

toekomstige beoogde wegenstructuur binnen de Mobiliteitsvisie Duiven 2040.

- *Variantenstudie Verkeersoplossingen (2024)*: In deze studie worden oplossingsmogelijkheden voor de verkeersknelpunten (geïdentificeerd in de Netwerkanalyse verkeer Duiven) onderzocht. De studie wordt in 2024 afgerond. De uitkomsten worden meegenomen bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie 2040.
- *Koopstromenonderzoek winkelgebieden (2023)*: Met het koopstromenonderzoek voor de winkelgebieden centrum Duiven, het Eilandplein, en de woonboulevard Nieuwgraaf/Graafstaete zijn o.a. de herkomst van de omzet, de waardering van de bereikbaarheid en het reisgedrag naar de winkelgebieden in beeld gebracht. We besteden extra aandacht aan thema's waar potentie voor verbetering lijkt te zijn (bijvoorbeeld ten aanzien van de beoordeling bereikbaarheid, of duurzamere vervoerskeuzes).

Regionaal, provinciaal en landelijk beleid

De Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen (GMR), waar Duiven onderdeel van uitmaakt, beschrijft in haar *Regionale Agenda 2023-2024* gezamenlijke ambities op de thema's verbinding, productiviteit, circulariteit, ontspanning en groene groei. Voor mobiliteit betekent dit een inzet op: goede interne en externe verbindingen over weg, spoor, en water; een regionaal (snel)fietspadennetwerk; hubs en knooppunten, gedragsaanpak om duurzame mobiliteit te stimuleren; en verbeterde verkeersveiligheid. Dit met als doel een verbonden regio te zijn. Daarnaast wordt in de *Verstedelijkingsafspraken regio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley 2022* aandacht geschonken aan groene en gezonde leefomgevingen. Bij het ontwikkelen van nieuwe woon- en werklocaties moet voorafgaand worden ingezet op goede ontsluitingen en bereikbaarheid voor alle modaliteiten.

Met oog op de bevolkingsgroei en woningbouwopgave en de daarmee verwachte groei in verplaatsingen, geeft provincie Gelderland in haar *Visie voor een bereikbaar Gelderland* uit 2020 aandacht aan opgaven voor bereikbaarheid, CO2-uitstoot en verkeersveiligheid. Ook in deze visie wordt ingezet op schone mobiliteitsvormen als fietsen en openbaar vervoer, en het belang van hubs. De A12 tussen Zevenaar en Duiven wordt als knelpunt genoemd. Daarnaast beschrijft de *Omgevingsvisie Gaaf Gelderland* de ambitie voor emissievrij busvervoer en een aandeel van 35% van alle verplaatsingen per fiets. Verder heeft de provincie een *Programma Bereikbaarheid* (juni 2024 vaststelling door GS) wat de basis is voor de verdere aanpak op veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid (en investeringen daarin) in de periode 2025-2027. Daarin zoekt de provincie samenwerking met GMR en gemeenten.

Ook op landelijk niveau is er aandacht voor het verbeteren van verkeersveiligheid (in bijvoorbeeld het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid* uit 2018), en verduurzaming van mobiliteit (in bijvoorbeeld het *Klimaatakkoord* uit 2019, en het *Nationaal Toekomstbeeld Fiets* uit 2022).

De belangrijkste thema's voor Duiven vanuit het huidig regionaal, provinciaal en landelijk beleid zijn daarmee:

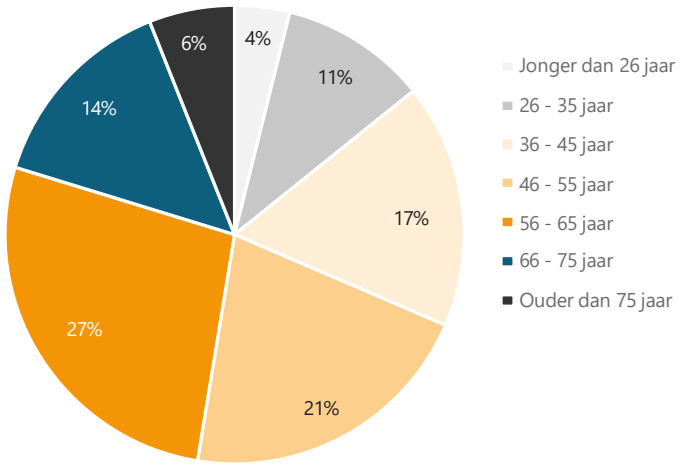
- Goede bereikbaarheid lokaal (ontsluitingen nieuwe woon- en werklocaties) en regionaal (aanpak knelpunten A12);
- Mobiliteitstransitie: inzet op meer duurzame mobiliteit (fiets, OV, hubs, en elektrische auto's);
- Verbetering van de verkeersveiligheid.

2.3 Resultaten enquête

Van 25 januari 2024 t/m 12 februari 2024 konden inwoners en bezoekers van de gemeente Duiven een enquête invullen. Deze enquête heeft als doel een beeld te krijgen van de belangrijkste thema's rondom mobiliteit, en locaties waar mobiliteit als positief of als aandachtspunt wordt ervaren.

Wie vulde de enquête in?

