

Mobiliteitsvisie Westervoort 2040

Goudappel gemeente
MOBILITEIT BEWEEGT ONS
Westervoort



Opdrachtgever
Titel rapport

Gemeente Westervoort
Mobiliteitsvisie Westervoort 2040

Kenmerk
Datum publicatie

016280.20250109.R1.02
25 februari 2025

Projectteam Goudappel

Floris Frederix, Rosa van Gestel

Projectteam opdrachtgever

Ramy Abou Shady, Ruben Loendersloot, Henk Bok, Pascale Vriens, Kiki Schenkels

© Copyright Goudappel BV 25-2-25

Inhoudsopgave

1. Inleiding	5
1.1 Waaron een mobiliteitsvisie?	5
1.2 Wat is de aanpak?	5
1.3 Leeswijzer	7
2. Bevindingen inventarisatie	9
2.1 Ruimtelijke structuur en demografie	9
2.2 Mobiliteit en bereikbaarheid	10
2.3 Beleid en studies	13
2.4 Bewonersenquête	13
3. Thema's en ambities	16
3.1 Verkeersveiligheid	17
3.2 Actieve mobiliteit	18
3.3 Bereikbaarheid	20
4. Acties	23

4.1 Verkeersveiligheid	23
4.2 Actieve mobiliteit	26
4.3 Bereikbaarheid	28
5. Netwerken	31
5.1 Voetgangers- en fietsnetwerk	32
5.2 Openbaar vervoersnetwerk	35
5.3 Gemotoriseerd verkeer	38
5.4 Zwaar verkeer	43
6. Uitvoeringsagenda	47
Bijlage 1 Basiskmerken wegcategorisering	52
Bijlage 2 Basiskmerken fietsnetwerk	54
Bijlage 3 Aanvullende achtergrondinformatie	57



1. Inleiding

Voor u ligt de Mobiliteitsvisie Westervoort 2040. Hierin staat waar we de komende jaren naar toe willen groeien met het mobiliteitssysteem van de gemeente Westervoort. Deze visie is de uitwerking van het Ambitiedocument Mobiliteit Westervoort. In het ambitiedocument werden de ambities voor een aantal mobiliteitsthema's beschreven. In deze mobiliteitsvisie wordt daar verdere invulling aan gegeven en concrete acties aan gekoppeld. Voor de verschillende vervoerswijzen (modaliteiten) worden de netwerken en de bijbehorende verbeterpunten bekeken. Zo draagt de mobiliteitsvisie bij aan een bereikbaar Westervoort, waar inwoners en bezoekers zich op een veilige en gezonde manier kunnen verplaatsen, nu én in de toekomst.

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

1.1 Waarom een mobiliteitsvisie?

De gemeente Westervoort heeft behoefte aan een nieuwe mobiliteitsvisie. Het Verkeersplan Westervoort uit 2008 is gedateerd. 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 Westervoort 2040. Zo kunnen we in de toekomst onderbouwde keuzes maken op het gebied van mobiliteit. Met het toekomstjaar 2040 sluiten we aan op de Omgevingsvisie Westervoort, en diverse provinciale en landelijke beleidsvisies.

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 Westervoort 2040 betekent dit dat er vier stappen zijn 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. Hierbij heeft participatie een belangrijke rol gespeeld. Door input op te halen van inwoners en te spreken met de gemeenteambtenaren en de gemeenteraad, zijn de huidige en gewenste verkeerssituatie in Westervoort zo compleet mogelijk in beeld gebracht. Inwoners zijn betrokken door middel van een enquête.

Stap 2 geeft antwoord op de vraag “waar willen we naar toe?”. Het Ambitiedocument Mobiliteit Westervoort was het resultaat van deze stap.

De koers richting de ambities en doelen is in stap 3 uitgewerkt in een mobiliteitsvisie. Deze uitwerking is in deze stap ook besproken met een ambtelijke brede werksessie en voorgelegd aan de buurgemeenten, regio, provincie, hulpdiensten en busvervoerders. Ten slotte zijn concrete acties beschreven in het uitvoeringsprogramma in stap 4.

Uiteindelijk zijn alle stappen en resultaten samengevoegd tot één document: deze Mobiliteitsvisie Westervoort 2040.



1.3 Leeswijzer

Voor u ligt de mobiliteitsvisie van Westervoort. Hoofdstuk 2 geeft een samenvatting van de inventarisatie. In hoofdstuk 3 is de visie op mobiliteit opgenomen. Hoofdstuk 4 beschrijft de acties die daarbij horen, waarna in hoofdstuk 5 de netwerken per vervoerswijze worden toegelicht. Tot slot gaat hoofdstuk 6 over de uitvoeringsagenda met de vervolgstappen naar aanleiding van deze mobiliteitsvisie.





2. Bevindingen inventarisatie

De eerste stap voor het opstellen van de Mobiliteitsvisie Westervoort 2040 is het verkennen van de huidige situatie. In dit hoofdstuk presenteren we de belangrijkste bevindingen (een samenvatting) van deze inventarisatiefase, resulterend uit verschillende bronnen (feiten en cijfers, beleidsdocumenten, een enquête onder inwoners, en gesprekken met de ambtelijke brede werkgroep en de gemeenteraad).

2.1 Ruimtelijke structuur en demografie

De gemeente Westervoort ligt ten zuidoosten van Arnhem, in de provincie Gelderland. Het grenst naast Arnhem, ook aan de gemeenten Rheden, Zevenaar, Duiven en Lingewaard (zie Figuur 2.1). De gemeente bevat geen andere kernen naast Westervoort en is qua oppervlakte de kleinste gemeente van Nederland.

Dagelijkse voorzieningen binnen de gemeente op fietsafstand, bovenlokale voorzieningen in de omgeving

In Westervoort zijn dagelijkse voorzieningen (supermarkten, scholen en sport) redelijk verspreid en dus op fietsafstand. Voor bovenlokale voorzieningen (zoals ziekenhuizen, hogescholen en mbo's, station Arnhem Centraal en bedrijvigheid op grote schaal), is de gemeente Westervoort afhankelijk van (een goede verbinding met) o.a. Arnhem, Duiven, Zevenaar en andere plaatsen in De Liemers.



Figuur 2.1: Ligging gemeente Westervoort en aantal inwoners

Ruimtelijke ontwikkelingen zorgen voor extra druk op het wegennet

De regio Liemers is door de provincie Gelderland aangewezen als grootschalige woningbouwlocatie. Voor Westervoort betekent dit woningbouw verdichten rondom de spoorzone, om zo te kunnen bouwen en tegelijkertijd autoverplaatsingen tot een minimum te beperken bij die ontwikkelingen. Voor woningbouw zijn er daarnaast uitbreidingsplannen in Westervoort-Noord. Het gaat hier om een toename van in ieder geval circa 600 woningen tot 2040. Daarnaast zal de komende jaren bedrijventerrein Het Ambacht, in het oosten van Westervoort, worden uitgebreid met circa 300 arbeidsplaatsen. Deze ruimtelijke ontwikkelingen zorgen voor extra druk op het wegennet, en vragen om een goede bereikbaarheid voor alle modaliteiten.

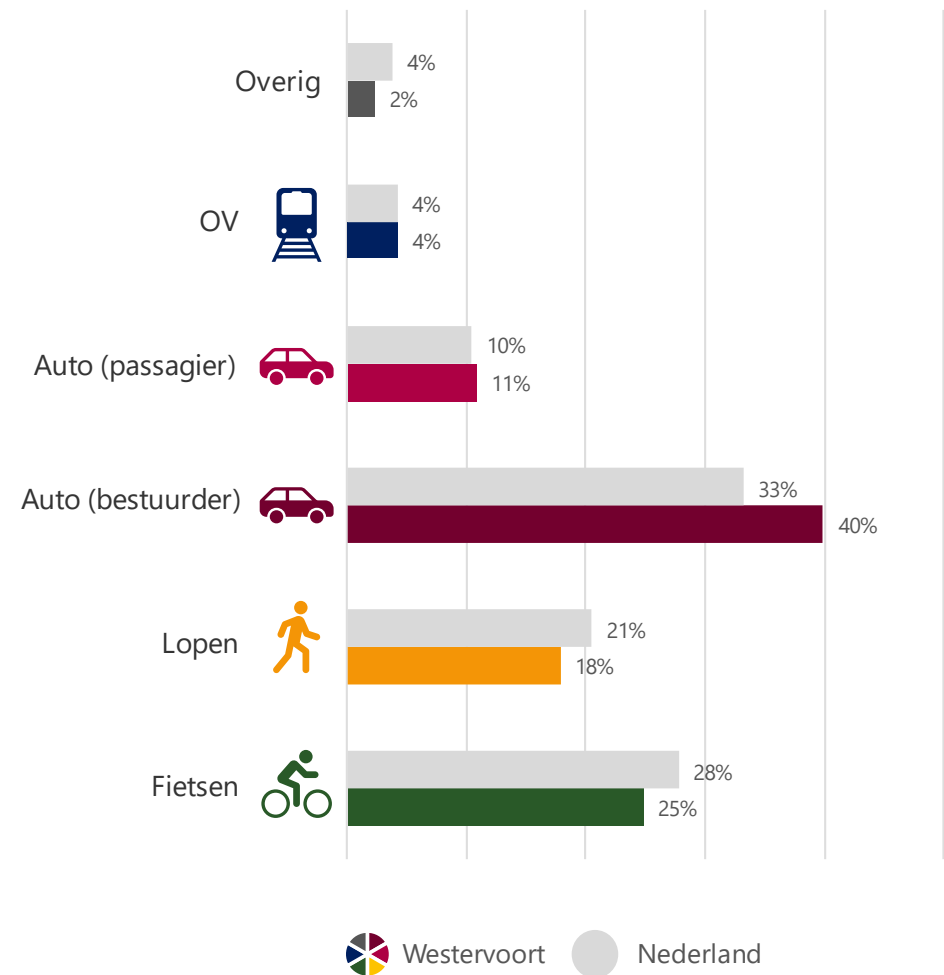
Relatief vergrijzende bevolking vraagt aandacht voor toegankelijkheid en verkeersveiligheid

Tot ca. 2002 groeide het inwonersaantal in Westervoort; daarna is een afname zichtbaar. Dit heeft te maken met het groeikernenbeleid, waarbij o.a. Westervoort werd aangewezen als groeikern, als antwoord op het ruimtetekort in groeiende steden zoals Arnhem. Qua leeftijdsopbouw is te zien dat gemeente Westervoort een relatief lager aandeel jongeren, en hoger aandeel 45 tot 80-jarigen heeft. Dit benadrukt het belang voor toegankelijke en verkeersveilige mobiliteit in de gemeente.

2.2 Mobiliteit en bereikbaarheid

Relatief hoog autogebruik, en minder verplaatsingen te voet of per fiets

In de grafiek (Figuur 2.2) is te zien dat het autogebruik in de gemeente Westervoort relatief hoog is. Met 40% van het totaal aantal verplaatsingen (binnen, van en naar Westervoort) per auto als bestuurder is dit hoger dan het



Figuur 2.2: Verplaatsingen per vervoerswijze (ODiN, 2018-2023)

Nederlands gemiddelde van 33%. Het hogere autogebruik is te koppelen aan het hogere autobezit. Met gemiddeld 1,1 personenauto's per huishouden is dit meer dan het Nederlands gemiddelde van 1 (CBS, 2020), al is het wel vergelijkbaar met omliggende gemeenten.

Tegelijkertijd is het aandeel verplaatsingen per fiets of te voet lager dan het Nederlands gemiddelde, ondanks dat veel dagelijkse voorzieningen op fietsafstand zijn. Voor Westervoort is er dus potentie om lopen, fietsen, en OV-gebruik verder te stimuleren.

Beperkte opkomst nieuwe mobiliteitsvormen

In Westervoort is het aandeel elektrische auto's in het autobezit een stuk lager dan het Nederlands gemiddelde (6 per 1.000 inwoners t.o.v. 25 per 1.000 inwoners; Klimaatmonitor, 2023).

Het aanbod van nieuwe mobiliteitsvormen zoals deelauto's is nog beperkt. Vanwege de aanwezigheid van een treinstation in Westervoort zijn er een aantal deelfietsen (17 OV-fietsen) beschikbaar. Dit aantal is vergelijkbaar met omliggende gemeenten (OVfietsbeschikbaar.nl, 2024).

Goed en bereikbaar met de auto, al is sluiptverkeer als gevolg van filevorming een groot knelpunt

De ligging naast de A12 zorgt voor een goede autobereikbaarheid: met circa 15 minuten bereik je Arnhem, en met ongeveer 30 minuten kunnen onder andere Ede, Nijmegen, en een deel van Apeldoorn bereikt worden. Binnen 45 minuten bereik je ook plaatsen als Tiel en Deventer. Wel resulteert het beperkte aantal ontsluitingen voor de auto naar de N325 en A12 in een hoge verkeerdruk op de huidige verbindingen en hiernaartoe leidende routes. Filevorming (in de ochtend- en avondspits en ook met name n.a.v.

verkeersongevallen) op de A12 zorgt daarnaast voor sluiptverkeer door Westervoort. De ontwikkelingen rondom het doortrekken en verbreden van de A15 en de verbreding van de A12 (ViA15) hebben positief effect op de filegerelateerde 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.

Relatief veel 50 km/u wegen

In Westervoort zijn er relatief veel wegen met een limiet van 50 km/u, waar de verkeersintensiteiten relatief laag zijn en de fietsers niet altijd gescheiden.

Verbonden met de regio door openbaar vervoer

Westervoort 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 7 minuten naar Arnhem Centraal Station, waardoor je binnen 30 minuten stations als Ede-Wageningen, Veenendaal-De Klomp, Doetinchem, en Nijmegen kan bereiken. Door de aanwezigheid van buslijn 61 is Westervoort ook goed verbonden met het bedrijventerrein in gemeente Duiven, met name in de spits.

Hoogwaardige fietsverbindingen in de regio

Westervoort heeft hoogwaardige fietsverbindingen naar bestemmingen in de regio met diverse parallelle routes. Een groot deel van Arnhem is binnen 15 minuten fietsen te bereiken, het centrum van Arnhem binnen 30 minuten. Ook kan er in circa 15 minuten naar Duiven worden gefietst.

