Bouwsteen Mobiliteit

Gemeente Rheden



gemeente Rheden

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Rheden
Titel rapport	Bouwsteen Mobiliteit
Kenmerk	017954.20241105.R1.02
Datum publicatie	5 november 2024
Projectleider Rheden	Lindy van Scharrenburg, Meisje Meijer, Marieke Sparreboom en Koen Knippenberg
Projectteam Goudappel	Floris Frederix, Dennis van Sluijs en Gerald Kikkert
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV 5-11-24

Inhoudsopgave

1. Inleiding 1

1.1 Waarom nieuw mobiliteitsbeleid? 1

1.2 Wat is mobiliteitsbeleid? 2

1.3 Leeswijzer 2

2. Bevindingen inventarisatie 5

2.1 Resultaten feiten en cijfers 6

2.2 Resultaten beleidsdocumenten 12

2.3 Resultaten enquête en dorpsgesprekken 14

2.4 Bijeenkomst belanghebbenden 18

2.5 Resultaten ambtelijke kerngroep 20

3. Thema’s & principes 23

3.1 Verkeersveiligheid 24

3.2 Leefbaarheid en gezondheid 26

3.3 Slim en schoon reizen 28

3.4 Bereikbaarheid 30

3.5 Actieve mobiliteit 32

3.6 Kansengelijkheid 33

4. Tot slot 35



1. Inleiding

Voor u ligt de Bouwsteen Mobiliteit van de gemeente Rheden. Hierin zijn de doelen en ambities opgenomen die bijdragen aan een bereikbaar Rheden, waar inwoners en bezoekers zich op een veilige, duurzame en gezonde manier kunnen verplaatsen. Deze zijn gebaseerd op de Startnotitie Bouwsteen Mobiliteit, de input van belanghebbenden en diverse databronnen.

In dit eerste hoofdstuk wordt een korte introductie gegeven op het mobiliteitsbeleid (waarvan deze Bouwsteen Mobiliteit het eerste onderdeel is): waarom is vernieuwing nodig en hoe komt het tot stand?

1.1 Waarom nieuw mobiliteitsbeleid?

De afgelopen jaren en ook op dit moment zijn er veel nieuwe ontwikkelingen die van invloed zijn op onze mobiliteit. Denk bijvoorbeeld aan de toename van elektrische fietsen, thuiswerken, de grote woningbouwopgave, vergrijzing, verduurzaming en de komst van een nieuwe wegcategorie (GOW30), maar ook ontwikkelingen als de Omgevingswet (bijvoorbeeld de Omgevingsvisie) en het college werkprogramma 2022-2026. Dit vraagt om het huidige versnipperde beleid om te vormen naar actueel integraal mobiliteitsbeleid, waarin de nieuwe ontwikkelingen meegenomen worden. Op deze manier kunnen we middelen toekomstbestendig inzetten, wanneer we keuzes maken voor de inrichting van onze fysieke leefomgeving.

In het College-werkprogramma 2022-2026 is als speerpunt opgenomen om de mobiliteit in de gemeente Rheden verder te verduurzamen. Om dit te kunnen bewerkstelligen is er behoefte aan actuele ambities en doelen voor mobiliteit met een nadere uitwerking hoe deze te bereiken en welke projecten en regels hieruit volgen. Tegelijkertijd werken ook omliggende gemeenten en de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen aan het actualiseren van hun mobiliteitsbeleid, waardoor we regionaal kunnen afstemmen en samenwerken.

De Omgevingsvisie voor de gemeente Rheden wordt op dit moment opgesteld. Hierin worden de integrale ambities en doelen voor onze fysieke leefomgeving gevormd. Om dit te kunnen doen is vanuit elk vakgebied input nodig. Het opstellen van actuele doelen en ambities voor mobiliteit en de uitwerking van hoe we die kunnen bereiken, zorgt ervoor dat we vanuit mobiliteit actuele input mee kunnen geven voor de integrale afweging in de Omgevingsvisie.

Kortom, het is wenselijk een actueel beleidskader op te stellen. Dit zorgt voor een heldere koers van de gemeente en geeft richting aan plannen,

projecten en beleid op het gebied van verkeer en mobiliteit en aan de instrumenten van de Omgevingswet.

1.2 Wat is mobiliteitsbeleid?

De Omgevingswet vraagt van ons om integraal beleid op te stellen voor onze fysieke leefomgeving. Dit betekent dat het nieuwe mobiliteitsbeleid als input dient voor de instrumenten van de Omgevingswet en andersom levert de integrale afweging in deze instrumenten input op voor het mobiliteitsbeleid (zie figuur 1.1 op de volgende pagina). Het beleid zal dus altijd dynamisch, cyclisch en integraal zijn. Op dit moment zijn we nog aan het oefenen met hoe deze wisselwerking vorm te geven. In de Omgevingsvisie wordt hiervoor een proces vastgelegd.

Het mobiliteitsbeleid bestaat uit drie onderdelen:



1. **Bouwsteen Mobiliteit:** Ambities en doelen voor mobiliteit binnen de gemeente Rheden voor 2040, welke richting geven aan het nieuwe mobiliteitsbeleid en een bouwsteen vormen voor de gemeentelijk Omgevingsvisie (Tijdelijk hulpmiddel voor Omgevingsvisie)..



2. **Mobiliteitsprogramma:** Een concreet en realistisch programma, inclusief netwerkkaarten, gebaseerd op de uitgangspunten uit de Bouwsteen Mobiliteit, voor hoe we de ambities en doelen uit de Omgevingsvisie en Bouwsteen Mobiliteit willen bereiken en hoe en welke instrumenten we daarop inzetten.



3. **Uitvoeringsplan:** Op basis van het Mobiliteitsprogramma projecten op de korte en lange termijn inplannen, prioriteren en vaststellen welke regels je hiervoor wilt vastleggen.

De Startnotitie Bouwsteen Mobiliteit die in maart door de gemeenteraad is vastgesteld, is de basis voor voorliggende Bouwsteen Mobiliteit. De Bouwsteen is vervolgens verder vormgegeven met input van belanghebbenden en inventarisatie van data over mobiliteit en beleid in de gemeente Rheden.

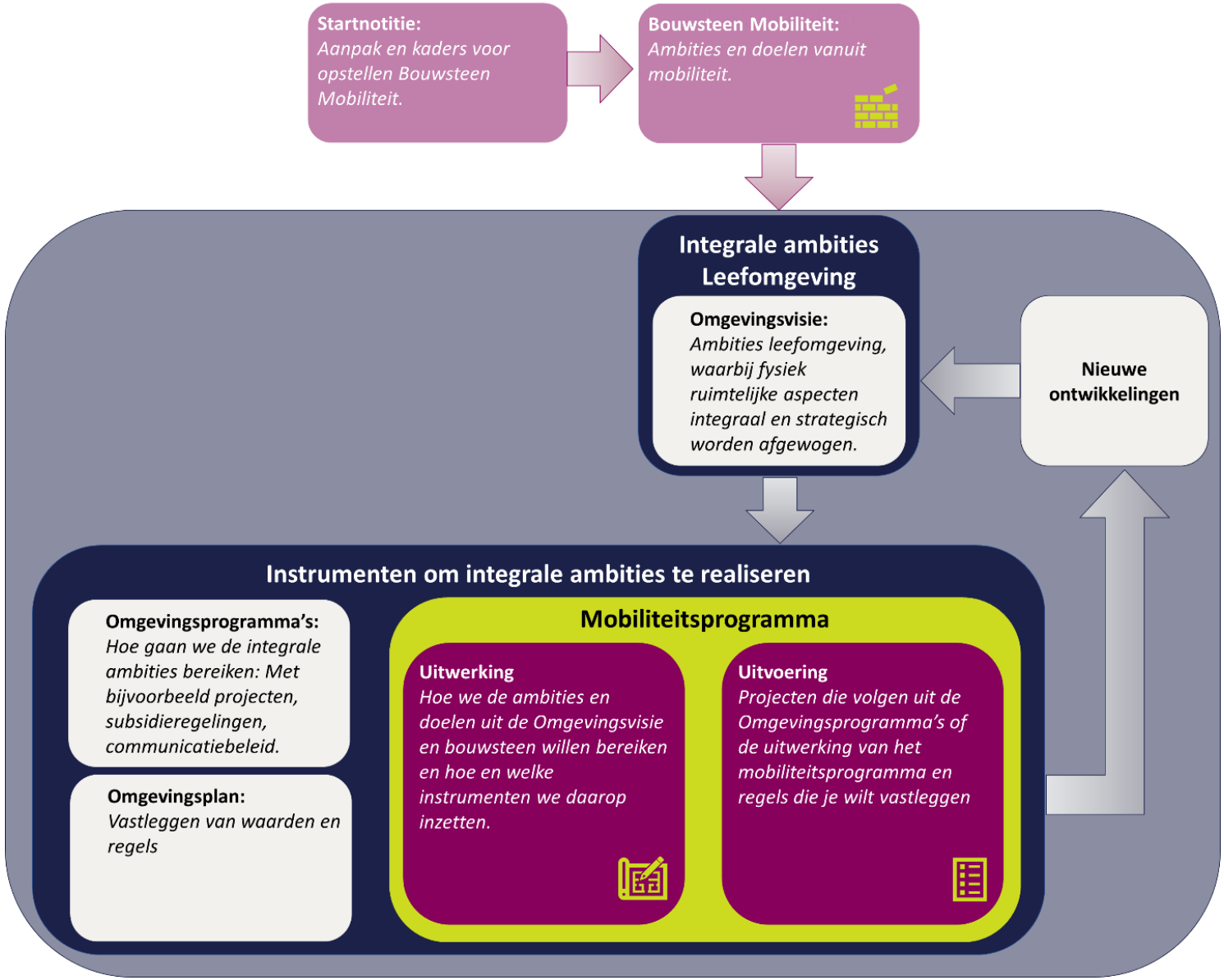
Om te komen tot deze drie onderdelen doorlopen we de volgende stappen:

- Stap 1: Waar staan we nu? → Inventarisatie.
- Stap 2: Waar willen we naartoe? → Bouwsteen Mobiliteit.
- Stap 3: Wat is onze koers? → Mobiliteitsprogramma.
- Stap 4: Welke acties zijn wanneer nodig? → Uitvoeringsplan.

1.3 Leeswijzer

Tijdens de inventarisatiefase in stap 1 is de huidige situatie aan de hand van verschillende bronnen geanalyseerd. De samenvatting van de inventarisatie is opgenomen in hoofdstuk 2. Stap 2 geeft antwoord op de vraag “waar willen we naar toe?”. Dit is opgenomen in hoofdstuk 3, daarin zijn de bevindingen uit de inventarisatie vertaald naar ambities.