Aan de hand van verspreiding via gemeentelijke kanalen (de lokale krant, website en sociale media van gemeente Duiven) zijn in totaal 331 reacties verzameld. Zoals te zien in Figuur 2.8, zijn de meeste respondenten (27%) tussen de 56 en 65 jaar oud. Vergeleken met de daadwerkelijke leeftijdsopbouw in Duiven, zijn mensen onder de 26 jaar ondervertegenwoordigd, en de leeftijden 36 t/m 65 oververtegenwoordigd. Verreweg de meeste respondenten (90%) zijn inwoners van de woonplaats Duiven. Het aandeel van respondenten uit Groessen en Loo lijkt laag (respectievelijk 4% en 3%), maar is enigszins vergelijkbaar met het daadwerkelijke aandeel inwoners in deze kernen.



Figuur 2.8: Leeftijdsverdeling respondenten enquête

Hoewel de representativiteit van de antwoorden onzeker is (circa 1% van het totale inwonersaantal van de gemeente Duiven heeft de enquête ingevuld), geeft de uitkomst een goede indruk van voor inwoners belangrijke thema's en positief en negatief ervaren locaties. De uitkomsten zijn daarnaast vergeleken met o.a. objectieve verkeersveiligheidsdata en besproken met andere partijen, zoals tijdens de belangengroepenbijeenkomst, en de ambtelijke brede werksessie.

Wat zijn de belangrijkste mobiliteitsthema's?

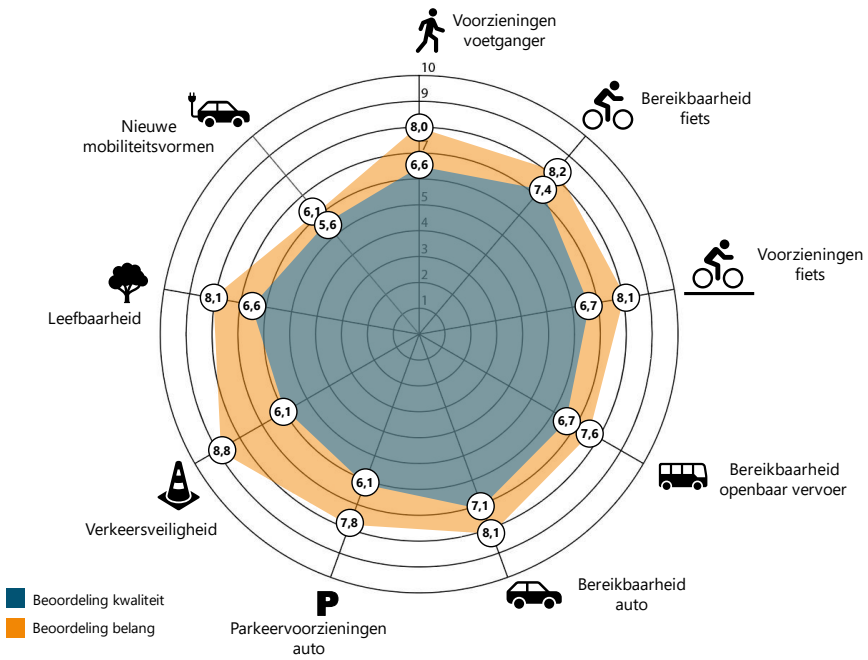
Voor 9 mobiliteitsthema's zijn de respondenten gevraagd de huidige kwaliteit en het belang te beoordelen. Per thema werden twee vragen gesteld:

- Hoe beoordeelt u dit onderwerp (0, zeer slecht – 10, uitstekend)?
- Hoe belangrijk vindt u dit onderwerp (0, zeer onbelangrijk – 10, zeer belangrijk)?

De uitkomsten van deze vragen bieden belangrijke inzichten. Het verschil tussen de beoordeling van de kwaliteit en het belang van een onderwerp laat zien dat hieraan wellicht meer of juist minder aandacht geschonken moet worden.

Figuur 2.9 maakt deze verschillen inzichtelijk. Het blauwe vlak laat de score van de huidige kwaliteit zien, en het oranje vlak geeft het belang aan. Met name voor verkeersveiligheid is een groot verschil te zien. Hoewel de respondenten dit het belangrijkste thema vinden, wordt de huidige kwaliteit relatief laag beoordeeld. Daarnaast heeft het onderwerp parkeervoorzieningen voor de auto volgens de respondenten hoge prioriteit. Ook de thema's voorzieningen voetganger, voorzieningen fiets en leefbaarheid verdienen extra aandacht.

De bereikbaarheid per fiets en auto worden door de respondenten relatief goed beoordeeld. Het thema nieuwe mobiliteitsvormen (zoals elektrische voertuigen en deelmobiliteit) lijkt de minste prioriteit te hebben.



