

In opdracht van:
Gemeente West Betuwe

Projectnummer:
6556

Datum:
21 februari 2020



Mobiliteitsvisie West Betuwe

1.	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Wat is een mobiliteitsvisie?	3
1.3	Opgave	3
1.4	Aanpak	4
1.5	Leeswijzer	4
2.	VISIEONTWIKKELING IN PERSPECTIEF	5
2.1	Nationaal	5
2.2	Provincie Gelderland	6
2.3	Regio Rivierenland	6
2.4	West Betuwe	8
3.	WEST BETUWE IN 2030	10
3.1	Missie	10
3.2	Visie	11
4.	OPGAVES IN WEST BETUWE IN 2019	13
4.1	Regionale vraagstukken: A2, A15 en PHS.	13
4.2	2030 energieneutraal	14
4.3	Verkeersveiligheid	14
4.4	Mobiliteit voor iedereen	15
4.5	Toerisme en recreatie	16
4.6	Rollen van de gemeente	17

Colofon

Auteurs: Dhr. O. Cazemier, Mevr. M. Meurs en Mevr. B. Hendriks

Copyright





1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Op 1 januari 2019 zijn de voormalige gemeenten Geldermalsen, Lingewaal en Neerijnen gefuseerd tot de gemeente West Betuwe. De groene en landelijke gemeente is gesitueerd op een kruispunt van de snelwegen A2 en A15, langs een van de drukste spoorwegen van het land (Utrecht – 's-Hertogenbosch) en langs de Waal; de drukste vaarweg van Europa. Dit biedt grote kansen voor de ontwikkeling van het gebied, maar zorgt ook voor overlast.

De gemeente West Betuwe heeft nog geen mobiliteitsvisie, maar de voormalige gemeenten hebben in 2017 aangegeven hier wel behoefte aan te hebben. Er is destijds een start gemaakt maar er is door de drie gemeenteraden toen besloten om pas een visie vast te stellen wanneer de gemeente definitief één geworden is. Het proces voor de ontwikkeling van de mobiliteitsvisie is daarom uitgesteld tot 2019 en in het najaar van 2019 opnieuw opgepakt.

De mobiliteitsvisie geeft antwoord op de vraag 'wat vindt de gemeente West Betuwe belangrijk voor de korte en middellange termijn (2019 – 2030) als het gaat om verplaatsingen van, naar en binnen de gemeente en wat wil de gemeente bereiken?' Een mobiliteitsvisie is nodig want de omgeving waarin we ons verplaatsen van A naar B verandert snel. Binnen de traditionele verkeers- en vervoerswereld vindt er vernieuwing plaats met de opkomst van de e-bike, speed-pedelec en toename van de deelconcepten. Onze leefomgeving en de mensen die hierin wonen is ook onderhevig aan verandering: een vergrijzende samenleving, eenzaamheid, langer thuis wonen en het voorzieningenniveau staat onder druk. We worden gedwongen om in beweging te komen door toenemende congestie op de A2 en A15 en tegelijkertijd geeft het klimaat aan dat het niet langer door kan gaan op dezelfde manier. Tot slot werkt onze gemeente kerngericht waardoor inwonerparticipatie hoger in het vaandel is komen te staan en wordt er een bredere kijk op de samenwerking tussen inwoners, maatschappelijke organisaties en ondernemers verwacht.

1.2 Wat is een mobiliteitsvisie?

Een Mobiliteitsvisie heeft tot doel een richtinggevende visie tot 2030 te leveren op verschillende thema's binnen verkeer & vervoer in de gemeente West Betuwe. De visie beschrijft het beleid op hoofdlijnen op het gebied van mobiliteit. De belangrijkste doelen en ambities van de gemeente worden zo vastgelegd. Op basis van de Mobiliteitsvisie worden uitvoeringsplannen opgesteld in een Mobiliteitsprogramma. De Mobiliteitsvisie bevat daarom geen concrete maatregelen of actieprogramma's.

Een mobiliteitsvisie wordt vastgesteld ten behoeve van ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente, versterking van andere beleidsvelden en standpuntbepaling naar (regionale) gesprekspartners. De visie vormt verder de leidraad voor de verdere uitwerking in programma's en projecten.

1.3 Opgave

Deze Mobiliteitsvisie speelt in op de veranderende mobiliteitsbehoefte van inwoners uit West Betuwe en de mogelijkheden en beperkingen die onze (leef-)omgeving ons oplegt. De mobiliteitstransitie staat in het teken van verduurzaming van ons mobiliteitsgedrag. Ook in West Betuwe is dit cruciaal om het landschappelijke karakter van onze gemeente te borgen, negatieve externe effecten zoveel mogelijk in te perken en onze



bijdrage te leveren aan een groene wereld. Het grote begrip duurzaamheid vormt daarom een rode draad door deze Mobiliteitsvisie.

In Nederland is er hernieuwde aandacht voor verkeersveiligheid. De trend van een afname in verkeersslachtoffers is sinds 2017 gebroken. Het aantal slachtoffers neemt toe. De kwetsbare doelgroepen zijn fietsers, senioren en kinderen. Een veilige verkeersomgeving is een randvoorwaarde om deel te nemen in het verkeer. Ook in West Betuwe moet daarom verkeersveiligheid hoog op de agenda komen te staan.

1.4 Aanpak

Deze Mobiliteitsvisie is tot stand gekomen door middel van bureauonderzoek, gesprekken met interne partners binnen West Betuwe en een werksessie met een brede groep interne partners en enkele deelnemers van de werkgroep Duurzame Mobiliteit van 11Duurzaam. Bij de totstandkoming van het visiedocument is geen gebruik gemaakt van bewonersparticipatie. Wel is gebruik gemaakt van het Bidbook waarin door bewoners een lijst met wensen is opgesteld voor verkeer en vervoer. Het voornemen van de gemeente is om bij de verdere uitwerking van deze visie bewoners opnieuw te betrekken.

1.5 Leeswijzer

Voordat we ingaan op de visie van West Betuwe plaatsen we deze Mobiliteitsvisie in perspectief. In hoofdstuk twee worden relevante verbindingen gemaakt met nationale, provinciale en regionale kaders. Deze nemen we mee in de visie. Vervolgens beschrijven we de missie en visie op mobiliteit van West Betuwe in hoofdstuk drie. Daarna zetten we in hoofdstuk vier uiteen hoe West Betuwe er nu voor staat. Dit is belangrijk als uitgangssituatie voor de verder invulling van de visie. Ook staat hier een doorkijk in naar de te plannen activiteiten en projecten.





