RAADSVOORSTEL

Onderwerp: Mobiliteitsvisie Westervoort 2040 & Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2026-2029

Zaak- & documentnr. : Z/23/113821 201682716
Portefeuillehouder : L.S. Kaper
Opsteller : Ramy Abou Shady
Afdeling : Realisatie & Beheer
Telnr. : 3073

Samenvatting
Het Verkeersplan van de gemeente Westervoort uit 2008 is achterhaald. Daarom maken we een nieuwe Mobiliteitsvisie. Deze visie draagt bij aan een duurzaam bereikbaar Westervoort en maakt de mobiliteitstransitie mogelijk. De Mobiliteitstransitie is de overstap van de auto (met brandstofmotor) als primair vervoermiddel naar een schonere en toegankelijke mobiliteitsmix. In de mobiliteitstransitie zorgen we voor meer ruimte voor wandelen, fietsen, het openbaar vervoer en (elektrische) deelmobiliteit. Om uitvoering te geven aan de visie, stellen we een uitvoeringsagenda op voor de komende 4 jaar. Daarin staan de concrete onderzoeken en aanpassingen aan de infrastructuur om de ambities uit de visie te kunnen realiseren.

Beslispunten

1. De Mobiliteitsvisie Westervoort 2040 vast te stellen;
2. De Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2026-2029 vast te stellen;
3. De financiële gevolgen van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2026-2029 integraal af te wegen bij het opstellen van de Voorjaarsnota 2025;

Aanleiding
Het afgelopen jaar is gewerkt aan het opstellen van een nieuwe, lange termijnvisie op mobiliteit voor de gemeente Westervoort tot 2040. Hiervoor is een intensief proces doorlopen tussen de ambtelijke organisatie en externe partijen (zie bijlage 1). De gemeenteraad heeft met het vaststellen van het “Ambitiedocument Mobiliteit” (bijlage 2) besloten dat verkeersveiligheid, actieve mobiliteit en bereikbaarheid de drie belangrijkste thema’s zijn waar de nadruk op moet liggen tot 2040. Dit is vertaald naar een concrete Mobiliteitsvisie met daaraan gekoppeld een uitvoeringsagenda voor de eerste 4 jaar. Daarin staan de uit te voeren onderzoeken en de aanpassingen aan de gemeentelijke infrastructuur om de visie op mobiliteit te kunnen realiseren.

Planning
Om de financiële vertaling van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2026-2029 in de voorjaarsnota 2025 te kunnen verwerken, is dit besluit nu nodig. Indien besluitvorming op een later moment plaats vindt, zal de financiële vertaling gedaan moeten worden tijdens het vaststellen van de begroting.

Beoogd effect
Met dit voorstel ligt er voor de komende 15 jaar weer een actuele visie op het gebied van mobiliteit en verkeersveiligheid voor de gemeente Westervoort. Door de lange termijnvisie te koppelen aan een concrete uitvoeringsagenda voor de eerste 4 jaar, wordt direct duidelijk welke punten we het eerste willen aanpakken.

De onderwerpen die in de uitvoeringsagenda zijn opgenomen zijn zorgvuldig gekozen. Er is allereerst gekeken naar de urgentie om aanpassingen te doen (verkeersveiligheid en risico's). Ook de financiële haalbaarheid en koppelkansen met andere projecten of gepland onderhoud zijn meegewogen. Wanneer de verharding of de riolering van een weg aan groot onderhoud toe is, kunnen we werk met werk maken. Daarom plannen we bijvoorbeeld een herinrichting pas op dat moment. Door deze integrale afweging, kunnen we zo efficiënt mogelijk te werk gaan met een maximale positieve maatschappelijke impact op het gebied van de ambities verkeersveiligheid, actieve mobiliteit en bereikbaarheid.

Argumenten

1.1. De Mobiliteitsvisie past binnen de gemeentelijke Omgevingsvisie;

De gemeentelijke visie op mobiliteit moet aansluiten bij de plannen en doelen die zijn opgenomen in de Omgevingsvisie. Sinds de gemeentelijke Omgevingsvisie van kracht is, is de Planwet verkeer en vervoer niet langer van toepassing en is de Omgevingsvisie leidend (krachtens artikel 4,9, lid 3 van de Invoeringswet Omgevingswet).

1.2. Het geeft invulling aan de doelstellingen uit het Omgevingsprogramma;

Het Omgevingsprogramma dat gekoppeld is aan de Omgevingsvisie, stelt een aantal doelstellingen voor het Thema Bereikbaarheid. De Mobiliteitsvisie Westervoort 2040 geeft hier direct invulling aan, en draagt daarmee bij aan het streefbeeld waar we als gemeente naar toe willen ontwikkelen.