Nadat deze Bouwsteen mobiliteit is vastgesteld gaan we verder met stap 3: het uitwerken van “wat is onze koers?” tot het Mobiliteitsprogramma. Ook doorlopen we dan stap 4 om concrete acties vast te leggen in het uitvoeringsplan.



Figuur 1.1: Samenhang tussen de instrumenten van de Omgevingswet en de onderdelen van het mobiliteitsbeleid.


Velp
10

2. Bevindingen inventarisatie

De eerste stap voor het opstellen van nieuw mobiliteitsbeleid is het inventariseren van de huidige situatie, waar staan we nu? In dit hoofdstuk presenteren we de resultaten van de inventarisatie. Het is een verzameling van kennis over alle relevante thema's rondom mobiliteit in de gemeente Rheden. Dit is de uitkomst van verschillende bronnen:

- Feiten en cijfers;
- Beleidsdocumenten;
- Enquête inwoners en dorpsgesprekken Omgevingsvisie;
- Gesprekken met de ambtelijke kerngroep;
- Gesprekken andere belanghebbenden;

De opgehaalde informatie uit de inventarisatie vormt de basis voor hoofdstuk 3. In hoofdstuk 3 vertalen we de resultaten uit de inventarisatie naar de ambities en doelen per thema. Per thema maken we inzichtelijk waarom uit de inventarisatie blijkt dat dit thema belangrijk is en welke bouwstenen ervoor nodig zijn om daar aan te werken.

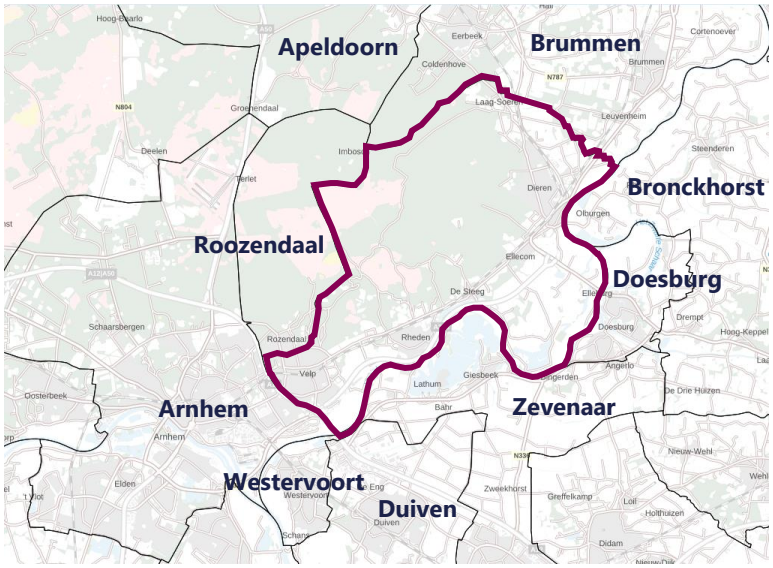


2.1 Resultaten feiten en cijfers

Demografie en structuur

De gemeente Rheden ligt ten noordoosten van Arnhem, in de provincie Gelderland. Het grenst aan de gemeenten, Arnhem, Brummen, Bronckhorst, Doesburg, Zevenaar, Duiven en Westervoort.

Het zuiden van de gemeente Rheden kent een **natuurlijke barrière** in de vorm van de IJssel. In het Noorden van de gemeente ligt de Veluwe met het Nationale Park de Veluwezoom.



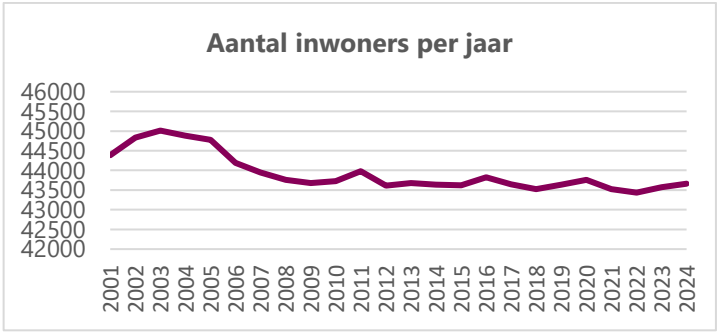
Figuur 2.1: De gemeente Rheden in de regio.

De grootste kernen van de gemeente Rheden zijn Velp, Dieren en Rheden met respectievelijk 18.292, 13.632 en 7.600 inwoners. Daarnaast maken ook de kleinere kernen De Steeg, Ellecom, Laag-Soeren en Spankeren onderdeel uit van de gemeente met elk ongeveer 1.000 inwoners.

Tussen de grote kernen en kleine kernen zitten duidelijke verschillen. In Velp, Rheden en Dieren zijn de meeste basisvoorzieningen aanwezig, waarbij Velp het grootste en meest diverse aanbod heeft. Velp heeft hierbij een meer **stedelijk** karakter, terwijl Rheden en Dieren als meer **dorps** en landelijk gezien kunnen worden.

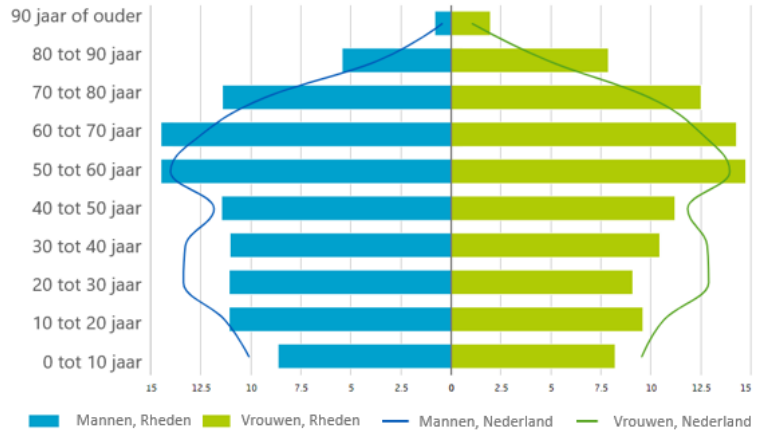
In Ellecom, De Steeg, Laag-Soeren en Spankeren zijn nagenoeg **geen voorzieningen** aanwezig, behalve een basisschool/peuterspeelzaal (m.u.v. Laag-Soeren). De afstand tot de basisvoorzieningen is voor De Steeg 3 kilometer (Rheden), Ellecom 3 kilometer (Dieren), Spankeren 1,5 kilometer (Dieren) en Laag-Soeren 3,4 kilometer (Eerbeek).

De gemeente Rheden telt op 1 januari 2024 43.661 inwoners (Bron: CBS). Het aantal inwoners blijft de laatste 15 jaar constant tussen de 43.500 en 44.000 inwoners zoals in figuur 2.2 is te zien.



Figuur 2.2: Aantal inwoners per jaar in gemeente Rheden (CBS, 2024)

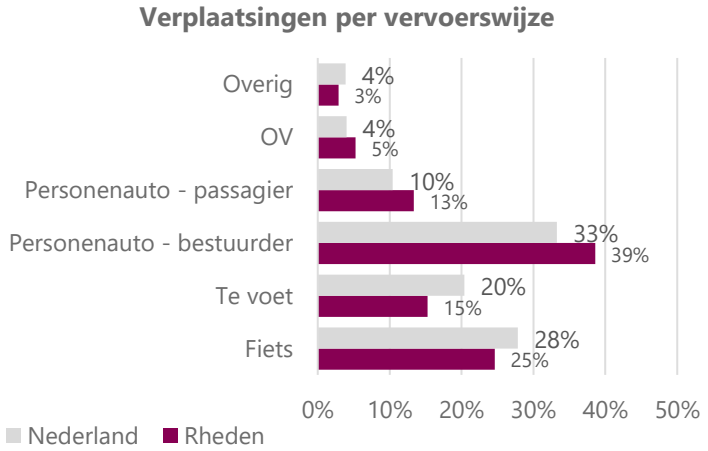
Vergrijzing speelt de komende jaren steeds meer een rol, wat ook terug te zien is in de leeftijdspiramide (figuur 2.3) van de gemeente. De leeftijdspiramide laat ook zien dat de vergrijzing in Rheden sterker is dan gemiddeld in Nederland. De vergrijzing leidt tot nieuwe uitdagingen op het gebied van toegankelijkheid en bereikbaarheid. Een grotere groep oudere inwoners leidt tot een verandering van de verplaatsingsbehoeften en -mogelijkheden. Bijvoorbeeld meer recreatieve verplaatsingen en behoefte aan obstakelvrije routes.



Figuur 2.3: Leeftijdsopbouw gemeente Rheden

Mobiliteitsdata

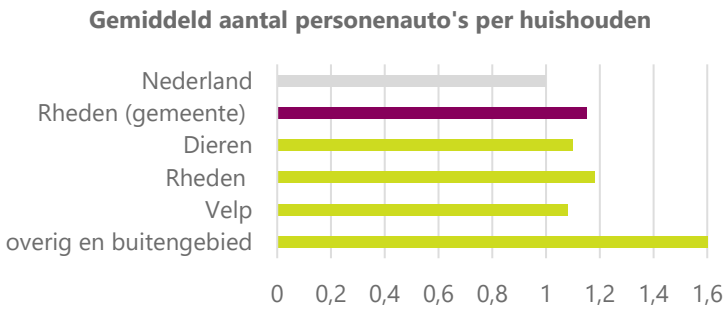
In figuur 2.4 is voor het totaal aantal verplaatsingen van de gemeente te zien welk vervoersmiddel er gebruikt wordt. De auto wordt het meest gebruikt voor **verplaatsingen**. Daarnaast is het OV-gebruik 1% hoger dan het Nederlands gemiddelde, wat op een totaal van 5% een aanzienlijk aandeel is. Deze modal split (verdeling van verplaatsingen over de vervoerswijzen) is passend bij een landelijke gemeente zoals Rheden; ook de omliggende gemeentes hebben een vergelijkbare vervoerswijzenkeuze.



Figuur 2.4: Vervoerswijze gemeente Rheden. Bron: Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (ODiN 2018-2022)

Als we alle kilometers van het gemotoriseerd verkeer dat rijdt over de wegen in de gemeente bij elkaar optellen, dan is daarvan 46% doorgaand verkeer (zonder herkomst of bestemming in de gemeente). 44% extern verkeer (met een herkomst **of** een bestemming binnen de gemeente Rheden) en 10% intern verkeer (met een herkomst **en** een bestemming binnen de gemeente Rheden). Van de kilometers gereden door het doorgaand verkeer wordt het merendeel gereden op de autosnelweg (A348).

Het **autobezit** per huishouden is ook vergelijkbaar met omliggende gemeentes. Wel zijn er sterke verschillen in autobezit tussen Velp, Rheden, Dieren en de overige kernen waarbij inwoners van Velp het minste auto's bezitten en in de overige kernen en het buitengebied van de gemeente het meeste. Binnen Velp valt het op dat het autobezit in Velp-Zuid lager is dan in Velp-Noord.