2. VISIEONTWIKKELING IN PERSPECTIEF

De Mobiliteitsvisie van gemeente West Betuwe kan niet los worden gezien van haar context. De context betekent in dit verband het bestaande mobiliteitsbeleid van hogere overheden en eigen beleid binnen het ruimtelijke, welzijns- en economie domein. Ook de ruimtelijke ontwikkelingen en trends in mobiliteit zijn van invloed op de visie. In dit hoofdstuk plaatsen we de visieontwikkeling in deze context.

2.1 Nationaal

Op nationaal niveau zijn richtlijnen met betrekking tot verkeer- en vervoer opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Deze is gepubliceerd in 2012 en heeft 2040 als horizon. De belangrijkste punten in deze visie zijn de inzet op duurzame mobiliteit en verbetering van bereikbaarheid.

Met betrekking tot verbetering van bereikbaarheid wordt gesteld dat dit noodzakelijk is om steden en regio's competitief te houden. Vertaald naar de gemeente West Betuwe betekent dit dat de gemeente met name vanwege het toerisme en de bedrijvigheid bereikbaar moet zijn.

De verwachting is dat de mobiliteitsvraag tot 2040 blijft groeien. Ook in gebieden waar de bevolkingsgroei stagneert of zelfs terugloopt. Het verkeer- en vervoersysteem moet zo ingericht zijn dat deze mobiliteitsgroei op een duurzame manier gefaciliteerd wordt. Hierbij is het essentieel dat er een robuust en samenhangend systeem is. Dit kan door modaliteiten te verbinden, gebaseerd op de vraag in de regio. Het bestaande verkeers- en openbaar vervoersnetwerk moet goed benut worden en te allen tijde mobiliteit garanderen.

In het klimaatakkoord dat in 2019 is gesloten tussen landelijke organisaties, bedrijven en de overheid zijn maatregelen opgenomen die betrekking hebben op mobiliteit. De afspraak is gemaakt dat in 2050 alle mobiliteit in Nederland emissieloos is. Dit betekent onder andere een grotere inzet op laadinfrastructuur, stimuleren van fietsen en het makkelijker maken van deelmobiliteit.

In het najaar van 2018 is het strategisch plan verkeersveiligheid (SPV) 2030 vastgesteld. De basis van dit plan is een risico gestuurde aanpak. Dit betekent dat we voortaan de locaties waar het risico op een ongeval het hoogste is, ongeacht of er al een incident is geweest, als vertrekpunt nemen. Op deze manier gaan we proactief te werk. Vanuit deze risico aanpak ligt de focus vooral op de meest kwetsbare doelgroepen: kinderen, senioren en fietsers.

Er is een nationale fietsambitie uitgesproken om in deze regeerperiode 200.000 extra forensen op de fiets te krijgen. Vanuit het rijk wordt er daarom ingezet op snelle fietsroutes en fietsstallingen op ov-knooppunten. De opwaardering van ov-knooppunt Geldermalsen vindt in West Betuwe plaats vanuit het MIRT A2 quick-win pakket. Voor Geldermalsen gaat dit met name om de transformatie van het treinstation naar een hub station waarbij er ingezet wordt op een p&r, deelmobiliteit en de overstap naar de fiets..





2.2 Provincie Gelderland

De provincie Gelderland heeft eind 2018 haar omgevingsvisie 'Gaaf Gelderland' vastgesteld. Provincie Gelderland werkt met partners aan een gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland. Op het thema bereikbaarheid streeft provincie Gelderland naar 'efficiënte, duurzame en innovatieve bereikbaarheid, toegesneden op de veranderende vraag.' Er is een aantal doelen gesteld om dit streven te realiseren.

1. In 2030 is al het busvervoer emissieloos en is 35% van het totaal aantal verplaatsingen met de fiets. In 2018 was dit aandeel nog 27%.
2. In 2050 is het netwerk voor goederenvervoer in Gelderland toegankelijk, duurzaam en klimaatneutraal.
3. In 2050 is de groei van de mobiliteit op een slimme manier opgevangen en verplaatsen mensen in Gelderland zich veilig, snel, betaalbaar en klimaatneutraal. Snel en veilig internet fungeert daarbij als alternatief voor fysieke verplaatsingen.

In 2017 is het Hoofdfietsnet Gelderland vastgesteld. De bijbehorende kaart is richtinggevend maar niet leidend. Dat is het definitiekader waarin onderscheid wordt gemaakt tussen vier type routes.

- Snelle fietsroutes; een regionale hoofdfietsroute die hoogwaardig is ingericht voor woon-werk fietsbewegingen over langere afstanden. De route laat de fiets in reistijd concurreren met de auto.
- Doorfietsroutes; een 'wat minder' drukke snelle fietsroute tussen dorpen, steden en belangrijke functies op middelgrote afstand.
- Schoolfietsroutes: een fietsroute die concentraties van meer dan 1000 leerlingen binnen het verzorgingsgebied van een school of meerdere scholen in een gemeente faciliteert.
- Overige regionale hoofdfietsroutes: verbindingen tussen de kernen die voldoen aan criteria van het hoofdfietsnet maar die geen bestemmingsgericht fietsverkeer genereren door het ontbreken van voorzieningen.

De ambitie om 35% van de verplaatsingen met de fiets plaats te laten vinden, wordt kracht bijgezet met het programma Heel Gelderland Fietst. Deze campagne heeft drie pijlers als basis: Nieuwe Nederlanders, Senioren en Kinderen. Op deze drie groepen wordt flink ingezet om meer mensen aan het fietsen te krijgen.

Daarnaast wordt elektrische mobiliteit sterk gestimuleerd en werkt provincie Gelderland aan een dekkend laadnetwerk.

2.3 Regio Rivierenland

De gemeenten in Regio Rivierenland hebben een samenwerkingsverband waarmee verschillende thema's worden opgepakt. De regio zet in op drie speerpunten:

- Agribusiness: het streven is dat de tuinbouw nog toonaangevender wordt in Europa.
- Economie en logistiek: de ambitie is dat de Regio in de top drie van logistieke hotspots van Nederland komt.
- Recreatie en toerisme: het bereiken van een jaarlijkse omzetgroei van vijf procent.

2.3.1 Mobiliteitsagenda Rivierenland

In 2018 is de regionale mobiliteitsagenda vastgesteld. Om bij te dragen aan de drie regionale speerpunten wordt er op drie pijlers ingezet.