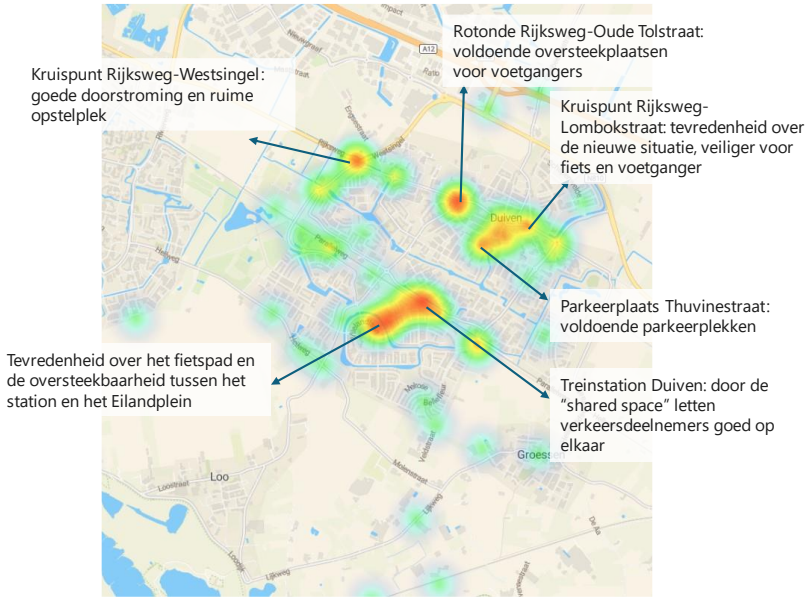
Figuur 2.9: De gemiddelde beoordeling van de kwaliteit en het belang per thema

Waar gaat het goed, en waar kan het beter?

Respondenten werden gevraagd om positieve en aandachtspunten aan te geven op de kaart. In totaal zijn er 72 positieve en 536 aandachtspunten aangegeven. Op Figuur 2.10 en Figuur 2.11 zijn de concentraties te zien, evenals een aantal uitgelichte toelichtingen.

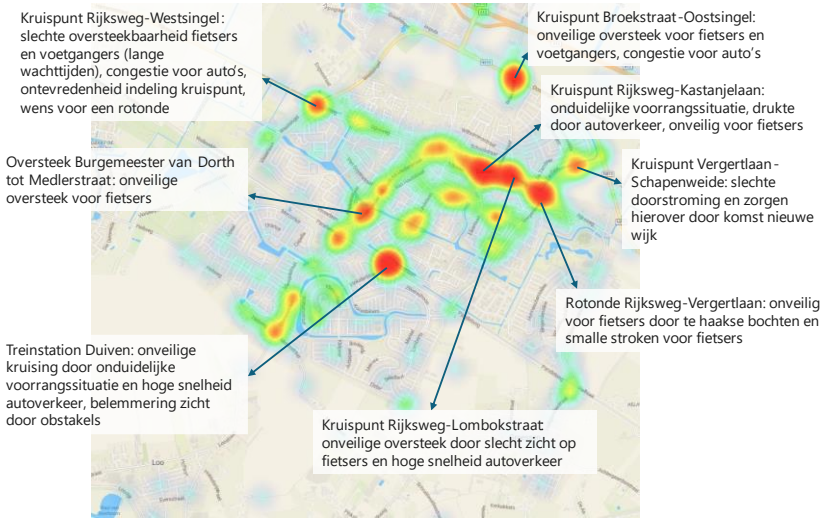
Met name is er tevredenheid over het nieuw aangelegde fietspad tussen station Duiven en het Eilandplein. De oversteekbaarheid wordt

hier als positief ervaren, net als bij de rotonde Rijksweg-Oude Tolstraat en kruispunt Rijksweg-Lombokstraat.



Figuur 2.10: Aangegeven positieve punten, met uitgelichte toelichtingen

Waar de één de kruising bij het treinstation als positief ervaart, wordt dit door anderen als aandachtspunt gezien. Zo leidt de huidige inrichting tot verwarring bij weggebruikers over de voorrangssituatie en daarmee tot verkeersonveiligheid. De meeste aandachtspunten hebben betrekking op slechte of onveilige oversteekbaarheid, onduidelijke voorrangssituaties en congestie voor autoverkeer.



Figuur 2.11: Aangegeven aandachtspunten, met uitgelichte toelichtingen

2.4 Resultaten ambtelijke brede werksessie

Tijdens de ambtelijke brede werksessie op 22 februari 2024 zijn de resultaten van de inventarisatie en enquête besproken vanuit de verschillende beleidsdomeinen. Hierbij werden drie hoofdvragen gesteld:

- Wat ziet u vanuit uw eigen beleidsveld op u af komen richting 2040 als u denkt aan mobiliteit?
- Welk mobiliteitsonderwerp of thema ligt het dichtst bij uw beleidsveld en waarom?

- Op welke manier kan mobiliteit iets toevoegen aan uw beleidsveld? Hoe kan de visie uw beleidsveld versterken?

Uit het gesprek resulteerden een aantal aandachtspunten:

- Druk op de openbare ruimte wordt als een belangrijke opgave voor de toekomst gezien. Het inpassen van groen/blauwe infrastructuur (t.b.v. klimaatadaptatie), de woningbouwopgave en mobiliteit in de schaarse openbare ruimte is vanuit verschillende beleidsvelden een uitdaging. Met name de plek van de auto in de openbare ruimte is een aandachtspunt. Het slim combineren van verschillende ruimtevragen (bijv., parkeren op waterdoorlatende ondergronden, delen van parkeer- en laadvoorzieningen door meerdere bedrijven) zou een oplossingsrichting kunnen zijn.
- Het werken vanuit het STOMP-principe wordt als belangrijk geacht. Hierbij wordt bij het ontwerpen van de openbare ruimte meer prioriteit gegeven aan voetgangers (Stappen), fietsers (Trappen), openbaar vervoer en mobiliteitsdiensten, en minder aan de personenauto. Dat wil niet zeggen dat er geen plek is voor de auto, maar wel dat de autoafhankelijkheid wordt verminderd.
- De transitie naar het gebruik van elektrische vervoerswijzen raakt meerdere beleidsvelden. Zo ontstaat vanwege de ambitie voor emissievrij doelgroepenvervoer extra vraag naar laadmogelijkheden binnen woonwijken. Daarnaast spelen er vragen rondom netcongestie.
- Om ambities op het gebied van bijvoorbeeld duurzame mobiliteit te realiseren zijn er veranderingen nodig. Deze veranderingen vragen vaak een financiële investering. Om de ambities ook financieel haalbaar te maken is het van belang om de koppeling te maken met andere beleidsdomeinen. Meer gebruik van de fiets zorgt bijvoorbeeld niet alleen voor minder uitstoot, maar ook voor meer beweging en draagt daarmee bij aan een gezonde maatschappij. Vanuit het brede welvaartsperspectief wordt duidelijk dat verschillende beleidsvelden worden geraakt door en kunnen profiteren van aanpassingen in mobiliteit.
- Aandacht werd gevraagd voor het meenemen van en afstemmen met de regionale context. Met name op het gebied van bijvoorbeeld parkeereisen bij bedrijventerreinen en woningbouw, is het belangrijk om na te gaan wat er in de regio speelt en wat het effect van veranderingen binnen Duiven daarop kan zijn.
- Mobiliteit raakt iedereen. Wanneer er maatregelen worden genomen is het belangrijk om zowel inwoners als bedrijven en andere belanghebbenden mee te nemen in de afwegingen en keuzes die worden gemaakt. Waarom wordt een keuze gemaakt, en wat levert het op voor de maatschappij? Bij iedere vorm van participatie is verwachtingsmanagement essentieel. Het meenemen van belanghebbenden in keuzes gaat hand in hand met gedragseducatie.

2.5 Resultaten raadsavond

Op 5 maart 2024 heeft een informele raadsavond in gemeente Duiven plaatsgevonden. Na een presentatie van de resultaten uit de inventarisatiefase, zijn de raadsleden om input gevraagd aan de hand van een aantal vragen:

- Wat valt u op aan de inventarisatie?
- Zijn dit de juiste thema's of zou een ander thema toegevoegd moeten worden?

- Zijn er nog specifieke onderwerpen die belangrijk zijn voor het mobiliteitsbeleid?

Thema's waar volgens de gemeenteraad extra aandacht aan mag worden geschonken voor de Mobiliteitsvisie Duiven 2040, zijn:

- Inclusiviteit van het mobiliteitssysteem, en met name voor voetgangers. Duidelijke voorrangssituaties, veilige oversteekpunten en een hoge kwaliteit van het voetgangersnetwerk met goede aansluitingen tussen voetgangersvoorzieningen worden als belangrijke punten genoemd.
- Aandacht werd gevraagd voor een herkenbaar en goed verbonden voetgangersnetwerk. De uitkomsten van het onderzoek *Herkenbaarheid loop- en fietsroutes Duiven, Groessen en Loo (2024)* zijn hierbij waardevol.
- Duidelijke doorgaande en interne fietsverbindingen. Hierbij zijn niet alleen de routes van woonwijken en het buitengebied richting het centrum belangrijk, maar ook de schoolroutes. Bij de bouw van nieuwe woonwijken is het van belang dat deze goed aangesloten zijn op herkenbare fietsroutes. De uitkomsten van de studie van de Groene Metropoolregio naar het verbeteren van snelfietsroutes, waarbij gemeente Duiven is aangehaakt, kunnen hierbij van waarde zijn. Deze studie wordt in 2024 afgerond.
- Denken vanuit het STOMP-principe is belangrijk om dominantie van de auto in de openbare ruimte potentieel te verminderen, en daarmee ruimte te bieden aan actieve en duurzame mobiliteit.
- Het bereikbaar houden van de huidige nieuwe woongebieden wordt gezien als uitdaging, met name in het geval dat het project ViA15 niet door zou gaan. Het op peil houden van de bereikbaarheid is essentieel om overlast te voorkomen en de leefbaarheid in Duiven te behouden.
- Voor verkeersveiligheid is het belangrijk om ook eerdere meldingen of signalen vanuit de inwoners van Duiven mee te nemen en te evalueren.

2.6 Resultaten belangengroepenbijeenkomst

Op 21 maart 2024 zijn tijdens de belangengroepenbijeenkomst in Duiven de resultaten van de inventarisatiefase gepresenteerd. De belanghebbenden, bestaande uit vertegenwoordigers van de gehandicaptenraad, Milieuvrienden, de Fietsersbond, en wijkraad Duiven West, zijn daarnaast om input gevraagd waarbij de volgende vragen centraal stonden:

- Wat valt er op aan de inventarisatie en wat ontbreekt er?
- Wat moet aandacht krijgen in de mobiliteitsvisie?