Aantal ongevallen kent een stabiele trend, met een aantal zichtbare concentraties

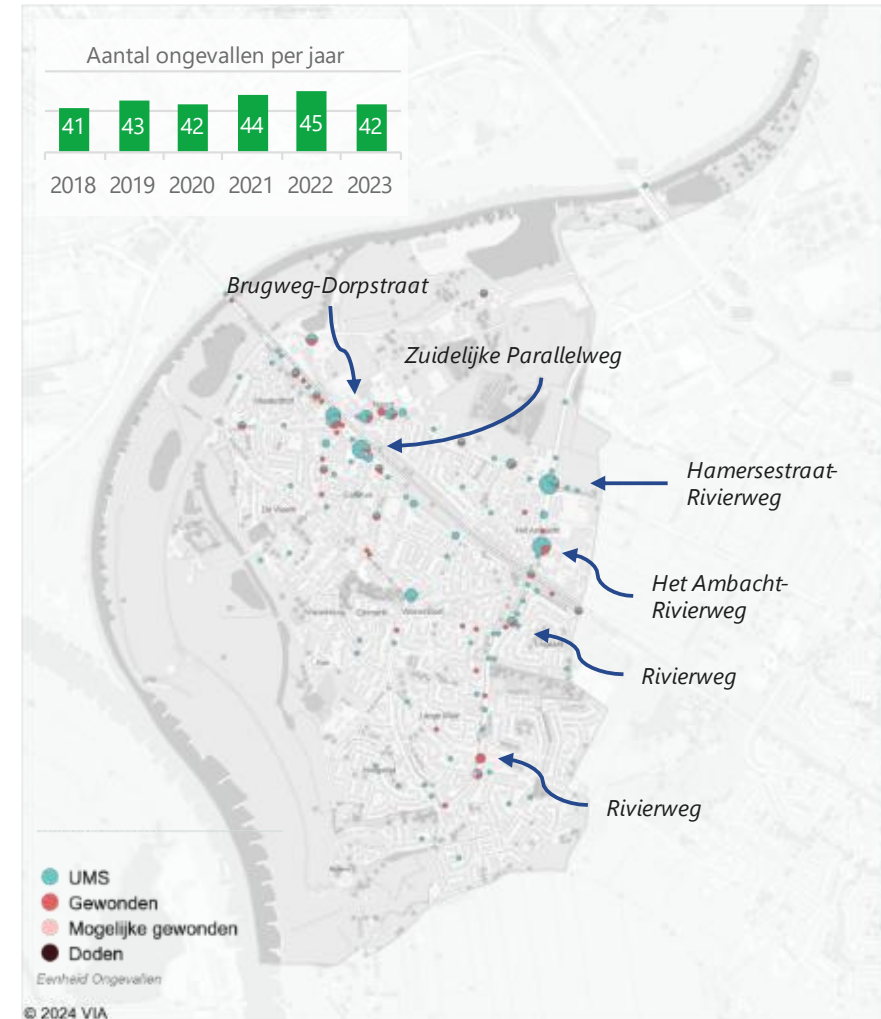
De analyse van de objectieve verkeersveiligheid (hier: het aantal geregistreerde ongevallen op provinciale en gemeentelijke wegen binnen de gemeente Westervoort) laat een redelijk stabiele trend zien de afgelopen jaren. Omgerekend naar het totaal aantal verkeersongevallen per 1.000 inwoners (excl. ongevallen op rijkswegen), zijn de aantallen deze afgelopen jaren in Westervoort relatief laag ten opzichte van het Nederlands gemiddelde, al is er geen afname zichtbaar. Concentraties van ongevallen zijn met name zichtbaar op de Rivierweg, Zuidelijke Parallelweg, Brugweg en Dorpstraat (zie Figuur 2.3).

Opvallend is dat de meeste ongevallen (58%) plaatsvinden op 50 km/u wegen. Eerder hadden we geconstateerd dat er ook relatief veel 50 km/u wegen aanwezig zijn in Westervoort, wat een verklaring kan zijn voor dit hogere aandeel. Belangrijk is wel bij dat ongevallen op 50 km/u wegen het risico op letsel hoger is dan op wegen waar het snelheidslimiet lager is.

Trends en ontwikkelingen kunnen invloed hebben op de mobiliteit in Westervoort

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, waaronder:

- 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 Westervoort een oplossing bieden als aanvulling op het mobiliteitsaanbod.



Figuur 2.3: Locaties en aantallen van de door de politie geregistreerde ongevallen in 2018-2023 in gemeente Westervoort, exclusief rijkswegen (VIA, 2024)

- 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 Westervoort 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, zowel infrastructureel als omtrent voorlichting en handhaving.

2.3 Beleid en studies

Een analyse van het gemeentelijke, provinciale, regionale en landelijke beleid laat een aantal veelvoorkomende thema's zien:

- Verbetering van de verkeersveiligheid voor alle modaliteiten
- Bereikbaarheid en doorstroming:
 - Lokaal: goede ontsluitingen nieuwe woonwijken, en bedrijventerreinen, voor alle modaliteiten
 - Regionaal: aanpak knelpunten A12/N325
- Mobiliteitstransitie en inzet op meer duurzame mobiliteit
 - Stimuleren gebruik van fiets en openbaar vervoer
 - Hubs en elektrische auto's
- Leefbaarheid verhogen

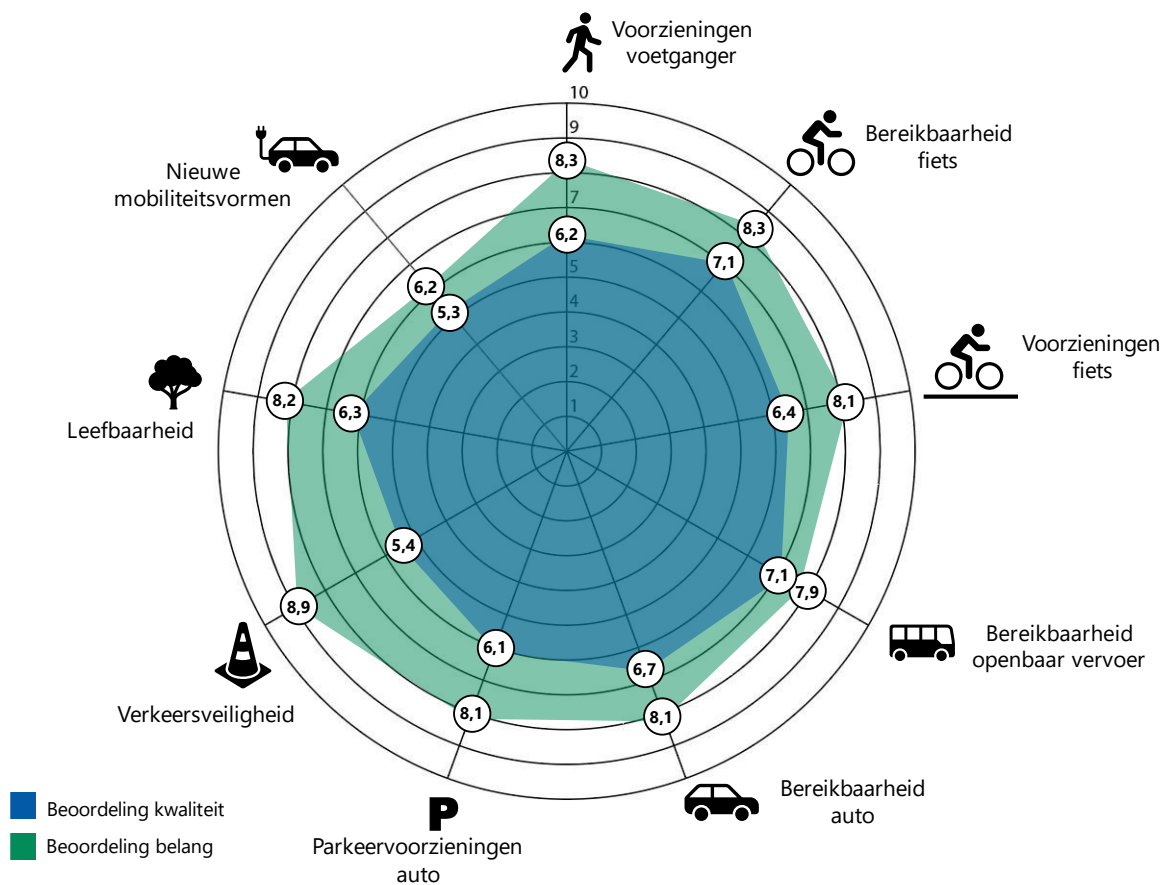


2.4 Bewonersenquête

Van 25 januari 2024 t/m 12 februari 2024 konden inwoners en bezoekers van de gemeente Westervoort 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. In totaal zijn er 184 reacties verzameld.

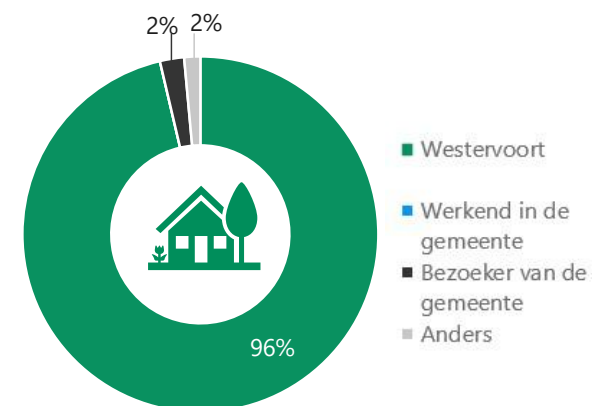
Met name verkeersveiligheid blijkt een thema met hoge prioriteit (zie Figuur 2.4). Hoewel de respondenten verkeersveiligheid erg belangrijk vinden, wordt de huidige kwaliteit relatief laag beoordeeld. Andere thema's die extra aandacht verdienen zijn voorzieningen voor de voetganger en fiets, leefbaarheid, en parkeervoorzieningen voor de auto. Meer resultaten van de inventarisatie en enquête zijn te vinden in het eerder vastgesteld ambitedocument.

Hoe worden de thema's in Westervoort beoordeeld?

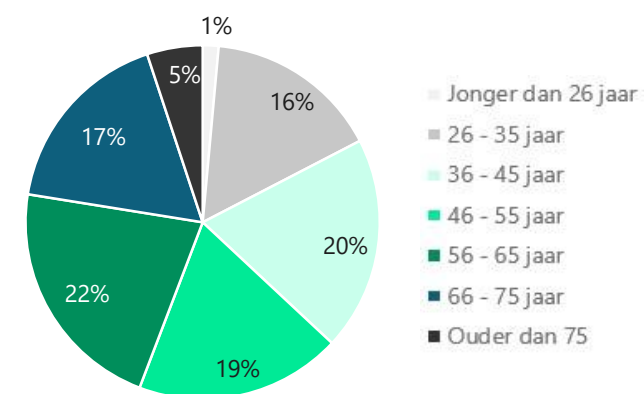


Figuur 2.4: Visualisatie enquêteresultaten

Waar komen de respondenten vandaan?



Welke leeftijd hebben de respondenten?



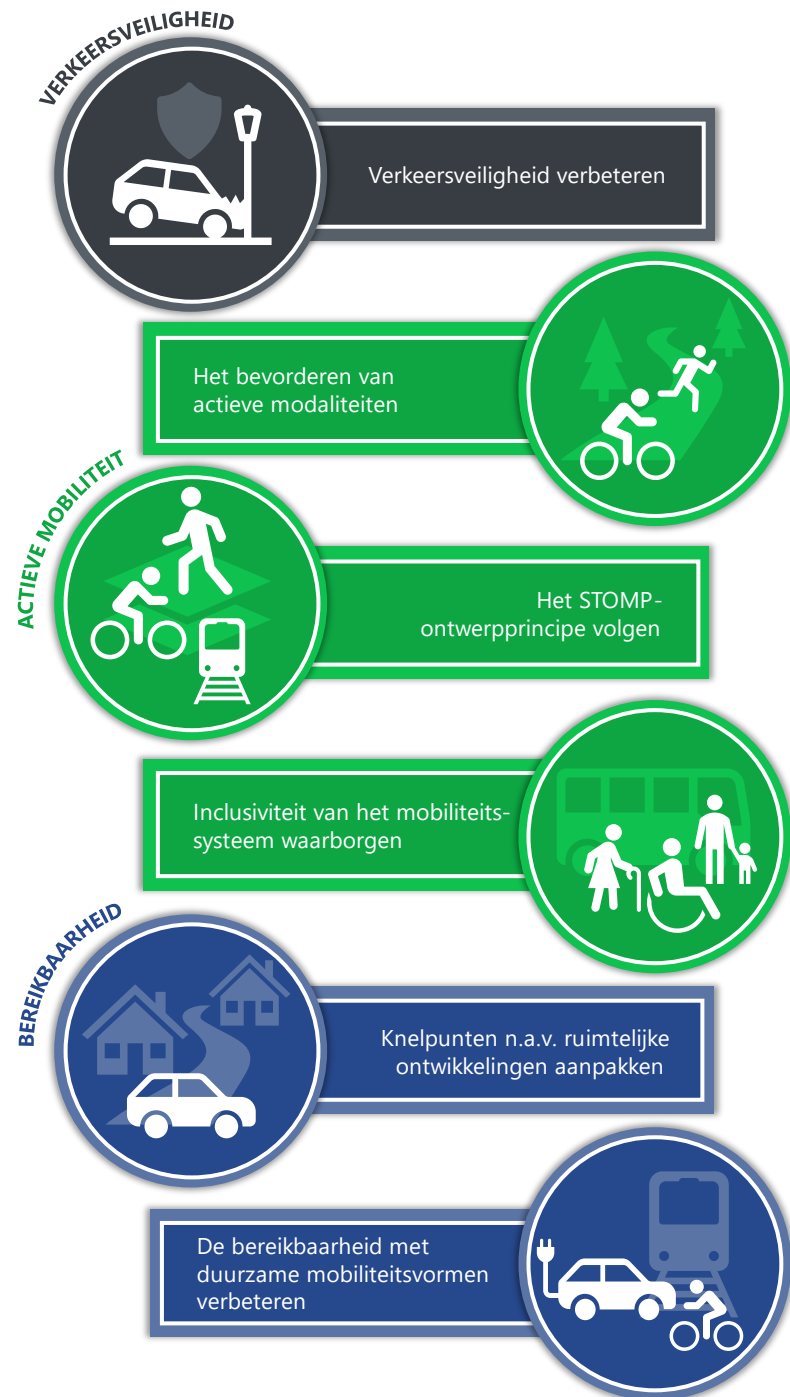


3. Thema's en ambities

Uit de inventarisatie volgen drie thema's waar we met de Mobiliteitsvisie Westervoort 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 Westervoort 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 volgende hoofdstukken wordt hier invulling aan gegeven bij het uitwerken van de acties, netwerken, en het uitvoeringsprogramma.



3.1 Verkeersveiligheid

Binnen dit thema is de ambitie: **een dalende trend in het aantal verkeersongevallen**. Dit willen we bereiken door de verkeersveiligheid te verbeteren.