1. Robuuste bereikbaarheid; heeft vooral betrekking op de (inter)nationale verbindingen die het gebied kruisen.



2. Duurzame bereikbaarheid; focust op emissieloos verkeer en vervoer door in te zetten op fiets en elektrische mobiliteit in de regio.
3. Slimme bereikbaarheid; gaat over het gebruik maken van innovatieve ontwikkelingen binnen verkeer en vervoer en het slim organiseren van logistiek.

2.3.2 Uitvoeringsplan Mobiliteit regio Rivierenland

De Regio heeft een mobiliteitsfonds opgericht om de mobiliteitsagenda te realiseren. Aan ieder van de drie pijlers, die zijn opgenomen in de mobiliteitsagenda, zijn in het uitvoeringsplan acties gekoppeld. Hieronder worden per pijler de acties benoemd die relevant zijn voor gemeente West Betuwe.

In de pijler robuuste bereikbaarheid gaat het om optimaliseren van de doorstroming op het rijkswegennet en verbeteren van de nationale vervoersassen. Dit betekent dat de regio wordt vertegenwoordigd in het programmateam MIRT A2 om mee te denken over realiseren van alternatieven voor de auto in de regio en mogelijke toekomstige verbreding. Er wordt vanuit de regio actie gezet op de ondermaatse verkeersveiligheid van de A15 tussen Deil en Ochten. Daarnaast staat de actie uit om de regionale wegenvisie te herijken.

Wat betreft het spoor leeft de wens om de spoorverbinding Geldermalsen naar Arnhem te verbeteren. Bovendien wil de Regio samen met partners onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om de Merwedelingelijn te koppelen aan de Betuwelijn. Wat betreft PHS blijft de Regio een lobby voeren voor een toename van het aantal sprinters tussen Utrecht en 's-Hertogenbosch. Daarnaast is de wens om uiteindelijk Geldermalsen op te waarderen tot intercitystation.

De regio wil gezamenlijk met provincie Gelderland het fietsnetwerk optimaliseren. Belangrijk voor gemeente West Betuwe is het realiseren van kwalitatief goede feeders naar regionale verbindingen. Er komt een gezamenlijke mobiliteitsmakelaar die de mobiliteitstransitie verder moet aanwakkeren.

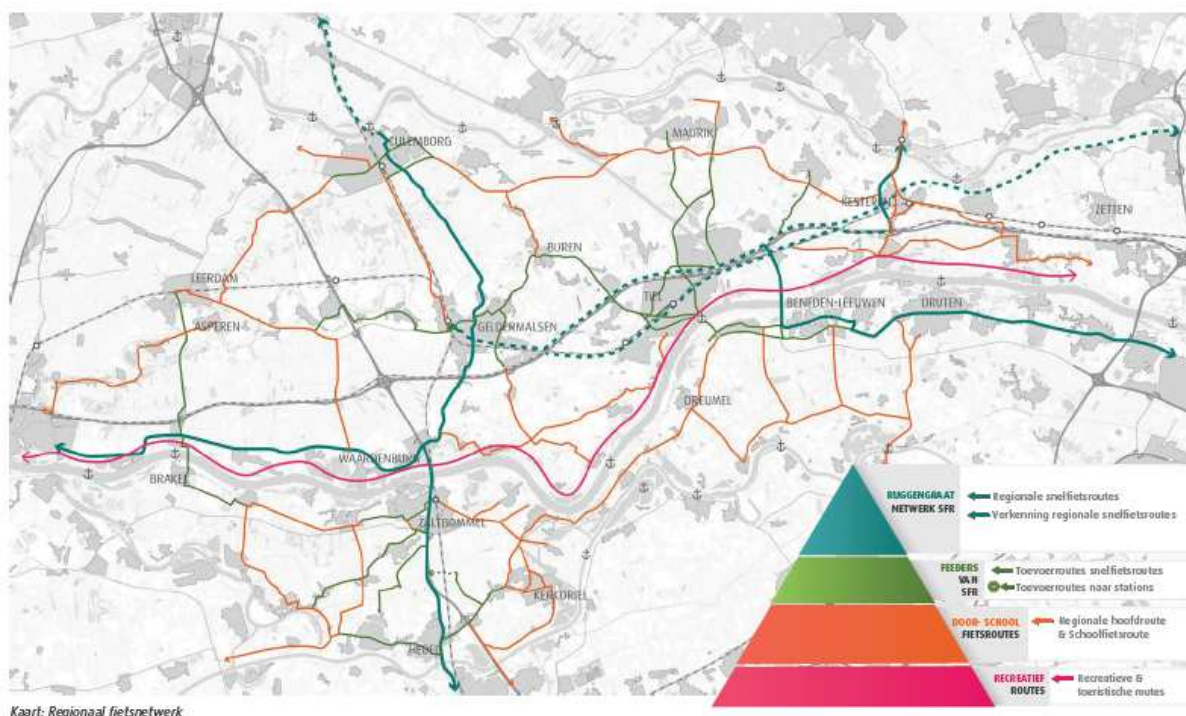
Vanaf 2025 gaat een nieuwe openbaar vervoer concessie rijden in regio rivierenland. De concessie wordt samengevoegd met regio Arnhem Nijmegen. De uitgangspunten hiervoor moeten nog uitgewerkt worden.

De regio gaat in de periode tot 2022 onderzoek doen naar toepassingen van slimme mobiliteit in de regio. Door hierin samen op te trekken met provincie Gelderland wil de regio aanhaken bij ontwikkelingen rondom Mobility as a Service. Daarnaast wil de regio ov-stations beter benutten als mobiliteitswisselpunt. Tot slot wil de regio de logistieke sector slimmer organiseren.

2.3.3 Regionaal Fietsplan Rivierenland

Regio Rivierenland heeft een regionale uitwerking gemaakt van het provinciale definitiekader Hoofd fietsnet. De regio beschouwt in haar uitwerking een aantal routes als snelle fietsroutes waarvan het provinciale definitiekader zegt dat dit een schoolroute of overige hoofdroute is. De belangrijkste toevoeging is het recreatieve netwerk dat de provincie niet heeft opgenomen in haar netwerk. In het regionale netwerk gaat dit over de recreatieve route langs de waaldijk.





Afbeelding 1 Regionale fietsplan Rivierland

Naast de verbeteringen aan het infrastructurele netwerk, zet de regio in op een brede aanpak voor fietsstimulering. Door samen te werken met andere overheden, het middenveld, kennisinstanties en de omgeving moet een grote impact gerealiseerd worden. De focus bij gezamenlijke campagnes ligt bij schoolomgevingen, fietsstimulering bij werknemers en zichtbaarder maken van ketens.