Figuur 2.5: Gemiddeld aantal personen auto's per huishouden

Het aandeel **elektrische auto's** in het autobezit is hoger dan het Nederlands gemiddelde (met 31 per 1.000 inwoners, ten opzichte van 25 per 1.000 inwoners, Klimaatmonitor, 2023). Het aanbod (semi)publieke laadpunten daarentegen is in de gemeente Rheden laag in vergelijking met Nederland (met 5 per 1.000 inwoners, ten opzichte van 8 per 1.000 inwoners, Klimaatmonitor, 2023). Het lage aanbod laadpunten kan te verklaren zijn door de aanwezigheid van veel woningen met eigen opritten en de afwezigheid van grote semi-publieke laadvoorzieningen bij hotels of tankstations.

Het aanbod van nieuwe mobiliteitsvormen zoals **deelauto's** is nog beperkt, al zijn er wel enkele buurtinitiatieven zoals bijvoorbeeld in Ellecom. Bij de treinstations in Velp, Dieren en Rheden zijn deelfietsen beschikbaar. In Dieren is het aanbod het hoogst (24).

Bereikbaarheid

In de gemeente lopen geen rijkswegen. De Provinciale verbindingswegen zijn de A348, de N348, de N317, N785 en de N786. De A348 vormt de belangrijkste verbinding tussen de kernen en richting Arnhem. De N348 en de N317 verbindt de gemeente Rheden respectievelijk met de gemeenten Brummen en Doesburg. De N786 wordt gebruikt als ontsluiting richting de noordelijker gelegen kernen.

De hoofdwegen binnen de bebouwde kom hebben een snelheidslimiet van 50 km/u. Dit zijn bijvoorbeeld de Arnhemsestraatweg, Hoofdstraat, Zutphensestraatweg, President Kennedylaan en de Harderwijkerweg. Daarnaast geldt op dit moment nog voor een aantal wegen in Rheden, Dieren en De Steeg eveneens een maximumsnelheid van 50 km/u, ondanks hun functie als erftoegangsweg (woonstraat), zie figuur 2.6. Een deel van deze 50 km/uur wegen is inmiddels of wordt in de nabije toekomst aangepast naar een 30 km/uur inrichting.



Figuur 2.6: Gemeentelijke wegen Rheden, Dieren en De Steeg met 50 km/uur snelheid (Bron: mobiliteitsspectrum, Goudappel (2023).

De gemeente Rheden kent een **goede autoverbinding**. Binnen een reistijd van 15 minuten is Arnhem bereikbaar, binnen circa 30 minuten Nijmegen, Zutphen en Apeldoorn en binnen 45 minuten Oss en Amersfoort. Wel is filevorming op de A12 rondom het Velperbroekcircuit tijdens de ochtend- en avondspits een groot knelpunt. Zowel de aansluiting met de A348 zorgt voor wachttijden, evenals de verdere route richting Utrecht.

De **treinverbindingen** binnen de gemeente Rheden zijn ook goed met een intercitystation in Dieren en stations voor sprinters in Velp en Rheden. Hierbij stopt de intercity Arnhem-Deventer 2 maal per uur in Dieren en de sprinter Wijchen-Zutphen 2 maal per uur (m.u.v. zondag) in Velp, Rheden en Dieren. Het blijkt dat het aantal reizigers op de stations binnen de gemeente niet op het niveau is van 2019 (voor corona), dus er is nog reizigerspotentieel (NS Dashboard). Binnen de gemeente lopen diverse regionale busverbindingen zoals de buslijn Arnhem – Apeldoorn (43) en de buslijnen Arnhem – Doetinchem (27,29). Daarnaast wordt Velp ontsloten met diverse lokale buslijnen richting Arnhem. Vanaf Dieren station is er een buurtbus die verschillende routes binnen Dieren rijdt.

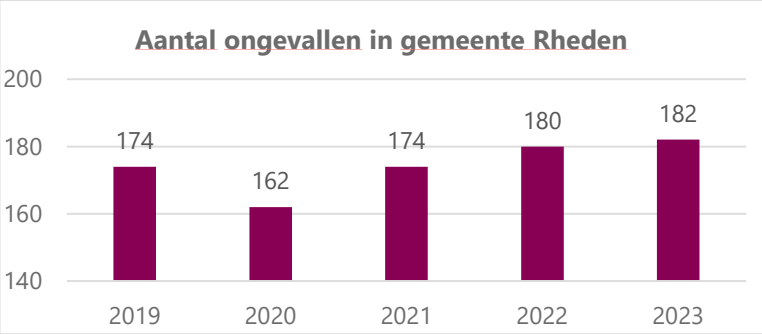
Het **hoofdfietsnetwerk** bestaat uit voornamelijk één regionale hoofdfietsader die Arnhem met de kernen Velp, Rheden en Dieren verbindt. Vanuit Dieren zijn er hoofdfietsroutes in de richting van Apeldoorn, Brummen en Doesburg. Dit zorgt ervoor dat met de fiets Arnhem goed bereikbaar is en vanuit Dieren onder andere Brummen en Doesburg.

De ligging tussen de IJssel en de Veluwe heeft invloed voor de bereikbaarheid van alle vervoerswijzen, maar vooral voor het openbaar vervoer en de fiets. Om de IJssel over te steken zijn er veerpontjes.

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid benaderen we zowel objectief (cijfers) als 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.

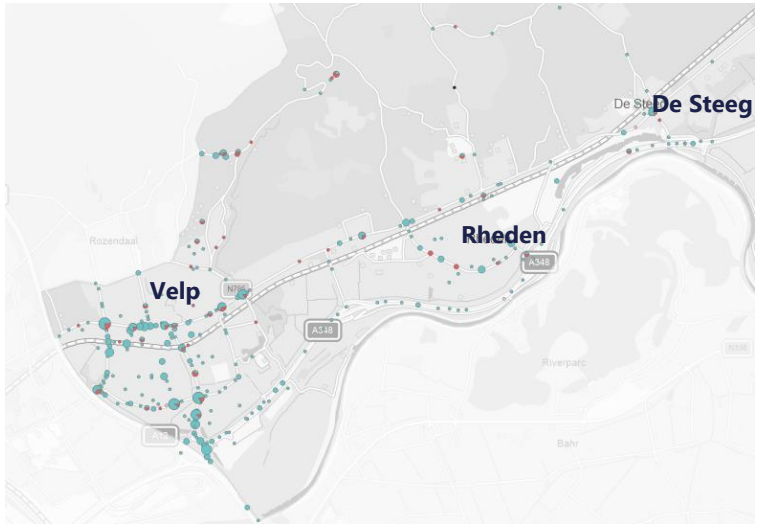
Het aantal geregistreerde verkeersongevallen op de gemeentelijke wegen laat een licht stijgende trend zien. De verkeersongevallen binnen de bebouwde kom zijn vaak op hoofdwegen, en bij de helft van alle ongevallen zijn kwetsbare verkeersdeelnemers betrokken (voetgangers, fietsers, e-bike en bromfietsers).



Figuur 2.7: Aantal ongevallen per jaar in gemeente Rheden, op basis van door de politie geregistreerde ongevallen in 2019-2023 (VIA, 2024)

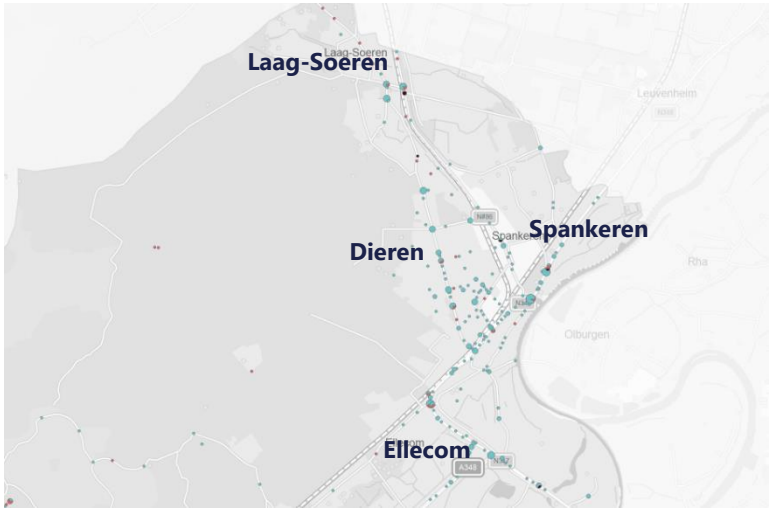
Omgerekend naar het totaal aantal verkeersongevallen per 1.000 inwoners (excl. ongevallen op rijkswegen), zijn de aantallen deze afgelopen 5 jaar in Rheden vergelijkbaar met het Nederlands gemiddelde.

In totaal zijn er in de periode 2019-2023 872 ongevallen geregistreerd, waarvan de meesten met uitsluitend materiële schade zijn afgelopen. Er zijn 103 ongevallen met letsel geregistreerd en 7 met een dodelijke afloop. Op de figuren 2.8 en 2.9 zijn een aantal concentraties van ongevallen zichtbaar.



Figuur 2.8: Verkeersongevallen Bron: VIA verkeersongevallen 2019-2023, geregistreerd door de politie, op gemeentelijke wegen.

Wegen met veel ongevallen zijn bijvoorbeeld de Harderwijkerweg, Arnhemsestraatweg/Hoofdstraat, President Kennedylaan, Waterstraat, Oranjeweg, Ellecomsedijk, Zutphensestraatweg en de Kanaalweg. Enkele wegen zoals de Hardewijkerweg in Laag-Soeren en de Oranjeweg in Rheden zijn al recent heringericht, maar omdat dit gegevens zijn van de laatste vijf jaar is dit nog niet terug te zien in de data.



Figuur 2.9: Verkeersongevallen. Bron: VIA verkeersongevallen 2019-2023, geregistreerd door de politie, op gemeentelijke wegen.

Trends en ontwikkelingen

Om integraal mobiliteitsbeleid voor 2040 te ontwikkelen, is het belangrijk om in te spelen op verwachte trends en ontwikkelingen binnen het mobiliteitsdomein. Enkele van deze actuele of te verwachten trends en ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de mobiliteit in Rheden zijn:

- **Elektrische fietsen**: Met elektrische fietsen kunnen grotere afstanden gemakkelijker worden overbrugd. De opkomst van elektrische fietsen leidt echter tot een toename van snelheidsverschillen op het fietspad, wat de behoefte aan bredere fietsvoorzieningen vergroot. Ook worden aantrekkelijke en veilige stallingsmogelijkheden belangrijker vanwege de hogere aanschafwaarde van deze fietsen.
- **Verkeersveiligheid**: Landelijke cijfers laten een negatieve trend zien in verkeersveiligheid. Verbetering van de verkeersveiligheid vergt maatregelen zoals het verbeteren van de fietsinfrastructuur en scheiding van de verschillende verkeersstromen. Of toepassing van GOW 30 km/h op wegen waar scheiding van de verkeersstromen niet mogelijk is.
- **Elektrische auto's**: Hoewel het gemiddelde bezit van elektrische auto's gemiddeld in Rheden momenteel al relatief hoog is , zal dit naar verwachting nog meer toenemen, evenals de vraag naar een goed netwerk van laadpunten.
- **Deelmobiliteit**: Toepassing van deelmobiliteit biedt kansen als aanvulling op het openbaar vervoer en om het aantal benodigde parkeerplaatsen en autobezit te reduceren (met name bij nieuwe woonwijken). Hoewel deelmobiliteit wellicht meer potentie heeft in grote steden, kan het ook in Rheden een aanvulling op het bestaande mobiliteitsaanbod zijn.