1.3. Een visie voor de lange termijn zorgt voor een duidelijke koers;

Door een visie vast te stellen voor de komende 15 jaar, is er een duidelijk eindbeeld waar naartoe gewerkt wordt. Dit past ook binnen de looptijd van de Omgevingsvisie.

2.1. Dit zorgt voor een concreet en overzichtelijk uitvoerginsplan dat past bij de visie;

De voorgestelde maatregelen in de uitvoeringsagenda zorgen voor het realiseren van de visie. Door de agenda te beperken tot de eerste vier jaar (2026-2029), blijft deze overzichtelijk en concreet. Voor de ambtelijke organisatie en de samenleving is het in één oogopslag duidelijk wat er de eerste vier jaar gaat gebeuren op het gebied van mobiliteit.

2.2. Een beknopte uitvoeringagenda draagt bij aan efficiënte inzet van middelen;

Er is zorgvuldig gekeken naar urgentie van de maatregelen, de beschikbare personele capaciteit, de financiële impact voor de gemeente en de combinatie met gepland onderhoud aan wegen en/of riolering. Dit komt te efficiëntie van zowel de organisatie als de inzet van de financiële middelen ten goede.

2.3. Dit voorkomt aparte tussentijdse verzoeken voor budget;

Door te werken met een uitvoeringsagenda voor de komende vier jaar komen er geen tussentijdse aparte verzoeken voor budget op het gebied van mobiliteit. Deze agenda is leidend voor de komende jaren. De organisatie kan er efficiënt mee aan de slag, zonder tussentijds naar de raad te moeten voor een budgetaanvraag;

2.4. De maatregelen passen binnen de kaders van project Financieel Gezond 2026;

De doelstelling is dat de beleidsbegrotingen vanaf 2026 (meerjarig tot minimaal 2029) sluitend aangeboden worden aan de gemeenteraad. Door te prioriteren in projecten die urgent zijn maar ook kansrijk zijn voor subsidies, vallen de jaarlijkse exploitatielasten mee. Daarbij vallen de grootste lasten pas zo laat mogelijk. Zie ook de financiële paragraaf.

3.1. Hiermee wordt de integrale financiële afweging met andere domeinen gewaarborgd;

Hiermee wordt de financiële impact van de voorgestelde Uitvoeringsagenda 2026-2029 integraal meegenomen tijdens het behandelen van de Voorjaarsnota. Zo kan een afweging gemaakt worden ten aanzien van andere gemeentelijke (beleids)domeinen en is er de mogelijkheid om bij te sturen indien nodig. Dit past binnen de afspraken van het project Financieel Gezond 2026;

Kanttekeningen

2.1. Er is sprake van structurele lastenverzwaring op de begroting;

Het betekent een verzwaring van de exploitatielasten in de meerjarenbegroting op het gebied van mobiliteit. Door slim gebruik te maken van bestaande kredieten en budgetten, wordt de impact zo klein mogelijk gehouden. Voor de verdere financiële onderbouwing zie de financiële paragraaf en bijlage 2.

2.2. Verhoging van de lasten draagt niet direct bij aan een sluitende begroting;

Een verhoging van de jaarlijkse lasten maakt het in eerste instantie moeilijker om een sluitende begroting te realiseren. Investeren in verkeersveiligheid en mobiliteit zorgt echter voor een netto positief effect op de lange termijn op gebied van bereikbaarheid en een inclusieve en verkeersveilige samenleving. Op een later moment hoeft bijvoorbeeld minder geïnvesteerd te worden in het afhandelen van klachten & meldingen, en is het niet langer nodig om reactief om te gaan met situaties rondom verkeersveiligheid. Er ligt immers een plan.

2.3. Keuze om de herinrichting van de Dorpstraat (west) nu niet uit te voeren;

De onderhoudsplanning van het wegdek en de riolering bieden kansen om de Dorpstraat in de periode 2026-2029 volledig te herinrichten. Hierdoor zou werk met werk gemaakt kunnen worden. Dit past bij de werkwijze zoals opgenomen in het IBOR. Gezien prioritering van de meest onveilige locaties acht het college minimale aanpassingen voorlopig als afdoende. Zoals enkel het verbreden van fietsstroken bij het reguliere asfaltonderhoud,. Dit gelet op prioritering van de meest onveilige locaties en het karakter van de weg.