Uit het gesprek volgden de volgende aandachtspunten:

- Leefbaarheid, met name op het gebied van overlast van geluid en uitstoot van verkeer, werd genoemd als aandachtspunt. Ook met het oog op de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die gaan plaatsvinden binnen Duiven is het van belang dat er naar de effecten op overlast van bestaande en nieuwe inwoners wordt gekeken.
- Belanghebbenden vragen naar de mogelijkheid om de maximale snelheden af te waarderen waar dat veilig en geloofwaardig kan, en waar dat geen negatieve gevolgen voor andere plekken in het verkeersnetwerk heeft. Dit om niet alleen verkeersveiligheid te

verbeteren, maar ook om overlast van geluid en uitstoot van verkeer te beperken.

- Op de Rijksweg worden verkeersveiligheidsknelpunten ervaren, en zijn er zorgen over de effecten van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouw).
- Lopen en fietsen zijn niet alleen bevorderend voor gezondheid en duurzaamheid, maar ook voor veiligheid en leefbaarheid. Aandacht moet worden geschonken aan de kwaliteit van fiets- en looproutes, waarbij ook naar onderhoud wordt gekeken. Dit is met name belangrijk voor mensen met een visuele of fysieke beperking, en wanneer er gebruik wordt gemaakt van bijvoorbeeld kinderwagens. Daarnaast zijn goede oversteekvoorzieningen en voldoende brede fietspaden op de routes belangrijk.
- Naast de kwaliteit van de fietsroutes is het ook belangrijk dat fietsenstallingen goed op orde zijn, voor verschillende typen fietsen (zoals e-bikes, bakfietsen).
- Gezien de trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, moeten nieuwe mobiliteitsvormen een bij Duiven passende plek krijgen in de mobiliteitsvisie.

3. Thema’s en ambities

Uit de inventarisatie volgen drie thema’s waar we met de Mobiliteitsvisie Duiven 2040 een bijdrage aan willen leveren. Deze thema’s zijn verkeersveiligheid, actieve mobiliteit, en bereikbaarheid

Binnen deze thema’s hebben we ambities, zoals hiernaast geformuleerd. Bij alles wat we in onze gemeente doen op het gebied van mobiliteit zullen in de toekomst deze ambities centraal staan. Op die manier blijft Duiven een prettige omgeving om in te wonen, werken en recreëren.

In de hiernavolgende paragrafen zijn de thema’s verder uitgewerkt. Het gaat hierbij om de ambities op hoofdlijnen. In de hierna op te stellen mobiliteitsvisie wordt hier verder invulling aan gegeven.

Verkeersveiligheid

- Dalende trend in het aantal verkeersongevallen

Actieve mobiliteit

- Het bevorderen van actieve modaliteiten
- Het STOMP-ontwerpprincipe volgen
- Inclusiviteit van het mobiliteitssysteem waarborgen

Bereikbaarheid

- Knelpunten naar aanleiding van ruimtelijke ontwikkelingen aanpakken
- De bereikbaarheid met duurzame mobiliteitsvormen verbeteren

3.1 Verkeersveiligheid

Binnen het thema verkeersveiligheid hebben we als ambitie: een dalende trend in het aantal verkeersongevallen. Dit willen we doen door in te zetten op het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Verkeersveiligheid verbeteren

De overheid is er samen met de samenleving verantwoordelijk voor dat personen zich in de openbare ruimte veilig kunnen verplaatsen. De verkeersveiligheid is te verbeteren door enerzijds de infrastructuur aan te passen en anderzijds het gedrag van de weggebruikers te beïnvloeden.

Het aanpassen van de infrastructuur is mogelijk door de principes van Duurzaam Veilig te hanteren. Een weg is in balans als vormgeving, functie en gebruik op elkaar aansluiten. Dit verbetert de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Daarnaast kan het gedrag van weggebruikers beïnvloed worden door educatie, campagnes en handhaving.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. De objectieve verkeersveiligheid is gebaseerd op een risicogestuurde aanpak met ongevallendata, snelheidsdata en inrichtingscriteria conform richtlijnen en wetgeving. Subjectieve verkeersveiligheid heeft betrekking op de beleving van de verkeersveiligheid door weggebruikers, onder andere gemeten aan de hand van de enquête.

Voor Duiven zijn zowel de objectieve als ook subjectieve verkeersveiligheid op wegen en kruispunten aandachtspunten (op bijvoorbeeld routes naar sport en scholen):

- Het totale aantal ongevallen in de gemeente fluctueert, maar er is geen dalende trend in het aantal geregistreerde ongevallen. Voor wegvakken en kruispunten met relatief veel ongevallen moet verder onderzocht worden of maatregelen nodig zijn.
- Verkeersveiligheid is een belangrijk thema in de omgevingsvisie en ook in regionaal, provinciaal en landelijk beleid.
- Veel inwoners benoemen de verkeersveiligheid als belangrijkste thema voor het mobiliteitsbeleid. In de enquête zijn locaties benoemd die als onveilig worden ervaren.

Wat werken we o.a. uit in de mobiliteitsvisie?

- Een heldere netwerkkaart voor iedere modaliteit met daarop kansen en verbeterpunten.
- Een passende wegencategorisering en de daarbij horende inrichtingsprincipes (conform Duurzaam Veilig), bijvoorbeeld het onderzoeken van gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/h.
- Gedragsmaatregelen via educatie, campagnes en handhaving.
- Een gestandaardiseerde aanpak voor locaties in de gemeente die als onveilig worden ervaren (bijvoorbeeld in de vorm van een stappenplan met daarin de te doorlopen stappen bij klachten over te hard rijden).