2.2 Resultaten beleidsdocumenten

Lokaal beleid

Het huidige mobiliteitsbeleid sluit niet meer volledig aan bij de nieuwe ontwikkelingen die de afgelopen hebben plaatsgevonden. Daardoor worden middelen nu mogelijk niet toekomstbestendig ingezet, wanneer we keuzes maken voor de inrichting van onze openbare ruimte. In de diverse gemeentelijke beleidsstukken zien we echter belangrijke keuzes en opgaven die relevant zijn voor mobiliteit.

De gemeente Rheden heeft met de **Startnotitie Bouwsteen Mobiliteit (2024)** al wel een richting gegeven voor het mobiliteitsbeleid. De belangrijkste punten hierin zijn duurzaam reisgedrag en bereikbaarheid, leefbaarheid en gezondheid èn verkeersveiligheid. Ook de verbondenheid met de regio en het gebruik van de fiets moet een plek krijgen in het beleid. Als laatste is benoemd dat de auto nog steeds een belangrijk vervoersmiddel is binnen de gemeente.

Het **Coalitieakkoord (2023-2026)** legt de nadruk op wandelen, fietsen, autodelen en openbaar vervoer. Het doel is om de buslijnen op minimaal het huidige niveau te behouden. Er wordt gewerkt aan de uitbreiding van de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer, terwijl pilotprojecten worden ingezet om verdere innovaties te stimuleren die bijdragen aan slimme en duurzame mobiliteit.

Het **Koersdocument Omgevingsvisie (2024)** richt zich eveneens op duurzame mobiliteit. Het terugdringen van gemotoriseerd verkeer (auto- en vrachtverkeer) is essentieel om enerzijds de balans tussen natuur en leefbaarheid te behouden en anderzijds gezonde activiteiten zoals fietsen en wandelen te stimuleren. Daarbij krijgt de bereikbaarheid van natuurgebieden, snelwegen, openbaar vervoer en de toegankelijkheid van fiets- en wandelpaden voor kwetsbare gebruikers ook prioriteit.

De **Omgevingsvisie Buitengebied (2019)** legt de focus op het sturen van de belangrijkste verkeersstromen via de A348, terwijl in andere gebieden meer ruimte wordt geboden aan niet-gemotoriseerde vervoersvormen. Een belangrijk aspect is het terugdringen van gemotoriseerd verkeer in het Nationaal Park Veluwezoom. Het **Masterplan + Uitvoeringsprogramma Welkom Veluwezoom (2022)** bouwt hierop voort en omvat zes actielijnen:

1. Natuur: bescherming, beleving en ontwikkeling
2. Ontvangstlocatie: bezoekerscentrum en herstelplan Heuven
3. Station en omgeving: inrichting en verbinding bezoekerscentrum
4. Regionale spreiding bezoekersstromen en ondersteuning lokale economie
5. Minder en veiliger verkeer in de natuur
6. Optimalisatie gebruik parkeerplaatsen

Hoewel de structuurvisies (2016) al enigszins gedateerd zijn, kunnen hier nog wel relevante knelpunten uit opgemaakt worden. Zo komt verkeersoverlast in alle kernen aan de orde en wordt al ingespeeld op het stimuleren van wandelen en fietsen door de toegankelijkheid te verbeteren en de 30 km/uur zones uit te breiden.

In de Visie laadinfrastructuur (2022) heeft de gemeente de strategie bepaald om tijdig een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren. De

gemeente Rheden stimuleert het plaatsen van deze publieke laadpalen. Op dit moment gebeurt dat in een concessie, gezamenlijk met andere gemeenten in de provincies Overijssel en Gelderland. Deze concessie loopt in 2025 af. Rheden wil in de wijken en dorpen een laadnetwerk realiseren waarbij laadvoorzieningen zoveel mogelijk geclusterd worden, met inachtneming van een acceptabele loopafstand. Dit wordt ook meegenomen in de op te stellen energievisie voor de gemeente.

Relevante studies

In 2023 is een koopstromenonderzoek gedaan in de winkelgebieden van Velp, Rheden en Dieren. Hieruit bleek dat de herkomst van de omzet in Centrum Velp, Centrum Rheden en Centrum Dieren voornamelijk komt van de inwoners uit de eigen gemeente. In Velp en Rheden komen de meeste bezoekers met de fiets, in Dieren is dit de auto. Voor alle centrumgebieden geldt dat over het algemeen de bereikbaarheid per auto hoog gewaardeerd wordt, evenals de fiets (vaak nog hoger dan de auto).

Regionaal en landelijk beleid

De belangrijkste thema's uit het regionaal, provinciaal en landelijk beleid zijn:

- Inzet op de fiets
- Verkeersveiligheid
- Duurzaamheid

De gemeente Rheden ligt in de provincie Gelderland en is onderdeel van de Groene Metropool Regio Arnhem - Nijmegen. In de Gelderse mobiliteitsvisie staat de realisatie van hubs waarmee verschillende vormen van mobiliteit met elkaar verbonden kunnen worden centraal.

Andere bouwstenen die lokaal in de gemeente uitgewerkt kunnen worden zijn het inzetten op fietsen op de korte en middellange afstanden en het bevorderen van de verkeersveiligheid.

Ook in de Gelderse Omgevingsvisie hebben de fiets en knooppunten in het mobiliteitssysteem een belangrijke rol. Ambitie is dat in 2030 35% van het totaal aantal verplaatsingen met de fiets is.



Gemeente Rheden in de Groene Metropoolregio

De Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen (GMR), waar ook Rheden deel van uitmaakt, heeft in haar Regionale Agenda 2023-2024 gezamenlijke ambities geformuleerd op het gebied van verbinding, productiviteit, circulariteit, ontspanning en groene groei. Voor mobiliteit betekent dit een focus op: **sterke interne en externe verbindingen** via weg, spoor en water; een regionaal netwerk van (snel)fietspaden; hubs en knooppunten; gedragsverandering ter bevordering van duurzame mobiliteit; en verbeterde verkeersveiligheid.

Het doel is een **goed verbonden regio** te creëren. In de Verstedelijkingsafspraken voor de regio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley (2022) wordt daarnaast de nadruk gelegd op het bevorderen van groene en gezonde leefomgevingen. Bij het ontwikkelen van nieuwe woon- en werkgebieden moet er van tevoren worden gezorgd voor goede ontsluitingen en bereikbaarheid voor alle vervoersmiddelen.

Voor Rheden betekent dit dat het mobiliteitsbeleid enerzijds aan moet sluiten bij de visie van de bredere regio en anderzijds moet voorkomen dat lokale mobiliteitsplannen een negatief effect hebben op de regio.

Gemeente Rheden in de provincie Gelderland

Er zijn ook een aantal ontwikkelingen die spelen in de Provincie Gelderland die invloed hebben op het mobiliteitsbeleid in de gemeente Rheden. Uit de mobiliteitsvisie van de provincie zijn dit de volgende bouwstenen:

- Met hubs de overstap van OV of de auto op de fiets faciliteren (korte afstand);
- Met hubs de overstap van de auto en fiets op het openbaar vervoer faciliteren (langere afstand);
- Faciliteren van hoogwaardige OV-verbindingen, goede rijks- en provinciale wegen, en verbetering van goederenvervoer;
- Bevorderen van verkeersveiligheid.

Ook vanuit de provincie is er veel aandacht voor **verkeersveiligheid** en het faciliteren en stimuleren van **duurzame vervoersmiddelen**. Net als vanuit de Groene Metropoolregio worden regionale en stadsrand hubs als belangrijke dragers gezien voor het faciliteren van een gemakkelijke overstap tussen vervoersmiddelen en overslag van goederen in het kader van zero-emissie logistiek. Tot slot zijn goede OV- en fietsverbindingen van groot belang.

2.3 Resultaten enquête en dorpsgesprekken



De mening over mobiliteit van inwoners en andere belanghebbenden in kaart brengen, dat was het doel van de online enquête die uitstond van 27 juni 2024 t/m 22 juli 2024.

Wie vulde de enquête in?

Verspreiding van de enquête heeft plaatsgevonden via onder andere flyers, sociale media en een speciale pagina op de website van de gemeente Rheden. In totaal hebben 831 respondenten de enquête ingevuld. Gezien het totaal aantal inwoners van de gemeente Rheden (ruim 43.600) is hiermee een goed beeld verkregen hoe inwoners en belanghebbenden denken over het verkeer en vervoer in de gemeente Rheden.

Uit de resultaten blijkt dat de drie grootste dorpen ook het meest vertegenwoordigd zijn. Inwoners uit Ellecom en Laag-Soeren hebben boven verhouding de enquête ingevuld. De meeste respondenten zijn inwoners en de overige mogelijkheden (onderwijs, sport, ondernemer en bezoeker) zijn relatief weinig ingevuld. De groep van 56 tot 65 jarigen en van 66 tot 75 jaar waren het grootste, gevolgd door de groep 46 tot 55 jaar. De groep onder de 45 jaar was hiermee ondervertegenwoordigd.
De verschillende onderdelen waar naar is gevraagd, zijn:

- Kwaliteit en belang van mobiliteitsthema;
- Locaties op de kaart; waar gaat het goed, en waar kan het beter?

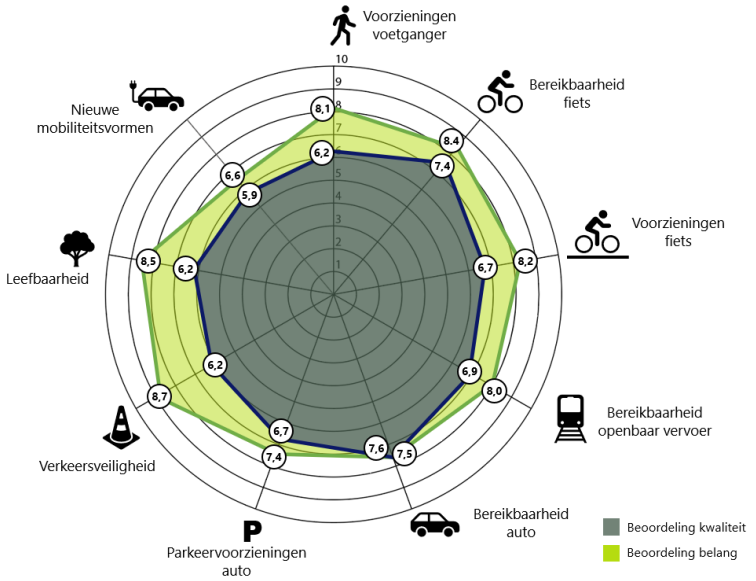
Wat zijn de belangrijkste mobiliteitsthema's?