2.4 West Betuwe

Binnen de gemeente West Betuwe zijn verschillende beleidsstukken vastgesteld die van invloed zijn op de totstandkoming van deze mobiliteitsvisie.

2.4.1 Coalitieakkoord 2019 – 2022

In 2019 is het eerste coalitieakkoord gesloten in gemeente West Betuwe. De gemeente bestaat uit 26 kernen, met elk een eigen identiteit en goede sociale cohesie. Gemeente West Betuwe is een groene en agrarische plattelandsgemeente in een mooie cultuurhistorische omgeving. Tegelijk is het centraal gelegen op het infrastructurele knooppunt Deil.

Er zijn vier doelstellingen geformuleerd in het coalitieakkoord:

- Samen met de samenleving
- Dienstverlening dichtbij en op maat
- Energieneutraal in 2030
- Een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven

Deze doelstellingen worden aan de hand van tien verschillende programma's nagestreefd. In het programma Verkeer, Vervoer en Waterstaat wordt onder andere benoemd dat de huidige bereikbaarheid van gemeente



West Betuwe door de ontsluiting naar het rijkswegennet en de aanwezige fietsroutes behouden moet blijven en veilig moet zijn. Dit betekent dat er meer verkeersstromen gescheiden moeten worden. Ook het openbaar vervoer moet toegankelijk blijven en waar mogelijk aangevuld worden met nieuwe vervoersvormen.

Ook binnen andere programma's zijn er verbindingen naar mobiliteit. Zo wordt er onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor gratis en gereguleerd parkeren binnen de gemeente. Binnen onderwijs wordt er aandacht gegeven aan veilige verbindingen tussen scholen en cultuur- en bewegingsaanbod. Er wordt aandacht gevraagd voor het uitbreiden van het recreatieve wandel- en fietsnetwerk. Het sociaal domein zet in op het clusteren van voorzieningen in een woon-servicezone.

2.4.2 Gebiedsgericht werken

In gemeente West Betuwe werken we vanuit de filosofie gebiedsgericht werken. Deze werkwijze zorgt ervoor dat we mensen met elkaar verbinden en participatie stimuleren, samenwerking met partners versterken en beleidskokers doorbreken. Bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie is dit een relevant uitgangspunt. Het biedt de kans om mobiliteit breder te benaderen dan enkel verkeersbewegingen. Dit leidt tot leefbare kernen met hun eigen identiteit, betrokken inwoners ondernemers en maatschappelijke organisaties en een goede aansluiting tussen de behoeften van de kernen en de inzet van de gemeente.

2.4.3 Overig beleid

Gemeente West Betuwe is een jonge gemeente. Daarom zijn er nu nog geen andere vastgestelde beleidsdocumenten waar de mobiliteitsvisie op aan moet sluiten. Er wordt gewerkt aan de omgevingsvisie van de gemeente. De mobiliteitsvisie zal hiervoor input geven.





3. WEST BETUWE IN 2030

Centraal in deze mobiliteitsvisie staat het wensbeeld van gemeente West Betuwe in 2030. Dit bestaat uit een missie en een visie. De missie richt zich op het beoogde wensbeeld van West Betuwe in 2030. Vervolgens gaat de visie in op hoe dit beeld bereikt wordt.

De missie en visie zijn tot stand gekomen door ons af te vragen welke waarden achter mobiliteit we belangrijk vinden in gemeente West Betuwe. Deze waarden achter mobiliteit dagen ons uit om na te denken over wat voor een gemeente we willen zijn. Het laat ons nadenken over onze leefomgeving en hoe we die voor ons zien, hoe we samenleven met elkaar en hoe zich dit uit in onze mobiliteit.

3.1 Missie

We maken bewuste keuzes over de toekomst van West Betuwe. We gaan uit van de eigen kracht van alle 26 kernen en trekken waar mogelijk samen op en leren van elkaar. Vanwege de ligging van de gemeente nemen we deel aan grote regionale projecten waarbij we ervoor zorgen dat we meesturen en zo actief als mogelijk betrokken zijn bij beslissingen die van invloed zijn op onze eigen gemeente.

De mobiliteitstransitie is in 2030 in volle gang waardoor de bijdrage van verkeer aan een energie neutrale gemeente wordt gerealiseerd. De kernen zijn onderling goed verbonden met kwalitatief uitstekende fietsverbindingen. Vijftig procent van alle inwoners van West Betuwe rijdt een elektrische auto of fietst tussen de kernen. Inmiddels hebben alle kernen verschillende laadpalen die actief zijn aangelegd door marktpartijen. De gemeente heeft als werkgever een voorbeeldfunctie om deze mobiliteitstransitie door te zetten.

In gemeente West Betuwe is duidelijk welke functie een weg heeft. Alles wat we doen in West Betuwe draagt bij aan de verkeersveiligheid, daarom is het aantal verkeersslachtoffers flink gedaald. Het sluipverkeer is niet langer dagelijkse praktijk in onze gemeente. Ook is de ontsluiting van de kernen en bedrijventerreinen goed op orde. Woonomgevingen zijn autoluw, waardoor de leefbaarheid centraal staat.

Bij ons kan iedereen onderweg gaan, ook wanneer je niet beschikt over eigen vervoer. Dit kan met een reguliere bus of trein op de belangrijke vervoersassen, een regiotaxi of deelauto als aanvulling op het openbaar vervoer en met de (elektrische) (deel-)fiets wanneer mogelijk. De gemeente West Betuwe kent verschillende vraagafhankelijke vervoersconcepten passend bij het gebied, deels ook uitgevoerd door de bewoners zelf. De combinatie van fiets en openbaar vervoer is geoptimaliseerd om alternatieven voor de auto aantrekkelijker te maken. Zo kan de fiets overal veilig en droog staan in een fietsstalling, op knooppunten en bij stations.

West Betuwe maakt deel uit van een regio waar de agribusiness toonaangevend is voor Europa. Daarnaast is West Betuwe onderdeel van een van de grootste logistieke hotspots van Nederland. De logistieke sector is zo georganiseerd dat het unieke landelijke karakter van West Betuwe behouden blijft. Dit unieke karakter komt vooral door de fruitteelt. Deze zorgt niet alleen voor veel bedrijvigheid maar trekt ook toeristen aan in het bloesemseizoen. In 2030 hebben we een mooie balans gevonden tussen de toeristen die we verwelkomen en onze eigen rust.



