Ambitiedocument Mobiliteit Westervoort

Gemeente Westervoort

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

gemeente Westervoort

Opdrachtgever	Gemeente Westervoort
Titel rapport	Ambitiedocument Mobiliteit Westervoort
Kenmerk	016280.20240327.R1.01
Datum publicatie	27 maart 2024
Projectteam Goudappel	Floris Frederix, Joran van Kessel, Rosa van Gestel
Projectteam opdrachtgever	Ramy Abou Shady, Pascale Vriens, Kiki Schenkels

© Copyright Goudappel BV 27-3-24

Inhoudsopgave

1. Inleiding **4**

1.1 Waarom een mobiliteitsvisie? 4

1.2 Wat is de aanpak? 4

1.3 Leeswijzer 5

2. Bevindingen inventarisatie **6**

2.1 Resultaten feiten en cijfers 6

2.2 Resultaten beleidsdocumenten 12

2.3 Resultaten enquête 13

2.4 Resultaten ambtelijke brede werksessie 16

2.5 Resultaten raadsavond 17

3. Thema's en ambities **19**

3.1 Verkeersveiligheid 20

3.2 Actieve mobiliteit 21

3.3 Bereikbaarheid 23

4. Tot slot **25**

1. Inleiding

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

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

1.1 Waarom een mobiliteitsvisie?

De gemeente 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.

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 worden doorlopen:

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

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

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

1.3 Leeswijzer

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

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 resultaten uit deze fase. Het is een verzameling van kennis over alle relevante thema's rondom mobiliteit in de gemeente Westervoort, en resulteert uit verschillende bronnen: feiten en cijfers, beleidsdocumenten, een enquête onder inwoners, en gesprekken met de ambtelijke brede werkgroep, de gemeenteraad, en andere belanghebbenden.

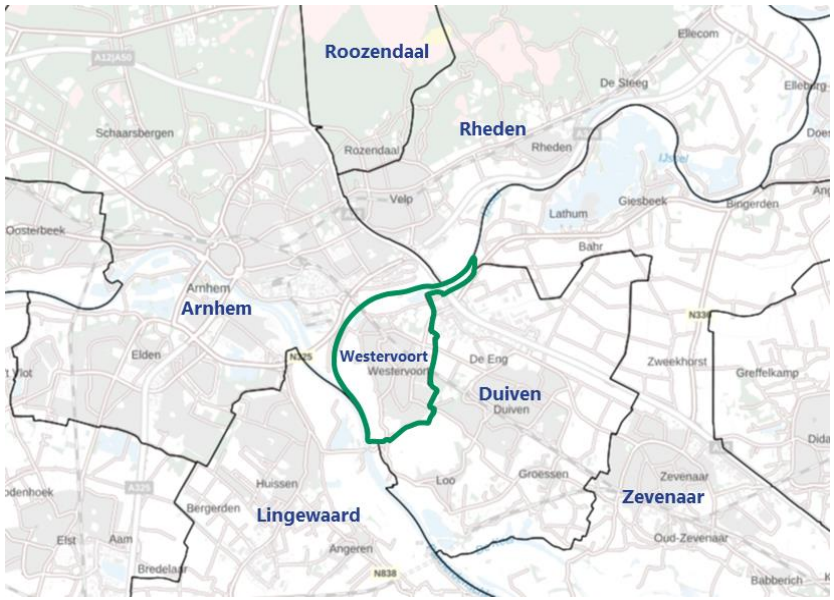
2.1 Resultaten feiten en cijfers

Demografie en structuur

De gemeente 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.

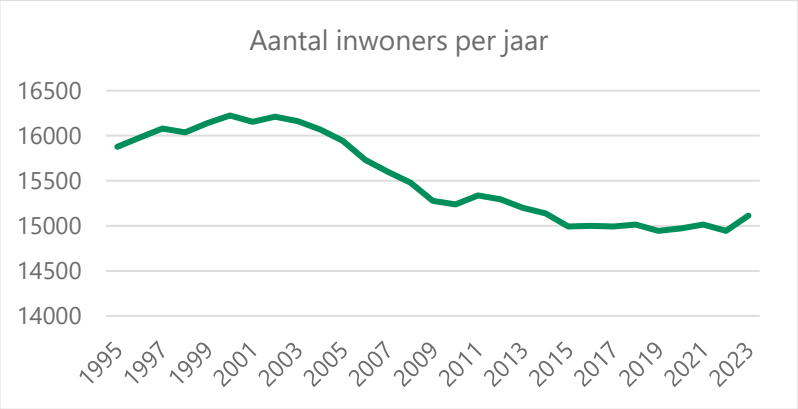
Westervoort is gelegen tussen de rivieren de IJssel langs het noorden, en de Nederrijn in het zuiden. Het rivierengebied ten zuiden van de gemeente is onderdeel van natuurgebied de Gelderse Poort. Meer ten noorden van Westervoort liggen het Nationale Park de Veluwezoom en recreatiegebied de Rhederlaag.