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. Veiligheid is namelijk een samenspel en gezamenlijke verantwoordelijkheid van weggebruiker en wegbeheerder.

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 gaat over de beleving van de verkeersveiligheid door weggebruikers, onder andere gemeten aan de hand van de enquête.

Voor Westervoort 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 is de afgelopen jaren lager dan het landelijk gemiddelde, 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.
- Het aandeel ongevallen op 50 km/u wegen in Westervoort is opvallend hoog (waarschijnlijk gerelateerd aan het relatief hoge aandeel 50 km/u wegen in de gemeente).
- 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.

3.2 Actieve mobiliteit

Voor het thema actieve mobiliteit is de ambitie: **een stijgende trend in het aantal verplaatsingen per fiets en te voet**. We willen op termijn minimaal aansluiten bij de landelijke gemiddelden op het gebied van lopen en het fietsgebruik. Dit willen we doen door in te zetten op:

- Het gebruik van actieve modaliteiten (fiets en voetganger) stimuleren.
- Het STOMP-ontwerpprincipe volgen in de openbare ruimte.
- Inclusiviteit van het mobiliteitssysteem waarborgen.



Het gebruik van actieve modaliteiten stimuleren

Een gezonde leefomgeving en prioriteit voor fietsers en voetgangers zijn belangrijke onderwerpen in de omgevingsvisie van Westervoort. Ook vanuit 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 gebruikt en er minder wordt gefietst en gelopen in Westervoort, is er veel potentie om dit te veranderen. De onderlinge reisafstanden (zowel naar voorzieningen binnen Westervoort als in de regio) lenen zich uitstekend voor het gebruik van de fiets. Het blijven stimuleren en

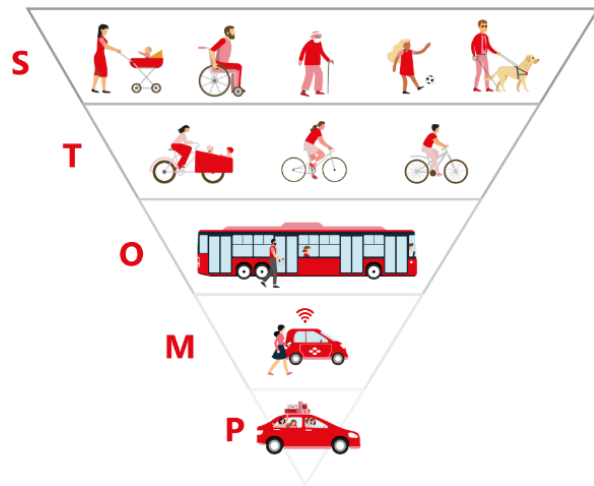
faciliteren van fietsen en wandelen binnen onze gemeente past goed binnen dit thema.

Om fietsen en lopen te stimuleren is er, naast herkenbare loop- en fietsroutes met goede oversteekvoorzieningen, 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. Hierin trekken we ook op met het Sociaal Domein, bijvoorbeeld door het Beweegteam te betrekken.



Het STOMP-ontwerpprincipe volgen in de openbare ruimte

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 (**St**appen) en vervolgens de fietser (**Tr**appen), **OV** (openbaar vervoer) en **MaaS** (Mobility as a Service). Als laatste wordt de **privé**auto 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 benadrukt 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 dicht bij 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.



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:

- Het aanpakken van knelpunten naar aanleiding van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouwplannen en uitbreiding bedrijventerreinen, doortrekking A15).
- 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 Westervoort 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 ook onder druk door de uitstel van het project ViA15. Het project zal worden uitgevoerd, maar de precieze planning is nog onduidelijk. Hoewel de knelpunten op de A12/N325 dus worden opgelost, duurt dit nog even (voor nu houden we er rekening mee dat de afronding van het project niet eerder dan 2030 plaatsvindt). Onderdeel hiervan is ook het sluipverkeer dat via Westervoort rijdt om de knelpunten op de A12 te vermijden. We blijven dit sluipverkeer weren en de overlast verzachten. Het weren van sluipverkeer mag echter niet leiden tot onacceptabele situaties elders in het dorp.



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 vervoersmiddelen en het verschonen van vervoersmiddelen.

- Het voorkomen van verplaatsingen heeft een groot effect, maar is niet altijd mogelijk. Denk daarbij bijvoorbeeld aan thuiswerken.
- Het veranderen van vervoersmiddelen 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 verkeersdruk, 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.





4. Acties

Om toe te werken naar de ambities voor mobiliteit in de gemeente Westervoort zijn maatregelen nodig. De benodigde acties per thema zijn in dit hoofdstuk opgenomen. Het gaat dan bijvoorbeeld om gedragsbeïnvloeding, een aanpak voor verkeersveiligheid en knelpunten, of de omgang met deelmobiliteit. De benodigde aanpassingen aan de verkeersnetwerken zijn opgenomen in hoofdstuk 5. Daarnaast evalueren we in een twee jaarlijkse cyclus de voortgang van het bereiken van de ambities.

4.1 Verkeersveiligheid

Netwerken verbeteren

Aanpassingen aan verkeersnetwerken kunnen de verkeersveiligheid verbeteren. Zo zorgen snelheidsverlagingen voor gemotoriseerd verkeer of een andere inrichting van een straat ervoor dat het risico op een ernstig ongeval vermindert. Hoofdstuk 5 gaat uitvoerig in op de gewenste netwerken voor alle modaliteiten, en de maatregelen die daarbij horen.

Gedragsbeïnvloeding

Ter verbetering van de verkeersveiligheid wordt ingezet op het beïnvloeden van het verkeersgedrag van weggebruikers. Dit wordt gedaan door middel van educatie, campagnes, aanpassingen in de openbare ruimte en handhaving. Voorbeelden van gedragsbeïnvloeding zijn:

- Jaarlijks worden gedragscampagnes (voorlichting) uitgevoerd op landelijke, regionale en lokale schaal en deze sluiten op elkaar aan.
- Verkeerseducatie voor alle leeftijden gericht op gedrag, vaardigheden, kennis en kunde van de verkeersdeelnemers. Blijvend inzetten op het praktisch fietsverkeersexamen en het stimuleren van de OV ambassadeurs. Uitbreiden met ANWB Streetwise of andere VVN campagnes.
- Ongevallen worden ten dele veroorzaakt doordat verkeersregels worden genegeerd of onbekend zijn. Daarom wordt ook ingezet op campagnes gericht op bewustwording in samenwerking met inwoners (bijvoorbeeld meedenken over locatie snelheidsdisplays).
- Het stimuleren van initiatieven vanuit inwoners. Denk bijvoorbeeld aan pakketten op een pakketpunt laten bezorgen in plaats van aan huis, waardoor er minder verkeersbewegingen binnen de buurt nodig zijn. Dit is ook goed voor de luchtkwaliteit.

Aanpak voor als onveilig ervaren locaties

De gemeente Westervoort gebruikt de volgende standaard aanpak voor onveilige wegen, kruispunten, rotondes en oversteeklocaties om de verkeersveiligheid te waarborgen. Bij meldingen van verkeersonveilige situaties gaan we uit van de volgende stappen (zie ook figuur 4.1):

1. We kijken naar de objectieve verkeersveiligheid. Vinden er op deze locatie veel ongevallen plaats (die ook geregistreerd worden)? En voldoet de weginrichting in combinatie met het gebruik van de weg?

2. Als er ongevalconcentraties zijn en zijn deze het gevolg van de weginrichting, dan kijken we in overleg met belanghebbenden of fysieke maatregelen mogelijk zijn om deze in het vervolg te voorkomen. Hierbij maken we gebruik van het Provinciale verkeersrisicomodel DOKDATA. Een wegvak of kruispunt met een hoog risicoprofiel komt eerder in aanmerking voor aanpassingen dan een wegvak met een lager risicoprofiel. Daarnaast de aanpassingen die hieruit voortkomen kansrijker voor een cofinanciering of subsidie vanuit het Rijk en de Provincie.
3. Zijn er geen ongevalconcentraties dan proberen we factoren die mogelijk bijdragen aan de subjectieve veiligheid meetbaar te maken. Bijvoorbeeld, als er wordt aangegeven dat op een bepaalde weg te hard wordt gereden, dan gaan we eerst de snelheid meten.
4. Als blijkt dat de snelheid een risico is, dan starten we in overleg met belanghebbenden een bewustwordingscampagne met bijvoorbeeld een snelheidsdisplay, of schakelen we Veilig Verkeer Nederland in.
5. Bij het uitblijven van verbetering gaan we in gesprek met belanghebbenden over andere mogelijkheden en onderzoeken we infrastructurele maatregelen. Dit combineren we bij voorkeur met noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden aan de weg, tenzij er acuut gevaar is.

Acties verkeersveiligheid

- 2 Met behulp van een jaarlijks budget de verkeersveiligheid stimuleren middels gedragscampagnes en verkeerseducatie. Daarbij sluiten we aan bij lokale/regionale/landelijke gedragscampagnes en stimuleren en faciliteren we initiatieven vanuit de inwoners.
- 3 Uitvoering geven aan de gestandaardiseerde aanpak voor locaties in de gemeente die als onveilig worden ervaren.

Acties verkeersveiligheid

- 1 Intern onderzoek naar bestaande knelpunten objectieve verkeersveiligheid en dit linken aan het jaarlijkse budget dat we aanvragen om kleine maatregelen te kunnen treffen. Dit is een doorlopend proces.





Figuur 4.1: Gestandaardiseerde aanpak voor als onveilig ervaren locaties

4.2 Actieve mobiliteit

Netwerken verbeteren

De manier waarop locaties in Westervoort aan elkaar verbonden zijn door middel van de verkeersnetwerken heeft invloed op het verplaatsingsgedrag van mensen. Om het gebruik van actieve modaliteiten (lopen en fietsen) te stimuleren, zijn verbeteringen aan deze netwerken nodig. Denk bijvoorbeeld aan het aanleggen van ontbrekende schakels, of de kwaliteit van bestaande verbindingen verhogen. Hoofdstuk 5 gaat uitvoerig in op de gewenste netwerken voor alle modaliteiten, en de maatregelen die daarbij horen.

Fysiek toegankelijke infrastructuur

We willen onze infrastructuur toegankelijk maken door rekening te houden met de wensen en beperkingen van verkeersdeelnemers. Het gebruik van scootmobielen, rollators en rolstoelen op straat neemt door de vergrijzing toe. Maar ook voor andere groepen is aandacht voor toegankelijkheid belangrijk, zoals voor kinderen of mensen met een beperking. Versmallingen, oneffenheden en stoeprandjes kunnen een ware hindernisbaan vormen.

De gemeente zet zich daarom in voor voldoende brede trottoirs en voor middengeleiders om het oversteken van drukke staten makkelijker te maken. Ook het verbeteren van de zichtbaarheid van de infrastructuur (goede verlichting, markering en geleiding) is hiervan onderdeel. Ernstige knelpunten krijgen prioriteit, de overige worden meegenomen in combinatie met onderhoud. Hiermee sluiten we aan op het verbeteren van de voetgangersvoorzieningen door bij onderhoud en realisatie van infrastructuur specifiek rekening te houden met de voetganger.

Gedragsmaatregelen

Om fietsen en lopen verder te stimuleren is er ook een rol weggelegd voor campagnes en educatie. Deze zijn er op het gebied van verkeersveiligheid, zoals eerder beschreven, maar ook voor het stimuleren van actieve mobiliteit. Samenwerking met de buurgemeenten en de regio is hierbij belangrijk. Daarnaast verbinden we ambities aan elkaar, zoals het stimuleren van fietsen naar het werk en carpoolen met een werkgeversaanpak vanuit de regio. Maar ook door samen te werken met andere beleidsterreinen zoals sport, recreatie, gezondheid en het gemeentelijke beweegteam. Naast het stimuleren van actieve vervoerswijzen ontmoedigen we bepaalde vervoerswijzen. We zorgen bijvoorbeeld dat een rit op de fiets voor veel bestemmingen korter of sneller is dan een rit met de auto.

Stimuleren fietsgebruik

De fiets is een duurzame vervoerswijze. Uit de enquête blijkt dat ook inwoners de bereikbaarheid met de fiets en fietsvoorzieningen erg belangrijke onderwerpen vinden. Het fietsgebruik in Westervoort ligt echter lager dan het gemiddelde in Nederland. Naast het stimuleren van fietsgebruik door prioriteit te geven aan de fiets in ontwerp en inrichting van de openbare ruimte, investeren we ook in fietslessen, educatie, voorlichting, en het promoten van fietsroutes. Ook sluiten we aan bij regionale campagnes gericht op inwoners, werknemers en werkgevers, zoals *Slim & Schoon Onderweg*.

Bevorderen ketenmobiliteit

Ketenmobiliteit is het gebruik van meerdere vervoerswijzen binnen een reis. Bijvoorbeeld met de fiets naar de bushalte en vervolgens met de bus naar de eindbestemming. Een goed netwerk van overstappunten, nabijheid van openbaar vervoerhaltes, beschikbaarheid van deelmobiliteit, een goede doorstroming van de bus en goede verbindingen tussen

(fiets)parkeerplaatsen en OV-voorzieningen zijn voorbeelden van aspecten die het makkelijker maken om vervoerswijzen te combineren. Het bevorderen van ketenmobiliteit zorgt ervoor dat duurzamere en gezondere vervoerswijzen meer worden gebruikt.

Acties actieve mobiliteit

- 1** Bij de herinrichting van de openbare ruimte houden we rekening met eisen aan toegankelijkheid. Ernstige knelpunten of tekortkomingen in de toegankelijkheid van de openbare ruimte lossen we op met een jaarlijks inclusie budget.
- 2** Aansluiten op regionale campagnes gericht op inwoners, werkgevers en werknemers, zoals *Slim & Schoon Onderweg*
- 3** Bieden van goede voorzieningen op overstappunten, zoals bushokjes en hoogwaardige fietsenstallingen, om ketenmobiliteit te bevorderen.
- 4** Bij grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen onderzoeken we de mogelijkheden voor het toevoegen van openbaar vervoer en het voorzien van goede loop- en fietsroutes naar openbaar vervoerhaltes.
- 5** Parkeerdrukmeting: Het houden van een parkeerdrukmeting om de parkeerdruk in de gemeente inzichtelijk te krijgen.
- 6** Opstellen Parkeerbeleidsplan: Het opstellen van gemeentelijk parkeerbeleid om een structurele aanpak voor het parkeren en de parkeerregulering in (wijk)centra vast te kunnen stellen.



4.3 Bereikbaarheid

Netwerken verbeteren

De verschillende verkeersnetwerken spelen een belangrijke rol in de bereikbaarheid van bestemmingen in Westervoort. Gewenste aanpassingen aan het loop- en fietsnetwerk, het openbaar vervoersnetwerk en het netwerk voor gemotoriseerd verkeer zijn te vinden in Hoofdstuk 5.