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 2.10 maakt deze verschillen inzichtelijk. Het blauwe vlak laat de score van de huidige kwaliteit zien, en het groene vlak geeft het belang aan.

De groottes van de verschillen geven inzicht in de prioriteiten van de onderwerpen. De grootste verschillen zijn waarneembaar bij **leefbaarheid en verkeersveiligheid**. Deze onderwerpen worden over het algemeen laag beoordeeld, terwijl het belang/gewenste niveau hoog is. Het inzetten op het verbeteren van deze aspecten is dus een belangrijk aandachtspunt. Ook voor de voorzieningen voor voetgangers en fietsers geldt dat de verschillen tussen beoordeling en belang relatief groot zijn. Het verbeteren van deze aspecten is daarom een aandachtspunt.



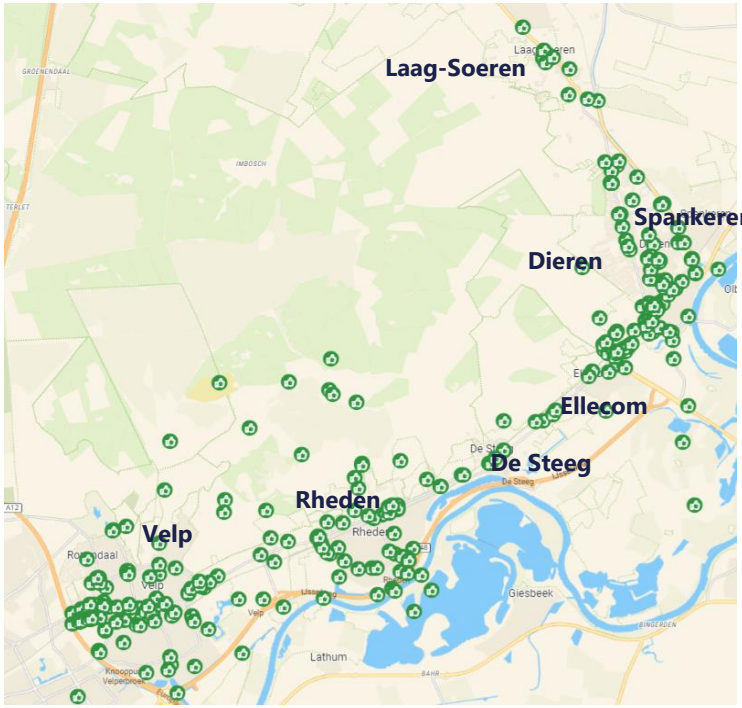
Figuur 2.10: De gemiddelde beoordeling van kwaliteit en belang per thema

Voor de **bereikbaarheid met de auto, de parkeervoorzieningen auto en de nieuwe mobiliteitsvormen** zijn de verschillen het kleinst. Alleen afgaand op de meningen van de respondenten zouden deze onderwerpen minder prioriteit hoeven te hebben.

Waar gaat het goed en waar kan het beter?

Met behulp van een digitale kaart hebben respondenten zowel aandachtspunten ('waar kan het beter') als positieve punten ('waar gaat het goed') doorgegeven. Tevens is bij het plaatsen van deze locaties ook gevraagd naar het onderwerp waarop het betreffende punt betrekking heeft.

In figuur 2.11 zijn de **positieve reacties** weergegeven. De meeste positieve punten gaan in op de voorzieningen voor fietsers. Veelal zijn de belevingsaspecten (groen in de omgeving, uitzicht en minder auto's) punten die als positief worden ervaren. Verder zijn mensen ook tevreden over ingrepen waar de snelheid is verlaagd en over de herinrichting van sommige wegen.



Figuur 2.11: De aangegeven positieve punten

Met een heatmap zijn de concentraties met aandachtspunten binnen de gemeente zichtbaar gemaakt. In Figuur 2.12 is een weergave van alle **aandachtspunten** voor de gemeente Rheden te zien.



Figuur 2.12: Aandachtspunten gemeente Rheden uit de enquête

Bij de kernen zijn de volgende aandachtspunten naar voren gekomen:

- **Velp:** In Velp liggen de knelpunten voornamelijk bij de Hoofdstraat, de N785 en de President Kennedylaan. Hierbij gaat het veelvuldig over de oversteekbaarheid van fiets en voetganger, verkeersveiligheid en leefbaarheid.
- **Rheden:** De knelpunten liggen voornamelijk op de kruispunten van de Arnhemsestraatweg. Hierbij gaat het over de lastige oversteekbaarheid voor fietsers/voetgangers. Daarnaast worden ook de Groeneweg en delen van de Oranjeweg vaak genoemd.
- **De Steeg:** de Diepesteeg en de spoorwegovergang op de Hoofdstraat worden vaak genoemd als aandachtspunt.
- **Ellecom:** De Zutphensestraatweg en met name de kruispunten worden vaak aangeduid. Daarnaast wordt de Ellecomsedijk vaak genoemd in combinatie met leefbaarheidsproblemen zoals geluidsoverlast en luchthinder.
- **Dieren:** In Dieren worden de kruispunten rondom het stationsgebied vaak gezien als onveilig. Daarnaast wordt de inrichting van de Wilhelminaweg niet als passend beschouwd bij de centrumomgeving.
- **Laag-Soeren:** De Harderwijkerweg komt vaak aan de orde. Het gaat hier over te hoge snelheid, vrachtverkeer en ontbrekende fiets/voetgangersvoorzieningen. Daarnaast wordt de Kanaalweg ook vaak als gevaarlijk punt aangemerkt.
- **Spankeren:** In Spankeren werden geen grote concentraties aandachtspunten gezien.

Dorpsgesprekken Omgevingsvisie

In het kader van de Omgevingsvisie is doormiddel van dorpsgesprekken en enquêtes ook diverse info opgehaald met betrekking tot de mobiliteit. De volgende overlast punten kwamen aan de orde:

- Drukte in winkelgebieden
- Parkeren, of door parkeren gevaarlijke situaties
- Snelheidsovertredingen
- Vrachtverkeer
- Smalle trottoirs
- Smalle fietspaden

Met enquêtes is opgehaald hoe inwoners denken over de bereikbaarheid en de inrichting van straten doormiddel van stellingen. Een meerderheid ziet de **straten om te spelen en te verblijven** waarbij Velp en Ellecom hier het meest mee eens zijn. Velp, Dieren en Ellecom zien zichzelf als goed bereikbaar, terwijl in Spankeren en Laag-Soeren de meerderheid neutraal of er mee oneens is. **Duurzamer verkeer** wordt door 3 op de 4 inwoners als een goede stap gezien. Daarnaast mogen volgens een meerderheid van de respondenten gemotoriseerde voertuigen geweerd worden uit de natuurgebieden en de kernen ingericht worden met wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur.

2.4 Bijeenkomst belanghebbenden

Op 3 juli 2024 zijn de resultaten van de inventarisatiefase van het thema mobiliteit aan de belangenvertegenwoordigers gepresenteerd. Voor de middag zijn de vertegenwoordigers van de omliggende gemeenten, de Groene Metropoolregio, de provincie, nood- en hulpdiensten, Prorail, NS, adviserende organisaties (de Fietsersbond, VVN, vervoerders, Incluzio, VZOT en de veerdiensten) en Natuurmonumenten uitgenodigd.

's Avonds zijn de vertegenwoordigers van onder andere de diverse dorps- en wijkbelangengroepen, Buurtbus Dieren-Spankeren, ondernemers, onderwijsinstellingen en sportverenigingen uitgenodigd.

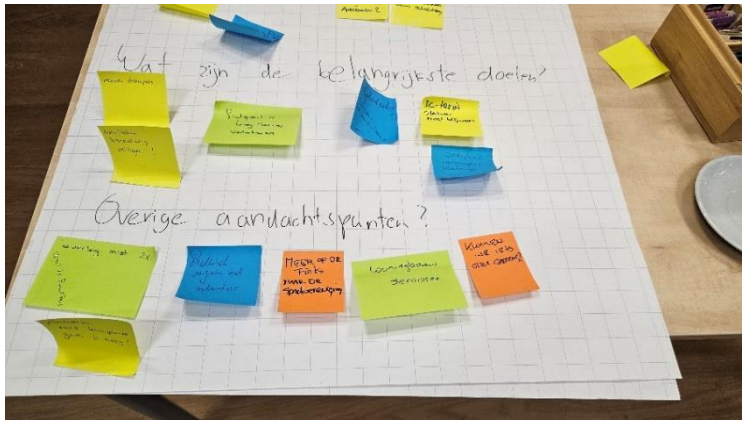
Bij deze sessies werd om input gevraagd waarbij de volgende vragen centraal stonden:

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

Uit het gesprek in de middag kwamen de volgende aandachtspunten:

- Het is belangrijk dat de **relatie tussen natuur en mobiliteit** wordt gelegd. Een groot deel van de gemeente bestaat uit het Nationaal Park Veluwezoom en hier spelen veel verschillende belangen. Het is belangrijk dat er in de Bouwsteen Mobiliteit hierop een visie komt en aansluit bij de integrale plannen die er al zijn zoals het Masterplan Veluwezoom en het gebiedsprogramma Veluwe
- Een aandachtspunt is de **steeds ouder wordende bevolking** van de gemeente Rheden en Nederland in zijn geheel. Dit heeft invloed op de toegankelijkheid en daarnaast op de verkeersdynamiek.
- Er wordt gevraagd verder te kijken dan alleen het netwerk binnen de gemeente maar ook het regionale netwerk hierin te betrekken. Wat betekenen de plannen van de **regio** voor de gemeente Rheden en vice versa? Een voorbeeld is fietsverbinding tussen Velp en Zevenaar via het bedrijventerrein Centerpoort.
- Het **treinnetwerk** biedt veel kansen voor de gemeente Rheden. Binnen de regio zijn er ideeën om de IJssellijn op te waarderen wat mogelijk invloed kan hebben op de strategie rondom het stimuleren van openbaar vervoer en actieve mobiliteit. Hierbij werd ook de combinatie van een HUB met een Toeristische Opstappunt (TOPHUB's) genoemd voor Dieren/Rheden. Station Rheden is bijvoorbeeld voor het Bezoekerscentrum Veluwezoom een uitstekende locatie (Poort naar de Veluwe).
- Binnen de gemeente Rheden zijn er nog veel **gelijkvloerse spoorovergangen**.
- Wanneer ingezet wordt op duurzame mobiliteit is de **netcongestie** op het elektriciteitsnet een aandachtspunt. Binnen de gemeente Rheden wordt er tegen de grenzen van de capaciteit aangelopen waardoor dit de uitbreiding van het openbaar laadnetwerk beïnvloed.
- 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. Daarnaast dient er ook aandacht te worden gegeven aan de verschillende soorten fietsen die er zijn en de snelheidsverschillen die daarbij horen.
- Er is **geen rechtstreekse OV verbinding** naar het ziekenhuis in Zutphen

- Er dient aandacht te zijn voor de gevolgen van het verlagen van de maximumsnelheid voor hulpdiensten en de algemene **bereikbaarheid voor hulpdiensten**.
- Omdat het mobiliteitsplan onderdeel is van de **Omgevingsvisie** dient de verbinding met de omgevingsvisie nog nader uitgewerkt worden. Bijvoorbeeld welke rol speelt mobiliteit voor de andere thema's binnen de Omgevingsvisie.