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



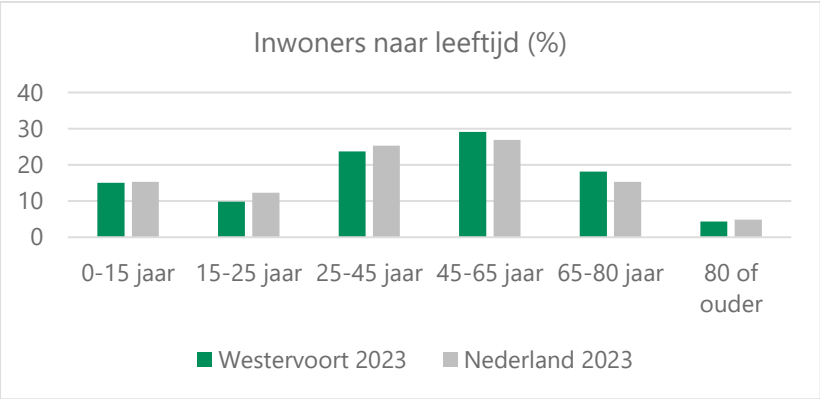
Figuur 2.1: Ligging gemeente Westervoort

De gemeente Westervoort telde op 1 januari 2023 15.114 inwoners (CBS, 2023). De onderstaande grafiek (Figuur 2.2) laat zien dat vanaf 2002 het inwoneraantal is afgenomen. 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.



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

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



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

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.

Voor woningbouw zijn er uitbreidingsplannen in Westervoort-Noord. Het gaat hier om een toename van in ieder geval circa 520 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.

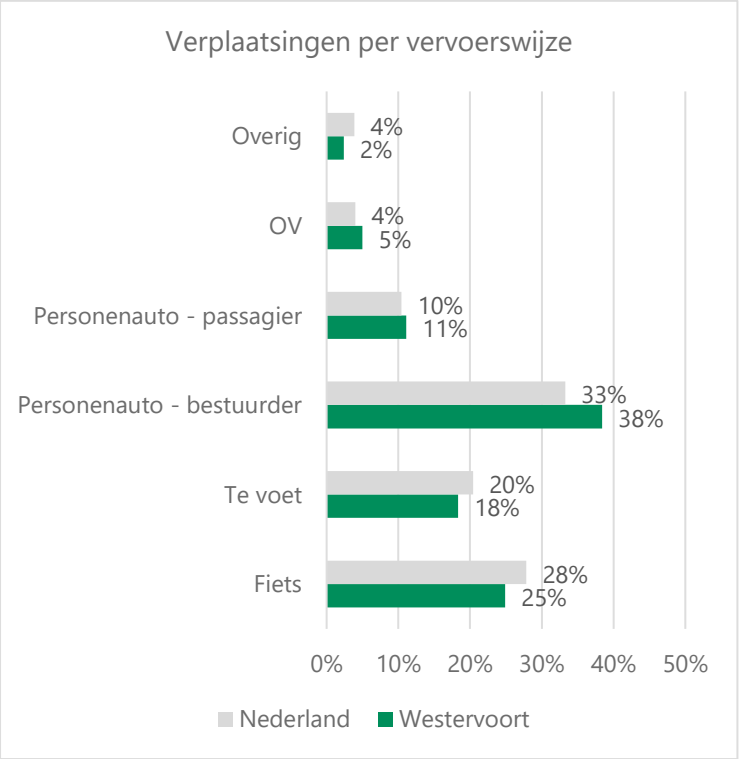
Mobiliteitsdata

In de grafiek is te zien dat het autogebruik in de gemeente Westervoort relatief hoog is. Met 38% van het totaal aantal verplaatsingen (binnen, van en naar Westervoort) per auto is dit hoger dan het Nederlands gemiddelde van 33%. Tegelijkertijd is het aandeel verplaatsingen per fiets of te voet lager dan het Nederlands gemiddelde, ondanks dat veel dagelijkse voorzieningen op fietsafstand zijn. Voor Westervoort is er dus potentie om fietsen, wandelen en OV-gebruik verder te stimuleren.

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). Wel is het autobezit binnen de gemeente Westervoort vergelijkbaar met omliggende gemeentes, zoals Zevenaar (ook 1,1) en Duiven (1,2).

In Westervoort is het aandeel elektrische auto's in het autobezit laag. Met 6 elektrische personenauto's per 1.000 inwoners, is dit veel lager dan het Nederlands gemiddelde (25 per 1.000 inwoners) en het aandeel in Duiven (19 per 1.000 inwoners) (Klimaatmonitor, 2023). Het lage aandeel elektrische personenauto's is ook terug te zien in het aanbod van (semi)publieke laadpunten, dat ook met 2 per 1.000 inwoners lager is dan het Nederlands gemiddelde van 8 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 (10 OV-fietsen) beschikbaar. Dit aantal is vergelijkbaar met omliggende gemeenten (OVfietsbeschikbaar.nl, 2023).