Omgang met de effecten van ruimtelijke plannen

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (zoals woningbouwlocaties of bedrijfsvestigingen) wordt het effect op de verkeersstromen in beeld gebracht (door de ontwikkelende partijen). Daarbij kijken we naar de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid en passen we daar waar nodig de infrastructuur aan. 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. De afstemming tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid is opgenomen in de wegcategorisering, welke te zien is in Hoofdstuk 5 (Netwerken).

Naast woningbouw door inbreiding en verdichting in de spoorzone, zijn er uitbreidingsplannen in Westervoort-Noord met de bouw van circa 600 woningen. Daarnaast worden circa 300 extra arbeidsplaatsen ontwikkeld op bedrijventerrein Het Ambacht. En ook buiten de gemeentegrenzen zijn diverse plannen. Bereikbaarheid van deze nieuwe locaties, maar ook bestaand bebouwd gebied, wordt onder andere gegarandeerd door optimalisering van het huidige netwerk en de aanleg van nieuwe infrastructuur waar nodig. Daarnaast wordt ingezet op snelheidsbeperkend ontwerp van wegen waar dat nodig is en aantrekkelijke verkeersroutes voor langzaam verkeer, waarbij

laatstgenoemde evenveel of meer ontsluitingen krijgt ten opzichte van gemotoriseerd verkeer.

Deelmobiliteit

Het delen van vervoer wordt de laatste jaren steeds bekender, en groeit ook in gebruik. In de gemeente Westervoort is de groei van het gebruik van deelmobiliteit lager dan het Nederlands gemiddelde.

Omdat een deelauto een duurzaam alternatief is voor een eigen auto en ruimtebesparend is, staat de gemeente positief tegenover deelauto's. We willen initiatieven ruimtelijk faciliteren door bijvoorbeeld een parkeerplaats beschikbaar te stellen en in de gemeentelijke parkeernormen is reeds een reductiefactor opgenomen bij de inzet van een of meerder deelauto's. We verwachten vooral op de langere termijn of bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijkheden, daarom laten we het initiatief voorlopig bij de markt. We onderzoeken wel de mogelijkheid om aan te sluiten bij initiatieven van buurgemeenten zoals Arnhem.

Korte termijn aanpak voor de A12/N325

Het project ViA15 is belangrijk om de huidige en toekomstige congestieproblematiek op de A12 en het stedelijke netwerk van de A325 en N325 op te lossen en daarmee het sluipverkeer in Westervoort te verminderen. Een uitbreiding van het wegennet schept bovendien ruimte voor de woningbouwopgaven in de regio en de mobiliteitstransitie in Arnhem, Nijmegen en de regiogemeenten.

Inmiddels is definitief besloten dat het project ViA15 (doortrekking A15 en verbreding A12/A15) wordt uitgevoerd, hoewel de precieze planning hiervan nog onduidelijk is. Voor de korte termijn heeft de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen, namens de samenwerkende gemeenten, de mogelijke

mobiliteitsmaatregelen in de A12-zone onderzocht. Daaruit is een maatregelenpakket voor de kortere termijn (voorafgaand aan de daadwerkelijke realisatie) voortgekomen met als doel de bestaande knelpunten op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid te verlichten.

Het maatregelenpakket voor de komende vijf jaar waarmee bestaande knelpunten (enigszins) kunnen worden verlicht is opgenomen in Figuur 6.1 in de bijlage. Het is niet reëel bestaande knelpunten op te kunnen lossen met dit pakket; daarvoor is immers het project ViA15 beoogd. Daarnaast weten we dat verlichting van het wegennet vaak snel opnieuw wordt ingevuld door nieuwe (externe) verkeersdeelnemers door latente vraag. Daarom is het doel van de maatregelen de (interne) automobilisten vanuit de regio goede alternatieven te bieden en verleiden hier gebruik van te maken.

Voor Westervoort is naast de gedrags- en verkeersmanagementmaatregelen en het op opwaarderen van de stationsvoorzieningen, het volgende relevant: het opwaarderen van lijn 60 naar HOV, en het aanleggen van de ontbrekende schakels in de snelfietsroute F12 (en de feeders daar naartoe).

Acties bereikbaarheid

- 1 We staan positief tegenover deelmobiliteit. We laten het initiatief bij de markt en willen deze ruimtelijk faciliteren. Als het haalbaar is sluiten we aan bij bewezen effectieve deelmobiliteitsconcepten, zoals bijvoorbeeld in Arnhem.
- 2 Uitvoering geven aan de Korte termijn aanpak voor de A12/N325.





5. Netwerken

De thema's en ambities zoals beschreven in hoofdstuk 3 zijn vertaald naar de verkeersnetwerken. Hieronder staan de hoofdstructuren voor de **voetganger** en **fiets**, het **openbaar vervoer** en het **gemotoriseerde verkeer** weergegeven. De volgende paragrafen gaan nader in op deze netwerken.

In iedere paragraaf grijpen we eerst terug op de hoofdstructuur van de modaliteit.

Dit geeft antwoord op vragen als: Waar willen we dat het auto-, fiets-, bus- en treinverkeer in de gemeente Westervoort hoofdzakelijk plaatsvindt? Welke routes hebben een belangrijke functie? Waar vinden we de toegankelijkheid voor voetgangers éxtra belangrijk?

Daarna werken we per vervoerswijze in detail uit wat dat betekent voor het netwerk en welke aanpassingen daarvoor nodig zijn. Deze netwerken zijn opgesteld op basis van een combinatie van richtlijnen en ambities, waarbij ook de beleving van de weggebruiker centraal staat.



5.1 Voetgangers- en fietsnetwerk

Hoofdstructuur voetganger

Bijna alle verplaatsingen, zowel functioneel als recreatief, beginnen en eindigen met lopen. Iedereen moet daarom overal te voet kunnen komen. Sommige gebieden worden echter intensiever door voetgangers gebruikt, zoals plekken waar mensen winkelen of overstappen op het openbaar vervoer. In deze gebieden is daarom extra aandacht voor de voetganger gewenst. De belangrijke gebieden voor voetgangers zijn weergegeven in Kaart 5.1 op pagina 34.

Hoofdstructuur fiets

Voor de beoogde hoofdstructuur voor de fiets zijn de routes met de belangrijkste verbindende functie opgenomen.

In Westervoort komen twee belangrijke snelfietsroutes (SFR) samen die de gemeente verbinden met Duiven en Arnhem. SFR12 maakt een verbinding tussen Westervoort, de bedrijventerreinen in Duiven en de route langs de A12 richting het oosten. SFR De Liemers loopt wat meer zuidelijk, parallel aan de spoorlijn.

Naast de snelfietsroutes, zijn de hoofdfietsroutes in Westervoort belangrijke verbindingen om afstanden binnen de gemeente fietsend af te leggen. De hoofdfietsroutes lopen langs belangrijke bestemmingen binnen Westervoort, zoals de centrumgebieden, het treinstation, en het bedrijventerrein. Ook zijn er nog een aantal lokale fietsroutes, en bovendien mag er natuurlijk ook op alle andere straten en fietspaden worden gefietst.



Gewenste aanpassingen voetgangers- en fietsnetwerk

Het gewenste voetgangers- en fietsnetwerk is te zien op Kaart 5.1 op de volgende pagina. Ook hier wordt het voetgangersnetwerk afgebeeld in belangrijke gebieden voor voetgangers. Om het gewenste netwerk te realiseren, zetten we in op de volgende aanpassingen:

1) *Dijken fietsvriendelijker*

De dijken zijn onderdeel van de hoofd- of lokale fietsstructuur. De fietser is daar de hoofdgebruiker, en de auto (waar mogelijk) te gast. We willen daarom, op plekken waar de auto nog wel mag rijden, een autoluwe dijk realiseren in combinatie met fietsstraatrichting op hoofdfietsroutes. Onderzoek naar de exacte weginrichting van de IJsseldijk doen we al binnen het project Dijkversterking van het Waterschap en het project Rivierklimaatpark van de Provincie Gelderland.

2) *Looproutes naar het centrum verbeteren*

Het centrum van Westervoort, waar onder andere het gemeentehuis, het treinstation en supermarkten en winkels zijn gevestigd, is een belangrijk gebied voor voetgangers. Om lopen naar dit centrumgebied te stimuleren zijn goede, toegankelijke looproutes van belang. Daarom zetten we in op het verbeteren van de looproutes naar het centrum.

3) *Locatie SFR De Liemers en oversteek met Dorpsplein verbeteren*

Snelfietsroute (SFR) De Liemers, ter hoogte van het treinstation Westervoort, loopt in de huidige situatie aan de zuidkant van de Zuidelijke Parallelweg. Om de veiligheid te verbeteren willen we onderzoek doen naar de mogelijkheden om dit deel van de snelfietsroute via de noordzijde van de Zuidelijke Parallelweg te verlopen, als aanvulling op de gebiedsvisie stationsgebied Westervoort. Indien het verplaatsen van de snelfietsroute niet mogelijk is, is het van belang om te onderzoeken hoe we de veiligheid van de oversteek van SFR De Liemers

met het Dorpsplein kunnen verbeteren. Daarbij betrekken we ook de in het verleden uitgevoerde onderzoeken.

4) *Verbeteren veiligheid fietsers en voetgangers kruispunt Rivierweg – Heilweg*

Het kruispunt Rivierweg – Heilweg gaan we aanpassen om de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren.

5) *Diverse lokale verbeteringen*

Naast de bovenstaande aanpassingen zijn er diverse lokale verbeteringen in het voetgangers- en fietsnetwerk die we gaan uitvoeren. Dit zijn relatief kleine ingrepen om bijvoorbeeld de toegankelijkheid of kwaliteit van een voet- of fietspad te verbeteren. Voorbeelden hiervan zijn het verlagen van een stoeprand op een oversteeklocatie, of het verbeteren van het wegdek van (een deel van) een fietspad. De basiskennissen van de verschillende type fietsroutes in het fietsnetwerk zijn opgenomen in bijlage 2.

Kaart 5.1: Gewenst voetgangers- en fietsnetwerk

Aanpassingen

- 1) Dijken fietsvriendelijker
- 2) Looproutes naar het centrum verbeteren
- 3) Locatie SFR de Liemers en oversteek met Dorpsplein verbeteren
- 4) Verbeteren veiligheid fietsers en voetgangers kruispunt Rivierweg – Heilweg
- 5) Diverse lokale verbeteringen

Legenda

-  Belangrijke gebieden voor voetgangers
Straal 500-750m of 250-500m
-  Snelfietsroute
-  Hoofd fietsroute
-  Ambitie hoofd fietsroute
-  Lokale fietsroute
-  Ambitie lokale fietsroute
-  Ruimtelijke ontwikkeling werken
-  Ruimtelijke ontwikkeling wonen
-  Ruimtelijke ontwikkeling sport



5.2 Openbaar vervoersnetwerk

Als gemeente hebben we zelf geen zeggenschap op de lijnvoering van het openbaar vervoer. Maar we kunnen wel potentiële verbeteringen onderzoeken en daarvoor lobbyen. Hiervoor werken we samen met de provincie, buurgemeenten en concessiehouders. Ook kunnen we als gemeente bijdragen aan de kwaliteit van het openbaar vervoer door het aanbieden van goede gemeentelijke infrastructuur en haltevoorzieningen in samenhang met de wegcategorisering, woningbouw en sociale voorzieningen.

Hoofdstructuur openbaar vervoer

Het openbaar vervoersnetwerk in Westervoort kent een treinstation aan de spoorlijn vanaf Arnhem in de richting van Doetinchem en Winterswijk. Daarnaast zijn er verschillende buslijnen die Westervoort met Duiven, Zevenaar, en Arnhem verbinden.

We willen minimaal het huidige kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer behouden, maar we streven naar het verbeteren van de kwaliteit. Dit draagt bij aan het verbeteren van de mogelijkheden voor ketenmobiliteit. Kaart 5.2 op pagina 37 laat het gewenste openbaar vervoersnetwerk zien. Op deze kaart zijn ook de benodigde aanpassingen en ambities opgenomen. Deze worden op de volgende pagina's één voor één toegelicht.



Gewenste aanpassingen openbaar vervoersnetwerk

Om de bereikbaarheid met het openbaar vervoer te verbeteren, hebben we gewenste aanpassingen (zie ook kaart 5.2 op pagina 37).

1) *Verplaatsen bushalte naar Hamersestraat-Liemersallee*

In het noorden van de gemeente wordt de nieuwe wijk Westervoort-Noord gerealiseerd. Om ook de bereikbaarheid per openbaar vervoer voor deze toekomstige inwoners te borgen, is het de wens om dichtbij de nieuwe wijk op de Hamersestraat/Liemersallee een bushalte (lijn 61) te bieden. Hiervoor kan de bushalte Dorpstraat/Hamersstraat worden opgeheven. Mensen die hier eerder gebruik van maakten kunnen alsnog dichtbij opstappen op de bushalte bij het treinstation, waar lijn 61 ook langskomt.

2) *Ambitie buslijn 60 HOV (4x per uur)*

Buslijn 60 loopt vanaf Arnhem richting de Tolkamer. Het is een belangrijke buslijn die onder andere Arnhem, Westervoort, Duiven en Zevenaar met elkaar verbindt. Momenteel gaat deze bus overdag 1x per uur, en tijdens de ochtendspits 2x per uur. Om de bereikbaarheid per openbaar vervoer te verbeteren, is het onze ambitie om deze buslijn de kwaliteit te geven van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Daar hoort een hogere frequentie bij van 4x per uur.

3) *Ambitie verbinding Arnhem via Westervoort, Duiven, bedrijventerreinen en Velp*

Hoewel er meerdere buslijnen de gemeente Westervoort doorkruisen, is er in de huidige situatie geen buslijn die Westervoort met zowel Arnhem, Duiven, de bedrijventerreinen, en Velp verbindt. Een dergelijke busverbinding (bijvoorbeeld als trolleybus 2.0) verbetert de bereikbaarheid voor reizigers met het openbaar vervoer tussen bijvoorbeeld Velp en de bedrijventerreinen. Omdat er behoefte is aan

deze verbinding en we de bereikbaarheid met duurzame mobiliteitsvormen willen verbeteren, spreken we onze ambitie over deze verbinding uit. We gaan lobby voeren om in samenwerking met gemeenten Arnhem, Rheden en Duiven, de regio, provincie en vervoerder, de potentie van deze verbinding te onderzoeken. Onderdeel hiervan is ook het verbinden van lijn 61 met lijn 26/27.