2.4. Hiermee wordt het toewerken naar de ambities uit de Mobiliteitsvisie vertraagd;

Door de aanpassingen aan de Dorpstraat nu niet integraal mee te nemen bij het groot onderhoud, komt de herinrichting en bijbehorende afwaardering naar 30 kilometer per uur pas in de periode 2030-2040 aan bod. Toekomstige mee- of tegenvallers op het gebied van weg- en rioleringsinspecties bepalen wanneer dit daadwerkelijk plaats zal gaan vinden.

2.5. Hierdoor komen toekomstige herinrichtingen van andere wegen mogelijk in de knel;

Andere wegen die afgewaardeerd moeten worden naar 30 kilometer per uur komen aan bod in de periode 2030-2040, zoals de Klapstraat en de Broeklanden. Door ook de Dorpstraat door te schuiven naar die periode levert dit een potentieel planningsprobleem op.

Financiële paragraaf

Voor het opstellen van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2026-2029, is zorgvuldig gekeken naar urgentie van de maatregelen. Daar spelen ook de beschikbare personele capaciteit, de financiële impact voor de gemeente en de combinatie met gepland onderhoud aan wegen en/of riolering mee. De opgenomen onderwerpen zijn noodzakelijk omdat er geen of verouderde onderzoeken beschikbaar zijn om op terug te vallen, of omdat er (acute) verkeersveiligheidsopgaves zijn die fysieke aanpassingen vereisen.

Daarnaast is gekeken naar bestaande kredieten en budgetten. Als dat mogelijk is zetten we deze middelen in, maar niet alle genoemde onderzoeken en projecten kunnen hier uit worden betaald. Hieronder volgt een uitsplitsing van de benodigde middelen. Om deze uitvoeringsagenda mogelijk te maken, zijn jaarlijkse (project)kredieten nodig voor de fysieke projecten/maatregelen, en zijn incidentele en structurele exploitatiebudget voorzien.

In de rij "*Exploitatielasten per jaar - Toekomstig*" wordt inzichtelijk gemaakt hoe dit zich jaarlijks vertaalt in de meerjarenbegroting. Dit bedrag is samengesteld uit incidentele en structurele exploitatiebudgetten. De rij *"Exploitatielasten per jaar – Huidig"* geeft de huidige budgetten weer van het fietspadenplan (€ 70.000,- per jaar, afgeschreven over 30 jaar = € 2.333,-) en het jaarlijkse budget voor gedrag en educatie á € 10.000,-. Tezamen € 12.333,-. Deze bestaande budgetten verwerken we in de nieuwe Uitvoeringsagenda. Het fietspadenplan komt te vervallen en het vrijgekomen krediet zetten we in voor het Bulkkrediet Mobiliteit á € 50.000,- (waarin we intern een onderverdeling maken per onderwerp). In de laatste rij *"Exploitatielasten per jaar - Verzwaring"* staat het netto verschil van de huidige en toekomstige lasten. Voor een gedetailleerde omschrijving en onderbouwing van de verschillende onderdelen wordt verwezen naar bijlage 2.

UITVOERINGSAGENDA MOBILITEIT WESTERVOORT	2026	2027	2028	2029
Investeringskredieten				
Bulkkrediet mobiliteit	**€ 50.000**	**€ 50.000**	**€ 50.000**	**€ 50.000**
Het verbeteren van het bestaande loop- en fietsnetwerk	€ 20.000	€ 20.000	€ 20.000	€ 20.000
Aanpak verkeersonveilige locaties	€ 20.000	€ 20.000	€ 20.000	€ 20.000
Toegankelijk maken/houden openbare ruimte	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000
Projectkredieten				
Maximumsnelheid Kerkstraat naar 30 km/u	**€ 10.000**			
Veiligheid Kruispunt Rivierweg-Heilweg verbeteren	**€ 230.000**			
Dorpsplein (wegvak) inrichten conform 30 km/u				**€ 200.000**
Incidentele Exploitatiebudgetten (Onderzoeken)				
Onderzoek tracé SFR De Liemers nabij Station en oversteek Dorpsplein	**€ 20.000**			
Parkeerdrukmeting		**€ 30.000**		
Parkeerbeleidsplan Opstellen			**€ 30.000**	
Structurele Exploitatiebudgetten				
Gedrags- en Educatie Budget	**€ 15.000**	**€ 15.000**	**€ 15.000**	**€ 15.000**
Extra Personele Capaciteit Senior Verkeerskundige	**€ 41.667**	**€ 41.667**	**€ 41.667**	**€ 41.667**
Afschrijving investeringskredieten	**€ 9.667**	**€ 1.667**	**€ 1.667**	**€ 1.667**
Rente (2%)	**€ -**	**€ 5.607**	**€ 967**	**€ 967**
Exploitatielasten per jaar - Toekomstig	**€ 76.667**	**€ 101.940**	**€ 89.300**	**€ 59.300**
Exploitatielasten per jaar - Huidig	€ 12.333	€ 12.333	€ 12.333	€ 12.333
Exploitatielasten per jaar - Verzwaring	€ 64.333	€ 89.607	€ 76.967	€ 73.300