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

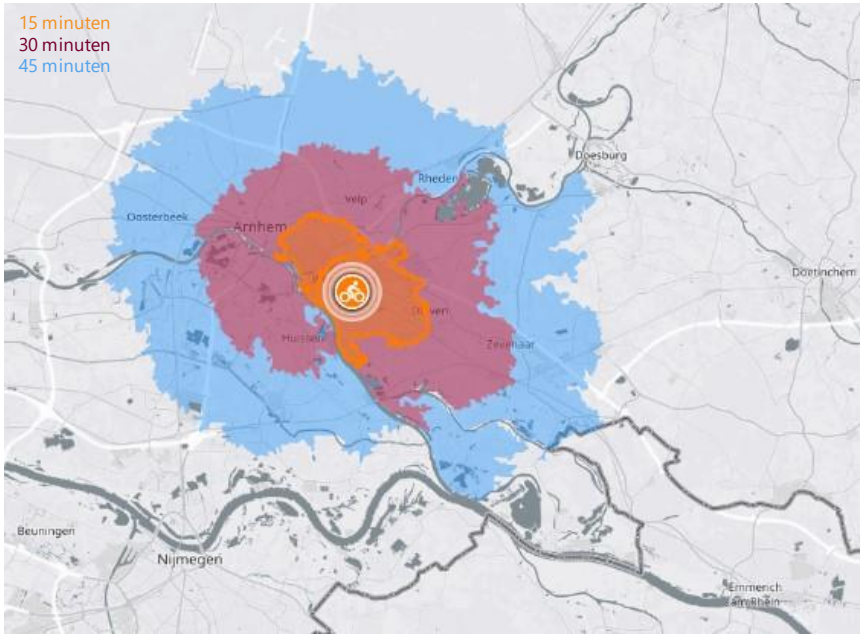
Bereikbaarheid

De gemeente Westervoort is goed bereikbaar en multimodaal verbonden met de regio. 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 sluipverkeer door Westervoort. De ontwikkelingen rondom het doortrekken en verbreden van de A15 en de verbreding van de A12 (ViA15) hebben positief effect op de file-gerelateerde problemen. Omdat het project niet voor 2029 gereed zal zijn, is er een regionale taskforce opgezet voor maatregelen die de knelpunten op korte termijn kunnen verzachten.

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

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.

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.

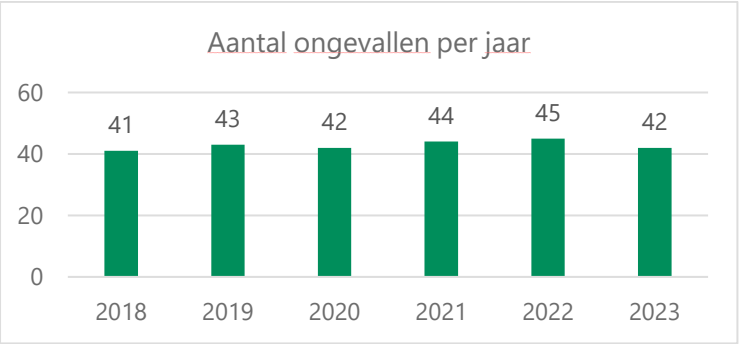


Figuur 2.5: Bereikbaarheid met de fiets vanuit Westervoort, binnen 15 (oranje), 30 (rood) of 45 (blauw) minuten (app.traveltime, 2023)

Verkeersveiligheid

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

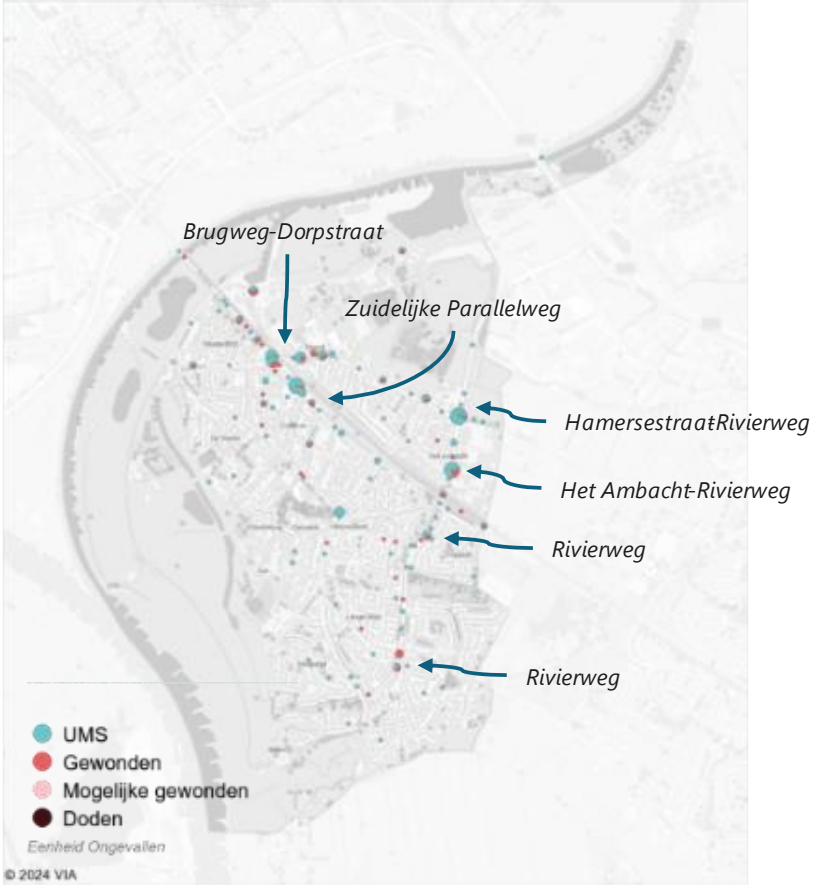
Het aantal geregistreerde ongevallen binnen de gemeente Westervoort toont de afgelopen 6 jaar (2018-2023) een stabiele trend. Omgerekend naar het totaal aantal verkeersongevallen per 1.000 inwoners (excl. ongevallen op rijkswegen), zijn de aantallen deze afgelopen jaren in Westervoort relatief laag ten opzichte van het Nederlands gemiddelde.



