

Ambitiedocument Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe

Gemeente Overbetuwe

Opdrachtgever	Gemeente Overbetuwe
Titel rapport	Ambitiedocument Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe
Kenmerk	018087.20241106.R1.01
Datum publicatie	6 november 2024
Projectteam Goudappel	Floris Frederix, Rosa van Gestel
Projectteam opdrachtgever	Vincent Dinnissen
Status	Concept

© Copyright Goudappel BV 6-11-24

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4

- 1.1 Waarom een mobiliteitsplan? 4
- 1.2 Wat is de aanpak? 5
- 1.3 Leeswijzer 5

2. Bevindingen inventarisatie 6

- 2.1 Resultaten feiten en cijfers 6
- 2.2 Resultaten beleidsanalyse 10
- 2.3 Resultaten bewonersenquête 15
- 2.4 Resultaten belangengroepenbijeenkomst 18

3. Thema's en doelen 20

- 3.1 Transitie naar duurzame mobiliteit 21
- 3.2 Verkeersveiligheid 23
- 3.3 Voorzieningen en kernen bereikbaar houden 25
- 3.4 Regionale bereikbaarheid op orde 26

- 3.5 Samen aan het werk 27

4. Tot slot 28

1. Inleiding

Voor u ligt het Ambitiedocument als onderdeel van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe. Op basis van verschillende databronnen en input van belanghebbenden, worden de thema's en doelen beschreven die bijdragen aan een duurzaam, veilig en bereikbaar Overbetuwe, voor iedereen. Deze thema's en doelen zijn gerelateerd aan en aanvullend op bestaand beleid, waaronder de Omgevingsvisie 2040.

In deze inleiding wordt toelichting gegeven op het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe (waarvan voorliggend Ambitiedocument onderdeel is).

1.1 Waarom een mobiliteitsplan?

Een mobiliteitsplan 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 doelen en prioriteiten te benoemen in het mobiliteitsplan.

Gemeente Overbetuwe heeft de wens een nieuw mobiliteitsplan op te stellen, onder de naam Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe (GMO). Na het samenstellen van de, het Ambitiedocument (2020) en Actieagenda Mobiliteit Overbetuwe (2021) is er behoefte aan een programma (een uitwerking van de Omgevingsvisie), waarin alle vormen van mobiliteit worden behandeld en waarin de route van de huidige situatie, thema's en doelen, tot aan maatregelen, uitvoerig worden beschreven.

Daarnaast biedt het GMO de mogelijkheid om beleid rondom thema's zoals parkeren, verkeersveiligheid, gezonde mobiliteit en onderhoud te integreren en actualiseren.

Het GMO wordt een programma (in de geest van de Omgevingswet) waarin een uitwerking van alle mobiliteitsthema's en netwerken is opgenomen, inclusief een uitvoeringsagenda, en dat 2035 als tijdshorizon heeft.

1.2 Wat is de aanpak?

Om tot een programma te komen, is het van belang om stapsgewijs te werk te gaan. Voor het opstellen van het GMO betekent dit dat er vier stappen worden doorlopen:

Stap 1	Inventarisatie	<i>Waar staan we nu?</i>
Stap 2	Thema's en doelen	<i>Waar willen we naartoe?</i>
Stap 3	Mobiliteitsplan	<i>Wat is onze koers?</i>
Stap 4	Uitvoeringsagenda	<i>Welke acties zijn wanneer nodig?</i>

Tijdens de inventarisatiefase in stap 1 is de huidige situatie aan de hand van verschillende bronnen geanalyseerd. Stap 2 geeft antwoord op de vraag "waar willen we naartoe?" Voorliggend document is het resultaat van deze stap. De koers richting de thema's en doelen wordt in stap 3 uitgewerkt in een mobiliteitsplan. Ten slotte worden tijdens stap 4 alle concrete acties beschreven in de uitvoeringsagenda. **Uiteindelijk worden alle stappen en resultaten samengevoegd tot één document: het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe (GMO).**

1.3 Leeswijzer

Voorliggend Ambitiedocument beschrijft de bevindingen van de inventarisatie, vertaald naar thema's en doelen. **Hoofdstuk 2** geeft een samenvatting van de inventarisatie. In **hoofdstuk 3** worden de thema's en doelen beschreven, en lichten we toe hoe we deze doelen gaan bereiken. Tot slot wordt in **hoofdstuk 4** het vervolg van het opstellen van het GMO toegelicht.

2. Bevindingen inventarisatie

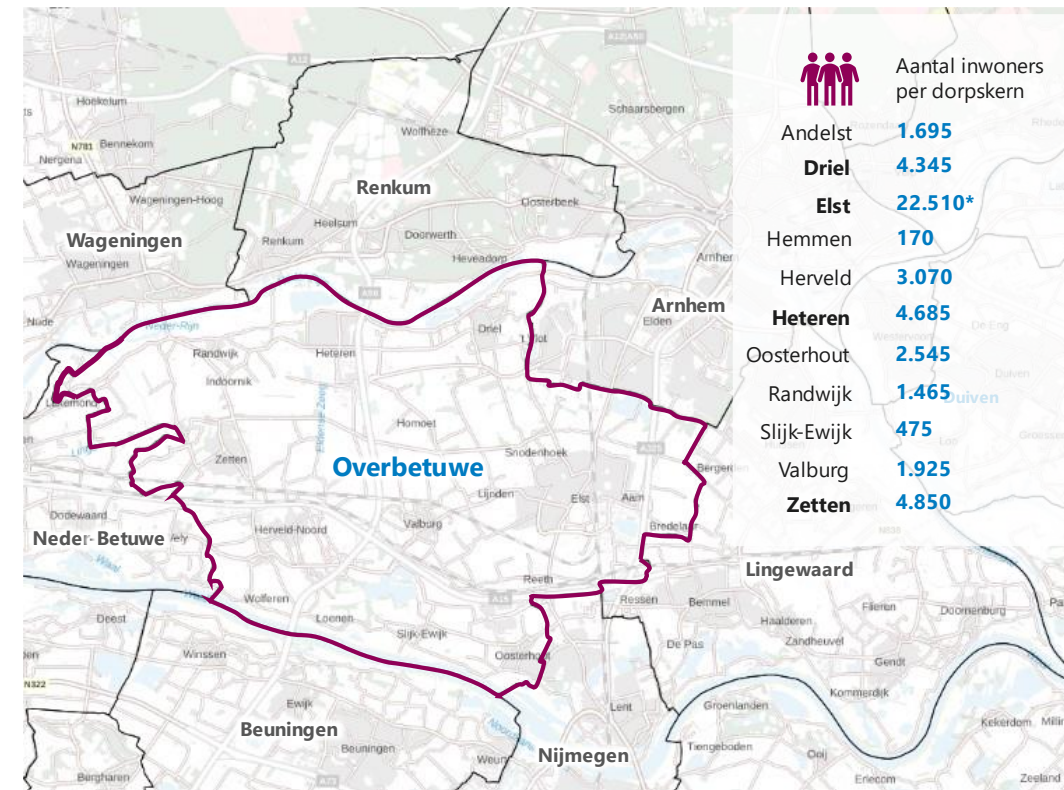
De eerste stap voor het opstellen van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe is het verkennen van de huidige situatie. In dit hoofdstuk presenteren we de resultaten uit deze fase. Het is een verzameling van kennis over alle relevante thema's rondom mobiliteit in de gemeente Overbetuwe, en resulteert 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

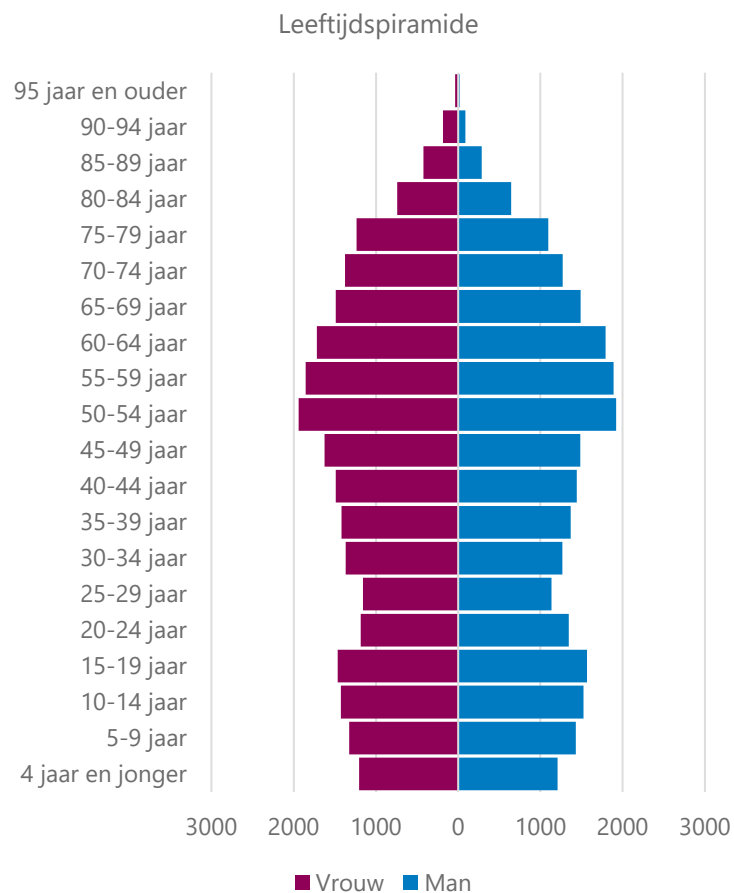
Demografie en ruimtelijke structuur

De gemeente Overbetuwe bestaat uit de dorpskernen Andelst, Driel, Elst, Hemmen, Herveld, Heteren, Oosterhout, Randwijk, Slijk-Ewijk, Valburg en Zetten. Het is gelegen tussen rivieren de Waal en de Nederrijn, en de steden Arnhem, Nijmegen, en Wageningen. Overbetuwe is onderdeel van de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen.