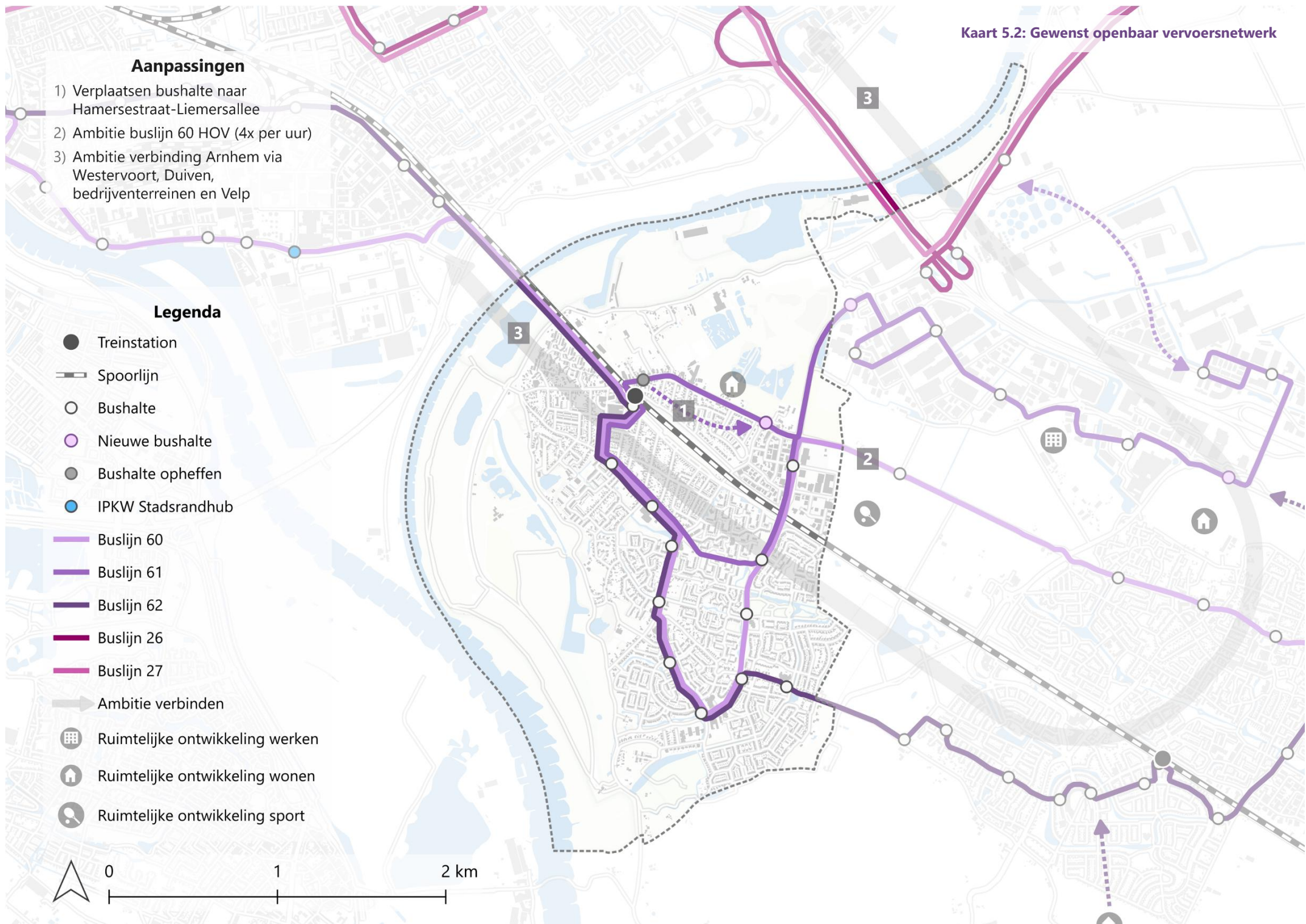
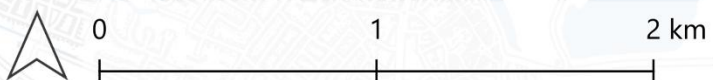
Kaart 5.2: Gewenst openbaar vervoersnetwerk

Aanpassingen

- 1) Verplaatsen bushalte naar Hamersestraat-Liemersallee
- 2) Ambitie buslijn 60 HOV (4x per uur)
- 3) Ambitie verbinding Arnhem via Westervoort, Duiven, bedrijventerreinen en Velp

Legenda

- Treinstation
- Spoorlijn
- Bushalte
- Nieuwe bushalte
- Bushalte opheffen
- IPKW Stadsrandhub
- Buslijn 60
- Buslijn 61
- Buslijn 62
- Buslijn 26
- Buslijn 27
- Ambitie verbinden
- 🏢 Ruimtelijke ontwikkeling werken
- 🏠 Ruimtelijke ontwikkeling wonen
- 🏊 Ruimtelijke ontwikkeling sport



5.3 Gemotoriseerd verkeer

Hoofdstructuur

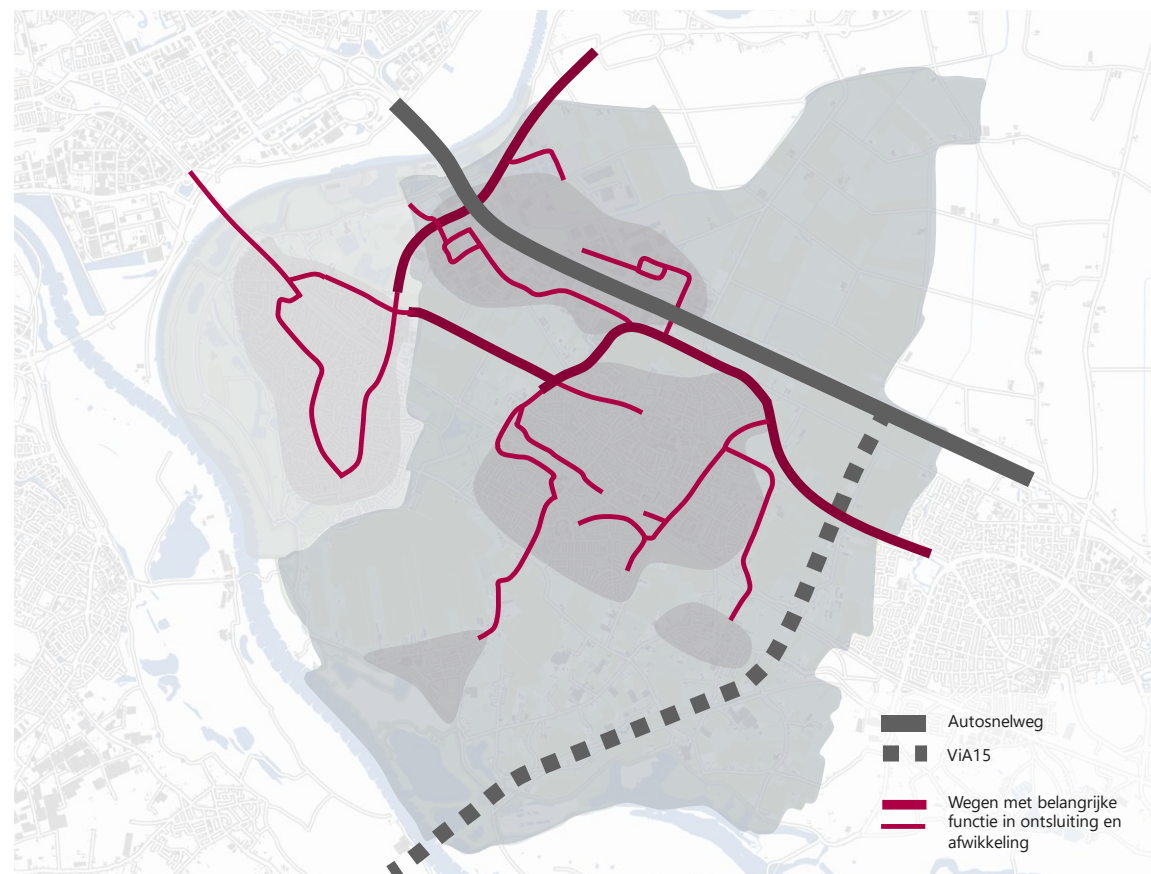
De hoofdstructuur voor gemotoriseerd verkeer in Westervoort is te zien in de figuur hiernaast. Hierop zijn niet alle wegen weergegeven, maar de wegen met een belangrijke functie in ontsluiting en afwikkeling voor gemotoriseerd verkeer in Westervoort. De dikte van de lijnen geeft de hiërarchie van de wegen aan.

De rijksweg A12 is de belangrijkste verbinding van Westervoort met het regionale en landelijke wegennet. Via de Rijksweg en aansluiting 27 'Westervoort' is de gemeente verbonden met deze autosnelweg. De andere belangrijke verbinding met de regio is de Brugweg naar de N325 (Pleijweg).

Binnen de gemeente is de Rivierweg de belangrijkste weg. Daarnaast verbindt de Hamersestraat/Dorpstraat de Brugweg met de Rijksweg. Verder verbindt de Heilweg Westervoort en Duiven en de Loodijk Westervoort en Loo.

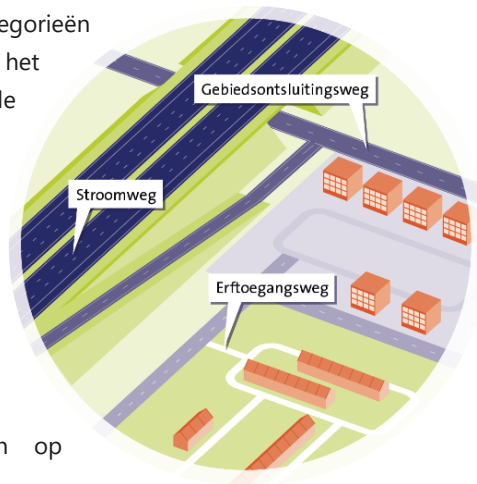
Uitgangspunten wegencategorisering

De wegencategorisering is een belangrijk instrument om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te waarborgen. Binnen de wegencategorisering wordt een weg zo ingericht dat vormgeving, functie en gebruik in balans zijn met elkaar. Dit sluit aan bij de principes van Duurzaam Veilig, en leidt tot uniform ingerichte en herkenbare wegen in heel Nederland. De wegencategorisering bevat een indeling van het wegennetwerk in Westervoort in een aantal wegcategorieën. Dit geeft inzicht in het gewenste gebruik en de bijpassende vormgeving van de wegen voor gemotoriseerd verkeer. Hiermee wordt ook de plek op de weg voor fietsers en voetgangers bepaald.



Landelijk worden drie wegcategorieën onderscheiden in de opbouw van het wegennetwerk (in Bijlage 1 zijn de Westervoortse gewenste kenmerken per wegcategorie opgenomen):

- Stroomwegen: stromen op wegvakken en over kruisingen.
- Gebiedsontsluitingswegen: stromen op wegvakken en uitwisselen op kruispunten.
- Erftoegangswegen: uitwisselen op wegvakken en kruispunten.



Stroomwegen

De primaire functie van een stroomweg is het verkeer zo snel mogelijk van punt A naar B te brengen. Dit betreft met name lange afstandsverkeer, maar ook regionaal verkeer. Er geldt een maximumsnelheid van 100, 120 of 130 km/u. In het noorden van Westervoort loopt een deel van de autosnelweg A12.

Gebiedsontsluitingswegen (GOW)

De functie van gebiedsontsluitingswegen is het bundelen van de verkeersstromen vanuit de diverse gebieden en verbindingen te bieden naar kerngebieden, naburige kernen en stroomwegen. De nadruk ligt op het verwerken van verkeer. In de praktijk betreft het vooral provinciale wegen en gemeentelijke hoofdwegen. Buiten de bebouwde kom geldt een snelheidslimiet van 80 km/u. In Westervoort zijn dit een deel van de Rivierweg ten noorden van de Hamersestraat, en de Rijksweg ten westen van de

Hamersestraat. Binnen de bebouwde kom geldt een limiet van 50 km/u. Dit zijn delen van de Rivierweg, Hamersestraat, Brugweg en 't Hoge Eind.

Een ontwikkeling van de afgelopen jaren is de opkomst van een gebiedsontsluitingsweg met een snelheid van 30 km/u binnen de bebouwde kom. Deze categorie is passend bij wegen die zowel een verblijfsfunctie als verkeersfunctie vervullen, de zogenaamde 'grijze wegen'. Dit type gebiedsontsluitingsweg wordt al in verschillende gemeenten toegepast. Ook voor Westervoort is er een aantal wegen die een GOW30 functie vervullen. Dit zijn het deel van de Dorpstraat ten oosten van de Brugweg, Dorpsplein, een deel van de Kerkstraat, een deel van de Klapstraat (tussen de Kerkstraat en 't Hoge Eind), en Broeklanden. Ook de Heilweg (tussen de Rivierweg tot aan de grens met gemeente Duiven) vervult de functie van GOW30. Niet al deze wegen hebben echter momenteel de status van GOW30, maar in de huidige situatie vaak nog een maximumsnelheid van 50 km/u.

Erftoegangswegen (ETW)

Erftoegangswegen zijn met name bedoeld voor het ontsluiten van erven, woningen en andere bestemmingen. Hierbij staat de verblijfsfunctie voorop. Buiten de bebouwde kom is de snelheidslimiet 60 km/u, en binnen de bebouwde kom 30 km/u. Een groot deel van de wegen in de gemeente Westervoort valt onder de categorie erftoegangsweg.

Gewenste aanpassingen wegcategorisering

Kaart 5.3 op pagina 42 laat de gewenste wegcategorisering zien, met een overzicht van de aanpassingen die daarvoor nodig zijn. Hieronder worden de gewenste aanpassingen toegelicht.

In Westervoort zijn relatief veel gebiedsontsluitingswegen wegen waar 50 km/u gereden mag worden. Niet al deze wegen hebben echter puur een verkeersfunctie, maar soms ook een verblijfsfunctie. Daarnaast hebben veel van deze wegen vaak geen vrijliggende voorziening voor fietsers. Hieruit volgen een aantal wegen waarbij een snelheidsverlaging (en daarmee een categorisering als ETW30 of GOW30) gewenst is. Een aandachtspunt hierbij is dat op sommige van deze wegen buslijnen aanwezig zijn. Snelheidsverlagingen doen we daarom in overleg met de openbaar vervoerders en hulpdiensten.

1) Dorpstraat (ten westen van de Brugweg) naar ETW30

Het westelijke deel van de Dorpstraat is momenteel een GOW50-weg. Hier is echter geen (ruimte voor) vrijliggende fietsvoorziening. Daarom willen we de snelheidslimiet aanpassen naar 30 km/u en de weginrichting daarop aanpassen. Zo ontstaat een veiligere weg met meer ruimte voor groen en wordt het fijner om er te verblijven. Daarnaast past de functie beter bij een erftoegangsweg.