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

In totaal zijn er in de periode 2018-2023 257 ongevallen geregistreerd, waarvan de meesten met uitsluitend materiële schade zijn afgelopen. Er zijn 65 ongevallen met letsel geregistreerd, en 0 ongevallen met een dodelijke afloop. Op Figuur 2.7 zijn een aantal concentraties van ongevallen zichtbaar. Deze hebben met name plaatsgevonden rondom de Brugweg-Dorpsstraat, de Zuidelijke Parallelweg, en op (kruisingen met) de Rivierweg.

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.



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

Trends en ontwikkelingen

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

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

2.2 Resultaten beleidsdocumenten

Lokaal beleid

Het *Verkeersplan Westervoort* uit 2008 beschrijft de ambities voor de gemeente op het gebied van mobiliteit. De focus wordt gelegd op het verbeteren van de doorstroming en bereikbaarheid voor zowel inwoners als verkeer gerelateerd aan bedrijfsleven. Hierbij wordt ook het belang van voorkomen van verkeersopstoppingen genoemd, net als het verbeteren van de verkeersveiligheid voor alle modaliteiten. Daarnaast wordt ingezet op het stimuleren van het gebruik van fiets en openbaar vervoer, en het verhogen van de leefbaarheid.

Om invulling te geven aan de wens om fietsgebruik te stimuleren, is in 2013 de *Fietsnota Westervoort* opgesteld. Als onderdeel van het bevorderen van fietsgebruik zijn ook doelstellingen als het terugdringen van het aantal ongevallen en fietsdiefstal, het verbeteren en uitbreiden van het netwerk, en het faciliteren van voldoende stallingsplekken en bewegwijzering opgenomen.

De *Omgevingsvisie Westervoort* uit 2021 beschrijft (middel)lange termijn ambities en doelen voor de leefomgeving binnen de gemeente. Op het gebied van mobiliteit legt de visie met name de focus op het verhogen van de verkeersveiligheid, en het verbeteren van de bereikbaarheid en toegankelijkheid van voorzieningen, voor iedereen. Er wordt ingezet op het gebruik van duurzame vervoerswijzen, waarbij een verbetering van het voetgangers- en fietsnetwerk van belang is, net als het optimaliseren van de mobiliteitsketen. Aansluitingen met het openbaar vervoer en nieuwe vervoersconcepten zijn hier onderdeel van. Daarnaast wordt het ontmoedigen van sluipverkeer genoemd. Een integrale benadering op bereikbaarheid is essentieel bij nieuwe ontwikkelingen in de leefomgeving.

Met de *Integrale laadvisie* en het bijbehorende *Uitvoeringsprogramma plaatsing laadpal*en wordt invulling gegeven aan het realiseren van een goede laadinfrastructuur voor elektrische mobiliteit, om te voldoen aan de verwachte behoefte van 512 laadpunten in 2035. Hoewel het uitgangspunt is dat mensen met elektrische voertuigen zoveel mogelijk laden op privaat terrein, zorgt gemeente Westervoort voor een goede basisstructuur. De plaatsing gaat met name vraaggestuurd, maar wordt ook proactief en strategisch gedaan waar nodig.

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

- Bereikbaarheid en doorstroming;
- Verkeersveiligheid voor alle modaliteiten;
- Duurzaamheid: stimuleren gebruik van fiets en openbaar vervoer;
- Leefbaarheid verhogen.

Regionaal, provinciaal en landelijk beleid

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

Met oog op de bevolkingsgroei en woningbouwopgave en de daarmee verwachte groei in verplaatsingen, geeft provincie Gelderland in haar *Visie voor een bereikbaar Gelderland* uit 2020 aandacht aan opgaven voor bereikbaarheid, CO2-uitstoot en verkeersveiligheid. Ook in deze visie wordt ingezet op schone mobiliteitsvormen als fietsen en openbaar vervoer, en het belang van hubs. De A12 tussen Zevenaar en Duiven wordt als knelpunt genoemd. Daarnaast beschrijft de *Omgevingsvisie Gaaf Gelderland* de ambitie voor emissievrij busvervoer en een aandeel van 35% van alle verplaatsingen per fiets.

Verder heeft de provincie een *Programma Bereikbaarheid* (juni 2024 vaststelling door GS) wat de basis is voor de verdere aanpak op veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid (en investeringen daarin) in de periode 2025-2027. Daarin zoekt de provincie samenwerking met GMR en gemeenten.