Op 1 januari 2024 telt gemeente Overbetuwe 48.919 inwoners. De bevolking binnen de gemeente is sinds het jaar 2000 met zo'n 9.000 inwoners stabiel gegroeid. Elst is met ruim 25.000 inwoners de grootste plaats. Zetten, Heteren en Driel volgen met tussen 4.000 en 5.000 inwoners.



Figuur 2.1: Ligging Overbetuwe en aantal inwoners per dorpskern (CBS, 2023 en *AlleCijfers, 2022)



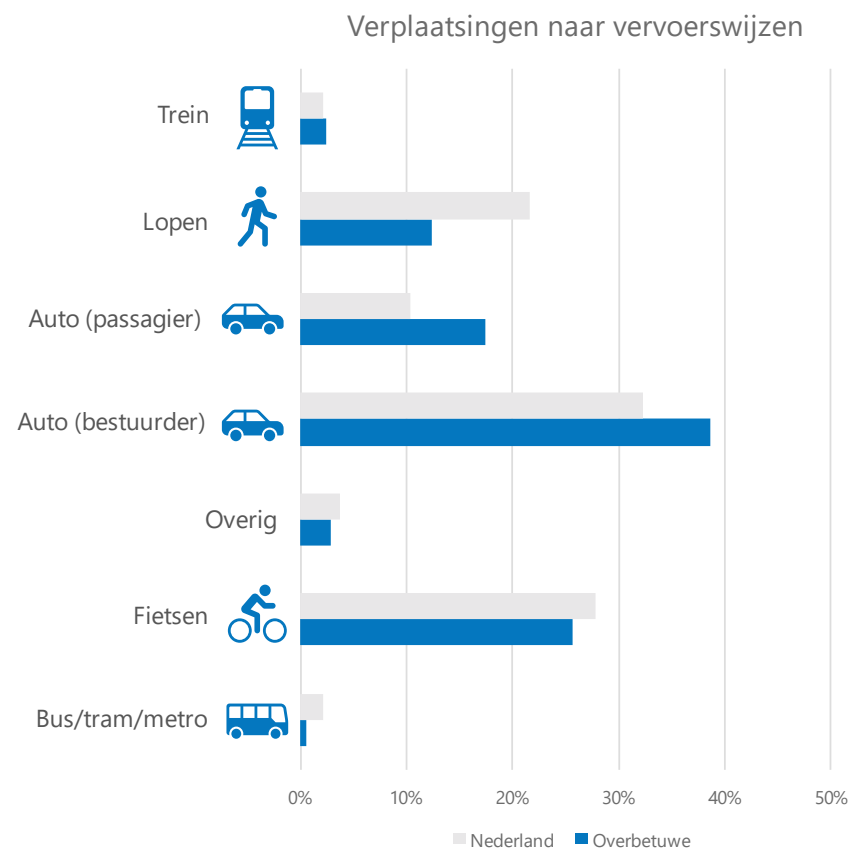
Figuur 2.2: Leeftijdspiramide (CBS, 2024, via Overbetuwe.incijfers.nl)

- In vergelijking met het Nederlands gemiddelde, lijken er relatief veel kinderen (tot 20 jaar) in Overbetuwe te wonen, en relatief weinig jongeren (20-25) en mensen tot 45 jaar.
- 49,9% van de inwoners valt in de leeftijdscategorie 45 jaar of ouder. Dit is iets hoger dan het Nederlands gemiddelde van 47,1%.
- Naar verwachting zal de bevolking in Overbetuwe de komende jaren groeien met zo'n 2.000 inwoners tot 2040. Daarna is de verwachting dat het inwonertal stabiel blijft.
- De verwachte bevolkingsgroei is voor Overbetuwe lager dan het Nederlands gemiddelde. Het aandeel 75+ in 2050 is echter hoger dan het Nederlands gemiddelde. Momenteel is het aandeel 75+ in Overbetuwe zo'n 10%, en er zal de komende jaren sprake zijn van vergrijzing in de gemeente.
- De meeste dorpskernen hebben een (beperkt) aanbod van dagelijkse voorzieningen zoals een supermarkt, sportvoorzieningen en een (basis)school. De grotere kernen zoals Elst en Zetten hebben een volwaardig voorzieningenniveau. Kleinere kernen zoals Randwijk en Slijk-Ewijk zijn hiervoor afhankelijk van de naastliggende plaatsen (die zich op fietsafstand (binnen 5 km) bevinden). Middelbare scholen bevinden zich in Elst en Zetten. Dit vraagt om goede verbindingen tussen de kernen voor actieve vormen van mobiliteit (lopen en fietsen).
- Voor bovenlokale voorzieningen zoals hoger onderwijs en grotere OV-knooppunten zijn Arnhem en Nijmegen belangrijke bestemmingen.
- Op de bedrijventerreinen in Overbetuwe werken ruim 12.500 mensen. De drie grootste bedrijventerreinen zijn De Aam (ca. 4.400 arbeidsplaatsen), Poort van Midden-Gelderland Noord (ca. 2.300 arbeidsplaatsen) en Park15 (ca. 2.300 arbeidsplaatsen).

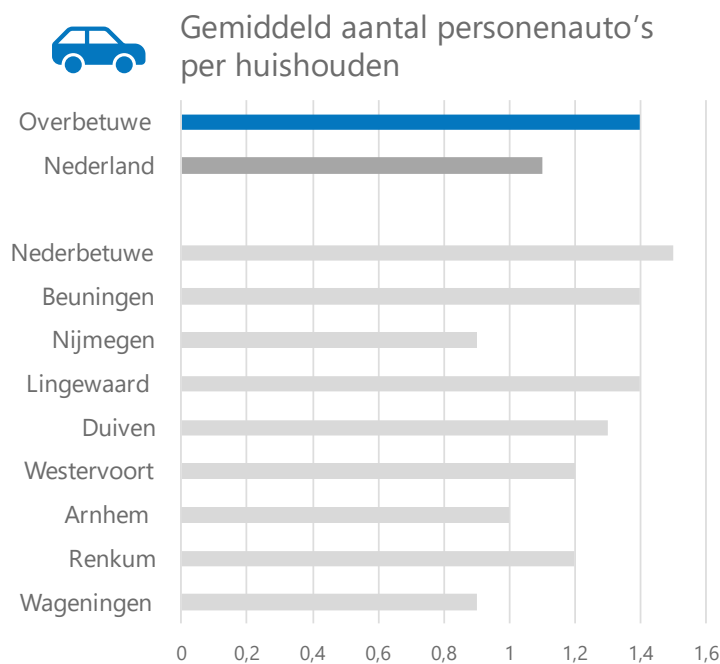
- De ruimtelijke ontwikkelingen (groei aantal woningen en bedrijventerreinen) zorgen voor nieuwe verkeersbewegingen.

Mobiliteitsdata

- Hoewel vergelijkbaar met omliggende gemeentes, is het autobezit in Overbetuwe hoger dan het Nederlands gemiddelde. Dit is ook terug te zien in het gebruik van de diverse vervoerswijzen. Het aandeel verplaatsingen per auto ligt hoger dan het gemiddelde in Nederland. Het aandeel verplaatsingen per fiets of te voet is daarentegen lager dan het Nederlands gemiddelde.
- Het elektrisch autobezit is vergelijkbaar met het Nederlands gemiddelde. Het aantal laadpalen ligt echter iets lager. Beiden laten de afgelopen jaren een groei zien.
- Het aanbod van deelmobiliteit beperkt zich tot alleen Elst. Daar is een aantal deelauto's en -fietsen (OV-fietsen) beschikbaar.



Figuur 2.3 Verplaatsingen naar vervoerswijzen (ODiN 2022-2023, via het ODiN Dashboard)



Figuur 2.4: Autobezit per huishouden (CBS, 2023)

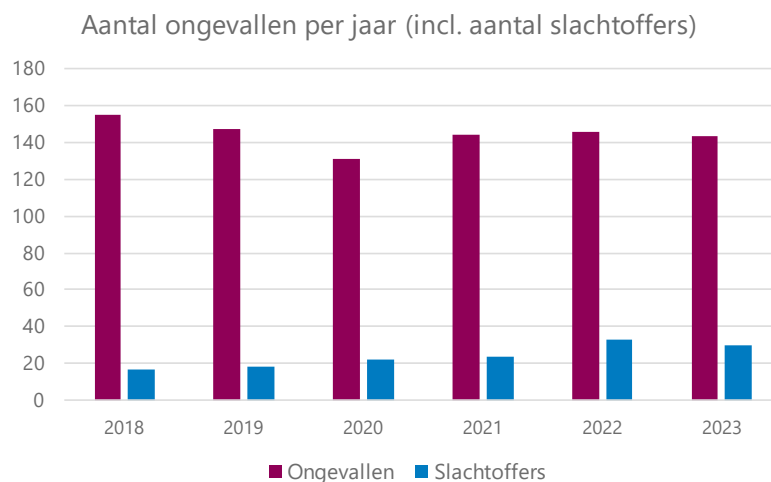
Bereikbaarheid

- Vanuit Elst zijn de binnensteden van Arnhem en Nijmegen binnen 40 min (ca 10 km) met de fiets te bereiken.
- De Nederrijn laat een barrièrewerking zien, waardoor Wageningen minder makkelijk per fiets te bereiken is.
- Gemiddeld gezien scoort Overbetuwe lager dan Nederland op de fietsscore van de Fietzersbond. Met name de onderwerpen stedelijkheid (bestemmingen op fietsafstand) en de fietsvoorzieningen bij rotondes scoren lager.