Figuur 2.13: Informatie ophalen tijdens de belangengroepensessie

Uit het gesprek in de avond kwamen de volgende aandachtspunten:

- **Verkeersveiligheid** wordt in zijn algemeen als belangrijk aandachtspunt gezien en leeft onder de belangengroepen. De Harderwijkerweg en de Kanaalweg worden bijvoorbeeld als verkeersveiligheidsknelpunten ervaren.
- Veel verbindingen van de dorpen naar Arnhem zijn in kaart gebracht, maar ook de **stromen naar omliggende plaatsen** als Zutphen en Apeldoorn zijn interessant om mee te nemen, omdat deze plekken voor bijvoorbeeld Dieren op vergelijkbare afstand liggen.
- **Leefbaarheid**, met name op het gebied van overlast van geluid en uitstoot van verkeer, werd genoemd als aandachtspunt. Hierbij wordt specifiek de Ellecomsedijk genoemd, maar het gaat ook in zijn algemeen om de schadelijke invloed van mobiliteit op de (groene) leefomgeving binnen heel Rheden.
- Er werd gewezen op het hebben van aandacht voor **verkeersgedrag** van diverse mobiliteitsdeelnemers. Het wordt belangrijk gevonden dat in het mobiliteitsbeleid ook gestuurd wordt op gedragsmaatregelen zoals educatie om gewenst verkeersgedrag te stimuleren. Dit kan ook bij sportverenigingen.
- **Ruimtelijke ontwikkelingen:** Ontwikkel nieuwe woningen en bedrijven op die plekken die voor het verkeer handig zijn.
- **Handhaving en communicatie** worden gezien als belangrijke onderdelen om het gewenste verkeersgedrag te stimuleren. Aangegeven wordt dat het belangrijk is om de relatie tussen het mobiliteitsplan en de handhaving weer te geven.
- In het huidige verkeersmodel is nog een lagere verkeersintensiteit opgenomen voor de **Ellecomsedijk**. De Provincie heeft een vast telpunt op de Ellecomsedijk en de tellingen laten zien dat in de laatste maanden ongeveer 26.000 motorvoertuigen per werkdagetmaal bedraagt.
- Op de Harderwijkerweg Laag-Soeren is het wenselijk om **meer te communiceren** dat de maximum toegestane snelheid is teruggebracht van 50 km/u naar 30 km/u.

2.5 Resultaten ambtelijke kerngroep

Op 11 juli 2024 zijn de resultaten van de inventarisatiefase van het thema mobiliteit aan de ambtelijke kerngroep van de gemeente Rheden gepresenteerd. Hierbij waren bijna alle beleidsvelden binnen het ruimtelijke domein van de gemeente Rheden vertegenwoordigd. In deze sessie werd om input gevraagd waarbij de volgende vragen centraal stonden:

- Wat zijn de relevante trends voor mobiliteit binnen de gemeente Rheden?
- Wat is het belang van mobiliteit voor jouw beleidsveld?

Het bleek dat onder de ambtelijke kerngroep de **ruimtelijke ontwikkelingen, vergrijzing en toegankelijkheid, verkeersveiligheid** en de **opmars van de elektrische fiets** als meest relevante trends worden gezien binnen de gemeente.



Figuur 2.14: Trends binnen de gemeente Rheden volgens de ambtelijke kerngroep

Uit het gesprek wat hierop volgde kwamen de volgende aandachtspunten:

- Het vinden van een **balans tussen een gezonde leefomgeving en mobiliteit** zoals parkeerplaatsen en doorstroming is belangrijk. Het smaller maken van wegen zou ruimte kunnen vrijmaken voor groen, wat de landschappelijke kwaliteit ten goede kan komen. Maar te smalle straten kunnen leiden tot problemen met het inzamelen van huisafval. Bij de herinrichting van straten is het belangrijk om zorgvuldig te bepalen hoeveel ruimte nodig is om de impact op groen te minimaliseren en de totale leefomgevingskwaliteit te verbeteren. Bij een gezonde leefomgeving hoort ook beperking wegverkeerslawaai en een verminderde luchtkwaliteit.
- Er is een **behoefte aan woningbouw** binnen de huidige dorpen, waarbij de focus mogelijk op inbreiding in plaats van uitbreiding zou moeten liggen. De ontwikkeling van parkeernormen kan deze woningbouwprojecten ondersteunen zonder de leefbaarheid te verminderen. Bij de woningontwikkelingen dient ingezet te worden op nabijheid van voorzieningen.
- De **toegankelijkheid van Rheden** is in de toekomst belangrijk en hierbij dient rekening te worden gehouden met de vergrijzing. Hierbij speelt de kwaliteit van wandel en voetpaden een grote rol aangezien dit de beleving positief beïnvloedt van de recreant, bezoeker, toerist en inwoner van Rheden. Daarnaast dienen ook de voorzieningen voor de oudere en kwetsbaardere inwoners met een passende wijkinrichting bereikbaar te blijven.
- De **transitie naar het gebruik van elektrische vervoerswijzen** raakt meerdere beleidsvelden. Enerzijds worden de voertuigen en fietsen vaak groter en sneller waardoor dit meer ruimte in beslag

neemt en er conflicten ontstaan tussen de verschillende gebruikers. Daarnaast dient er genoeg laadcapaciteit te zijn op het net. De komende jaren zal er ondergronds veel kabels en leidingen vervangen dienen te worden, wat kansen biedt voor de herinrichting van wegen. Hierbij kan de biodiversiteit en groen meeliften. Het idee is om elektrisch laden te regelen in de openbare ruimte, door bijvoorbeeld van alle openbare parkeerplaatsen laadpleinen te maken.

- De Bouwsteen Mobiliteit is een bouwsteen voor de **Omgevingsvisie**. Het is belangrijk om de belangen van de verschillende beleidsvelden tegen elkaar af te wegen, waarbij in de omgevingsvisie de integrale ambities opgesteld zullen worden. Binnen mobiliteit liggen er veel raakvlakken met andere beleidsvelden en de andere beleidsvelden dienen dus ook betrokken te worden bij de voortgang.
- Gedachte vanuit circulaire economie is om van bezit naar delen te gaan. Dit past bij het idee van **deelmobiliteit**.



3. Thema’s & principes

In voorgaande hoofdstuk is beschreven waar we staan. De tweede stap is het beantwoorden van de vraag: waar willen we naartoe? Dit hoofdstuk gaat in op de ambities en doelen voor mobiliteit binnen de gemeente Rheden voor 2040. Deze geven richting aan het nieuwe mobiliteitsbeleid en vormen de bouwstenen voor de Omgevingsvisie. Er is een onderscheid gemaakt in vier thema’s en twee principes.

De thema’s zijn:

- Verkeersveiligheid
- Leefbaarheid en gezondheid
- Slim en schoon reizen
- Bereikbaarheid

De principes zijn:

- Actieve mobiliteit
- Kansengelijkheid

De thema’s staan centraal binnen het mobiliteitsbeleid van de gemeente Rheden. De twee overkoepelende principes zijn aanvullend, omdat eventuele maatregelen binnen de thema’s moeten voldoen aan deze twee principes.
Alle input uit de Bouwsteen Mobiliteit werkt uiteindelijk door in de Omgevingsvisie en het Mobiliteitsprogramma.



3.1 Verkeersveiligheid

Ambitie: Een dalende trend in het aantal verkeersongevallen

Het verbeteren van de verkeersveiligheid draagt bij aan een prettige omgeving. De overheid is er samen met de samenleving verantwoordelijk voor dat personen zich in de openbare ruimte veilig kunnen verplaatsen. We willen in de komende jaren een dalende trend in het aantal verkeersslachtoffers realiseren. Elk slachtoffer is er één teveel.

Waarom is verkeersveiligheid belangrijk voor Rheden?

Zowel de objectieve als ook subjectieve verkeersveiligheid op wegen en kruispunten zijn 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. De snelheid van gemotoriseerd verkeer heeft grote invloed op omvang en afloop van ongevallen.
- Verkeersveiligheid is een belangrijk thema in de Omgevingsvisie en ook in regionaal, provinciaal en landelijk beleid. Er zijn ook subsidies beschikbaar om aanspraak op te maken.
- Veel inwoners en belangengroepen benoemen de verkeersveiligheid als belangrijkste thema voor het mobiliteitsbeleid. Zij benoemen ook aandacht voor gedrag, communicatie en handhaving.
- In de enquête wordt aan verkeersveiligheid het grootse belang toegedeeld en daarnaast zijn er veelvuldig locaties benoemd die als onveilig worden ervaren.
- Hulpdiensten en busvervoerders vragen aandacht voor negatief effect van snelheidsverlaging op aanrijtijden.
- Met de opkomst van verschillende (elektrische) fietstypen nemen de snelheidsverschillen op het fietspad toe, terwijl de ruimte beperkt blijft. Daarnaast zorgen obstakels op fietspaden voor ongelukken.





Wat zijn de bouwstenen binnen dit thema?

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid is belangrijk. Hierbij geven we extra prioriteit aan schoolomgevingen, zones rondom sportvoorzieningen en spoorwegovergangen.

- Binnen de bebouwde kom gaan we uit van 30 km/u en we richten deze wegen ook zodanig in. Waar 30 km/u niet kan, handhaven we 50 km/u.

- Gedragsmaatregelen om de verkeersveiligheid verder te optimaliseren.

Wat werken we o.a. uit in het mobiliteitsprogramma?

- Een aanpak om risico gestuurd de verkeersveiligheid te verbeteren.
- Waar we binnen de bebouwde kom voor 30 km/u gaan.
- Waar we rekening houden met de verschillende snelheden op het fietspad.
- Gedragsmaatregelen (communicatie, educatie en handhaving) ter verbetering van de verkeersveiligheid.