2) Dorpsplein naar GOW30

Ook op de weg Dorpsplein mag er 50 km/u worden gereden. Vanwege de parkeerplaats zijn hier relatief veel verkeersbewegingen die de weg op- of afgaan. Dit in combinatie met de afwezigheid van vrijliggende fietsvoorzieningen maakt dat een aanduiding van de weg als GOW30 gewenst is.

3) Kerkstraat naar GOW30

Op de Kerkstraat geldt ook dat een wijziging van GOW50 naar GOW30 gewenst is vanwege de afwezigheid van vrijliggende fietsvoorzieningen. Daarnaast is de weginrichting al conform een GOW30-profiel.

4) Klapstraat tussen Kerkstraat tot aan 't Hoge Eind naar GOW30

De Klapstraat is momenteel voor het grootste deel een GOW50 weg (m.u.v. het deel ten westen van de Kerkstraat; dit deel is een erftoegangsweg waar 30 km/u gereden mag worden). De Klapstraat kent verschillende wegprofielen, waarvan de meesten zonder vrijliggende fietspaden. Het is daarom voor de Klapstraat (vanaf de Kerkstraat tot aan 't Hoge Eind) gewenst om de weg als GOW30 te categoriseren en als zodanig in te gaan richten.

5) Broeklanden naar GOW30

Om een consistente en duidelijke wegcategorisering te hanteren is het gewenst om ook de Broeklanden van GOW50 te wijzigen naar GOW30.

6) Heilweg naar GOW30

De Heilweg, die het zuiden van Westervoort met Duiven verbindt, was aangeduid als GOW50 weg. De afwezigheid van vrijliggende fietsvoorzieningen en de beperkte ruimte daarvoor maken dat de categorisering GOW30 beter bij de Heilweg past. Deze aanpassing is al in gang gezet; de herinrichting van de Heilweg vindt plaats in 2025.

7) Rijn- en IJsseldijk autoluw

De Rijn- en IJsseldijk zijn onderdeel van het fietsnetwerk. De IJsseldijk is een hoofdfietsroute en de Rijndijk is een lokale fietsroute. Daarom willen we dat de fietser hier de hoofdgebruiker is. Dat doen we door het autoluw maken van de Rijn- en IJsseldijk. Sluipverkeer over de Rijndijk (van- en naar Loo) gaan we ontmoedigen, maar we leggen er geen knip in. Op de IJsseldijk leggen we een harde knip nabij het spoorviaduct. Op een deel van de IJsseldijk wordt maximumsnelheid verlaagd van 60 km/u naar 30 km/u. De dijken worden fietsvriendelijker. We willen een autoluwe dijk realiseren in combinatie met fietsstraatrichting op hoofdfietsroutes. Onderzoek naar de exacte weginrichting van de IJsseldijk doen we al binnen het project Dijkversterking van het Waterschap en het project

Rivierklimaatpark van de Provincie Gelderland (zie ook maatregel 1 bij gewenste aanpassingen in het loop- en fietsnetwerk).

8) 't Hoge Eind nabij basisschool Het Startblok verbeteren

Het Hoge Eind is een weg met vrijliggende fietsvoorzieningen. Daarom kan deze weg 50 km/u blijven. Echter rondom basisschool Het Startblok is het wenselijk om de verkeersveiligheid te verbeteren.

9) Snelheidsverlaging bedrijventerrein Het Ambacht

Op het bedrijventerrein Het Ambacht zijn alle wegen momenteel 50 km/u. Van veel van deze wegen is de functie niet een gebiedsontsluitingsweg, maar erftoegangsweg. Daarnaast heeft een groot aantal van de wegen geen vrijliggende fietsvoorziening. Daarom willen we de meeste wegen op Het Ambacht wijzigen naar ETW30. Omdat de Rivierweg als hoofdweg op het bedrijventerrein functioneert en ingericht is met vrijliggende fietspaden, is het gewenst deze als GOW50 te behouden. De Liemersallee heeft ook een gebiedsontsluitende functie, maar is vanwege de inrichting meer geschikt als GOW30.

Daarnaast zijn er twee wijzigingen van de wegencategorisering waarbij relatief beperkte ingrepen nodig zijn om de lokale verkeerssituatie te verbeteren:

10) Dorpstraat (ten oosten van de Brugweg) naar GOW30

Het deel van de Dorpstraat ten oosten van de Brugweg is momenteel aangeduid als ETW30. De functie van de weg past echter beter bij een gebiedsontsluitingsweg, waardoor het gewenst is deze als GOW30 te categoriseren. Dit is slechts een administratieve handeling.

11) Zuidelijke Parallelweg nabij het station naar GOW30

Op deze weg is de maximumsnelheid nu nog 50 km/u. In de praktijk is het niet mogelijk op dit korte wegvak deze snelheid te rijden. Mede door de vele oversteekbewegingen van en naar het station is GOW30 passender.

Ook willen we een aantal onderzoeken met betrekking tot de wegencategorisering of kruispunten uitvoeren:

12) Onderzoeken knip Liemersallee binnen centrumplan Westervoort

De Liemersallee is één van de wegen die het deel van Westervoort ten noorden van de spoorlijn verbindt met de rest van Westervoort. We willen onderzoeken wat het effect is als de tunnel op de Liemersallee onder het spoor door wordt afgesloten voor autoverkeer. Wordt op deze manier het gemotoriseerd verkeer meer over de gewenste hoofdstructuur geleid, waardoor het autoverkeer (sluipverkeer) door de kern van Westervoort wordt teruggedrongen?

13) Onderzoeken verbeteren kruispunt Rivierweg – Hamersestraat

De Rivierweg – Hamersestraat is een druk kruispunt. Dit kruispunt heeft op termijn (met de plannen voor Westervoort-Noord) mogelijk onvoldoende capaciteit om het verkeer af te wikkelen. We gaan onderzoeken wat er nodig is om dit verwachte knelpunt op te lossen. Daarbij moet er ook worden gekeken naar hoe we de inrichting van het kruispunt kunnen aanpassen om het gemotoriseerd verkeer vanuit Duiven naar het noorden te sturen, om sluipverkeer door Westervoort te verminderen.

Kaart 5.3: Gewenste wegcategorisering

Aanpassingen

Snelheid verlagen

- 1) Dorpstraat (ten westen van de Brugweg) naar ETW30
- 2) Dorpsplein naar GOW30
- 3) Kerkstraat naar GOW30
- 4) Deel Klapstraat naar GOW30
- 5) Broeklanden naar GOW30
- 6) Heilweg naar GOW30
- 7) Rijn- en IJsseldijk autoluw
- 8) 't Hoge Eind nabij basisschool verbeteren
- 9) Snelheidsverlaging bedrijventerrein Het Ambacht

Wijzigingen met beperkte ingrepen

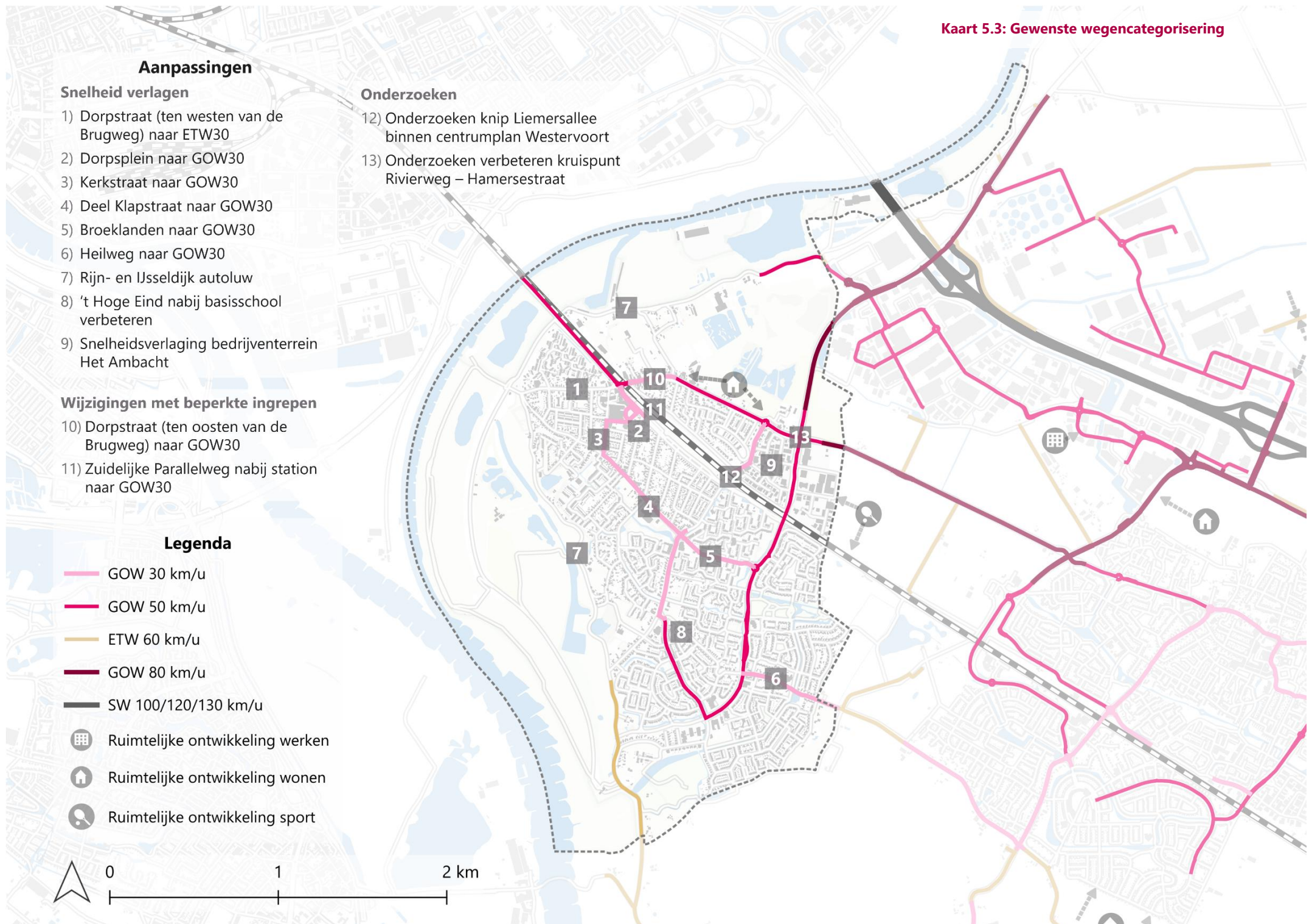
- 10) Dorpstraat (ten oosten van de Brugweg) naar GOW30
- 11) Zuidelijke Parallelweg nabij station naar GOW30

Onderzoeken

- 12) Onderzoeken knip Liemersallee binnen centrumplan Westervoort
- 13) Onderzoeken verbeteren kruispunt Rivierweg – Hamersestraat

Legenda

- GOW 30 km/u
- GOW 50 km/u
- ETW 60 km/u
- GOW 80 km/u
- SW 100/120/130 km/u
- Ruimtelijke ontwikkeling werken
- Ruimtelijke ontwikkeling wonen
- Ruimtelijke ontwikkeling sport



5.4 Zwaar verkeer

Landbouw- en vrachtverkeer bestaat vaak uit relatief grote voertuigen. Daar zijn niet alle wegen geschikt voor. Daarom zijn er gewenste routes voor het zwaar verkeer (zie Kaarten 5.4 en 5.5 op de volgende pagina's). Op deze routes wordt er bij herinrichting rekening gehouden met de aanwezigheid van landbouw- en vrachtvoertuigen.

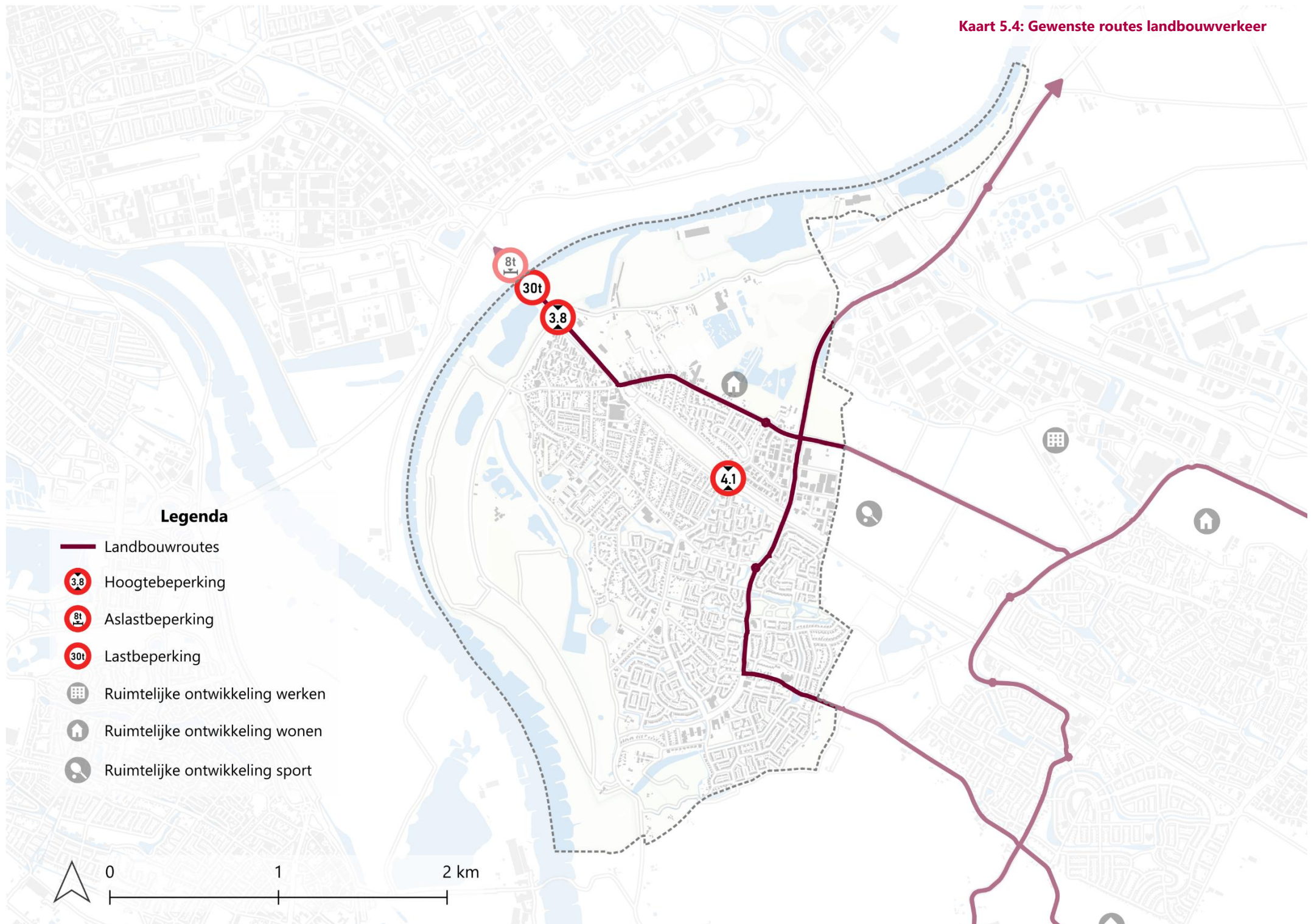
Gewenste routes landbouwverkeer

De gemeente Westervoort kent een aantal agrarische bedrijven. Deze bedrijven maken gebruik van landbouwverkeer. Deze voertuigen zijn vaak breed (tot 3 meter breed is toegestaan; tot 3,5 meter met ontheffing). Deze breedte heeft consequenties voor het verkeer in Westervoort. Voor het landbouwverkeer is de wens om zoveel mogelijk via de Rijksweg, Rivierweg, Hamersestraat, Brugweg en Heilweg te rijden. Hier kan op worden ingezet mede door afspraken te maken met de agrarische bedrijven.