- In Overbetuwe is ook een recreatief wandel- en fietsnetwerk.
- Het huidige OV-netwerk bestaat uit een noord-zuid treinverbinding, hoofdzakelijk oost-west busverbindingen, en beperkte OV-mogelijkheden tussen de kernen onderling.
 - Vanuit Elst is er een frequente en snelle treinverbinding naar Arnhem (ca 6 min) en Nijmegen (ca 8 min). De mix van Intercity's, Sprinters en Stoptreinen tussen de steden leidt tot een frequentie van maximaal 6 keer per uur. Daarnaast zijn Elst en Zetten-Andelst met een Stoptrein verbonden met Tiel.
 - De grotere kernen zijn bereikbaar met de bus vanaf Elst, Arnhem of Nijmegen, maar niet onderling.
 - Kleinere kernen zoals Randwijk en Slijk-Ewijk zijn niet bereikbaar met het OV.
 - Er is geen directe OV-verbinding met Wageningen.
- In Overbetuwe zijn relatief veel autosnelwegen aanwezig. Er lopen twee verbindingen van noord naar zuid (A50 en A325), en één van oost naar west (A15). In totaal zijn er 4 aansluitingen. Dit maakt dat ook voor verbindingen binnen de gemeente het gebruik van de autosnelweg mogelijk is. De A15 wordt de komende jaren doorgetrokken naar de A12.

Verkeersveiligheid

- Het aantal geregistreerde verkeersongevallen in Overbetuwe is redelijk constant. De afgelopen jaren ligt dit (op alleen gemeentelijke wegen) tussen de 130 en 160 ongevallen per jaar. Er lijkt geen afname zichtbaar, en het aantal slachtoffers per jaar wordt juist steeds hoger. In 2020 was het aantal ongevallen lager als gevolg van de coronamaatregelen.



Figuur 2.5: Aantal ongevallen per jaar, op basis van geregistreerde ongevallen in 2018-2023, op alleen gemeentelijke wegen (VIA, 2024)

- Omgerekend naar het aantal ongevallen per 1.000 inwoners, is het aantal ongevallen in Overbetuwe iets lager dan het Nederlands gemiddelde.
- Concentraties van ongevallen zijn zichtbaar op de volgende locaties:
 - Rijksweg-Noord en –Zuid bij Elst
 - Hoofdstraat en Stationsstraat bij Zetten
 - N836 of Wageningsestraat bij Zetten
 - Randon aansluitingen op de A325
- De gemeente Overbetuwe maakt gebruik van het Fixi meldingssysteem. Inwoners van Overbetuwe kunnen hiermee online een melding maken over de omgeving. Eén van de

categorieën is verkeer. In 2023 zijn er circa 490 meldingen gedaan. In 2024 zijn dat er tot en met de maand augustus al 500. Deze meldingen gaan vaak over onveilige situaties, hardrijdend verkeer, en overlast van parkeren.

2.2 Resultaten beleidsanalyse

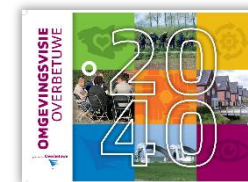
Het lokale, regionale, provinciale en landelijke beleid vormt de basis voor de thema's en doelen van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe. De hoofdpunten uit beleid met betrekking tot mobiliteit worden hieronder beschreven. Waar belangrijke onderwerpen ontbreken of tegenstrijdigheden zijn, wordt hier met het GMO onderbouwd invulling aangegeven.

Lokaal beleid

Het *Coalitieprogramma* voor 2024-2026 geeft aan te willen inzetten op verbeteren van de mobiliteit in de gemeente en daarbij heel specifiek duurzame vormen van mobiliteit bevorderen (fietsers en voetgangers). Bij woningbouw en uitbreiding van bedrijventerreinen hoort ook een goede ontsluiting. Het registreren (en aansluitend verbeteren) van verkeersonveilige situaties op basis van informatie uit de praktijk moet worden gezien als gelijkwaardig aan onderzoeken door externe bureaus.

In de *Omgevingsvisie 2040* (2019) worden verschillende ambities met een relatie tot mobiliteit beschreven. Hierbij is aandacht voor:

- Bereikbaarheid van werklocaties
- Verkeer en parkeren op bedrijventerreinen



- Stimuleren van innovatieve en duurzame vervoersvormen
- Inzet van bovenlokale verbindingen voor een robuust mobiliteitsnetwerk
- Lokale bereikbaarheid en verkeersveiligheid continu optimaal houden, waarbij ook gedragsverandering een rol speelt
- Rekening houden met demografische ontwikkelingen en alle vormen van vervoer
- Inzetten op knooppunten en ketenmobiliteit
- Borgen van openbaar of collectief openbaar vervoer
- Goede verbindingen naar kernen



Met het *Ambitiedocument Mobiliteit Overbetuwe 2030* (2019) worden de opgaven en ambities voor mobiliteit verder uitgewerkt, met een bijbehorende *Actieagenda Mobiliteit Overbetuwe* (2021). Aan de hand van een evaluatie van de huidige stand van zaken, worden maatregelen die nog aandacht vereisen meegenomen in de uitwerking van het GMO. De thema's die in deze beleidsstukken

centraal staan zijn:

- Kernen en voorzieningen bereikbaar houden
- Transitie naar duurzame mobiliteit
- Regionale bereikbaarheid op orde



In 2017 is het document *Overbetuwe Fietst Verder* opgesteld. Hierin worden verschillende typen fietsroutes onderscheiden (snelfietsroutes, hoofdfietsroute-plus, hoofdfietsnetwerk en basisstructuur). Ook ontbrekende schakels tussen de kernen worden inzichtelijk gemaakt. De agenda beschrijft onder andere maatregelen om het netwerk uit te breiden en te verbeteren, en houdt

ook rekening met informeren en beïnvloeden. Wederom evalueren we hier de stand van zaken en nemen openstaande acties mee in het GMO.

In de *Nota Parkeernormen* (2016) worden uitgangspunten voor auto- en fietsparkeernormen beschreven. De gemeente wordt daarbij opgedeeld in verschillende typen gebieden, waarbij Elst en Zetten als 'matig stedelijk' zijn aangeduid, de andere kernen als 'weinig stedelijk' en het buitengebied als 'niet stedelijk'. Alleen in Elst en Zetten zijn zones als 'centrum' aangewezen. Daarnaast is het uitgangspunt dat, met oog op het relatief hoge autobezit in Overbetuwe, de maximale parkeerkencijfers van het CROW worden gehanteerd. Omdat het fietsgebruik (op het moment van publicatie van de nota) gemiddeld is, worden de gemiddelde kencijfers voor fietsparkeren gebruikt.



Daarnaast is de *Routekaart Duurzaam Overbetuwe* (2021) opgesteld, waarin is opgenomen hoe de gemeente werkt aan verschillende duurzaamheidsvraagstukken (energietransitie, circulaire economie en klimaatadaptatie) die de verschillende beleidsdomeinen overstijgen. Op het gebied van mobiliteit wordt ingezet op minder autokilometers en meer gebruik van duurzame vervoerswijzen. Hierbij is het van belang een aantrekkelijk mobiliteitsnetwerk aan te bieden (veilig fiets- en openbaar vervoernetwerk en voldoende laadpunten) waarbij ook ketenmobiliteit mogelijk wordt gemaakt. De Routekaart is uitgewerkt naar het Programmaplan Duurzaamheid (2024).



Het *Integraal Kwaliteitsplan Openbare Ruimte Overbetuwe* uit 2020 geeft richting aan de keuzes die gemaakt worden voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Omdat inwoners en bezoekers zich verplaatsen in de openbare ruimte, speelt de

koppeling met mobiliteit hier ook een grote rol. Het inrichten van de netwerken wordt gedaan met oog voor gezondheid, inclusiviteit, klimaatadaptatie, biodiversiteit, duurzaamheid, veiligheid, en de Overbetuwse identiteit.

Regionaal beleid, provinciaal en landelijk beleid



De gemeente Overbetuwe en Lingewaard hebben samen de *Strategische agenda middengebied* (2021) opgesteld. Eén van de opgaven in het middengebied is de bereikbaarheid die onder druk staat. De agenda benadrukt het belang van het beter

benutten en optimaliseren van het (multimodale) mobiliteitsnetwerk. Het stimuleren van fiets- en OV-gebruik, behouden van buslijn 35, en inzetten op optimale verkeersafwikkeling op de aansluitingen op het hoofdwegennet worden genoemd. Belangrijk aandachtspunt is ook dat de regionale mobiliteit niet ten kosten mag gaan van de lokale ambities.



Met de *Ambitiebrochure Veluwewaalspad* (2022) geven Overbetuwe en omliggende gemeenten aan samen te willen werken aan het realiseren van de snelfietsroute Veluwewaalspad, dat een verbinding vormt tussen Nijmegen, Lent, Elst, Schuytgraaf en Arnhem, en in de toekomst ook Oosterbeek.

De *Regionale agenda 2025-2028* van de Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen (2024) beschrijft gezamenlijke ambities op de thema's verbinding, productiviteit, circulariteit, ontspanning, en groene groei. Om de ambitie voor verbinding te realiseren, zijn er een aantal speerpunten geformuleerd. Op het gebied van duurzaamheid en gedrag gaat het om het programma Slim & Schoon



Onderweg, efficiënt gebruik van beschikbare infrastructuur, en duurzame logistiek. Op het gebied van voorzieningen en infrastructuur gaat het om het uitwerken van mobiliteitsafspraken met het Rijk, investeringen in spoor, gebiedsaanpakken, agenderen van mobiliteitsprojecten op en rondom rijkswegen. Ook actieve mobiliteit is een speerpunt, net als een regionaal mobiliteitsnetwerk, belangenbehartiging voor openbaar vervoer en verkeersveiligheids-beleid.