3.2 Leefbaarheid en gezondheid

Ambitie: Met mobiliteit bijdrage aan een leefbare en gezonde omgeving voor iedereen en de negatieve impact van mobiliteit beperken.'

De gemeente Rheden wil graag een prettige omgeving zijn om in te wonen, werken en recreëren. De kwaliteit van de leefbaarheid en de gezondheid hebben daarop een grote invloed. Daarom willen we vanuit mobiliteit bijdragen aan een leefbare omgeving en de gezondheid van inwoners en bezoekers.

Waarom is leefbaarheid en gezondheid belangrijk voor Rheden?

- Uit de feiten en cijfers over de gemeente Rheden blijkt dat de vergijzing hoger is dan het Nederlands gemiddelde en daarmee de toegankelijkheid een grotere uitdaging wordt.
- Uit de enquête blijkt dat het belang van leefbaarheid groot wordt geacht, en de kwaliteit achter blijft.
- Uit de enquête bleek ook dat de fiets- en voetgangersvoorzieningen niet altijd geschikt zijn voor de kwetsbare verkeersdeelnemer zoals ouderen of mindervalide inwoners. De ambtelijke kerngroep ziet de vergrijzing en de gevolgen voor toegankelijkheid ook als een belangrijke trend.
- Zowel bij de belangengroepenbijeenkomsten als de ambtelijke kerngroep wordt het belang van een gezonde leefomgeving onderstreept. Dit wordt aangetast door verkeersoverlast en de bijkomende milieueffecten. Straten zijn er niet langer om alleen door heen te rijden, maar ook om te verblijven werd onderstreept in de dorpsgesprekken.
- Parkeren neemt veel ruimte in van de straten. Met nieuwe woningbouwplannen komt de leefbaarheid onder druk te staan als dit gepaard gaat met een toename van verkeer en parkeerplaatsen volgens de ambtelijke kerngroep.





Wat zijn de bouwstenen binnen dit thema?

- Om bij te dragen aan de gezondheid hebben actieve vormen van mobiliteit (lopen en fietsen) prioriteit boven inactieve vormen (gemotoriseerd verkeer).
- Waarborgen van de inclusiviteit en het verbeteren van de fysieke toegankelijkheid van het mobiliteitssysteem voor alle inwoners en bezoekers.
- We willen de geluids- en geurhinder van het gemotoriseerd verkeer verminderen door bijvoorbeeld gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk om de dorpen heen te leiden, verzachtende maatregelen te nemen en tevens in te zetten op slimme en schone mobiliteit.
- Voor een gemeente aan de IJssellijn, zoals gemeente Rheden, is de invloedssfeer op het spoor(goederenvervoer) beperkt omdat dit een wettelijke taak is van het ministerie en Prorail. Echter heeft het wel effect op de leefbaarheid van onze inwoners. Samen met gesprekspartners blijven we ons inzetten om zo min mogelijk negatieve leefbaarheidseffecten te hebben en houden in de kernen langs de IJssellijn.
- We kijken of we parkeren meer aan de randen van de wijken kunnen laten plaatsvinden en het aantal parkeerplaatsen kunnen verlagen om ruimte te maken voor bijvoorbeeld actieve mobiliteit, groen en een klimaatbestendige inrichting.
- We ontwikkelen een compleet en samenhangend fiets en voetgangersnetwerk in de openbare ruimte die uitnodigt tot beweging en ontmoeting. Het voetgangersnetwerk is goed aangesloten op het OV.

Wat werken we o.a. uit in het mobiliteitsprogramma?

- ➢ Hoe we de inclusiviteit en toegankelijkheid waarborgen.
- ➢ Hoe we gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk om de dorpen heen leiden en de geluids- en geurhinder verminderen.
- ➢ Een onderzoek in de hele gemeente naar het parkeerbeleid (een ander parkeerregiem en parkeernomen) dat bijdraagt aan de ambities op het vlak van leefbaarheid, gezondheid, klimaatbestendigheid, natuur en biodiversiteit en eventuele financiële voordelen.
- ➢ Een integrale kaart, waar het fiets- en voetgangersnetwerk is afgestemd op OV en gemotoriseerd verkeer

3.3 Slim en schoon reizen

Ambitie: Het interne verkeer in onze gemeente is in 2040 zo goed als fossielvrij.

Met slim en schoon reizen bedoelen we een toekomstbestendige manier van vervoer, waarbij onze verplaatsingen steeds minder invloed hebben op het milieu en een steeds lagere CO2-uitstoot. Drie belangrijke uitgangspunten voor het slim en schoon reizen zijn het **voorkomen van verplaatsingen, het veranderen van vervoermiddelen en het verschonen van vervoermiddelen.** We willen dat het interne verkeer in onze gemeente in 2040 zo goed als fossielvrij is.

Waarom is slim en schoon reizen belangrijk voor Rheden?

- Het belang van duurzaam reisgedrag (mobiliteitstransitie) wordt onderschreven in het beleid van buurgemeenten, regio, provincie en rijk. Daarnaast heeft de gemeente Rheden ook het schone lucht akkoord ondertekend waarin minder uitstoot van mobiliteit een onderdeel is.
- Een belangrijk thema uit de andere beleidsvelden is de mobiliteitstoename door ruimtelijke ontwikkelingen: de bereikbaarheid en inrichting van woningbouwlocaties.
- Deelmobiliteit biedt kansen in de gemeente Rheden. Er zijn deelfietsen beschikbaar zoals de OV-fietsen en de eerste voorbeelden van deelauto's in onder andere Ellecom zijn succesvol gestart.
- Er zijn meer elektrische auto's dan gemiddeld in Nederland, maar minder laadpalen dan gemiddeld. Rheden streeft er naar om een inwoners te voorzien van een robuust laadnetwerk.
- De modal split laat een hoger autogebruik en lager aandeel fietsen en lopen zien dan het Nederlands gemiddelde.
- Uit de enquête blijkt dat nieuwe mobiliteitsvormen in kwaliteit laag scoren. Daarnaast zijn de voorzieningen van de voetganger zijn een groot aandachtspunt. In de dorpsgesprekken kwam naar voren dat duurzaam vervoer gestimuleerd moet worden. Dit wordt onderschreven in de bijeenkomst met de belangengroepen.
- Andere overheden benadrukken de relatie tussen natuur en mobiliteit: hinder van auto's verminderen, bereikbaarheid OV verbeteren.

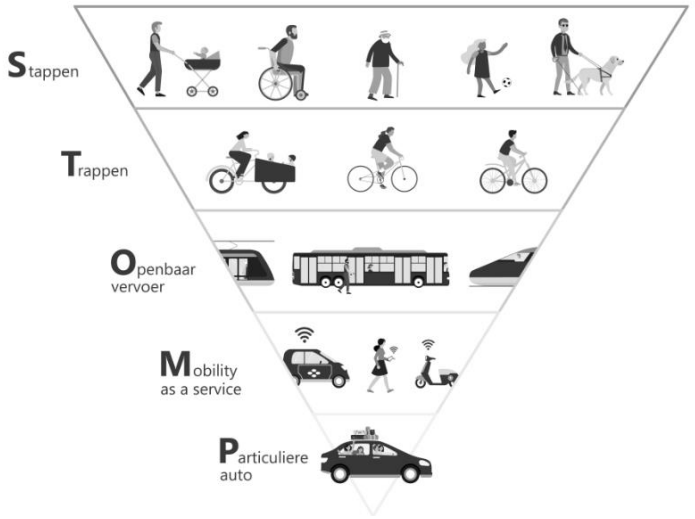


Wat zijn de bouwstenen binnen dit thema?

- Minder reizen is ook duurzaam, bijvoorbeeld: voorzieningen dichtbij, nabijheid werkgelegenheid, stimuleren thuiswerken.
- Bij de inrichting van de openbare ruimte hanteren we het STOMP-principe om duurzaam reisgedrag te stimuleren. Hierin staat de auto niet langer centraal, maar gaan we eerst uit van de voetganger (Stappen) en vervolgens de fietser (Trappen), OV (openbaar vervoer) en MaaS (Mobility as a Service). Als laatste wordt de privéauto meegenomen in de inrichting.
- We dragen bij aan de beschikbaarheid van duurzame vervoersvormen voor inwoners, ondernemers en instellingen en stimuleren het gebruik van duurzame vervoermiddelen.
- We zetten in op goede voet-, fiets- en OV-verbindingen binnen de gemeente en met omliggende gemeenten.
- Voertuigbezit is niet langer vanzelfsprekend en we stimuleren dan ook het delen van mobiliteit.
- We zorgen ervoor dat er een goede laadinfrastructuur aanwezig is.
- Gedragsmaatregelen om fietsen en lopen te stimuleren.

Wat werken we o.a. uit in het mobiliteitsprogramma?

- Hoe we de netwerken voor voet, fiets en OV verbeteren.
- Hoe we minder reizen en deelmobiliteit stimuleren.
- Hoe we het STOMP-principe hanteren.



Figuur 3.1: Het STOMP-principe als omgekeerde piramide, waarbij duurzame mobiliteitsvormen bovenaan staan.

3.4 Bereikbaarheid

Ambitie: de bereikbaarheid van woningen en voorzieningen in onze gemeente behouden en verbeteren.

Om de bereikbaarheid op peil te houden zijn goede verbindingen met de regio belangrijk. Hoewel we inzetten op actieve mobiliteit en duurzame mobiliteitsvormen, blijft de auto een noodzakelijk vervoersmiddel voor de vervoersvraag van onze inwoners. Om een prettige omgeving te zijn om in te wonen, werken en recreëren zijn zowel goede fiets, OV- als autoverbindingen nodig.

Waarom is de bereikbaarheid belangrijk voor Rheden?

- Buurgemeenten en de regio geven het belang van regionale verbindingen aan tijdens overleg en in hun beleidsdocumenten (bijvoorbeeld Kanaalweg, A12/knooppunt Velperbroek, fietsverbindingen richting Arnhem/Westervoort/Duiven).
- Uit analyses blijkt dat inwoners en bezoekers veel regionale verplaatsingen maken (buiten de gemeente).
- OV voorzieningen zijn goed naar belangrijkste buurgemeente (Arnhem) en daar buiten, ten opzichte van vergelijkbare gemeentes en het gebruik is hoog. De gemeente heeft drie treinstations, waaronder één intercitystation. Op alle stations is er reizigerspotentieel.
- Station Rheden heeft de mogelijkheden om een regionale TOP te worden voor de bezoekers die naar de Posbank gaan (Veluwse Poort).
- Uit de enquête blijkt dat de inwoners de bereikbaarheid met de auto, fiets en OV redelijk goed vinden, waardoor het van belang is de kwaliteit te bewaken en te bewaren.



Wat zijn de bouwstenen binnen dit thema?