3.2 Actieve mobiliteit

Voor het thema actieve mobiliteit is de ambitie: een stijgende trend in het aantal verplaatsingen per fiets en te voet. Dit willen we doen door in te zetten op:

- Het bevorderen van actieve modaliteiten (fiets en voetganger).
- Het STOMP-ontwerpprincipe volgen.
- Inclusiviteit van het mobiliteitssysteem waarborgen.

Het bevorderen van actieve modaliteiten

Een gezonde leefomgeving en prioriteit voor fietsers en voetgangers zijn belangrijke onderwerpen in de omgevingsvisie van Duiven. Ook vanuit de gemeenteraad en de ambtelijke brede werksessie blijkt dat er aandacht moet zijn voor gezondheid. In een gezonde leefomgeving is het prettig om te wonen, werken, en recreëren. Het streven naar ruimte om te fietsen en te lopen is daarom van groot belang. Deze actieve modaliteiten dragen bij aan de gezondheid van mensen en ook aan het ontmoeten en omzien naar elkaar. Wandelen kan er bijvoorbeeld aan bijdragen dat mensen elkaar ontmoeten en een praatje maken. Daarnaast zijn het duurzame, schone en ruimte-efficiënte vervoerswijzen. Ook vanuit de regio wordt er gewerkt aan het stimuleren van schone verplaatsingen en meer fietsgebruik.

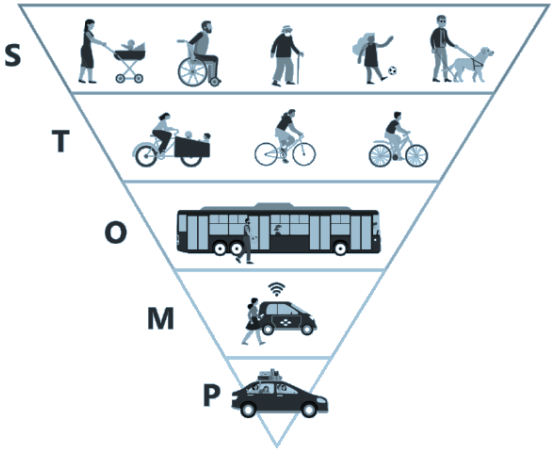
Omdat de auto veel wordt gebruik en er minder wordt gefietst en gelopen in Duiven, is er veel potentie om dit te veranderen. De onderlinge reisafstanden (zowel naar voorzieningen binnen Duiven als in de regio) lenen zich uitstekend voor het gebruik van de fiets. Het blijven stimuleren en faciliteren van fietsen en wandelen binnen onze gemeente past daarom goed binnen dit thema.

Om fietsen en lopen te stimuleren is er, naast herkenbare loop- en fietsroutes, ook een rol weggelegd voor campagnes en educatie. Deze zijn er op het gebied van verkeersveiligheid zoals al eerder beschreven, maar ook om bijvoorbeeld bekendheid te geven aan regionale doorfietsroutes. Samenwerking met de buurgemeenten en de regio is hierbij belangrijk. Daarnaast kunnen ambities aan elkaar verbonden

worden, zoals het stimuleren van fietsen naar het werk met een werkgeversaanpak vanuit de regio.

Het STOMP-ontwerpprincipe volgen

Om een verdere stijging in het aantal verplaatsingen met actieve modaliteiten te bewerkstelligen is het uitgangspunt om het STOMP-ontwerpprincipe te volgen. Bij het STOMP-ontwerpprincipe staat de auto niet langer centraal bij de inrichting van de ruimte, maar gaan we eerst uit van de voetganger (**S**tappen) en vervolgens de fietser (**T**rappen), **O**V (openbaar vervoer) en **M**aaS (Mobility as a Service). Als laatste wordt de **p**rivéauto meegenomen in de inrichting. Het STOMP-principe is inmiddels uitgegroeid tot een belangrijk uitgangspunt waarbij de mens centraal staat in gebiedsontwikkelingen en dat invulling geeft aan de leefbaarheid en bereikbaarheid.



Inclusiviteit van het mobiliteitssysteem waarborgen

Een belangrijk aandachtspunt binnen het thema actieve mobiliteit is de inclusiviteit van het mobiliteitssysteem. Het belang van inclusiviteit en toegankelijkheid werd ook benadrukt door de gemeenteraad en tijdens de ambtelijke brede werksessie. Met de toenemende vergrijzing neemt het gebruik van scootmobielen, rollators en rolstoelen op straat toe. Maar ook de behoefte om dichtbij voorzieningen te wonen en deze te voet of op de fiets te kunnen bezoeken past hierbij. Niet alleen vanwege de vergrijzing is aandacht voor toegankelijkheid belangrijk, dit geldt voor meer groepen (zoals kinderen en mensen met een beperking). Ook vanuit mobiliteit willen we bijdragen aan een inclusieve samenleving. Versmallingen, oneffenheden en stoepranden kunnen een ware hindernisbaan vormen. Daarom willen we ons inzetten voor een sluitend (waar mogelijk obstakelvrij) voetgangers- en fietsnetwerk.

Wat werken we o.a. uit in de mobiliteitsvisie?