Gewenste routes vrachtverkeer

Vrachtverkeer van en naar Westervoort bestaat voornamelijk uit de logistieke stromen van en naar het bedrijventerrein Het Ambacht, en de bevoorrading van de belangrijke centra van Westervoort. De gewenste routes zijn via de Rivierweg en Hamersestraat (richting het Dorpsplein), en de Broeklanden (richting de Jumbo).

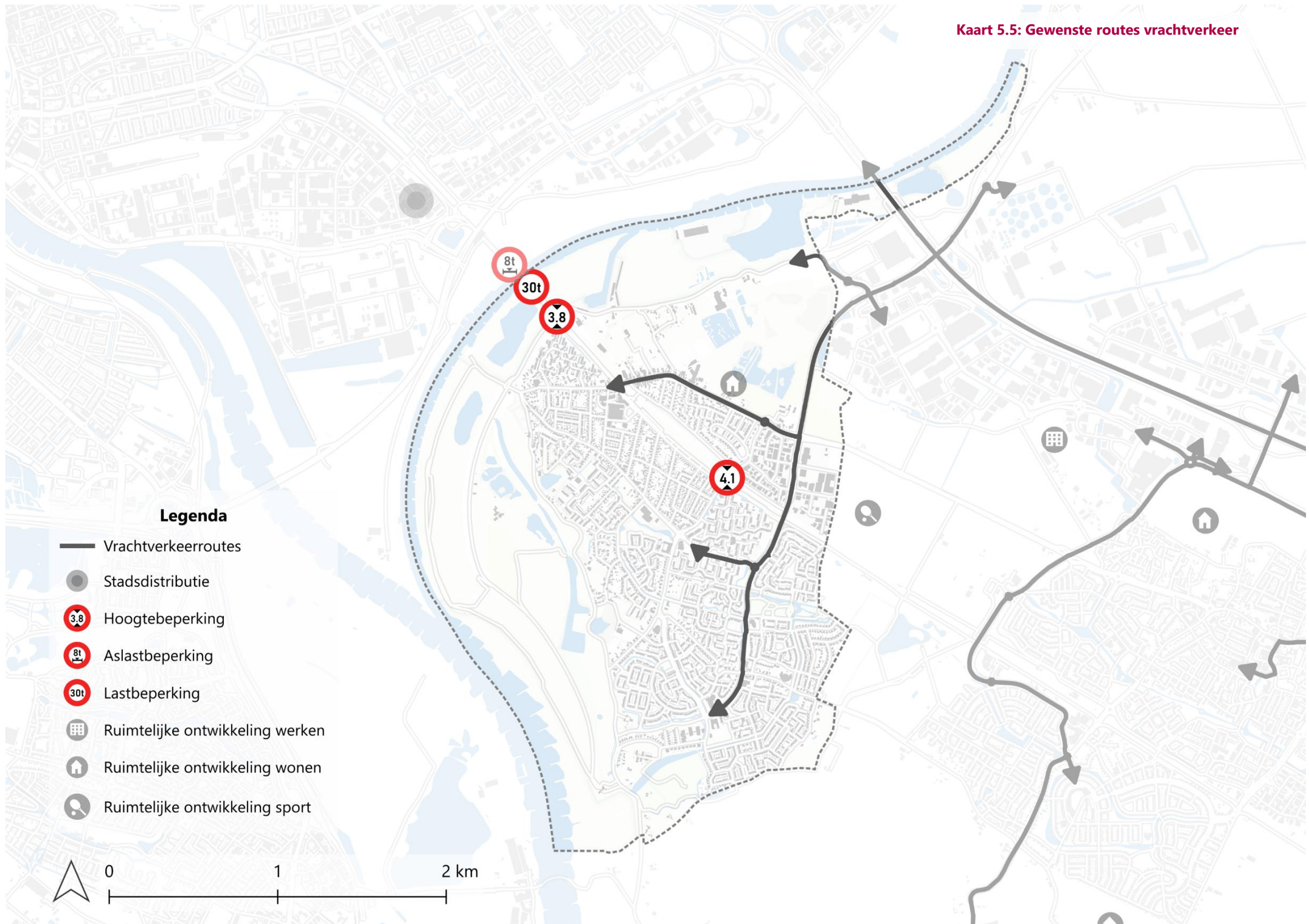
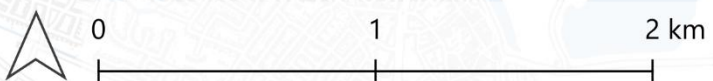
Kaart 5.4: Gewenste routes landbouwverkeer



Kaart 5.5: Gewenste routes vrachtverkeer

Legenda

- Vrachtverkeerroutes
- Stadsdistributie
- 3.8 Hoogtebeperking
- 8t Aslastbeperking
- 30t Lastbeperking
- ▣ Ruimtelijke ontwikkeling werken
- 🏠 Ruimtelijke ontwikkeling wonen
- 🏊 Ruimtelijke ontwikkeling sport





6. Uitvoeringsagenda

Deze uitvoeringsagenda beschrijft per ambitie de benodigde maatregelen om de Mobiliteitsvisie 2040 voor Westervoort te realiseren. In voorgaande hoofdstukken is ieder mobiliteitsthema voorzien van acties en maatregelen, om uitvoering te geven aan het beleid. In de tabel op de volgende pagina zijn de acties en maatregelen voorzien van een fasering en een kostenindicatie.

Fasering

De maatregelen worden gefaseerd uitgevoerd, de kosten kunnen daarom over een langere periode worden gefinancierd. We maken hierbij onderscheid tussen de uitvoering van maatregelen op kortere termijn (2026-2029) en uitvoering op langere termijn (2030-2040). Daarnaast zijn er continu lopende projecten die op regelmatige basis worden opgepakt.

Kostenindicatie

Wat betreft de kostenindicaties zijn er de volgende aandachtspunten:

- Voor een deel van de acties zijn geen aanvullende kosten opgenomen. Dit zijn acties die geen extra kosten met zich meebrengen (zoals lobby) of waarvan de kosten worden gedekt vanuit andere budgetten (zoals onderhoud).
- Voor een paar acties is een jaarlijks budget opgenomen. Dit zijn acties waarvan de looptijd continu is.
- Bij een aantal acties gaat het alleen om de kosten voor het onderzoek, en niet voor de uitvoering van de te nemen maatregelen. De uitkomsten van

het onderzoek bepalen welke maatregelen mogelijk zijn. Er zal separaat krediet aangevraagd worden bij de gemeenteraad op het moment dat we een maatregel tot uitvoering willen brengen.

- Waar het om bouwkosten gaat is dit exclusief aanvullende kosten zoals: planvoorbereidingskosten, bestemmingsplanwijzigingen, grond-aankopen, vastgoedkosten, inhuurkosten van een projectleider, kosten voor kabels en leidingen, VAT-kosten (voorbereiding, advisering, toezicht) en dergelijke.
- Waar mogelijk doen we een beroep op cofinanciering zoals subsidie (dit zit niet verwerkt in de kostenindicaties in de onderstaande tabellen). Met name acties die bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en fietsstimulering lijken op dit moment kans te kunnen maken op subsidies.

Personele capaciteit

Naast geld kost de uitvoering van acties ook tijd en personele capaciteit. In de praktijk betekent dit dat het niet mogelijk is om alle projecten tegelijkertijd en op korte termijn uit te voeren. Het advies is de personele capaciteit uit te breiden. Om alle maatregelen gedurende de looptijd van de visie uit te kunnen voeren, is 1 FTE Senior Verkeerskundige capaciteit benodigd. 1/3 van deze kosten zijn voor rekening van de gemeente Westervoort. Dit heeft te maken met de ambtelijke organisatie 1Stroom, die ook werkt voor de gemeente Duiven. Ook zij dragen (voor 2/3) bij aan deze benodigde capaciteit in verband met de ambities uit de gemeentelijke mobiliteitsvisie van Duiven.

Netwerkaanpassingen voetganger en fiets		Toelichting	Termijn	Kostenindicatie (in euro)
1	Dijken fietsvriendelijker	Infrastructureel: Dijken (IJseldijk, Rijndijk, en de Schans) gedeeltelijk autoluw maken, met inrichting als fietsstraat op de hoofdfietsroute. Onderzoek naar exacte weginrichting van de IJseldijk vindt plaats binnen het project Rivierklimaatpark.	2026-2029	Afhankelijk van weginrichting
2	Looproutes naar het centrum verbeteren	Onderdeel van onderstaande voetganger en fiets maatregel 4	n.v.t.	n.v.t.
3	Locatie SFR de Liemers en oversteek met Dorpsplein verbeteren	Onderzoek: Onderzoek doen naar de mogelijkheden om de snelfietsroute De Liemers via de noordzijde van de Zuidelijke Parallelweg te verlopen als aanvulling op de gebiedsvisie stationsgebied Westervoort. Indien verplaatsing niet mogelijk is, de oversteek met het Dorpsplein verbeteren.	2026-2029	€20.000,- onderzoek
4	Verbeteren veiligheid fietsers en voetgangers kruispunt Rivierweg – Heilweg	Infrastructureel: Het kruispunt Rivierweg – Heilweg aanpassen om de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren.	2026-2029	€430.000,- infrastructuur
5	Diverse lokale verbeteringen	Maatregelpakket: Uitvoeren van lokale verbeteringen van de loop- en fietsroutes in Westervoort.	Continue	€20.000,- jaarlijks budget

Netwerkaanpassingen openbaar vervoer		Toelichting	Termijn	Kostenindicatie (in euro)
1	Verplaatsen bushalte naar Hamersestraat-Liemersallee	Infrastructureel: De bushalte Dorpstraat/Hamersetraat verplaatsen naar Hamersestraat-Liemersallee, t.b.v. bereikbaarheid Westervoort-Noord	2026-2029	Onderdeel van Westervoort-Noord
2	Ambitie buslijn 60 HOV (4x per uur)	Lobby om in samenwerking met gemeenten Arnhem en Duiven, regio, provincie en vervoerder de potentie van deze frequentieverhoging te onderzoeken.	2026-2029	n.v.t.
3	Ambitie verbinding Arnhem via Westervoort, Duiven, bedrijventerreinen en Velp	Lobby om in samenwerking met gemeenten Arnhem, Rheden en Duiven, regio, provincie en vervoerder de potentie van deze verbinding te onderzoeken.	2026-2040	n.v.t.

Netwerkaanpassingen gemotoriseerd verkeer		Toelichting	Termijn	Kostenindicatie (in euro)
1	Dorpstraat (ten westen van de Brugweg) naar ETW30	Infrastructureel: De Dorpsstraat (ten westen van de Brugweg) aanduiden en inrichten als ETW30	2026-2029	€500.000,- infrastructuur
2	Dorpsplein naar GOW30	Infrastructureel: Dorpsplein aanduiden en inrichten als GOW30	2026-2029	€200.000,- infrastructuur
3	Kerkstraat naar GOW30	Infrastructureel: 30 km/u bebording en markering	2026-2029	€10.000,- infrastructuur
4	Deel Klapstraat naar GOW30	Infrastructureel: Het deel van de Klapstraat tussen de Kerkstraat en 't Hoge Eind aanduiden en inrichten als GOW30	2030-2040	€600.000,- infrastructuur
5	Broeklanden naar GOW30	Infrastructureel: Broeklanden aanduiden en inrichten als GOW30	2030-2040	€400.000,- infrastructuur
6	Heilweg naar GOW30	Infrastructureel: Heilweg aanduiden en inrichten als GOW30	2026-2029	Uitvoering reeds voorzien
7	Rijn- en IJsseldijk autoluw	Zie tabel Netwerkaanpassingen voetganger en fiets maatregel 1	n.v.t.	n.v.t.
8	Het Hoge Eind nabij basisschool Het Startblok	Infrastructureel: maatregelen om met kleine aanpassingen de verkeersveiligheid te verbeteren	2030-2040	€50.000,- infrastructuur
9	Snelheidsverlaging bedrijventerrein Het Ambacht	Onderzoek: In overleg met de bedrijven onderzoeken met welke maatregelen en snelheidsverlagingen de verkeersveiligheid op de bedrijventerreinen te verbeteren is.	2030-2040	€25.000,- onderzoek
10	Dorpstraat (ten oosten van de Brugweg) naar GOW30	Alleen administratief, geen infrastructurele aanpassingen.	n.v.t.	n.v.t.
11	Parallelweg nabij het station naar GOW30	Infrastructureel: 30 km/u bebording en markering	2026-2029	n.v.t.
12	Onderzoeken knip Liemersallee binnen centrumplan Westervoort	Onderzoek: Effecten van het afsluiten van de tunnel op de Liemersallee (onder het spoor door) voor autoverkeer.	2026-2029	Binnen project centrumplan Westervoort (geen apart budget)

13	Onderzoeken verbeteren kruispunt Rivierweg – Hamersestraat	Onderzoek: Onderzoeken wat er nodig is om het verwachte knelpunt op het kruispunt Rivierweg – Hamersestraat op te lossen.	2026-2029	Onderdeel van project Westervoort-Noord (geen apart budget)
-----------	--	--	-----------	---