Vanuit de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen wordt momenteel het *Koersdocument Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) 2030* opgesteld (2024). Het koersdocument geeft de hoofddoelen voor het later op te stellen RMP aan: duurzaamheid, toegang voor iedereen, verkeersveiligheid, meer actieve mobiliteit en een fijnere leefomgeving, vergroten bereikbaarheid.

De Opgavenbeschrijvingen Verstedelijkingsstrategie van de regio Arnhem-Nijmegen en Foodvalley (2022) beschrijft voor acht deelgebieden, waaronder het Middengebied waar Overbetuwe onderdeel van is, hoe de gezamenlijke doelen en ambities gerealiseerd kunnen worden en wat daarvoor nodig is. Over mobiliteit wordt genoemd dat een versnelde en duurzame mobiliteitstransitie van belang is voor de lokale en regionale bereikbaarheid. Investerings in verschillende modaliteiten zijn nodig, waaronder gedragsbeïnvloeding, het benutten van het spoor en versterken hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), hubs en knooppunten, directe fietsverbindingen en het oplossen van missing links in het fietsnetwerk. Op de noord-zuidverbinding wordt met name



gekeken naar het vergroten van de capaciteit. Voor de oost-westverbinding is het van belang om de verbindingen met alle modaliteiten te versterken. Het optimaliseren van openbaar vervoer is belangrijk om kleinere kernen bereikbaar te houden. Omdat de potentie van een nieuw station in Valburg als beperkt wordt gezien, zijn inzet op deelmobiliteit, slimme parkeernormen en de fietsagenda extra belangrijk.



De *Visie voor een bereikbaar Gelderland* (2020) geeft, met oog op de bevolkingsgroei en woningbouwopgave, aandacht aan de opgaven voor bereikbaarheid, klimaat, en verkeersveiligheid. Hierbij wordt er een balans gezocht tussen het investeren in infrastructuur en het inzetten op slim gebruik, gebruikers verleiden om slimme en schone keuzes te maken, en het realiseren van hubs. De focus in deze visie ligt met name op de stedelijke netwerken.



De *Omgevingsvisie Gaaf Gelderland* (2018) benoemt het belang voor schoner, gezonder en duurzamer verkeer en vervoer. Eén van de ambities voor mobiliteit is dat verplaatsingen in 2050 in Gelderland veilig, snel, betaalbaar, en klimaatneutraal zijn. In 2030 betekent dit dat het busvervoer zonder emissievrij is en dat 35% van het totaal aantal verplaatsingen met de fiets worden gedaan. Daarnaast worden knelpunten en missing links aangepakt, bestaande mogelijkheden benut, en duurzame en alternatieve vormen van vervoer gestimuleerd.

Het beheer en onderhoud wordt op een duurzame manier ingevuld, en er wordt geïnvesteerd in innovatieve duurzame oplossingen.

De *Gebiedsaanpak A325/N325* (2022)

geeft een advies over hoe mobiliteit in goede banen geleid kan worden met oog op de verstedelijkingsopgave rondom deze corridor. Het dempen

van de groei van autoverkeer staat hierbij centraal. Een aantal bouwstenen zijn hiervoor geformuleerd, waaronder het maximaal multimodaal verbinden van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast moeten de vanzelfsprekendheid van en investeringen in de fiets worden vergroot, en de voetganger en fiets worden gezien als hoofdgebruiker van de straten en wegen. Het gemotoriseerd verkeer wordt gedoseerd op de stadsranden waar ook hubs aanwezig zijn, en voorrang voor HOV. Lagere parkeernormen en deelmobiliteit in buurten en wijken dragen bij aan de mobiliteitstransitie. Daarnaast is één van de bouwstenen om strategische keuzes te maken met betrekking op een andere rol en functie van de A325/N325.



In landelijk mobiliteitsbeleid zijn belangrijke documenten onder andere het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid* (SVP) (2018), het *Klimaatakkoord* (2019), en het *Nationaal Toekomstbeeld Fiets* (2022). Het SVP heeft als uitgangspunt dat elk verkeersslachtoffer er één te veel is. Om de verkeersveiligheid te verbeteren is niet alleen aandacht nodig voor verkeerskundige aspecten, maar ook voor

risicogroepen en kwetsbare modaliteiten, en individuele verkeersdeelnemers en gedrag.



In het *Klimaatakkoord* (2019) zijn ambitieuze doelen en afspraken vastgelegd om onder andere de mobiliteit te verschonen. Dit betekent dat duurzaamheid een belangrijk onderwerp is om samen met inwoners, bedrijven en andere overheden invulling aan te geven. Daarnaast wordt in het *Nationaal Toekomstbeeld Fiets* (2022) een toename van 20% meer fietskilometers in 2027 als doelstelling geformuleerd. Inzetten op de fiets

is een belangrijke randvoorwaarde voor verschillende doelen; niet alleen voor bereikbaarheid, maar ook voor thema's zoals klimaat, stikstof, inclusie, en fysieke en mentale gezondheid. Daarom is het van belang om het fietsnetwerk en -stallingsmogelijkheden te verbeteren, en fietsgebruik te stimuleren.

Hoofdthema's in beleid

Thema's die veel terugkomen in het lokale, regionale, provinciale en landelijke beleid en daarom extra aandacht verdienen in het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe, zijn:



Duurzaamheid



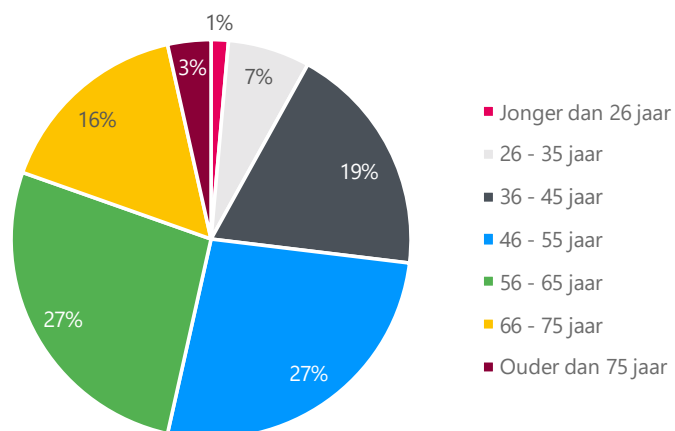
Lokale en regionale bereikbaarheid



Verkeersveiligheid



Toegankelijkheid



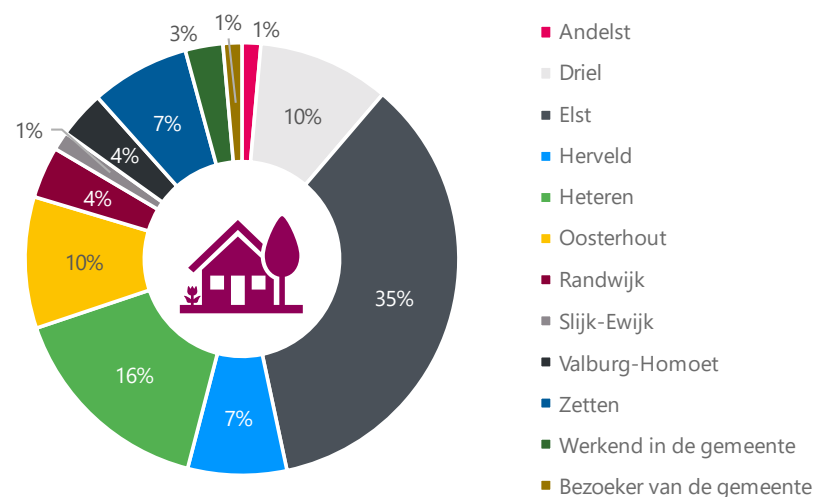
2.3 Resultaten bewonersenquête

Van 21 juni 2024 t/m 17 juli 2024 was het mogelijk voor inwoners (of regelmatig bezoekers) van Overbetuwe om een enquête in te vullen over mobiliteit. In totaal zijn 401 reacties ingestuurd.

Wie vulde de enquête in?

De meeste respondenten zijn tussen de 46-65 jaar oud. Vergeleken met de daadwerkelijke leeftijdsopbouw in Overbetuwe, zijn mensen tussen de 46 en 65 jaar oververtegenwoordigd, en zijn mensen onder de 26 jaar ondervertegenwoordigd.

Veel van de respondenten wonen in Elst. Ook hebben Heteren, Oosterhout, en Driel een hoog aandeel. Dit is redelijk vergelijkbaar met

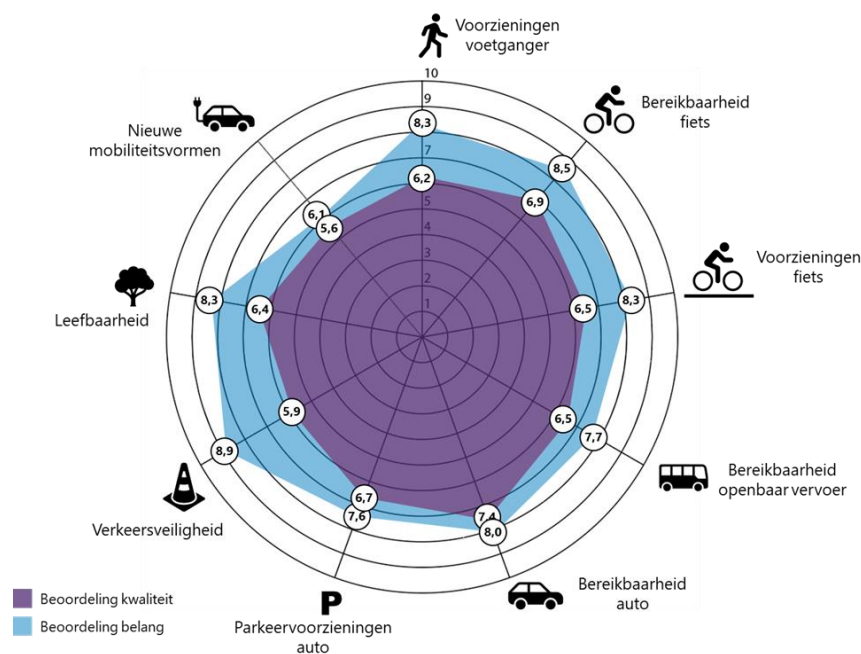


het daadwerkelijke inwonertal per woonplaats in de gemeente Overbetuwe. Daarnaast is er een klein aandeel respondenten dat niet in Overbetuwe woont, maar wel binnen de gemeente werkt of regelmatig bezoekt.