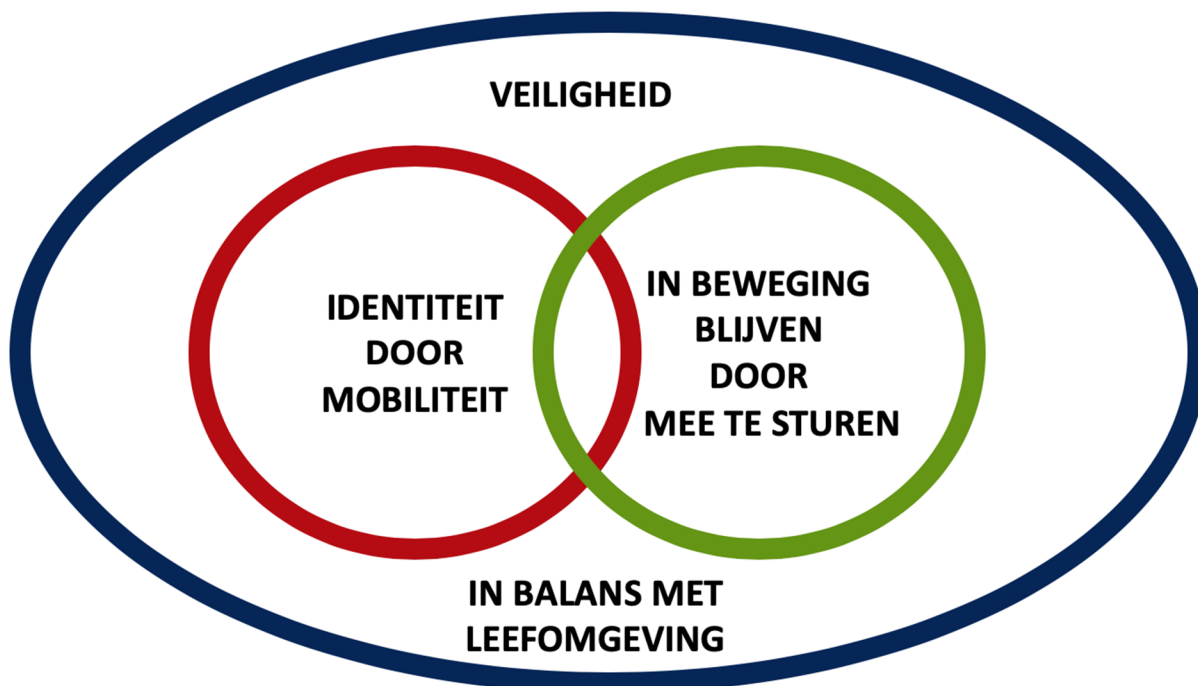
3.2 Visie

De missie geeft het doel weer dat wordt nagestreefd komende jaren. Deze missie is leidend, waarbij we hieronder in de visie met concrete actielijnen beschrijven hoe we de missie willen bereiken.

De actielijnen vloeien voort uit de waarden achter mobiliteit die we belangrijk vinden in West Betuwe. Deze waarden zijn het resultaat van een werksessie met interne stakeholders. Hoog in het vaandel staan welzijn en nut. Door **welzijn** te prioriteren, benadrukken we dat mobiliteit een belangrijke voorwaarde is om actief deel te nemen aan de samenleving. Het geeft inwoners grip op hun leven. Daarnaast werken we vanuit **nut**. Mobiliteit is cruciaal om de regio economisch gezond te houden en goed te laten functioneren.

In de komende jaren werken we aan een West Betuwe waarin inwoners van de gemeente toegang hebben tot voorzieningen binnen en buiten de gemeente. **Veiligheid** is een randvoorwaarde van al ons werk. We gaan verschillende voertuigcategorieën zoveel mogelijk scheiden van elkaar waar het moet en mengen wanneer het kan. De acties die we ondernemen dragen altijd bij aan de verkeersveiligheid. Ook **duurzaamheid** is een randvoorwaarde van ons handelen. We houden te allen tijde de balans tussen ons unieke landelijk karakter en uitbreiding van infrastructuur in het oog. Bovendien dragen we met zijn allen een steentje bij aan de mobiliteitstransitie.

Vanuit deze waardes geven we invulling aan de missie. Dit betekent dat we inzetten op twee actielijnen waarbij veiligheid en de balans met de leefomgeving een rode draad zijn door alles wat we doen.



3.2.1 Identiteit door mobiliteit

In West Betuwe zorgen we dat onze inwoners mobiel blijven, kunnen meedoen in de samenleving en voorzieningen binnen bereik zijn. Zo dragen we allemaal bij aan de West Betuwse samenleving. Door mobiliteit voor iedereen te garanderen, werken we aan onze gezamenlijke identiteit en geven we onze inwoners de ruimte om hun eigen identiteit verder te ontwikkelen. Het is hierbij van belang dat ook de onderlinge kernen





goed verbonden zijn. Saamhorigheid in een dorp en binnen de gemeente wordt sterker wanneer inwoners elkaar zien en gemakkelijk kunnen aanspreken. We werken daarom aan ruimte voor ontmoeting door mensen meer te laten wandelen en te fietsen. Zorgen dat mensen mobiel blijven vergt dat we verschillende alternatieven voor de auto faciliteren om West Betuwanaren meer keuze te bieden. Door minder afhankelijk te zijn van enkel de auto, verminderen we de kans op vervoersarmoede.

West Betuwe werkt met een **gebiedsgerichte aanpak** waarbij uitwisseling tussen de verschillende beleidsvelden essentieel is. Mobiliteit hoort hier ook bij en die verbinding gaan we verbeteren. Een zorgvraag kan bijvoorbeeld beantwoord worden met het juiste mobiliteitsaanbod of training. Daarnaast juichen we inwonerinitiatieven toe op het gebied van duurzame mobiliteit en faciliteren een klimaat waarin initiatieven van elkaar leren en waar mogelijk breder uitgerold kunnen worden. Hierbij leren we van de aanpak rondom de energietransitie. Bovendien geven we als gemeentelijke organisatie het goede voorbeeld als het gaat om slimme en duurzame mobiliteit.