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

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

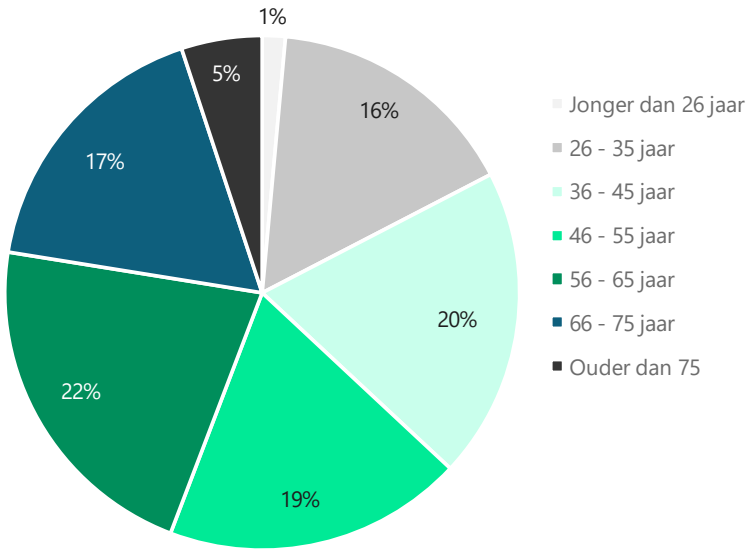
- Goede bereikbaarheid lokaal (ontsluitingen nieuwe woon- en werklocaties) en regionaal (aanpak knelpunten A12 en N325);
- Mobiliteitstransitie: inzet op meer duurzame mobiliteit (fiets, OV, hubs en elektrische auto's);
- Verbetering van de verkeersveiligheid.

2.3 Resultaten enquête

Van 25 januari 2024 t/m 12 februari 2024 konden inwoners en bezoekers van de gemeente 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.

Wie vulde de enquête in?

Aan de hand van verspreiding via gemeentelijke kanalen (de lokale krant, website en sociale media van gemeente Westervoort) zijn in totaal 184 reacties verzameld. Zoals te zien in Figuur 2.8, zijn de meeste respondenten (22%) tussen de 56 en 65 jaar oud. Vergeleken met de daadwerkelijke leeftijdsopbouw in Westervoort, zijn mensen onder de 26 jaar ondervertegenwoordigd, en de leeftijden 36 t/m 65 oververtegenwoordigd.



Figuur 2.8: Leeftijdsverdeling respondenten enquête

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

Wat zijn de belangrijkste mobiliteitsthema's?

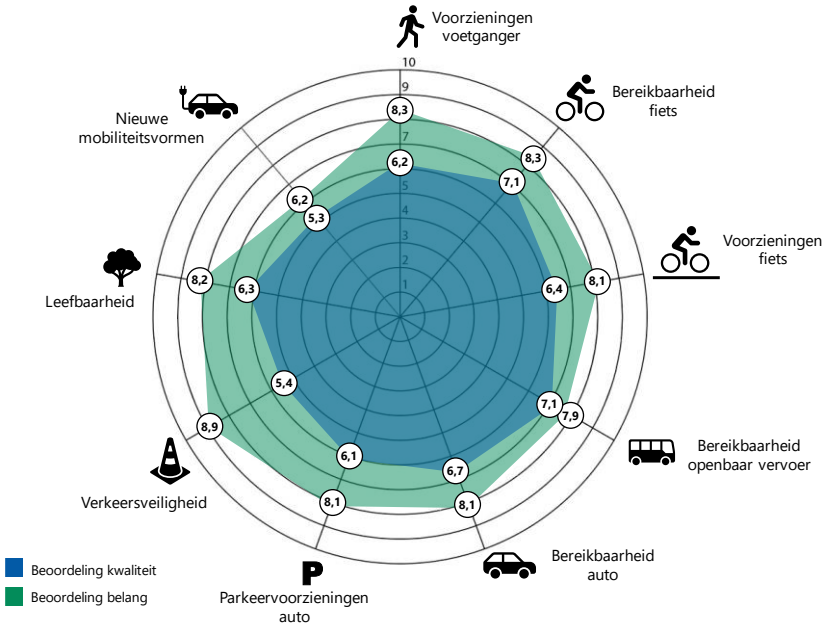
Voor 9 mobiliteitsthema's zijn de respondenten gevraagd de huidige kwaliteit en het belang te beoordelen. Per thema werden twee vragen gesteld:

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

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

Figuur 2.9 maakt deze verschillen inzichtelijk. Het blauwe vlak laat de score van de huidige kwaliteit zien, en het groene vlak geeft het belang aan. Met name voor verkeersveiligheid is een groot verschil te zien. Hoewel de respondenten dit het belangrijkste thema vinden, wordt de huidige kwaliteit relatief laag beoordeeld. Ook voor voetgangersvoorzieningen is een groot verschil zichtbaar, dit kan te maken hebben met achterstallig onderhoud op voetpaden. Daarnaast hebben de onderwerpen parkeerplaatsen voor de auto, leefbaarheid en fietsvoorzieningen hoge prioriteit volgens de respondenten. Ook de bereikbaarheid voor de auto en fiets verdienen aandacht, al wordt de bereikbaarheid van de fiets in de huidige situatie al relatief goed beoordeeld. Dat laatste geldt ook voor de bereikbaarheid per

openbaar vervoer. Het thema nieuwe mobiliteitsvormen (zoals elektrische voertuigen en deelmobiliteit) lijkt de minste prioriteit te hebben.