Wat zijn de belangrijkste mobiliteitsthema's?

Respondenten werden gevraagd om verschillende mobiliteitsthema's te beoordelen op zowel het belang (hoe belangrijk is dit thema?) en de kwaliteit (hoe scoort dit thema nu?). Thema's waarbij een groot verschil zichtbaar is tussen de kwaliteit en het belang, hebben hoge prioriteit. De figuur op de volgende pagina laat zien dat, volgens de respondenten, de hoogste prioriteit ligt bij verkeersveiligheid, de voorzieningen voor voetgangers en fietsers, en de leefbaarheid. Dit is vergelijkbaar met andere gemeenten; met name verkeersveiligheid wordt over het algemeen vaak als hoogste prioriteit gezien. Hoewel de

autobereikbaarheid ook als belangrijk wordt gezien, wordt de kwaliteit door de respondenten ook hoog beoordeeld, waardoor hier minder prioriteit lijkt te liggen. Respondenten lijken ook minder prioriteit te geven aan nieuwe mobiliteitsvormen en parkeervoorzieningen voor de auto.



Op welke locaties gaat het goed?

In de enquête was het mogelijk om reacties te geven op specifieke locaties binnen de gemeente. Hiervoor konden respondenten met punten op een kaart aangeven waar ze tevredenheid ervaren over de

verkeerssituatie. In de enquête zijn 106 positieve punten aangewezen; de concentraties hiervan zijn zichtbaar op de volgende pagina.

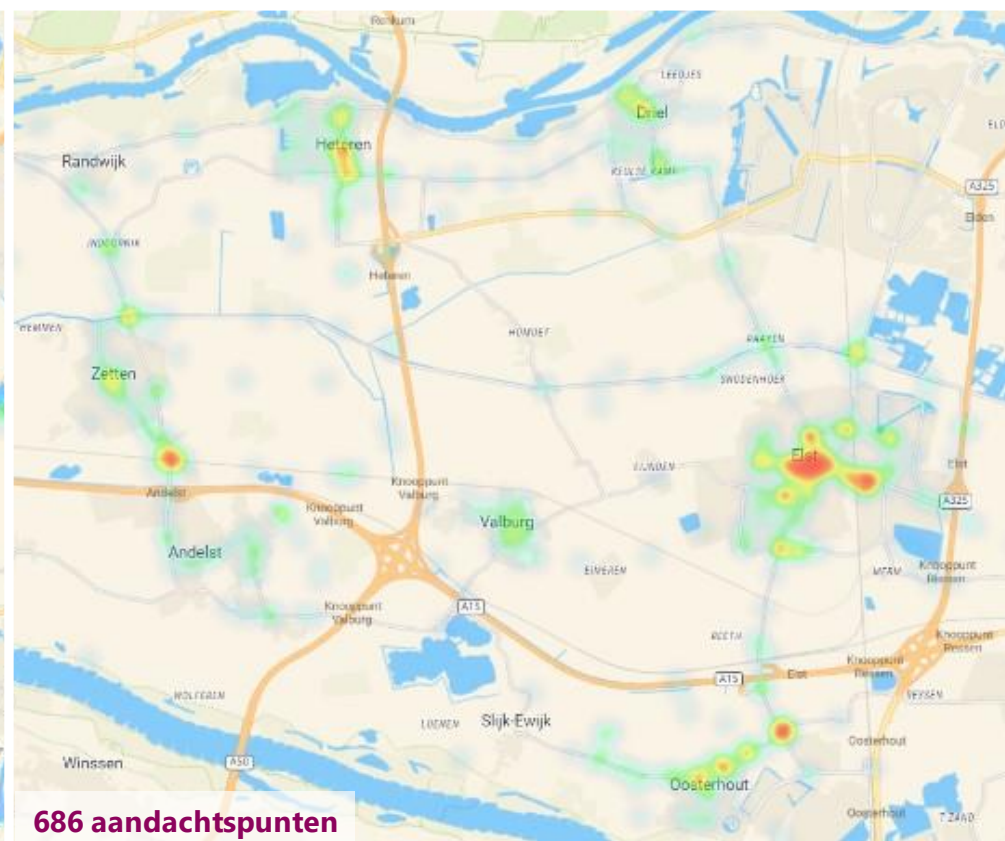
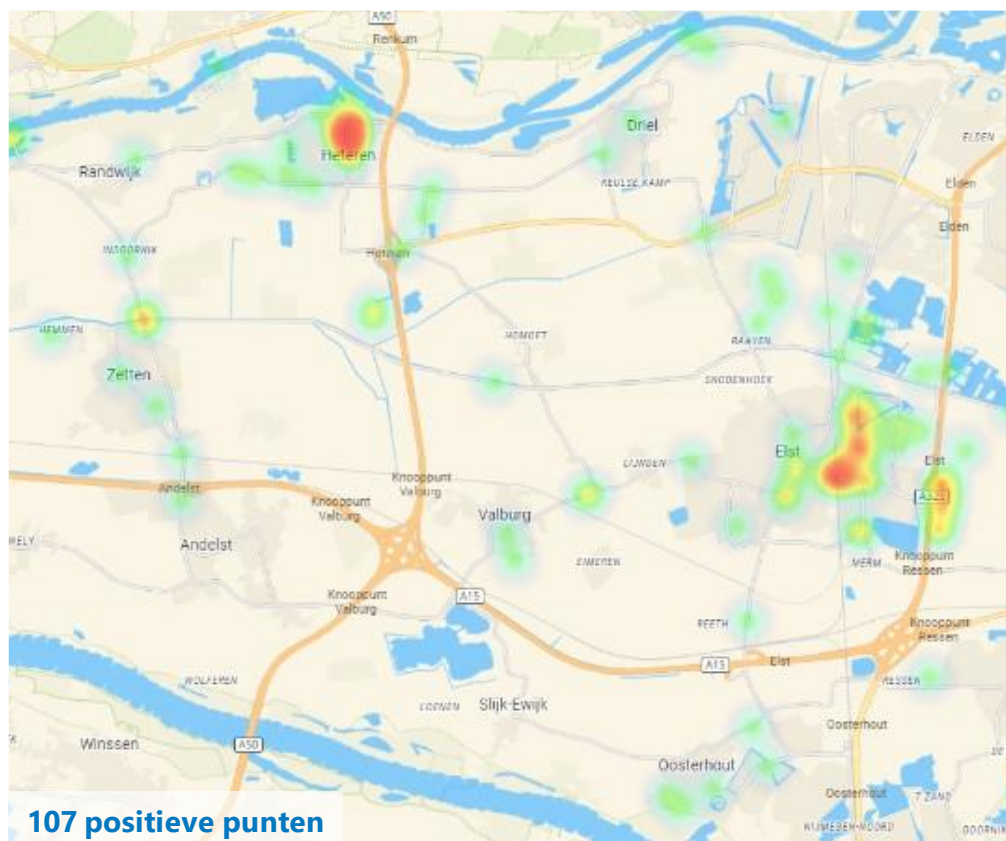
Uit de reacties kwam naar voren dat inwoners met name tevreden zijn met de nieuwe inrichting van het centrum in Heteren. In Elst wordt positief gesproken over het aanbod van openbaar vervoer en de fietsvoorzieningen bij het station. De pontjes over de Nederrijn worden gezien als fijne en belangrijke schakels voor fietsers en wandelaars. Ook over de wandel- en fietspaden die langs de rivier lopen zijn respondenten positief.

De vrijliggende fietsvoorzieningen die tussen de kernen liggen zijn belangrijke positieve punten. Respondenten uitten daarnaast blij te zijn met de aanwezigheid en de kwaliteit van de snelfietsroute Rijnwaalpad.

Op welke locaties kan het beter?

Aandachtspunten die zijn aangegeven op de kaart hebben met name betrekking op de situatie voor fietsers, verkeersveiligheid, en voetgangers. In de enquête zijn 686 aandachtspunten aangewezen; de concentraties hiervan zijn zichtbaar op de volgende pagina.

Belangrijke locaties waar een onveilig gevoel wordt ervaren door onduidelijke voorrangssituaties, onoverzichtelijke oversteekplaatsen en/of hardrijdend autoverkeer zijn de Flessestraat in Heteren, de stationsomgevingen in zowel Zetten en Elst, de Dorpsstraat in Elst, en de Stationsstraat in Oosterhout.



Figuur 2.6: Visualisatie van de concentraties van positieve punten en aandachtspunten

2.4 Resultaten belangengroepenbijeenkomst

Op 8 oktober 2024 heeft een belangengroepenbijeenkomst plaatsgevonden in de gemeente Overbetuwe in het kader van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe (GMO).

Gestart werd met een presentatie van de inventarisatiefase, waarbij het doel was om de resultaten te toetsen aan het beeld van de aanwezigen en eventuele vragen hierover te beantwoorden. Vervolgens werd een eerste opzet van de thema's en doelen gepresenteerd. Deze volgen uit de inventarisatie en geven richting aan het GMO. Deze eerste opzet werd in twee groepen besproken aan de hand van een aantal vragen. De aanwezigen konden hun input op geeltjes schrijven en op posters met deze vragen plakken. Hieronder wordt per vraag de input samengevat.

Zijn dit de juiste thema's?