3.2.2 In beweging blijven door mee te meesturen

Onze gemeente ligt op een belangrijk kruispunt van auto- en spoorwegen. Het draagt bij aan een uitstekende bereikbaarheid van grotere steden zoals 's-Hertogenbosch en Utrecht voor een groot deel van de inwoners uit West Betuwe. Andersom zorgt het voor een aantrekkelijke vestigingslocatie voor de logistieke sector. We erkennen dat we hier afhankelijk van zijn om onze lokale economie te stimuleren. Door dit alles blijven West Betuwanaren in beweging. Om de mate van bereikbaarheid te behouden, nemen we een actieve rol in projecten gerelateerd aan de ontwikkeling van de A2, A15 en PHS. Door mee te sturen, houden we grip op de gevolgen. Ook met omliggende gemeenten werken we samen om ook de (fiets)verbindingen naar stations te optimaliseren en de belangrijke voorzieningen in buurgemeentes. Dit betekent dat we verder moeten kijken dan regio Rivierenland.

De ontwikkelingen rondom deze grote infrastructurele werken, willen we gedaan zien met oog voor de leefomgeving. Gezamenlijk met onze regionale partners werken we aan een betere doorstroming op het rijkswegennet en minder sluipverkeer op het onderliggend netwerk. Deze uitdagingen op het rijkswegennet moeten beantwoord worden met maatregelen die de mobiliteitstransitie versterken. Slimme mobiliteitsoplossingen zorgen voor vernieuwende, duurzame en veilige verbeteringen op het rijkswegennet. Een betere doorstroming op het rijkswegennet ontmoedigt sluipverkeer. Ook treffen we maatregelen op het lokale wegennet om het sluipverkeer te verminderen.

Maatregelen die worden getroffen, dienen bij te dragen aan de balans tussen het landelijke karakter van West Betuwe en de ruimte die infrastructuur hierin inneemt. Onbegrensde mobiliteit faciliteren is voor West Betuwe geen optie. Dit zou onze identiteit schaden.



4. OPGAVES IN WEST BETUWE IN 2019

Om te bepalen waar er keuzes gemaakt moeten worden voor de komende jaren, moet er inzicht zijn in de opgaves die nu spelen. Deze opgaves zijn opgehaald uit beleidsdocumenten die in hoofdstuk twee al besproken zijn en in interviews met experts van binnen en buiten de gemeente West Betuwe.

4.1 Regionale vraagstukken: A2, A15 en PHS.

Vanwege de ligging van knooppunt Deil, waar de A2 en A15 kruisen, in gemeente West Betuwe is de gemeente betrokken bij grote bereikbaarheidsopgaves. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) wordt gewerkt aan een gebiedsgerichte aanpak voor de A2 tussen knooppunt Deil en Vught. Dit bestaat uit een pakket met korte- en middellangetermijnmaatregelen en een verkenning naar structurele verbreding op de lange termijn. De MIRT A2 gaat eind 2020 van verkenning naar planuitwerking. Intussen krijg het korte en middellange termijnmaatregelenpakket tot 2030 vorm.

Ook voor de A15 tussen Gorinchem en Papendrecht, is er gestart met een MIRT onderzoek. Dit onderzoek reikt tot aan de gemeentegrens van West Betuwe. In de toekomst wordt er mogelijk een vergelijkbaar MIRT traject opgestart voor een oostelijker deel van de A15 tot aan Ochten. Op dit moment is verkeersveiligheid op de A15 tussen knooppunt Deil en afrit Ochten ondermaats. De snelheidslimiet past niet altijd bij het wegontwerp. Er loopt een onderzoek naar de verbetering hiervan.

Op dit moment ondervindt onze gemeente dagelijks hinder van de twee snelwegen. Sluipverkeer uit alle windrichtingen ontwijkt knooppunt Deil en de files op A2 en A15 en sluipt over wegen in onze gemeente. Hierdoor staat op dit moment de leefbaarheid in Waardenburg en Beesd onder druk.

Een van de drukste sporen in Nederland kruist gemeente West Betuwe. Hier is het Programma Hoogfrequent Spoor actief. Dit betekent dat er meer intercity's zijn gaan rijden op het traject 's-Hertogenbosch – Amsterdam per 2018. Hierbij was het oorspronkelijke plan om ook zes sprinters te laten rijden, dit is niet gerealiseerd. Ook gaan er meer goederentreinen rijden tussen Meteren en 's-Hertogenbosch. PHS realiseert hiervoor een nieuwe goederenboog tussen de Betuweroute en het spoor richting 's-Hertogenbosch.

Wat gaan we doen?

Gemeente West Betuwe profiteert van de uitstekende ligging en bereikbaarheid maar dit is alleen wanneer de snelwegen en knooppunt Deil doorstromen. Daarom zetten we in op slimme mobiliteitsoplossingen die de druk op de snelwegen verminderen en ervoor zorgen dat auto's blijven doorstromen. Daarnaast nemen we onze eigen verantwoordelijkheid. We stimuleren onze eigen inwoners zoveel mogelijk om anders te reizen of op een ander moment te reizen om de druk te verlichten.

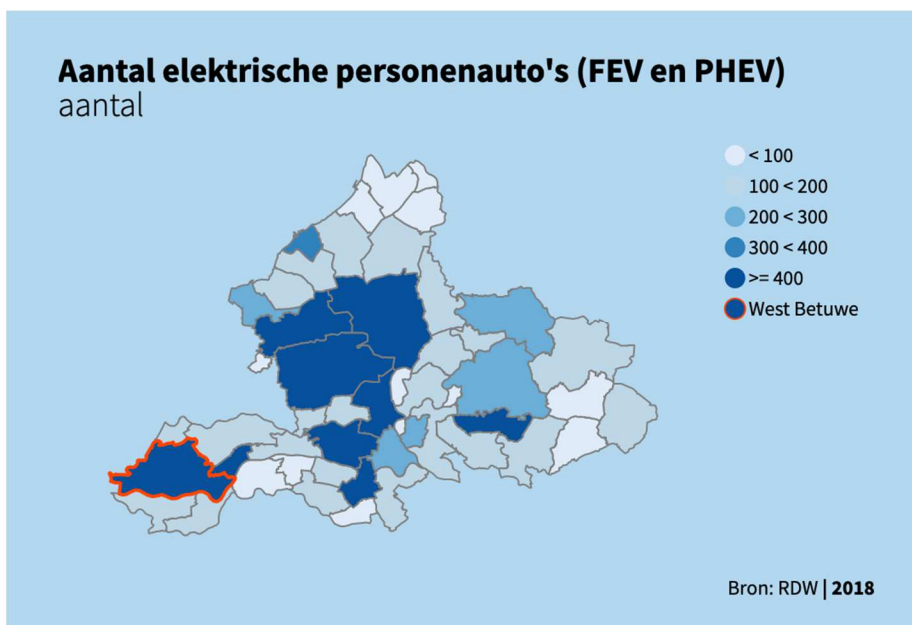
Het ov-knooppunt Geldermalsen moet aantrekkelijker worden door uitstekende voorzieningen op het station. De overstap tussen modaliteiten en de keuze voor alternatieven worden verbeterd. Zo wordt de ketenreis aantrekkelijker, ook voor inwoners die verder van het station wonen. Daarnaast blijven we aangehaakt bij de ontwikkelingen in PHS om het aantal stoppende treinen in Geldermalsen te vergroten en te werken aan een mogelijke toekomstige IC-status. Verder onderzoeken we de mogelijkheid om een nieuw station te realiseren in Waardenburg.