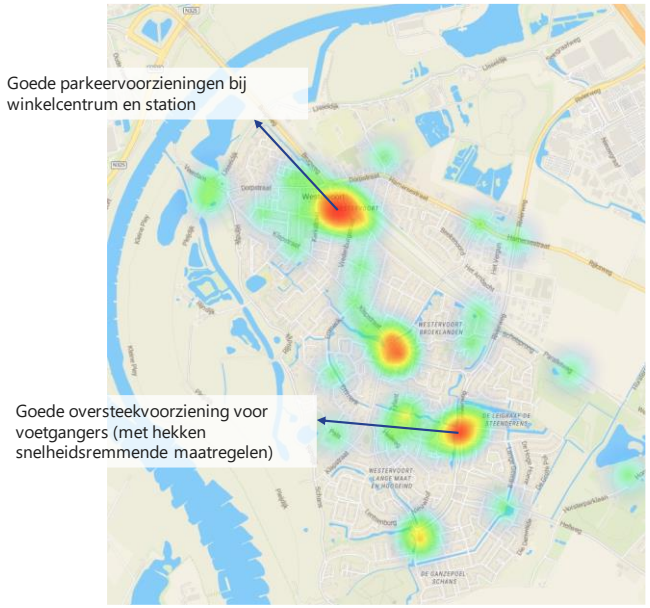


Figuur 2.9: De gemiddelde beoordeling van de kwaliteit en het belang per thema

Waar gaat het goed, en waar kan het beter?

Respondenten werden gevraagd om positieve en aandachtspunten aan te geven op de kaart. In totaal zijn er 47 positieve en 354 aandachtspunten aangegeven. Op Figuur 2.10 en Figuur 2.11 zijn de concentraties te zien, evenals een aantal uitgelichte toelichtingen.

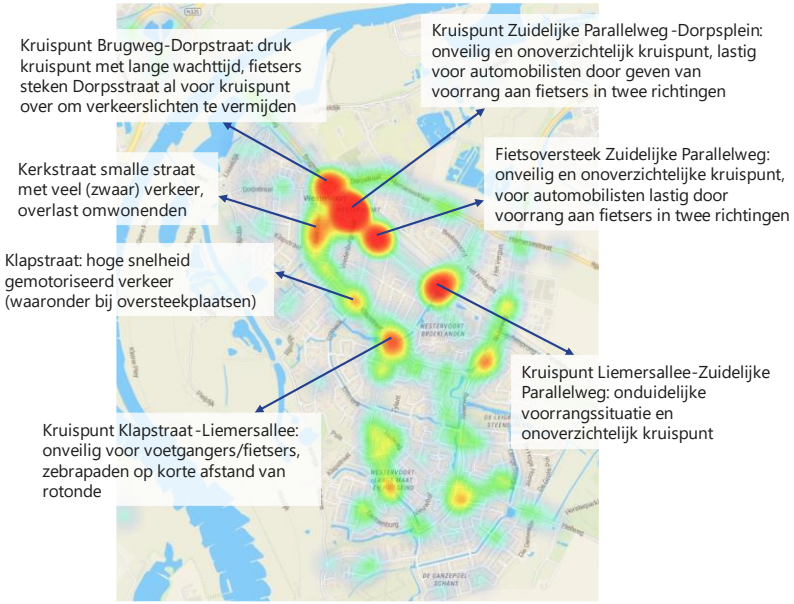
Respondenten zijn met name tevreden over de parkeervoorzieningen rondom het winkelcentrum en treinstation van Westervoort. Ook wordt de inrichting van de voetgangersoversteek op de Rivierweg ter hoogte van IKC het Ravelijn als positief ervaren.



Figuur 2.10: Aangegeven positieve punten, met uitgelichte toelichtingen

Aandachtspunten aangegeven door de respondenten hebben met name betrekking op kruispunten die als onoverzichtelijk of onduidelijk en daarmee onveilig worden ervaren, zoals bij de Zuidelijke

Parallelweg-Dorpsplein, en Zuidelijke Parallelweg-Liemersallee. Daarnaast wordt overlast van (zwaar) verkeer op de Kerkstraat ervaren.



Figuur 2.11: Aangegeven aandachtspunten, met uitgelichte toelichtingen

2.4 Resultaten ambtelijke brede werksessie

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

- Wat ziet u vanuit uw eigen beleidsveld op u af komen richting 2040 als u denkt aan mobiliteit?
- Welk mobiliteitsonderwerp of thema ligt het dichtst bij uw beleidsveld en waarom?
- Op welke manier kan mobiliteit iets toevoegen aan uw beleidsveld? Hoe kan de visie uw beleidsveld versterken?