- In de studie Herkenbaarheid loop- en fietsroutes Duiven, Groessen en Loo (2024) zijn maatregelen beschreven om de loop- en fietsroutes te verbeteren. Deze maatregelen nemen we over op de netwerkkaarten en in het uitvoeringsprogramma voor de Mobiliteitsvisie Duiven 2040.
- Een aanpak om de ontbrekende of onveilige schakels in de snelfietsroutes (SFR12 en SFR de Liemers) en de hoofdroutes daarnaartoe te verbeteren.
- Gedragsmaatregelen via educatie, campagnes.

3.3 Bereikbaarheid

Binnen het thema bereikbaarheid hebben we de ambitie: het behouden van bereikbaarheid van huidige en borgen van bereikbaarheid van toekomstige woonwijken en bedrijventerreinen, voor alle modaliteiten. Dit willen we doen door in te zetten op:

- Knelpunten naar aanleiding van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouwplannen en uitbreiding bedrijventerreinen) aanpakken.
- De bereikbaarheid met duurzame mobiliteitsvormen verbeteren, zoals:
  - fiets (elektrisch, bakfiets, speed-pedelec, etc.);
  - openbaar vervoer;
  - deelmobiliteit;
  - elektrische auto.

Met bereikbaarheid wordt de toegankelijkheid van bestemmingen bedoeld, uitgedrukt in de kosten, tijd en/of moeite die nodig is om een bestemming te bereiken. Hieronder valt dus onder andere een vlotte verkeersafwikkeling met een goede doorstroming van het verkeer op de wegvakken en kruispunten voor alle vervoerswijzen. Hierbij geven we zoveel mogelijk prioriteit aan de voetganger, de fiets (waar dat veilig kan) en het openbaar vervoer (eventueel aangevuld met deelmobiliteit). Het is belangrijk om de leefbaarheid in en rondom wijken te bewaken als gevolg van de verbeterde bereikbaarheid. Onder andere (verkeers)veiligheid en vormen van trillings-, geur- en geluidsoverlast houden we daarbij in de gaten. Indien nodig wordt onderzocht of er maatregelen getroffen moeten worden om de leefbaarheid op peil te houden.

Knelpunten naar aanleiding van ruimtelijke ontwikkelingen aanpakken

In de gemeente Duiven en de regio zijn veel woningbouwplannen en uitbreidingen van bedrijventerreinen. Dit zijn voorbeelden van ontwikkelingen die een toename van het aantal verplaatsingen als gevolg hebben. We willen voorkomen dat deze toename leidt tot een verslechtering van de bereikbaarheid. De bereikbaarheid staat onder druk door de uitstel van het project ViA15, waarmee de knelpunten op de A12/N325 langer blijven bestaan. Wanneer het project niet doorgaat worden de knelpunten groter en moet er een concreet (regionaal) plan worden gemaakt. Daarnaast kan het vaker en langer sluiten van de spoorwegovergangen als gevolg van meer treinverkeer negatief zijn voor de bereikbaarheid met andere modaliteiten.

De bereikbaarheid met duurzame mobiliteitsvormen verbeteren

Met duurzame mobiliteit bedoelen we een toekomstbestendige manier van vervoer, waarbij onze verplaatsingen steeds minder negatieve invloed gaan hebben op het milieu en een steeds lagere CO2-uitstoot. Drie belangrijke uitgangspunten voor het verduurzamen van de mobiliteit zijn het voorkomen van verplaatsingen, het veranderen van vervoermiddelen en het verschonen van vervoermiddelen.

- Het voorkomen van verplaatsingen heeft een groot effect, maar is niet altijd mogelijk. Denk daarbij bijvoorbeeld aan thuiswerken.
- Het veranderen van vervoermiddelen heeft betrekking op het gebruik van duurzamere vervoerswijzen. De fiets speelt hierbij een belangrijke rol als vervanging van onder andere de kortere

autoritten. Naast het stimuleren van de fiets, dragen ook het stimuleren van het lopen voor de korte afstanden en het gebruik van openbaar vervoer voor de langere afstanden (eventueel aangevuld met deelmobiliteit) bij aan een duurzamere mobiliteit.
- Het verschonen van verplaatsingen is te bereiken door alternatieve brandstoffen te gebruiken, zoals elektriciteit.

Het bevorderen van de duurzame mobiliteit draagt bij aan een meer leefbare, gezonde en aantrekkelijke woon- en leefomgeving. Hiermee wordt tegelijkertijd ook de verkeersoverlast gereduceerd. Zo leidt het gebruik van de fiets tot minder verkeershinder in vergelijking met het gebruik van de auto (minder verkeersdrukte, geluids- en geuroverlast). Ook het gebruik van de elektrische auto in plaats van een auto op benzine of diesel leidt tot minder geluids- en geuroverlast. Het minimaal in stand houden en waar mogelijk verbeteren van het huidige openbaarvervoernetwerk is belangrijk om het openbaar vervoer een volwaardig alternatief van de auto te maken.

Wat werken we o.a. uit in de mobiliteitsvisie?
- Hoe we omgaan met de effecten van ruimtelijke plannen op het verkeersnetwerk, door de resultaten van de lopende studies over te nemen (netwerkanalyse en variantenstudie)
- Het aansluiten van de nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen op hoogwaardige voetgangers- en fietsnetwerken.
- Hoe we omgaan met deelmobiliteit.
- Het openbaarvervoernetwerk met de gemeentelijke wensen (bijvoorbeeld vanuit het Position Paper Regionaal OV van de Groene Metropool Regio Arnhem-Nijmegen).
- De regionale korte termijn aanpak voor de A12/N325 (het Mobiliteitspluspakket vanuit Taskforce A12/A15 op initiatief van GMR) overnemen. Dit wordt een lijst met te realiseren maatregelen (met name openbaar vervoer en fiets), die in samenspraak met Rijk, provincie en gemeenten wordt opgesteld, die snel kunnen bijdragen aan een betere bereikbaarheid.