Aanvullende acties per thema		Termijn	Kostenindicatie (in euro)
Verkeersveiligheid			
1	Met behulp van een jaarlijks budget de verkeersveiligheid stimuleren middels gedragscampagnes en verkeerseducatie. Daarbij sluiten we aan bij lokale/regionale/landelijke gedragscampagnes en stimuleren en faciliteren van initiatieven vanuit de inwoners.	Continue	€ 15.000,- jaarlijks
2	Uitvoering geven aan de gestandaardiseerde aanpak voor locaties in de gemeente die als onveilig worden ervaren.	Continue	€ 20.000,- jaarlijks
Actieve mobiliteit			
1	Bij de herinrichting van de openbare ruimte houden we rekening met eisen aan toegankelijkheid en daar waar geen herinrichting op de planning staat en ernstige knelpunten of tekortkomingen zijn in de toegankelijkheid van de openbare ruimte nemen we eerder maatregelen.	Continue	€ 10.000,- jaarlijks
2	Aansluiten op regionale campagnes gericht op inwoners, werkgevers en werknemers, zoals Slim & Schoon Onderweg.	Continue	Regionale samenwerking
3	Bieden van goede voorzieningen op overstappunten, zoals wachtruimtes en hoogwaardige fietsenstallingen, om ketenmobiliteit te bevorderen	Continue	n.v.t.
4	Bij grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen onderzoeken we de mogelijkheden voor het toevoegen van openbaar vervoer en het voorzien van goede loop- en fietsroutes naar openbaar vervoerhaltes.	Continue	Onderdeel exploitatieplan ruimtelijke ontwikkeling
5	Parkeerdrukmeting: Het houden van een parkeerdrukmeting om de parkeerdruk in de gemeente inzichtelijk te krijgen	2026-2029	€ 30.000,-
6	Opstellen Parkeerbeleidsplan: Het opstellen van gemeentelijk parkeerbeleid om een structurele aanpak voor het parkeren en de parkeerregulering in (wijk)centra vast te kunnen stellen.	2026-2029	€ 30.000,-
Bereikbaarheid			
1	We staan positief tegenover deelmobiliteit. We laten het initiatief bij de markt en willen deze ruimtelijk faciliteren. Waar mogelijk sluiten we aan bij initiatieven vanuit buurgemeenten zoals Arnhem.	Continue	Markt
2	Uitvoering geven aan de Korte termijn aanpak voor de A12/N325.	2026-2029	Zie netwerkaanpassingen



Bijlage 1 Basiskenmerken wegencategorisering

De tabel op de volgende pagina laat de gewenste basiskenmerken per wegcategorie zien, voor zowel wegen binnen als buiten de bebouwde kom. Deze kenmerken zijn gebaseerd op richtlijnen van het CROW. Bij het (her)inrichten van wegen dienen deze kenmerken als uitgangspunt te worden genomen. Maatwerk per weg blijft echter noodzakelijk.

	ETW 30	GOW 30	GOW 50	GOW 80	ETW I 60
Functie	Verblijven	Verblijven en verkeer	Verkeer	Verkeer	Verblijven en verkeer
Snelheid	30 km/u	30 km/u	50 km/u	80 km/u	60 km/u
Kantmarkering	Geen	Geen	Ja (of trottoirband)	Ja	Ja
Rijrichting-scheiding	Geen	Geen	(Dubbele) asstreep of middenberm	Dubbele asstreep of middenberm	Geen
Intensiteit (indicatief)	< 6.000 mvt/etm	2.000 - 8.000 mvt/etm	> 4.000 mvt/etm	> 3.000 mvt/etm	<6.000 mvt/etm
Fietsvoorziening	Geen (gemengd op rijbaan) of fietsstraat bij hoge intensiteiten fietsers	Vrijliggend fietspad of fietsstrook	Vrijliggend fietspad of parallelweg	Vrijliggend fietspad of parallelweg	Rijbaan
Busroute	Bij voorkeur niet	Ja	Ja	Ja	Ja
Rijbaanbreedte	4,8 - 5,8 m	5,8 - 6,8 m	5,8 - 7,8 m	> 7,5 m	2,5 - 6,2 m
Verharding	Elementverharding	Geheel of gedeeltelijk elementverharding	Asfalt of beton	Asfalt of beton	Asfalt of beton
Parkeren	Op of buiten de rijbaan (haaks/langs)	Buiten de rijbaan (langsparkeren)	Niet op rijbaan Bij voorkeur niet langsparkeren	Niet aanwezig	In de berm
Openbaar vervoer	Op de rijbaan of niet aanwezig	Halteren op de rijbaan of haltekom	Haltekom	Halteren op aanliggende voorziening	Niet aanwezig
Snelheidsremmers	Remmers op kruispunten (plateaus) en wegvak (lange afstanden)	Bij oversteeklocaties/ conflictpunten	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig
Oversteek-voorzieningen	Geen aparte oversteek-voorzieningen nodig	Verleiden van oversteek via geconcentreerde voorzieningen op wegvak	Alleen bij kruispunten of op wegvak met voorziening	Alleen bij kruispunten	Geen aparte oversteek-voorzieningen nodig

Tabel 6.1: Een overzicht van de basiskenmerken per wegcategorie op basis van CROW Richtlijnen (mvt/etm = motorvoertuigen per etmaal)

Bijlage 2 Basiskenmerken fietsnetwerk

De tabel op de volgende pagina laat de gewenste basiskenmerken voor de verschillende type fietsroutes in het fietsnetwerk zien. Deze kenmerken zijn gebaseerd op richtlijnen van het CROW. Bij het (her)inrichten van wegen dienen deze kenmerken als uitgangspunt te worden genomen. Maatwerk blijft echter noodzakelijk.

Hoofdeisen		Snelfietsroutes	Hoofdfietsroute	Lokale fietsroute	Overig
Samenhang	<i>Vindbaarheid</i>	Bewegwijzering regionaal en belangrijkste stedelijke bestemmingen	Bewegwijzering regionaal en belangrijkste stedelijke bestemmingen		
	<i>Herkenbaarheid</i>	Rode kleur Asmarkering Symbolisering SFR	Rode kleur op aanliggende fietsstroken en bij conflictpunten Asmarkering	Rode kleur bij conflictpunten	n.v.t.
	<i>Consistentie in kwaliteit</i>	Vormgeven als een herkenbare en doorgaande route	Herkenbaar als fietsroute		
Directheid	<i>Afwikkelings-snelheid</i>	Ontwerpsnelheid 30 km/u	Ontwerpsnelheid 30 km/u	Ontwerpsnelheid 25 km/u	Ontwerpsnelheid 20 km/u
	<i>Oponthoud en wachttijd</i>	Streven naar geen oponthoud, non-stop kruispunten met GOW bij voorkeur ongelijkvloers	Max. 45 seconden per VRI		
	<i>Omrijdfactor</i>	Min. < 1,2; streven naar <1,1	<1,2	<1,4	
Aantrekkelijkheid	<i>Sociale veiligheid</i>	Verlichting, sociale controle en afstand tot beplanting	Verlichting (bibeko), sociale controle en afstand tot beplanting	Verlichting (bibeko), toezicht vanuit omgeving en afstand tot beplanting	Verlichting (bibeko), toezicht vanuit omgeving en afstand tot beplanting
Veiligheid	<i>Kruispunten</i>	Fiets in de voorrang Snelheid > 50 km/u bij voorkeur ongelijkvloers, anders per situatie onderzoeken	Snelheidsremming op conflictpunten. Altijd voorzieningen bij 50 km/u weg: rotonde, VRI en/of middengeleider	Snelheidsremming (bijv. middengeleider) op conflictpunten	Snelheidsremming op conflictpunten
	<i>Scheiden van voertuigsoorten</i>	Geen/beperkte menging verkeer; Max. 500 mvt/etmaal & 30 km/u (inrichten als fietsstraat)	Max. 2.000 mvt/etmaal & 30 km/u (bijv. inrichten als fietsstraat)	Max. 5.000 mvt/etmaal & 30 km/u	Max. 8.000 mvt/etmaal & 30 km/u
	<i>Vergevings-gezind fietspad</i>	Obstakelvrij Voldoende breedte voor inhalen en passeren	Obstakelvrij Voldoende breedte voor inhalen en passeren	Zo weinig mogelijk obstakels	Zo weinig mogelijk obstakels

Hoofdeisen		Snelfietsroutes	Hoofdfietsroute	Lokale fietsroute	Overig
	<i>Ontmoetingen met overig langzaam verkeer</i>	Zoveel mogelijk vermijden; realiseren aantrekkelijke verzamelplaatsen	Voetgangers toegestaan	Voetgangers toegestaan	Voetgangers toegestaan
Comfort	<i>Verharding</i>	Asfalt of beton	Asfalt of beton	Asfalt of beton	In ieder geval vlak
	<i>Breedte</i>	Breedte > 4 m	Fietspad twee richtingen: > 3,5 m Fietspad eenrichting: > 2,50 m	Bibeko > 3 m Bubeko > 2 m	
	<i>Stopkans</i>	Liefst geen; Max. 0,4 stops/km	Max. 0,8 stops/km		
	<i>Weerhinder</i>	Maatregelen op windgevoelige plekken Schuilmogelijkheden	Maatregelen op windgevoelige plekken Schuilmogelijkheden		
	<i>Verkeershinder</i>	Liefst geen hinder van langsrijdend gemotoriseerd verkeer Minimaal autoluw	Streven naar autoluw		

Tabel 6.2: Een overzicht van de basiskennmerken voor het fietsnetwerk

Bijlage 3 Aanvullende achtergrondinformatie

De volgende pagina bevat een kaartbeeld uit een eerdere publicatie die relevante achtergrondinformatie biedt. Het gaat om de volgende kaart:

- Figuur 6.1: Poster 'Maatregelenpakket A15-A12 Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen'

MAATREGELEN MOBILITEITSPAKKET



Gedrag & verkeersmanagement

Nr.	Maatregel
A1	Inzetten op werkgeversaanpak
A2	Inzetten op aanpak voor bewoners en bezoekers
A3	Inzetten op onderwijsaanpakken Arnhem en Nijmegen
A4	Versnellen en verbreden digitalisering van mobiliteitsdata
A5	Versnellen digitaal en fysiek verkeersmanagement
A6	Opschaling deelmobiliteit in de regio



Fiets

Nr.	Maatregel
B1	Aanleggen ontbrekende schakels snelfietsroutes
B2	Aanleggen nieuwe snelfietsroutes
B3	Verbeteren toevlustroutes naar snelfietsroutes, stations en hubs
B4	Uitvoeren kleine fietsmaatregelen in de regio



Hubs & knooppunten

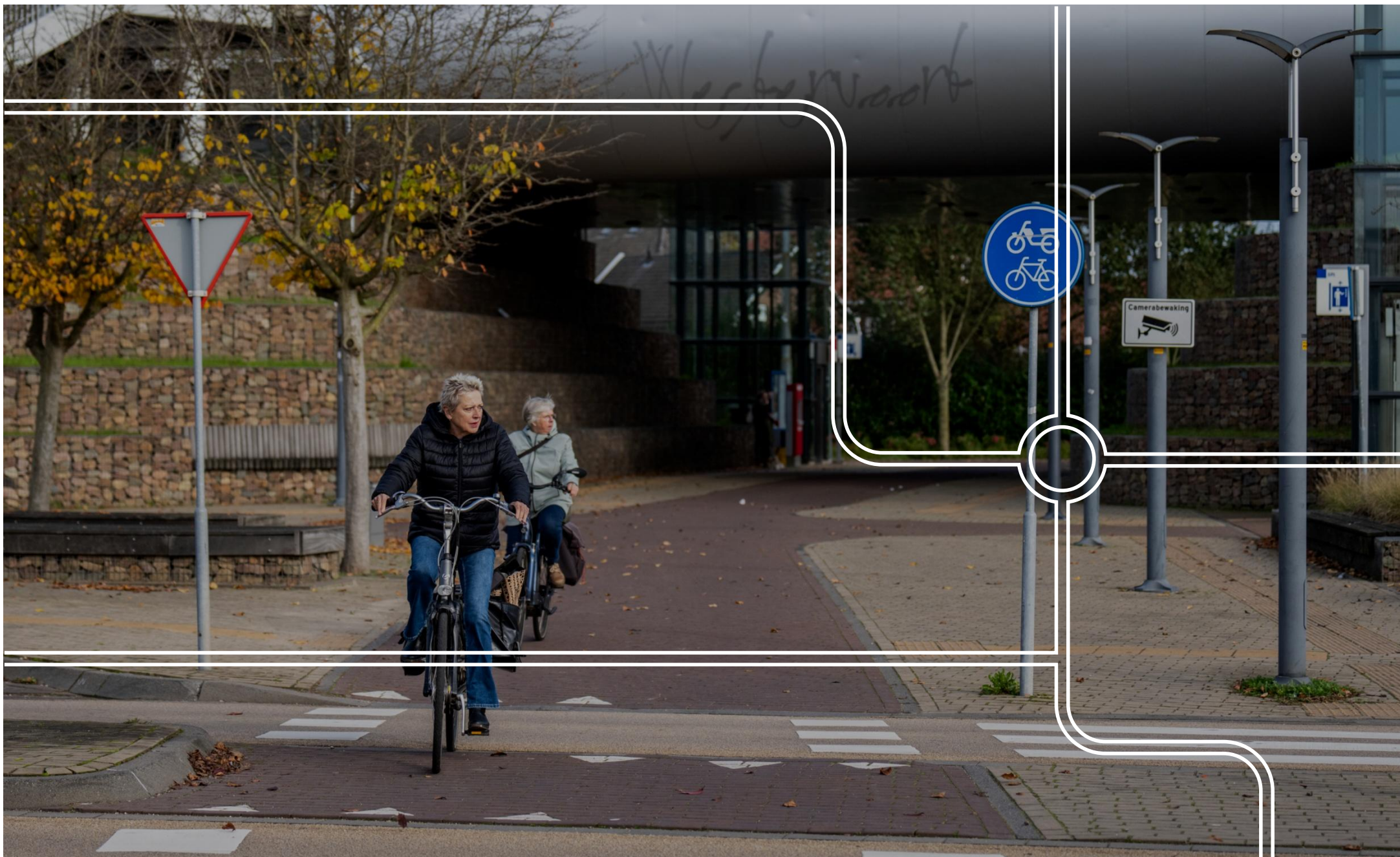
Nr.	Maatregel
C1	Opwaarderen bestaande P+R locaties
C2	Versnellen realisatie hubs
C3	Opwaarderen stations
C4	Uitbreiden aanbod OV-fietsen bij stations
C5	Uitvoeren kleine OV-maatregelen in de regio



Bus

Nr.	Maatregel
D1	Inzet op behoud bestaande OV-verbindingen
D2	Verbetering aan de HOV-lijnen 300/331 en lijn 14
D3	Opwaarderen lijn 60 naar HOV





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