Uit het gesprek resulteerden een aantal aandachtspunten:

- Druk op de openbare ruimte wordt als een belangrijke opgave voor de toekomst gezien. Het inpassen van groen/blauwe infrastructuur (t.b.v. klimaatadaptatie), de woningbouwopgave en mobiliteit in de schaarse openbare ruimte is vanuit verschillende beleidsvelden een uitdaging. Met name de plek van de auto in de openbare ruimte is een aandachtspunt. Het slim combineren van verschillende ruimtevragen (bijv., parkeren op waterdoorlatende ondergronden, delen van parkeer- en laadvoorzieningen door meerdere bedrijven) zou een oplossingsrichting kunnen zijn.
- Het werken vanuit het STOMP-principe wordt als belangrijk geacht. Hierbij wordt bij het ontwerpen van de openbare ruimte meer prioriteit gegeven aan voetgangers (Stappen), fietsers (Trappen), openbaar vervoer en mobiliteitsdiensten, en minder aan de personenauto. Dat wil niet zeggen dat er geen plek is voor de auto, maar wel dat de autoafhankelijkheid wordt verminderd.

- De transitie naar het gebruik van elektrische vervoerswijzen raakt meerdere beleidsvelden. Zo ontstaat vanwege de ambitie voor emissievrij doelgroepenvervoer extra vraag naar laadmogelijkheden binnen woonwijken. Daarnaast spelen er vragen rondom netcongestie.
- Om ambities op het gebied van bijvoorbeeld duurzame mobiliteit te realiseren zijn er veranderingen nodig. Deze veranderingen vragen vaak een financiële investering. Om de ambities ook financieel haalbaar te maken is het van belang om de koppeling te maken met andere beleidsdomeinen. Meer gebruik van de fiets zorgt bijvoorbeeld niet alleen voor minder uitstoot, maar ook voor meer beweging en draagt daarmee bij aan een gezonde maatschappij. Vanuit het brede welvaartsperspectief wordt duidelijk dat verschillende beleidsvelden worden geraakt door en kunnen profiteren van aanpassingen in mobiliteit.
- Aandacht werd gevraagd voor het meenemen van en afstemmen met de regionale context. Met name op het gebied van bijvoorbeeld parkeereisen bij bedrijventerreinen en woningbouw, is het belangrijk om na te gaan wat er in de regio speelt en wat het effect van veranderingen binnen Westervoort daarop kan zijn.
- Mobiliteit raakt iedereen. Wanneer er maatregelen worden genomen is het belangrijk om zowel inwoners als bedrijven en andere belanghebbenden mee te nemen in de afwegingen en keuzes die worden gemaakt. Waarom wordt een keuze gemaakt, en wat levert het op voor de maatschappij? Bij iedere vorm van participatie is verwachtingsmanagement essentieel. Het meenemen van belanghebbenden in keuzes gaat hand in hand met gedragseducatie.

2.5 Resultaten raadsavond

Op 19 maart 2024 heeft een informele raadsavond in gemeente Westervoort plaatsgevonden. Na een presentatie van de resultaten uit de inventarisatiefase, zijn de raadsleden om input gevraagd aan de hand van een aantal vragen:

- Wat valt u op aan de inventarisatie?
- Zijn dit de juiste thema's of zou een ander thema toegevoegd moeten worden?
- Zijn er nog specifieke onderwerpen die belangrijk zijn voor het mobiliteitsbeleid?

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

- Herkenbaarheid van fietsroutes. Binnen Westervoort kan de herkenbaarheid en verbinding van de hoofdfietsroutes verbeterd worden. Momenteel worden fietsers vaak naar de hoofdwegen geleid, waar er 50 km/u wordt gereden en waar niet altijd fietsvoorzieningen zijn.
- Veiligheid van oversteekvoorzieningen, zowel voor fietsers als voor voetgangers. De veiligheid van oversteekvoorzieningen kan beter, waarbij ook aspecten zoals zichtbaarheid een rol spelen.
- Wat zijn de mogelijkheden van het afwaarderen van de maximale snelheid van 50 km/u naar 30 km/u?
- Sluipverkeer ontmoedigen. In Westervoort wordt overlast van sluipverkeer (voornamelijk als gevolg van knelpunten op de A12) ervaren. Het ontmoedigen van dit sluipverkeer en verzachten van de overlast op korte termijn zijn belangrijke thema's om mee te nemen.

- Optimaliseren dienstregeling openbaar vervoer. Momenteel vertrekken meerdere lijnen rond dezelfde tijd in het uur, waardoor er een groot deel van het uur geen openbaar vervoersmogelijkheden zijn. Om een volwaardig alternatief voor de auto te kunnen zijn, is het daarom van belang dat de bereikbaarheid per OV wordt behouden en verbeterd, bijvoorbeeld door de dienstregeling te optimaliseren.
- Goede bereikbaarheid met verschillende modaliteiten is randvoorwaardelijk bij het realiseren van een nieuwe woonwijk. Aansluiting op herkenbare hoofdfietsroutes is hierbij van belang.

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 hierna op te stellen mobiliteitsvisie wordt hier verder invulling aan gegeven.