- Het huidige aanbod van openbaar vervoer (OV) blijft minimaal behouden en we blijven actief met de provincie Gelderland in gesprek hierover, zeker in relatie tot de nieuwe concessie 2026-2036 voor het OV in de regio's van Arnhem/Nijmegen en Ede/Wageningen.

- Optimale fiets- en OV-verbindingen vanuit de gemeente naar andere gebieden in de regio en waar mogelijk zoeken we de samenwerking op binnen de regio.

- Het realiseren van duidelijke, directe en veilige fietsverbindingen van en naar voorzieningen, tussen de dorpen en van en naar gemeenten en gebieden in de regio.

- Het zorgen voor goede en zichtbare faciliteiten, zoals: fietsenstallingen, comfortabele fietspaden en bewegwijzering.

- We willen grote knelpunten op de belangrijke autoverbindingen voorkomen en meewerken aan oplossingen. Denk daarbij aan de verkeersveiligheid op de Kanaalweg en de doorstroming op de A12/knooppunt Velperbroek/doortrekken A15.

- Omdat de regionale verbindingen belangrijk zijn, werken we samen in de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen en ook met de regio's Stedendriehoek, Achterhoek en de Veluwe.

Wat werken we o.a. uit in het mobiliteitsprogramma?

- Bij het opstellen van de netwerken voor fiets-, OV- en autoverbindingen kijken we verder dan de gemeentegrenzen.
- We werken uit hoe we bijdragen om de regionale vervoersverbindingen in stand willen houden.

3.5 Actieve mobiliteit

Ambitie: Stijgende trend in het aantal verplaatsingen per fiets en te voet'

Actieve mobiliteit is mobiliteit waarbij mensen zelf in beweging komen zoals lopen en fietsen. Actieve mobiliteit past uitstekend in een modern beleid waarin de auto minder plek krijgt. Die vrijgekomen ruimte wordt teruggegeven aan de bewoner: om te recreëren, te ontmoeten en te leven.

Waarom is actieve mobiliteit belangrijk voor Rheden?

- Uit de beleidsdocumenten van buurgemeenten, regio, provincie en het rijk blijkt dat er groots wordt ingezet op de fiets.
- Voor de meest inwoners zijn dagelijks voorzieningen op fietsafstand (scholen, winkels, sport). Uit het koopstromenonderzoek blijkt dat de centrumgebieden toch nog veelvuldig met de auto bezocht worden.
- Het aandeel fiets en wandelen is in de modal split lager dan gemiddeld dus er is hier ruimte om dit te verbeteren.
- Uit de enquête blijkt dat veel aandachtspunten op de kaart betrekking hebben op lopen en fietsen. Hierbij wordt aangegeven dat de fietsverbindingen en -voorzieningen ontbreken en dat de kwaliteit van trottoirs en wandelpaden meermaals onvoldoende is.

Hoe komt actieve mobiliteit terug in de thema's?

De actieve modaliteiten zijn belangrijk voor voorgaande thema's en daarom zetten we deze neer als één van de onderliggende principes. Ze dragen bij aan de gezondheid van mensen, zowel mentaal als fysiek en ze zijn duurzame vervoerswijzen doordat ze schoon en ruimte-efficiënt zijn. Daarom willen we inzetten op een stijgende trend van het aandeel actieve modaliteiten zoals lopen en fietsen.





3.6 Kansengelijkheid

Ambitie: De kansengelijkheid waarborgen, zodat (noodzakelijke) bestemmingen voor iedereen te bereiken zijn.

Kansengelijkheid in de mobiliteit betekent dat verschillende groepen binnen de samenleving gelijke kansen hebben om onder andere werk, ziekenhuizen, onderwijsinstellingen of winkels te bereiken. Denk hierbij aan groepen als ouderen, mensen met een beperking, mensen met lagere inkomens, etc. Het moet voor iedereen mogelijk zijn om noodzakelijke bestemmingen in een redelijk tijdsbestek te bereiken, tegen redelijke kosten. Dit gaat dus ook over toegankelijkheid, zoals een barrièrevrije inrichting.

Waarom is kansengelijkheid belangrijk voor Rheden?

- Het aandeel kwetsbare verkeersdeelnemers zal in de toekomst waarschijnlijk groeien onder andere door de (landelijke) vergrijzingstrend. Het is belangrijk de bereikbaarheid voor deze groepen te waarborgen.
- Tussen de kernen zitten aanzienlijke verschillen in de aanwezigheid en nabijheid van voorzieningen. Zo ligt Velp binnen fietsafstand van Arnhem en zijn hier veel OV-verbindingen, terwijl dit voor kernen als Spankeren en Laag-Soeren heel anders ligt.
- Er zijn verschillen tussen kernen, buurten en wijken in de gemeente. Zo is het autobezit niet overal gelijk en ook de bereikbaarheid van het openbaar vervoer niet overal even hoog.

Hoe komt kansengelijkheid terug in de thema's?

Kansengelijkheid is het tweede leidende principe binnen de thema's. In de thema's benadrukken we de toegankelijkheid van de loop- en fietsnetwerken en het behouden en versterken van de bestaande OV-verbindingen. Hierbij wordt het verschil in karakter en mobiliteitsbehoefte van de kernen in acht genomen.


4

4. Tot slot

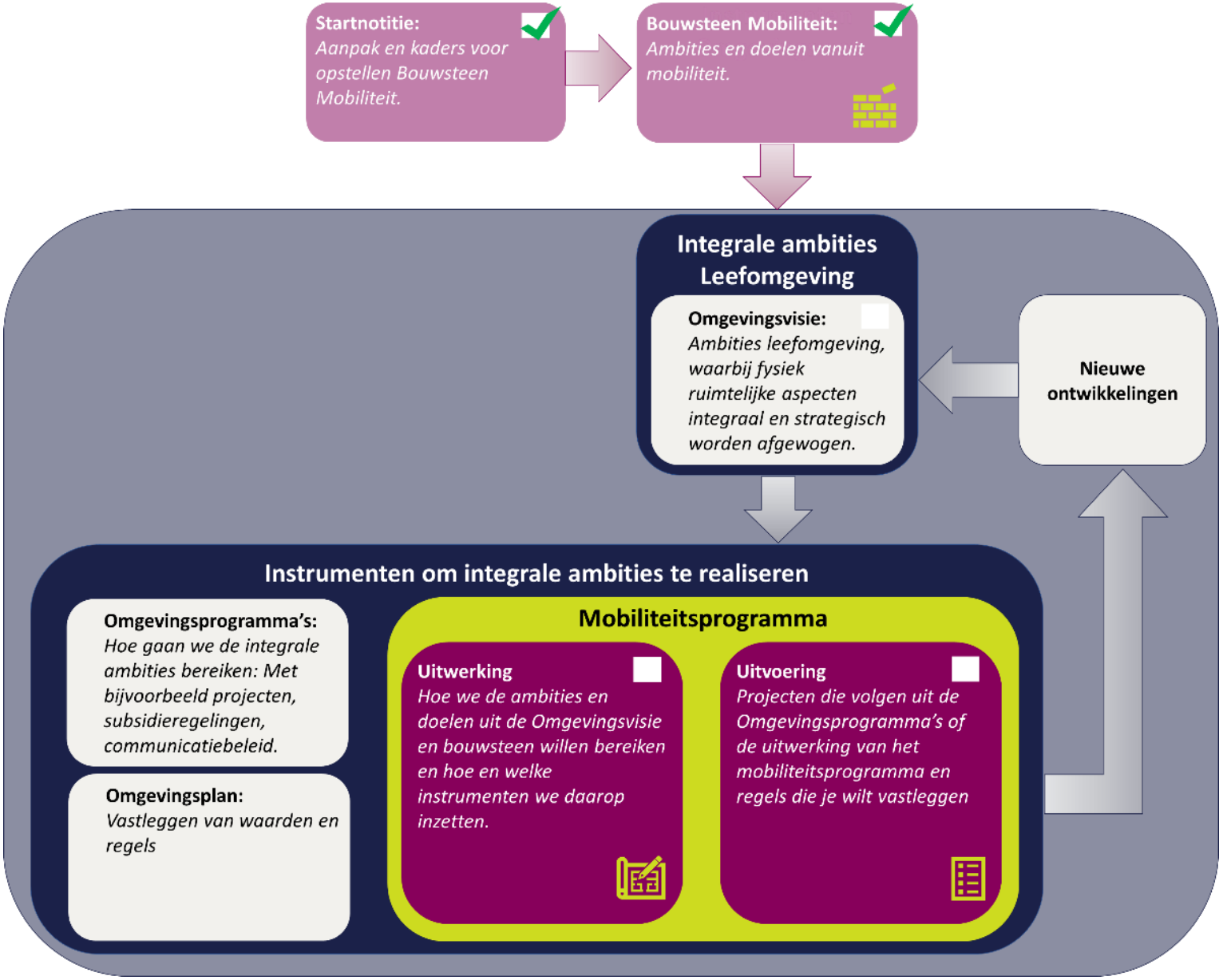
Met het inventariseren van de huidige situatie en het opstellen van de Bouwsteen Mobiliteit zijn de eerste twee stappen in het proces om te komen tot nieuw mobiliteitsbeleid en input voor de Omgevingsvisie afgerond.

Stap 1: Waar staan we nu? → Inventarisatie.
Stap 2: Waar willen we naartoe? → Bouwsteen Mobiliteit.
Stap 3: Wat is onze koers? → Mobiliteitsprogramma.
Stap 4: Welke acties zijn wanneer nodig? → Uitvoeringsplan.

In het hierna op te stellen Mobiliteitsprogramma wordt er verdere invulling gegeven aan de bouwstenen binnen de thema's en de netwerken voor de verschillende modaliteiten (voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto). In het Uitvoeringsplan worden de concrete acties beschreven.

Monitoring en Evaluatie

Met deze eerste stappen voor nieuw mobiliteitsbeleid hebben we ook een 0-meting gemaakt voor monitoring en evaluatie in de beleidscyclus van de omgevingswet. Tot nu toe is dit niet eerder vastgelegd. Onderdelen van monitoring zijn onder andere de enquête onder inwoners, het aantal geregistreerde ongevallen, vervoerswijze, autobezit per huishouden en aantal elektrische auto's. De monitoring en evaluatie vindt plaats in de beleidscyclus van de Omgevingswet en in de Omgevingsvisie wordt opgenomen hoe we gaan monitoren en evalueren.



Figuur 4.1: Samenhang tussen de instrumenten van de Omgevingswet en de onderdelen van het mobiliteitsbeleid.



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

Snipperlingsdijk 4	Postbus 161	+31(0) 570 666 222	BTW	NL 0072 11 879 B01
7417 BJ Deventer	7400 AD Deventer	info@goudappel.nl	KVK	3801 7479
Nederland	Nederland	www.goudappel.nl	IBAN	NL09 INGB 0001 2746 32