4.2 2030 energieneutraal

Onze gemeente heeft als ambitie geformuleerd om in 2030 volledig energieneutraal te zijn. Dit betekent dat er nog het een en ander verbeterd moet worden. Uit de klimaatmonitor blijkt dat West Betuwe hier nog ver vanaf is. Mobiliteit kan wel een bijdrage leveren aan een het verbeteren van deze balans.

Transitie van rijden op benzine naar elektrisch rijden is een belangrijke verschuiving. Elektrisch rijden wordt op dit moment aangejaagd door het subsidieprogramma vanuit provincie Gelderland. In ieder van de 26 kernen is of komt een openbare laadpaal. Vergeleken met de totale provincie Gelderland loopt West Betuwe voor in het aantal elektrische auto's, blijkt uit cijfers van de RDW. West Betuwe heeft 508 elektrische auto's in 2018. In percentages gesproken heeft West Betuwe 1,9% elektrische personenauto's. Dit is iets meer dan het Gelderse gemiddelde van 1.1%. West Betuwe heeft ook al een relatief hoog aantal speed pedelecs (67) ten opzichte van de gemiddelde gemeente in Gelderland (51) volgens de stand van zaken in september 2019.



Figuur 1 Aantal elektrische personenauto's in provincie Gelderland (Klimaatmonitor, 2018)

Wat gaan we doen?

De inzet op de mobiliteitstransitie versterken we. Dit kan door elektrisch rijden te stimuleren met het uitbreiden van de laadinfrastructuur. Hier zijn we in West Betuwe al goed in maar elektrisch rijden moet toegankelijk worden voor meer mensen. Ook pakken we de werkgeversaanpak op, gezamenlijk met de regio, om werkgevers actief aan de slag te laten gaan met fietsstimulering. Tot slot wil de regio de logistieke sector slimmer organiseren, hier blijven we nauw bij betrokken.

4.3 Verkeersveiligheid

Een voorwaarde om deel te nemen aan het verkeer is verkeersveiligheid. Dit thema is ook in West Betuwe aan de orde van de dag. Zo blijkt uit het bidbook van de kernen aan de gemeenteraad. Een groot deel van de kernen geeft een aantal specifieke locaties aan die ze als verkeersonveilig ervaren. Daarnaast noemen een aantal kernen expliciet dat ze het dorp verkeersluwer willen maken en zwaar verkeer door het dorp willen weren.





Er is een top vijf opgesteld met onveilige fietsknelpunten:

1. Rotonde Laageinde – N327 (Lingeborgh) Geldermalsen
2. Kruising Zeiving – Nieuwe Zuiderlingedijk tussen Heukelum en Asperen
3. Schoolzone Bloeiende Betuwe Parallelweg N327 Rhenoy
4. Ontbrekende fietsschakel Waalbandijk Waardenburg
5. Parallelweg N327 tussen Geldermalsen en Leerdam

Het scheiden van verkeersstromen is op veel plekken de uitdaging. Er zijn op dit moment veel 60 km/u wegen buiten de bebouwde kom waar het verkeersaanbod niet meer past bij de beschikbare ruimte. Bijvoorbeeld wegen waar de ruimte te beperkt is voor de combinatie van auto's en fietsers. Een van de meest in het oog springende vragen ligt bij de menging van landbouwverkeer en scholieren op de fiets. De parallelwegen van de provinciale weg zijn vooral in het oogstseizoen onveilig. Landbouwvoertuigen veroorzaken modder op de weg waardoor het gladder wordt op natte dagen. Bovendien is het verschil in massa tussen landbouwvoertuigen en fietsers enorm.

Wat gaan we doen?

Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een randvoorwaarde voor elke maatregel die we treffen. Het is een basisvoorwaarde voor mensen om deel te nemen aan het verkeer. Ook met hernieuwde aandacht vanuit het rijk voor verkeersveiligheid, wordt de urgentie verder vergroot. Wanneer we veiligere fietsroutes realiseren, is de eerste stap gezet in fietsstimulering. We gaan onderzoeken hoe we de fietser zoveel mogelijk gescheiden van de auto kunnen faciliteren. Zo kan de wegcapaciteit in het buitengebied beter verdeeld worden wat resulteert in minder gevaarlijke situaties. Dit betekent dat we, aanvullend op het uitvoeringsplan van Regio Rivierenland, fietsverbindingen realiseren tussen de kernen. De verkeersveiligheid op de dijken verdient hierbij speciale aandacht. Dit heeft ook veel te maken met het vraagstuk recreatie en toerisme.

4.4 Mobiliteit voor iedereen

De ruimtelijke structuur van onze gemeente is uitdagend. Door de grote afstanden tussen de kernen onderling en een beperkt openbaar vervoer aanbod is er een zekere afhankelijkheid van de auto. Het is niet voor iedereen mogelijk om op een andere manier te reizen. Niet iedereen is vanzelfsprekend in staat om volwaardig deel te nemen in onze gemeente. Tegelijkertijd staat er druk op de kleinschalige voorzieningen. We zien graag dat het voorzieningenniveau dat er nu is, op termijn behouden blijft. Dit draagt bij aan nabijheid van voorzieningen.

Onze gemeente vergrijst. Landelijk wordt er ingezet op langer thuis blijven wonen. Dit betekent dat mensen mobiel moeten blijven om bij voorzieningen te komen en deel te nemen aan de maatschappij. We zien dat senioren vaak ervaren fietsers zijn. Toch is dit ook een van de kwetsbaarste groepen in het verkeer. Het lichaam verandert waardoor fietsvaardigheden achterblijven, de elektrische fiets is vaak nieuw en onbekend in al zijn mogelijkheden en bovendien is het verkeersbeeld ook sterk veranderd. Senioren hebben training nodig om met plezier en veilig te blijven fietsen.