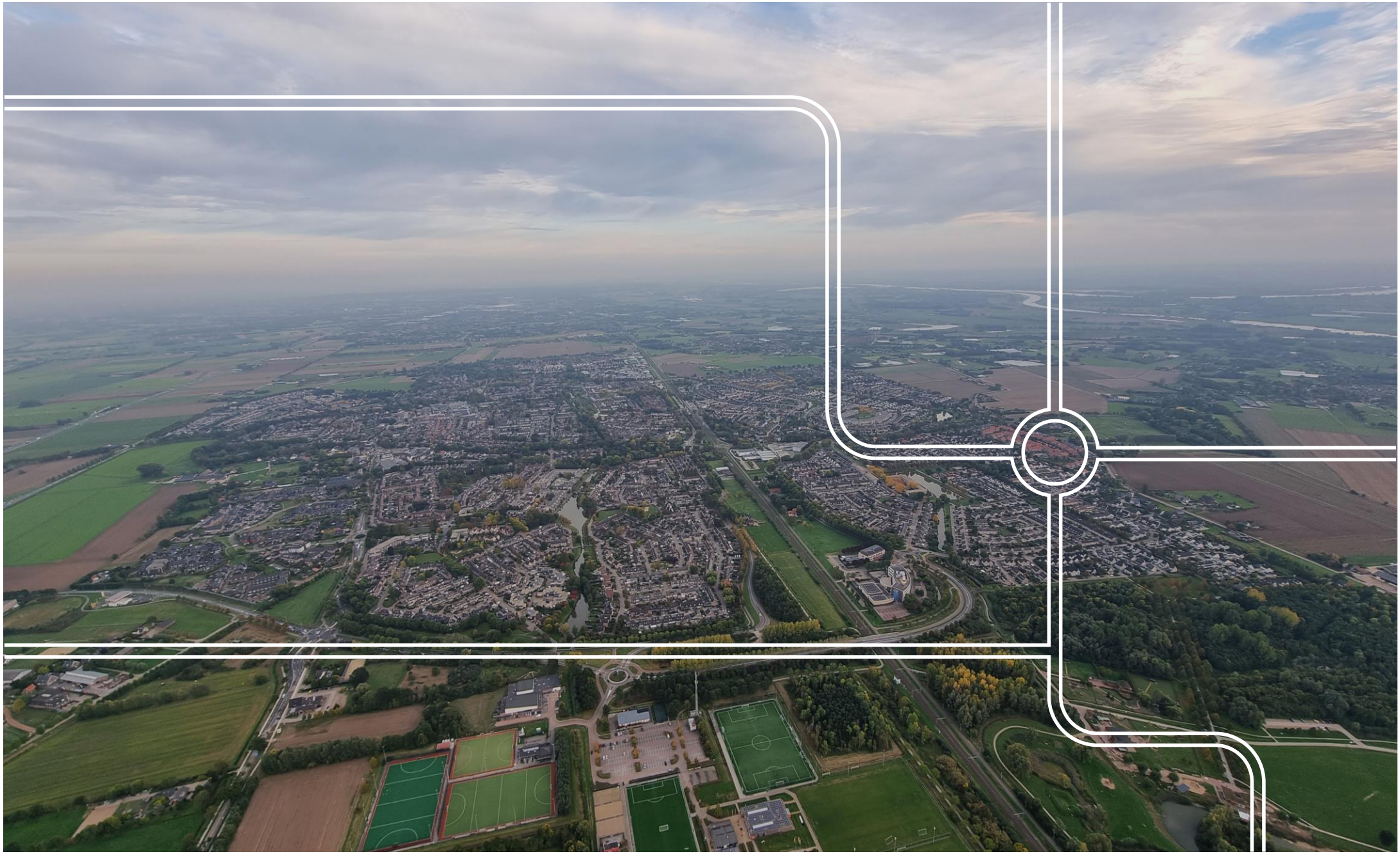
4. Tot slot

Met dit Ambitiedocument Mobiliteit Duiven wordt benadrukt dat de keuzes die worden gemaakt ten aanzien van het verplaatsingsgedrag en de inrichting van de openbare (verkeers-)ruimte bijdragen aan de thema's verkeersveiligheid, actieve mobiliteit, en bereikbaarheid. Met het centraal stellen van de ambities binnen deze thema's blijft gemeente Duiven een prettige woon-, werk- en leefomgeving.

Vervolgstappen

In de hierna op te stellen mobiliteitsvisie wordt er verdere invulling gegeven aan deze thema's en ambities, kijkend naar de netwerken voor de verschillende modaliteiten (voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto). In het uitvoeringsprogramma worden de concrete acties beschreven.

Voorliggend ambitiedocument wordt uiteindelijk met de mobiliteitsvisie en het uitvoeringsprogramma samengevoegd tot één document: de Mobiliteitsvisie Duiven 2040.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32