- Recreatie komt veel voor in Overbetuwe, op verschillende manieren. Het is belangrijk dat hier aandacht aan wordt geschonken binnen deze thema's. Actieve mobiliteit klinkt meer functioneel, en roept vragen op of dit ook over recreatieve verplaatsingen gaat.
- Het is niet duidelijk waar 'bedrijven' voorkomen in de thema's. Er is bezorgdheid over dat er alleen naar inwoners wordt gekeken, en te weinig naar de impact van mobiliteitsbeleid op de bedrijvigheid en economie.
- Het verschil tussen het thema 'Voorzieningen en kernen bereikbaar houden' en 'Regionale bereikbaarheid op orde' is niet duidelijk.

Zijn dit de juiste doelen?

- Bij het thema 'Transitie naar duurzame mobiliteit' zou openbaar vervoer ook een plek moeten krijgen.
- Bij verkeersveiligheid gaat het doel met name over de objectieve verkeersveiligheid (aantallen), maar ook het verbeteren van de subjectieve veiligheid is hierbij van belang.
- De bereikbaarheid van voorzieningen hangt nauw samen met het aanbod. Het is belangrijk dat er genoeg voorzieningen aanwezig zijn in de kernen, zodat de afstanden korter worden en inwoners niet afhankelijk zijn van vervoer. Naast goede verbindingen, moet er dus ook worden ingezet op nabijheid van voorzieningen. Daarbij is goede samenhang met andere beleidsdomeinen ook van belang; we moeten werken richting dezelfde doelen.

Hoe gaan we deze doelen bereiken?

- In woonwijken is het belangrijk dat voetgangers en fietsers prioriteit krijgen. De auto is hieraan ondergeschikt.
- In nieuwe woonwijken moet goede loop- en fietsverbindingen het uitgangspunt zijn.
- Bij nieuwbouw (zowel woonwijken als nieuwe bedrijventerreinen) is bij de aanleg van infrastructuur aandacht nodig voor veiligheid, toegankelijkheid, openbaarvervoer en parkeervoorzieningen.
- Het dempen van autogebruik kan alleen als er goede alternatieven zijn (zoals goed openbaar vervoer, betere nabijheid van voorzieningen en goede loop- en fietsroutes).
- De impact van het dempen van autogebruik op bedrijvigheid en economie verdient extra aandacht. Veel werknemers of bezoekers van centra gebruiken momenteel de auto. Voor de economie is het

van belang dat deze mensen nog altijd gemakkelijk naar hun bestemming kunnen komen.

- Bij verkeersveiligheid moet er aandacht zijn voor voorlichting om veilig gedrag van weggebruikers te stimuleren. Met name de relatie tussen automobilisten en de (steeds grotere en snellere) fietsers verdient hierbij aandacht. Dit zou eigenlijk landelijk georganiseerd moeten worden.
- Ook lagere snelheden voor de auto moet aandacht krijgen om de verkeersveiligheid te verbeteren.
- Toegankelijkheid is belangrijk voor het openbaar vervoer, met name met oog op kwetsbare verkeersdeelnemers die daar gebruik van willen maken. Buurtbussen moeten rolstoeltoegankelijk zijn en de stationsomgevingen ook. Aandacht voor alle typen verkeersdeelnemers (inclusief een mobiliteitsbeperking) is belangrijk.

Wilt u ons tot slot nog iets meegeven?

- Het is belangrijk dat mensen zich op verschillende manieren kunnen verplaatsen, met name voor sociale interactie ("eenzaamheid komt voort uit niet de deur uit kunnen").
- Het belang van ondernemers mag niet onderbelicht worden in het nieuwe mobiliteitsbeleid, denk aan: autobereikbaarheid, parkeerplaatsen en de kwaliteit van het verblijfsgebied.
- Er is veel behoefte naar actie, zodat de thema's en doelen ook daadwerkelijk kunnen worden gehaald.
- Ruimtegebruik in de woonwijken: meer leefruimte, minder parkeerruimte.

- Maatwerk per dorpskern is van belang. Het is belangrijk dat het GMO een duidelijke richting geeft, maar ook ruimte biedt voor maatwerk in de verkeersplannen voor de dorpskernen.
- Er is behoefte aan goede en snelle busverbindingen tussen Heteren en Arnhem-Centraal, en tussen Heteren en Ede-Wageningen.
- Locaties die extra aandacht verdienen zijn bijvoorbeeld:
 - Vredesplein in Oosterhout
 - Dorpsstraat in Oosterhout
 - Fietsroutes Achterstraat en Polderstraat in Heteren

Hoe wordt de input gebruikt in het GMO?

De input die is opgehaald tijdens de bijeenkomst helpt om een completer beeld te krijgen van de huidige situatie op het gebied van mobiliteit in Overbetuwe, en waar behoefte aan is vanuit verschillende belangen. Deze informatie wordt gebruikt bij het opstellen van de thema's en doelen. Zo krijgt bijvoorbeeld het belang van goede bereikbaarheid van bedrijvigheid in Overbetuwe een plek, net als de behoefte aan goede busverbindingen, veilig gedrag van weggebruikers, en prioriteit voor voetgangers en fietsers.

3. Thema's en doelen

Voor de mobiliteit in Overbetuwe zetten we de mens centraal en maken we slimme keuzes voor een duurzame en leefbare omgeving.

Als samenleving stellen we steeds hogere eisen aan de kwaliteit en duurzaamheid van onze leefomgeving. Mobiliteit speelt hierin een sleutelrol. Hoewel in het verleden mobiliteitsbeleid vaak gericht was op doorstroming (zo snel mogelijk van A naar B verplaatsen), kijken we tegenwoordig vanuit een bredere blik naar mobiliteit.

Onze ambitie voor 2035 is om mobiliteit op een integrale manier te bekijken en alle modaliteiten in samenhang te zien. Hierbij staat de auto niet langer centraal, maar de mens. Slimme mobiliteitskeuzes zorgen ervoor dat er openbare ruimte overblijft voor zaken die bijdragen aan een kwalitatieve en duurzame leefomgeving. Denk aan ruimte voor groen, ontmoeting, sporten, en veilig lopen en fietsen. Daarom maken we keuzes in ons mobiliteitsbeleid die zorgen voor een bereikbare en verbonden gemeente. Tegelijkertijd dragen we bij aan een gezonde fysieke leefomgeving, verkeersveiligheid, toegankelijkheid, duurzaamheid, en slimmer en efficiënter ruimtegebruik.

Op basis van de resultaten van de inventarisatiefase (zie voorgaande hoofdstuk) hebben we dit vertaald naar de vier thema's die hiernaast



zijn weergegeven. Op basis van de inventarisatie is ook per thema een doel geformuleerd en beschrijven we in de navolgende paragrafen hoe we dit doel willen bereiken. In het hierna op te stellen mobiliteitsplan wordt hier verder invulling aan gegeven. De thema's en doelen staan centraal bij alles wat we in de gemeente ondernemen op het gebied van mobiliteit. Zo blijft Overbetuwe een duurzame, gezonde en bereikbare gemeente.



3.1 Transitie naar duurzame mobiliteit

Doel: een stijgende trend in het aantal verplaatsingen per fiets en te voet (actieve mobiliteit) en het dempen van het autogebruik. Met 'dempem' bedoelen we het afremmen van de groei van de automobiliteit

Lopen en fietsen zijn actieve modaliteiten. Deze vormen van beweging zijn goed voor de gezondheid én duurzaam, omdat ze weinig vervuilende stoffen uitstoten en minder ruimte in beslag nemen. Uit de inventarisatie blijkt dat er in Overbetuwe relatief weinig gelopen en gefietst wordt. Daarnaast is het autogebruik en -bezit juist relatief hoog. We zien daarom veel potentie om te werken aan de transitie waarbij er minder verplaatsingen met de auto worden gemaakt, en meer te voet of per fiets. Deze potentie wordt ook door de respondenten van de enquête benadrukt: zij geven onder andere prioriteit aan een betere bereikbaarheid en voorzieningen voor voetgangers en fietsers. Ook tijdens de belangengroepenbijeenkomst werd het belang van de transitie naar duurzame mobiliteit bevestigd, waarbij bij het dempen van autogebruik essentieel is om goede alternatieven (loop- en fietsroutes, en openbaar vervoer) te hebben.

Om het doel te bereiken zetten we in op:

- Stimuleren gezonde, veilige en groene mobiliteit.
 - Tussen alle kernen een veiligere fietsverbinding realiseren.
 - Aantrekkelijker en toegankelijker voetgangersnetwerk realiseren.
 - OV-gebruik stimuleren en in elke kern een mobiliteitshub.
 - Voldoende laadinfrastructuur.

- Gedragsaanpak.
- Meer ruimte voor fiets en voetganger bij herinrichtingen.
 - STOMP-principe.
- Verlagen parkeernormen.
 - Parkeerbeleid en parkeernormen vernieuwen.

Stimuleren gezonde, veilige en groene mobiliteit

Het Uitvoeringsprogramma 2022-2026 benadrukt het bereikbaar houden van Overbetuwe door middel van gezonde, veilige en groene mobiliteit. Het stimuleren van actieve mobiliteit (fiets, wandelen), het gebruik van openbaar vervoer, en innovatieve en duurzame vervoersvormen (zoals elektrische voertuigen, deelmobiliteit) is hier onderdeel van. Ook het ambitedocument mobiliteit besteedt hier aandacht aan.

Uit de inventarisatie blijkt dat er in Overbetuwe relatief veel verplaatsingen met de personenauto worden gemaakt, en relatief weinig met actieve mobiliteit, wat de potentie van gezonde, veilige en groene mobiliteit stimuleren benadrukt.

Het stimuleren van de transitie naar duurzame mobiliteit gaat hand in hand met het geven van een goed voorbeeld vanuit de gemeente: zoals beschreven in het ambitedocument mobiliteit, inspireren we inwoners door het mobiliteitsgedrag van de gemeente te verduurzamen.