Verkeersveiligheid

- Dalende trend in het aantal verkeersongevallen

Actieve mobiliteit

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

Bereikbaarheid

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

3.1 Verkeersveiligheid

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

Verkeersveiligheid verbeteren

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

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

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

Voor 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 stabiel, 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.
- Verkeersveiligheid is een belangrijk thema in de omgevingsvisie en ook in regionaal, provinciaal en landelijk beleid.
- Veel inwoners benoemen de verkeersveiligheid als belangrijkste thema voor het mobiliteitsbeleid. In de enquête zijn locaties benoemd die als onveilig worden ervaren.

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

- Een heldere netwerkkaart voor iedere modaliteit met daarop kansen en verbeterpunten.
- Een passende wegencategorisering de daarbij horende inrichtingsprincipes (conform Duurzaam Veilig)
- Het onderzoeken van de mogelijkheden om gebiedsontsluitingswegen met maximumsnelheid 50 km/u af te waarderen naar 30 km/u.
- Gedragsmaatregelen via educatie, campagnes en handhaving.
- Een gestandaardiseerde aanpak voor locaties in de gemeente die als onveilig worden ervaren (bijvoorbeeld in de vorm van een stappenplan met daarin de te doorlopen stappen bij klachten over te hard rijden).

3.2 Actieve mobiliteit

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

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

Het bevorderen van actieve modaliteiten

Een gezonde leefomgeving en prioriteit voor fietsers en voetgangers zijn belangrijke onderwerpen in de omgevingsvisie van 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. Bovendien zijn het duurzame, schone en ruimte-efficiënte vervoerswijzen. Ook vanuit de regio wordt er gewerkt aan het stimuleren van schone verplaatsingen en meer fietsgebruik.

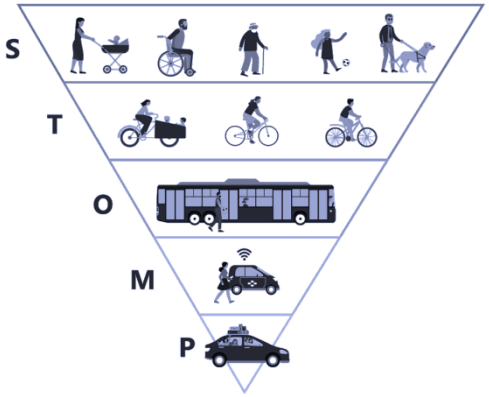
Omdat de auto veel wordt gebruik en er minder wordt gefietst en gelopen in Westervoort, is er veel potentie om dit te veranderen. De onderlinge reisafstanden (zowel naar voorzieningen binnen Westervoort als in de regio) lenen zich uitstekend voor het gebruik van de fiets. Het blijven stimuleren en faciliteren van fietsen en wandelen binnen onze gemeente past goed binnen dit thema. Daarom gaan we werken aan herkenbare loop- en fietsroutes met goede oversteekvoorzieningen, en kijken we hoe we de dijken fietsvriendelijker kunnen maken.

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.

Het STOMP-ontwerpprincipe volgen

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



Inclusiviteit van het mobiliteitssysteem waarborgen

Een belangrijk aandachtspunt binnen het thema actieve mobiliteit is de inclusiviteit van het mobiliteitssysteem. Het belang van inclusiviteit en toegankelijkheid werd 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 dichtbij voorzieningen te wonen en deze te voet of op de fiets te kunnen bezoeken past hierbij. Niet alleen vanwege de vergrijzing is aandacht voor toegankelijkheid belangrijk, dit geldt voor meer groepen (zoals kinderen en mensen met een beperking). Ook vanuit mobiliteit willen we bijdragen aan een inclusieve samenleving. Versmallingen, oneffenheden en stoepranden kunnen een ware hindernisbaan vormen. Daarom willen we ons inzetten voor een sluitend (waar mogelijk obstakelvrij) voetgangers- en fietsnetwerk.

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

- Het loop- en fietsnetwerk, waarbij er wordt gekeken naar herkenbare routes en goede oversteekvoorzieningen.
- Maatregelen om de dijken fietsvriendelijker te maken.
- Gedragsmaatregelen via educatie, campagnes.

3.3 Bereikbaarheid

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

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

Met bereikbaarheid wordt de toegankelijkheid van bestemmingen bedoeld, uitgedrukt in de kosten, tijd en/of moeite die nodig is om een bestemming te bereiken. Hieronder valt dus onder andere een vlotte verkeersafwikkeling met een goede doorstroming van het verkeer op de wegvakken en kruispunten voor alle vervoerswijzen. Hierbij geven we zoveel mogelijk prioriteit aan de voetganger, de fiets (waar dat veilig kan) en het openbaar vervoer (eventueel aangevuld met deelmobiliteit).

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 onder druk door de uitstel van het project ViA15, waarmee de knelpunten op de A12/N325 langer blijven bestaan. Wanneer het project niet doorgaat worden de knelpunten groter, en moet er een concreet (regionaal) plan worden gemaakt. Onderdeel hiervan is ook het sluipverkeer dat via Westervoort rijdt om de knelpunten op de A12 te vermijden. We willen dit sluipverkeer weren en de overlast verzachten.

De bereikbaarheid met duurzame mobiliteitsvormen verbeteren

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

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

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

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

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

4. Tot slot

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

Vervolgstappen

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

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

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

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

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

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