Tabel 1 – Totaaloverzicht financiën Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2026-2029

** De kredieten (blauw) worden conform de Nota Afschrijvingsbeleid afgeschreven. In dit geval over een periode van 30 jaar. Deze afschrijving én de rente over de afschrijving komen ten laste van de begroting van het daaropvolgende jaar. Alle overige exploitatiebudgetten, zowel incidenteel als structureel, drukken één op één op de begroting van dat jaar. Onderaan is te zien hoe de toekomstige jaarlijkse exploitatielasten zich verhouden tot de huidige lasten.*

Participatie en communicatie

In januari 2024 vroegen wij de samenleving via een vragenlijst hun ervaringen te delen als deelnemer in het verkeer. Die ervaringen hebben ons geholpen om in beeld te krijgen hoe het er in Westervoort voor staat op het gebied van verkeer en mobiliteit. We hebben ook bestaande documenten en beleid bekeken van onze eigen gemeente en andere overheden. De input vanuit de samenleving is erg waardevol geweest bij het opstellen van de ambities. Op 17 juni 2024 heeft de gemeenteraad het ambitiedocument mobiliteit vastgesteld. Met de vastgestelde ambities zijn we aan de slag gegaan met de mobiliteitsvisie.

Om de ambities en plannen waar te maken is het nodig om verder onderzoek te doen naar bepaalde onderwerpen, of aanpassingen te doen aan de wegen en fietspaden. Al deze onderzoeken en aanpassingen nemen we op in de mobiliteitsvisie. We kunnen niet alles tegelijk doen. Daarom stellen we een uitvoeringsagenda op.

Na vaststelling in College van B&W is een inloopavond georganiseerd. Daar kon iedere geïnteresseerde de visie en de plannen bekijken. Communicatie over deze avond verliep via de gemeentelijke kanalen.

Alle informatie over het proces van totstandkoming en de Mobiliteitsvisie zelf, plaatsen we op de projectpagina van de gemeentelijke website: www.westervoort.nl/mobiliteitsvisie.

Duurzaamheid

Deze visie draagt bij aan een duurzaam bereikbaar Westervoort en maakt de mobiliteitstransitie mogelijk. De Mobiliteitstransitie is de overstap van de auto (met brandstofmotor) als primair vervoermiddel naar een schonere en toegankelijke mobiliteitsmix. In de mobiliteitstransitie zorgen we voor meer ruimte voor wandelen, fietsen, het openbaar vervoer en (elektrische) deelmobiliteit. Zo draagt de visie op mobiliteit in Westervoort positief bij aan het milieu en het klimaat.

Intergemeentelijke samenwerking
De gemeente Duiven besluit nagenoeg gelijktijdig over de Mobiliteitsvisie Duiven 2040. Ook zij hanteren een Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2026-2029 en hebben in hun ambitiedocument mobiliteit dezelfde mobiliteitsthema's vastgesteld als de gemeente Westervoort. De plannen en sluiten daarmee naadloos op elkaar aan. Daarnaast sluit de visie ook aan bij het DMP (Duurzame Mobiliteitsplan) van de gemeente Arnhem, en heeft afstemming plaatsgevonden over het Regionale Mobiliteitsplan dat op dit moment door de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen wordt voorbereidt.

Bijlagen
Bijlage 1 - Mobiliteitsvisie Westervoort 2040 (201682996) (openbaar)
Bijlage 2 - Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2026-2029 (201689175) (openbaar)
Bijlage 3 - Concept Raadsbesluit "Mobiliteitsvisie Westervoort 2040 & Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2026-2029" (201682726) (openbaar)

Westervoort, 25 februari 2025

Burgemeester en wethouders van gemeente Westervoort,

M. Sluiter (MA)	drs. A.J. (Arend) van Hout
secretaris	burgemeester