Fietsgebruik stimuleren

Om het gebruik van de fiets te stimuleren is het noodzaak dat de fietsinfrastructuur op orde is en dat bij belangrijke voorzieningen (zoals scholen, winkelgebieden, werklocaties en mobiliteitshubs) het parkeren

van de fiets gemakkelijk en veilig kan. Een concrete vertaling daarvan is tussen alle kernen een veilige fietsverbinding.

OV-gebruik stimuleren en in elke kern een mobiliteitshub

Om gebruik van openbaar vervoer te stimuleren, is het van belang om het huidige netwerk goed te analyseren en kansen optimaal te benutten. Wat ligt er al, en waar is écht behoefte aan? Hierbij denken aan in elke kern een mobiliteitshub. We beschrijven onze plannen voor het openbaar vervoer in het GMO.

Voldoende laadinfrastructuur

Omdat voor het merendeel van de ritten in de gemeente de auto wordt gebruikt, is veel winst te behalen door de auto te verduurzamen. Daarom plaatsen we proactief laadpalen in de publieke ruimte om te anticiperen op de groeiende vraag.

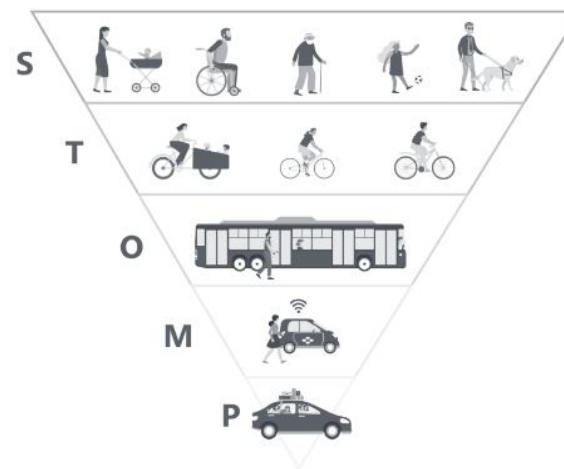
Gedragsaanpak

Voor een groot deel zijn de weggebruikers zelf verantwoordelijk voor de keuzes die ze maken op het gebied van mobiliteit. We willen door middel van gedragsmaatregelen gebruikers stimuleren om duurzame keuzes te maken.

Meer ruimte voor fiets en voetganger bij herinrichtingen

Een manier om een gezond, veilig en groen mobiliteitsprofiel te bereiken, is het benaderen van mobiliteitsvraagstukken vanuit het STOMP-principe. Hiermee wordt er meer prioriteit gegeven aan Stappen (voetganger), Trappen (fietser), Openbaar vervoer, en Mobility as a Service (mobiliteitsdiensten), en minder aan de Privéauto (zie Figuur 3.1). Dit betekent niet dat er geen plek is voor de auto, maar wel dat de hoge autoafhankelijkheid wordt verkleind: het is niet de enige

optie voor bewoners en bezoekers om zich comfortabel en veilig te verplaatsen door de gemeente.



Figuur 3.1: Visualisatie van het STOMP-principe

Verlagen parkeernormen

Zoals blijkt uit de inventarisatie, ligt met gemiddeld 1,4 personenauto's per huishouden het autobezit in Overbetuwe hoger dan het Nederlands gemiddelde. Het verkleinen van de hoge autoafhankelijkheid is onlosmakelijk verbonden met het thema parkeren. De parkeernorm in Overbetuwe is hoog en zorgt voor lege parkeerplaatsen waarbij achteraf wordt geconstateerd dat er een overschot is. De parkeernorm gaat daarom naar beneden, ook om kostbare openbare ruimte vrij te maken voor bijvoorbeeld groen, of het parkeren van gezondere, duurzamere vervoersmiddelen zoals de fiets.



3.2 Verkeersveiligheid

Doel: samen zorgen voor een dalende trend in het aantal ongevallen en ongevalsslachtoffers.

Veilig kunnen verplaatsen door de gemeente is van groot belang. Uit de inventarisatie is gebleken dat het aantal verkeersongevallen (door de politie geregistreerd in 2018-2023, op gemeentelijke wegen) de afgelopen jaren niet is gedaald. Het aantal slachtoffers lijkt juist iets toe te nemen. Bovendien is het aantal ongevallen en slachtoffers hoger dan gemiddeld in Nederland (bron: SWOV). Daarnaast zorgt de toenemende vergrijzing voor meer kwetsbare verkeersdeelnemers, wat het belang van veilige verkeerssituaties nog meer versterkt. Structurele aandacht voor verkeersveiligheid is noodzakelijk. Dit wordt ook benadrukt door het Rijk (in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, door de inwoners die de enquête hebben ingevuld en tijdens de belangengroepenbijeenkomst).

Ongevallen ontstaan door een combinatie van factoren en hebben verschillende oorzaken. Een te hoge snelheid, afleiding, rijden onder invloed van alcohol en/of drugs en vermoeidheid spelen bijvoorbeeld een rol bij het ontstaan en/of de afloop van ongevallen. Ook de voertuigkenmerken en weginrichting kunnen bijdragen aan het ontstaan van een ongeval.

Ongevallen voorkomen is een samenspel van goede infrastructuur en verkeersgedrag. Goede infrastructuur zorgen we voor, maar is maar een van de verschillende ongevalsoorzaken. Het verkeersgedrag is

belangrijk en dat is de samenleving zelf. Dus is de verkeersveiligheid een gezamenlijke opgave van weggebruiker en wegbeheerder.

Om het doel te bereiken zetten we in op:

- Een veiliger mobiliteitsnetwerk, door:
 - meer wegen in te richten als 30 km/h wegen;
 - het verkeer in het buitengebied te bundelen op de hoofdwegen en lokale wegen te ontlasten;
 - heldere en herkenbare functies van wegen (wegencategorisering), waarbij we ook rekening van met landbouwverkeer;
 - elke school in te richten met een schoolzone.
- Gedragsaanpak met educatie en campagnes om alle doelgroepen aan te spreken op hun verkeersgedrag.
- Maatregelen bij klachten of een gevoel van verkeersonveiligheid (objectief en subjectief met realistische en passende maatregelen).

Objectieve en subjectieve verkeersveiligheid vergroten

Verkeersveiligheid wordt niet alleen beoordeeld aan de hand van aantallen, maar ook op basis van beleving. De mate waarin mensen een route of modaliteit als veilig ervaren, heeft namelijk ook invloed op het reisgedrag. Er wordt daarom ingezet op het vergroten van zowel de objectieve als de subjectieve verkeersveiligheid om het aantal verkeersveiligheidsknelpunten en verkeersslachtoffers te verminderen. Concrete voorbeelden hiervan zijn: de maximumsnelheden op wegen binnen de bebouwde kom verlagen van 50 km/h naar 30 km/h, het bundelen van de verkeersstromen in het buitengebied over de hoofdwegen, schoolomgevingen veilig en herkenbaar inrichten.

Educatie voor alle doelgroepen

Daarnaast wordt er aandacht geschonken aan preventie van ongevallen bij alle doelgroepen, zoals jonge bestuurders, ouderen en fietsers. We zien dat de afgelopen jaren het aantal ongevallen redelijk constant is tussen de 130 en 160. Veel van de betrokken partijen bij deze ongevallen zijn personenauto's en daarnaast veel kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, (e-)fietsers, bromfietsers). Deze cijfers benadrukken het belang van zorgvuldige weginrichting en preventie van ongevallen bij alle doelgroepen.

Maatregelen bij klachten of een gevoel van verkeersonveiligheid

Het vergroten van zowel de objectieve als subjectieve verkeersveiligheid betekent tegelijkertijd dat een duidelijk handelingskader cruciaal is. Hiermee kan op een consistente manier de aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten worden gecommuniceerd met bewoners en bezoekers van Overbetuwe.



3.3 Voorzieningen en kernen bereikbaar houden

Doel: de interne bereikbaarheid (binnen de gemeente) verbeteren en vervoersongelijkheid verminderen.

In Overbetuwe liggen verschillende kernen verspreid door de gemeente. Hoewel in de grotere kernen dagelijkse voorzieningen aanwezig zijn, is in kleinere kernen het voorzieningenniveau beperkt. Wanneer inwoners zich verplaatsen om bijvoorbeeld naar een supermarkt, school, sportvoorziening of winkels te gaan, is het van belang dat iedereen dit op een manier kan doen dat bij hen past. Er zijn namelijk verschillende mobiliteitsbehoeften. Zo wordt de vraag naar veilige en toegankelijke vormen van vervoer steeds groter wanneer de vergrijzing (en dus de groep kwetsbare verkeersdeelnemers) toeneemt. We willen voorkomen dat mensen afhankelijk zijn van de één vervoersmiddel, om zo de vervoersarmoede en -ongelijkheid te verminderen.

Bereikbaarheid is niet alleen belangrijk om verplaatsingen van A naar B op verschillende manieren mogelijk te maken. Tijdens de belangengroepenbijeenkomst wordt benadrukt dat wanneer het gemakkelijk is om je vanuit huis ergens naartoe te verplaatsen, dit de sociale interactie ten goede komt (en daarmee opgaven zoals eenzaamheid vermindert). Ook voor de bedrijvigheid is het essentieel om goede verbindingen van en naar winkelcentra en bedrijventerreinen te hebben.

Om het doel te bereiken zetten we in op:

- Goede verbindingen tussen de kernen.
- De bereikbaarheid van voorzieningen en winkels.
- Een toegankelijk en inclusief mobiliteitssysteem.
- Heldere netwerkkaarten voor fiets, openbaar vervoer, auto en vrachtauto met verbeterpunten, waarbij we ruimte bieden aan de verkeersplannen per kern.