Ook de bekwaamheid om auto te rijden neemt af. Hierdoor zijn senioren vaker afhankelijk van openbaar vervoer, regiotaxi of de burens. Hier is een optie bijgekomen: de deelauto. In andere landelijke gebieden zijn er veel voorbeelden te vinden van dorpsauto's. Dit concept bevat een deelauto en vrijwillige chauffeurs die gevraagd kunnen worden te rijden.



Naast senioren zijn er ook andere groepen die een grotere kans hebben op vervoersarmoede. Dat wil zeggen dat ze niet in staat zijn om de faciliteiten te bereiken die ze wel nodig hebben. De oorzaak ligt bij te laag inkomen, fysiek niet in staat zijn om zelf te fietsen of auto te rijden, of de vaardigheden ontbreken om zelf op pad te gaan.

Wat gaan we doen?

We zorgen dat er een breder pallet aan vervoersmogelijkheden komt, ook wanneer reguliere buslijnen niet altijd houdbaar zijn. Dit betekent dat we aanvullende vraagafhankelijke vervoersconcepten aanmoedigen om vervoersarmoede te voorkomen. We gaan bestaande en toekomstige vraagafhankelijke vervoersconcepten beter op elkaar afstemmen. Zo zorgen we dat inwoners makkelijker naar Geldermalsen, Gorinchem, Leerdam, Tiel en Zaltbommel kunnen reizen. Goede fietsverbindingen binnen en naar omliggende gemeenten dragen bij aan het creëren van extra alternatieven.

Op plaatsen waar veel mensen bij elkaar komen, zoals zorgcentra, bibliotheken en centrumgebieden, bestaat behoefte aan veilige en comfortabele looproutes. Juist rondom deze locaties willen we aandacht schenken aan het realiseren van voetgangersvoorzieningen die voor iedereen toegankelijk zijn. Vooral ouderen en mindervaliden hebben belang bij goed bruikbare en rolstoelvriendelijke looproutes. West Betuwse inwoners zijn zo in staat om zelf boodschappen te doen, naar school te gaan of de huisarts te bezoeken.

Door onze kerngerichte aanpak sporen we inwoners sneller op die kans hebben op vervoersarmoede. Wanneer zij buiten de WMO-regeling vallen, onderzoeken we wat het beste past. We zorgen dat inwoners hun vaardigheden, om veilig in het verkeer deel te kunnen nemen, onderhouden. Dit geldt voor zowel automobilisten als (elektrische) fietsers.

4.5 Toerisme en recreatie

De fruitteelt zorgt voor een belangrijk aandeel van het aantal recreanten in West Betuwe. Met name in het bloesemseizoen is er een groot aantal wandelaars en fietsers op onze dijken en binnenwegen te vinden. Op recreatieve routes (met name de dijken) ontstaan steeds meer spanningen tussen verschillende groepen fietsers, zoals wielrenners, e-fietsers en fietsers, en ook tussen motorrijders en fietsers. Ook in de rest van het jaar is onze gemeente een fijne uitvalsbasis voor toeristen die vanuit de Randstad de rest van Nederland verkennen. We koesteren deze toeristen en de opbrengst voor de gemeente en de inwoners. In het piekseizoen wordt er overlast ervaren doordat toeristen parkeerplaatsen innemen, doorstroming op de dijk wordt belemmerd door geparkeerde auto's en fietsers en drukte door de kernen. In het piekseizoen is de balans niet altijd op orde.

Wat gaan we doen?

Er is in maart 2019 een ontwerp opgeleverd voor de Waaldijk tussen Gorinchem en Nijmegen. Dit ontwerp maakt de tachtig kilometer lange fietsroute aantrekkelijker. Bovendien wordt het mogelijk om in een keer door te fietsen van Nijmegen tot Gorinchem met het aanleggen van een fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit geeft waarschijnlijk een extra impuls aan het fietsverkeer op de Waaldijk.

Een eenduidig toerismebeleid is gewenst. In het bloesemseizoen moet de druk van bezoekers verdeeld worden over de kernen. Er moet een overzicht zijn over mogelijke extra parkeerplaatsen vanuit waar fiets- en wandeltochten vertrekken. Hierin moet aandacht gegeven worden aan de rol van mobiliteit. Daarnaast besteden we hernieuwde aandacht aan de recreatieve knooppuntroutes in onze gemeente.



4.6 Rollen van de gemeente

Als gemeente hebben we meerdere rollen in te vullen. Het is belangrijk om deze te onderscheiden om de juiste stappen te zetten in verschillende dossiers. Partners verwachten verschillende betrokkenheid van de gemeente. Bovendien realiseren we vanuit de verschillende rollen een ander doel.

Allereerst hebben we een verantwoordelijkheid als **wegbeheerder** om een goed onderhouden en veilig wegennet te onderhouden. Het is belangrijk om de verkeersnetwerken te reguleren in het kader van verkeersveiligheid.

De gemeente kan er ook voor kiezen om te **regisseren**. Dit betekent dat we samenwerken met andere partijen maar nog wel nauw betrokken zijn bij de ontwikkeling. Een thema waarop we willen regisseren is verkeerseducatie van jong tot oud. Dit heeft tot nu weinig aandacht gekregen vanuit de gemeente.

We kiezen voor **stimuleren** wanneer het door ons opgestelde beleid niet door onszelf gerealiseerd hoeft te worden. We gaan dan op zoek naar manieren om partners in beweging te krijgen. De gemeente heeft ook de mogelijkheid om nieuwe initiatieven te **faciliteren**. Dit doen we wanneer we een nieuw idee graag helpen groeien omdat we het belangrijk vinden. Dit sluit nauw aan bij de kerngerichte aanpak van onze gemeente waarbij we in nauw contact staan met de inwoners. Deze twee rollen nemen we in bij het opzetten van nieuwe vraagafhankelijke vervoersconcepten.

Als gemeente hebben we een **voorbeeldrol** in het doorzetten van de mobiliteitstransitie. Dit betekent dat we zelf actief aan de slag gaan met medewerkers om ons reisgedrag waar mogelijk te verduurzamen. We dragen dit uit naar de kernen om ervaringen te delen en een ander reisgedrag bij bewoners te stimuleren.

We nemen een **lobby rol** in projecten met externe partners waarin wij geen beslissingsbevoegdheid hebben. Hierin is het van belang dat we onze visie vertegenwoordigen en samenwerken met partners om een zo optimaal mogelijk resultaat te realiseren. In relatie tot deze mobiliteitsvisie geldt dit vooral voor regionale projecten rondom het rijkswegennet, spoorverbindingen en de nieuwe openbaar vervoer concessie.