Heldere netwerken voor alle modaliteiten

De ambitie is om de verbindingen tussen de kernen en de oostwestverbinding te verbeteren, evenals de bereikbaarheid van voorzieningen en winkels binnen gemeente Overbetuwe. Hierbij wordt aandacht geschonken aan de netwerken van alle modaliteiten, en in het bijzonder de fiets.

Een toegankelijk en inclusief mobiliteitssysteem

Ook opgaven als het verminderen van vervoersongelijkheid worden behandeld. Uit landelijke onderzoek weten we dat supermarkten, basisscholen en huisartsen als belangrijkste voorzieningen worden beschouwd.

Verkeersplannen per kern

Per kern stellen we verkeersplannen op, omdat de opgaven per gebied en doelgroep verschillen.



3.4 Regionale bereikbaarheid op orde

Doel: de externe (regionale) bereikbaarheid verbeteren door de mobiliteitsketen te optimaliseren.

De mobiliteitsketen is het geheel van verschillende vervoersmiddelen die samen een reis van begin tot eind mogelijk maken.

Naast de bereikbaarheid binnen de gemeente Overbetuwe, willen we ook inzetten op een goede regionale bereikbaarheid. Door de woningbouwopgave in de regio worden er meer verplaatsingen in, van en naar Overbetuwe verwacht. Dit maakt het extra belangrijk om de bereikbaarheid met verschillende modaliteiten te versterken, zodat men niet afhankelijk is van het (steeds drukker wordende) wegennet. Toegankelijk openbaar vervoer speelt een grote rol in het op orde houden van de regionale bereikbaarheid. De behoefte aan goede en snelle busverbindingen tussen Overbetuwe en plekken in de regio werd genoemd tijdens de belangengroepenbijeenkomst. Daar werd ook benadrukt dat regionale bereikbaarheid van bedrijven, werklocaties en voorzieningen essentieel is voor het ondernemersklimaat en de kwaliteit van de werkomgeving.

Om het doel te bereiken zetten we in op:

- Aansluiten op regionale mobiliteitssystemen.
- Optimaliseren van de mobiliteitsketen (waaronder deelmobiliteit).
- De bereikbaarheid van bedrijven en omliggende steden.

Aansluiten op regionale mobiliteitssystemen

Verbondenheid met de regio is van groot belang voor onze inwoners en ondernemers. Daarvoor zijn de regionale mobiliteitssystemen. Denk hierbij aan veerpontjes over de rivieren, regionale fietsroutes en goede overstappen in het openbaar vervoer en de aansluitingen op de autosnelwegen.

Het optimaliseren van de mobiliteitsketen

Het wordt voor bewoners en bezoekers makkelijker om vervoersmiddelen te combineren. Mobiliteitshubs verbinden de verschillende modaliteiten (waaronder deelmobiliteit) aan elkaar en worden aantrekkelijke knooppunten om soepel over te stappen. Met name het aanbieden van HOV-punten (hoogwaardig openbaar vervoer) op fietsafstand is een belangrijk uitgangspunt om het combineren van gezonde en duurzame vormen van vervoer mogelijk te maken. Het optimaliseren draagt daarmee niet alleen bij aan de regionale bereikbaarheid, maar ook de transitie naar duurzame mobiliteit.

De bereikbaarheid van bedrijven en omliggende steden

Met het behouden en versterken van de bereikbaarheid van bedrijven, werklocaties en voorzieningen in de gemeente en de regio, blijft het ondernemersklimaat en de kwaliteit van de werkomgeving in Overbetuwe optimaal. Het bieden van alternatieven voor de auto en benutten van bestaande (OV-)netwerken is hierbij essentieel. Hierbij moet ook aandacht zijn voor het vrachtverkeer.

3.5 Samen aan het werk

Mobiliteit raakt iedereen. Uiteindelijk zijn het de inwoners, bedrijven en bezoekers van de gemeente Overbetuwe die gebruik maken van het mobiliteitssysteem en de effecten hiervan op hun bereikbaarheid en leefomgeving ervaren. We hechten daarom veel waarde aan de behoeften en lokale kennis van deze groepen. Omdat het mobiliteitssysteem de gemeentegrenzen overstijgt, is het daarnaast van belang om samen met de regio toe te werken naar onze gezamenlijke doelen.

Adviserende rol van inwoners en bedrijven

Overbetuwe bestaat uit verschillende kernen met ieder een eigen behoefte. Het is daarom belangrijk om maatwerk toe te passen. De input van inwoners van de gemeente en de bedrijven binnen de gemeente is hierbij cruciaal: wat zijn de opgaven en is behoefte aan? Hierbij kijken we ook naar de op het gebied van mobiliteit opgehaalde input in eerdere trajecten.

Ruimte bieden voor lokale ideeën

De waarde van input vanuit de samenleving wordt ook benadrukt door het bieden van ruimte voor lokale ideeën. Waar inwoners van of bedrijven in Overbetuwe met waardevolle en duurzame ideeën komen, wordt er daarom meegedacht.

Regionale samenwerking

Om de doelen op het gebied van mobiliteitstransitie, verkeersveiligheid en bereikbaarheid in Overbetuwe waar te maken, is het van belang om opgaven ook regionaal te benaderen. Daarvoor werken we samen met

de buurgemeenten, de provincie Gelderland en de vervoerders, via bijvoorbeeld de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen en de Strategische Agenda Middengebied.

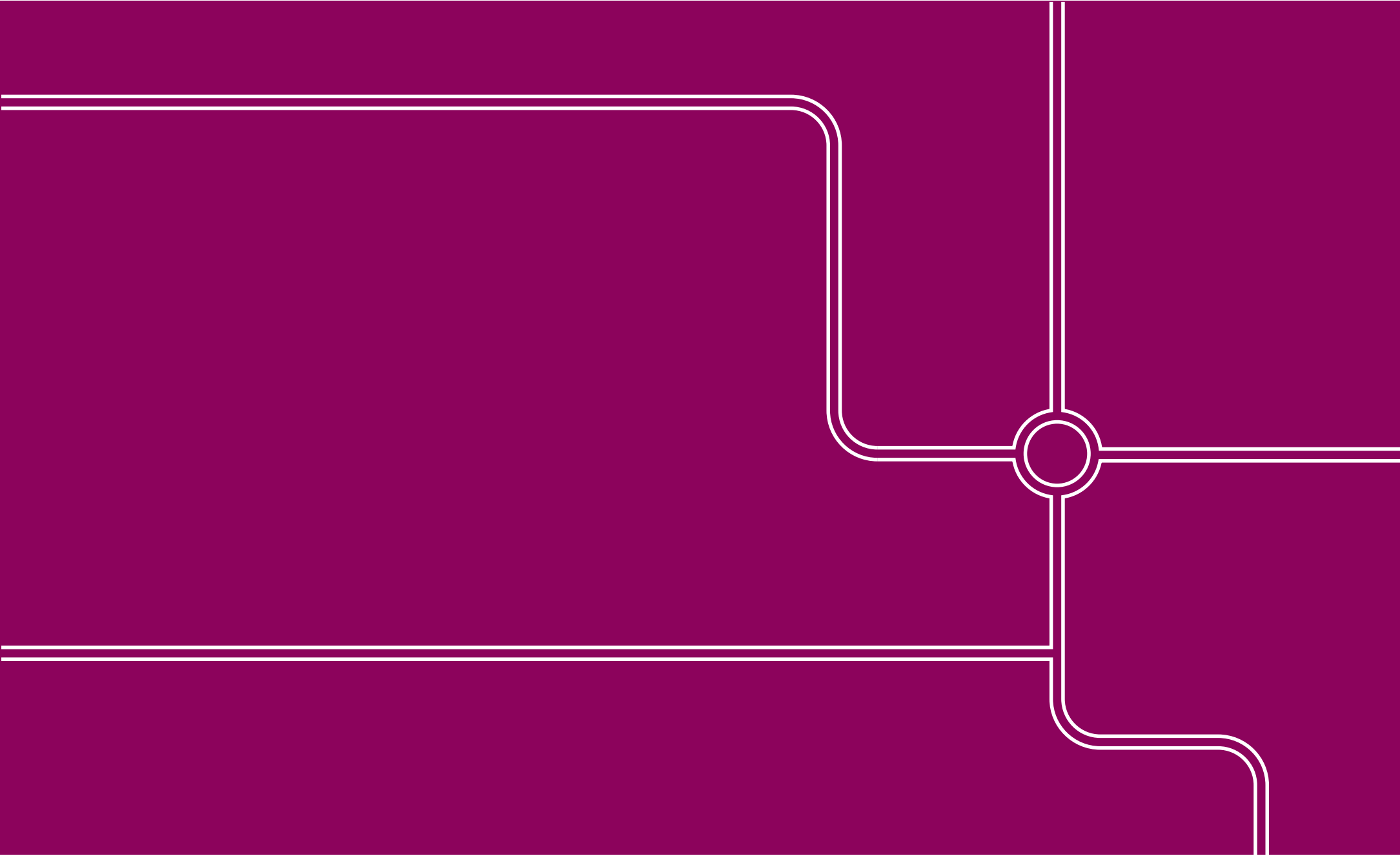
4. Tot slot

Met dit Ambitiedocument Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe wordt benadrukt dat de keuzes die worden gemaakt ten aanzien van het verplaatsingsgedrag en de inrichting van de openbare (verkeers-)ruimte, bijdragen aan een duurzaam, verkeersveilig, en bereikbaar Overbetuwe.

Vervolgstappen

In het hierna op te stellen programma Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe, wordt er verdere invulling gegeven aan deze thema's en doelen. Hierbij kijken we naar de toekomstige netwerken voor verschillende modaliteiten (voetganger, fiets, openbaar vervoer, en de auto). Als onderdeel van het programma worden daarin ook de concrete acties beschreven die nodig zijn om het gewenste mobiliteitsbeeld voor Overbetuwe te realiseren (uitvoeringsagenda).





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