

Mobiliteitsvisie Lingewaard

*Hoe houden we Lingewaard verkeersveilig,
leefbaar en bereikbaar in een groeiende regio?*

november 2021



Opdrachtgever

Gemeente Lingewaard

Titel rapport

Subtitel

Mobiliteitsvisie Lingewaard

Hoe houden we Lingewaard verkeersveilig, leefbaar en bereikbaar in een groeiende regio?

Kenmerk

008538.20211126.R1.01

Projectteam

Dion Steenbergen, Andy Knipping, Ron Derksen en Claartje Sleyfer (Gemeente Lingewaard)
Johan Leferink (Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen)

Alex Mulders, Floris Frederix, Joran van Kessel, Ruben Hanterink (Goudappel)

Inhoudsopgave

Samenvatting 4

1. Inleiding 6

- 1.1 Waarom een mobiliteitsvisie voor Lingewaard? 7
- 1.2 Hoe is deze mobiliteitsvisie tot stand gekomen? 8
- 1.3 Wat is de rol en functie van de Mobiliteitsvisie? 9

2. Trends en ontwikkelingen in de mobiliteit 10

- 2.1 Inspelen op maatschappelijke en technologische veranderingen 11
- 2.2 Opkomst e-bike, we fietsen vaker, verder en langer 12
- 2.3 Doortrekking A15 biedt kansen voor Lingewaard 12
- 2.4 Toenemend belang gezondheid en leefbaarheid 13
- 2.5 Meer prioriteit klimaat en energietransitie en opkomst elektrische auto 13
- 2.6 Technologische ontwikkelingen en nieuwe mobiliteitsvormen 14
- 2.7 Structurele effecten corona 14

3. Uitdagingen in de mobiliteit voor Lingewaard 15

- 3.1 De belangrijkste uitdagingen voor Lingewaard 16
- 3.2 Toenemende zorgen over verkeersveiligheid 17
- 3.3 Regionale bereikbaarheid staat onder druk 17
- 3.4 Meer samenwerken in de groene metropoolregio 18
- 3.5 Lokale bereikbaarheid van de kernen 18
- 3.6 Meer inzet op duurzame mobiliteit 19
- 3.7 Betere overstapvoorzieningen 19

4. Strategische mobiliteitsopgaven 20

- 4.1 De strategische mobiliteitsopgaven in het kort 21
- 4.2 Verkeersveiligheid heeft prioriteit 22
- 4.3 Leefbaarheid voor de inwoners staat centraal 26
- 4.4 Toekomstbestendige hoofdstructuur voor Lingewaard 30
- 4.5 Meer inzet op de fiets (op korte en lange afstand) 34
- 4.6 Snel en aantrekkelijk OV, bereikbaar voor iedereen 38
- 4.7 Inspelen op innovaties, slimme mobiliteit en logistiek 42

Bijlage 46

- Verslag van gespreksavond Mobiliteitsvisie Lingewaard 47

0

Samenvatting

De mobiliteitsvisie in het kort:

De wereld van mobiliteit is sterk in beweging. De e-bike, de opkomst van de elektrische auto en technologische ontwikkelingen veranderen onze mobiliteit. Lingewaard kent daarbij diverse samenhangende uitdagingen op het gebied van mobiliteit. We hebben zorgen over de verkeersveiligheid. We zien onze lokale en regionale bereikbaarheid onder druk staan en willen meer aandacht voor leefbaarheid en duurzame mobiliteit. Om in te spelen op de toekomst is deze mobiliteitsvisie opgesteld. Zes samenhangende strategische mobiliteitsopgaven geven uitwerking aan de hoofdvraag: *"Hoe houden we Lingewaard in een groeiende regio aantrekkelijk en bereikbaar, waarbij verkeersveiligheid en leefbaarheid gewaarborgd zijn?"*

Om de bereikbaarheid van Lingewaard te waarborgen en tegelijkertijd te voldoen aan de afspraken zoals gemaakt in de regionale Woondeal is een robuust en toekomstbestendig mobiliteitsnetwerk noodzakelijk. Deze mobiliteitsvisie vormt daarmee de basis voor de inzet voor cofinanciering van de opgenomen ambities.

De mobiliteitsvisie is kaderstellend en geeft de accenten op de inzet op lokale en regionale projecten en programma's. We dragen zorg dat plannen waarin mobiliteit een rol speelt realisatie krijgen volgens de strategische inzet. De mobiliteitsvisie vormt het uitwerkingskader voor de toekomst van nieuwe verkeersplannen, zoals de herijking van het GMP-plus. Tegelijkertijd biedt de mobiliteitsvisie input richting de Omgevingsvisie 2035 van Lingewaard.

Trends en ontwikkelingen in de mobiliteit



Uitdagingen in de mobiliteit voor Lingewaard



Strategische mobiliteitsopgaven



1

Inleiding

Aanleiding, processtappen en doorkijk



1.1 Waarom een Mobiliteitsvisie voor Lingewaard?

Door drukte op het hoofd- en onderliggend wegennet in Lingewaard en de regio staat de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid onder druk. Als we niks doen, wordt dit een structureel probleem. Dit komt onder meer door toenemend (vracht)verkeer, geplande ruimtelijke ontwikkelingen waaronder woningbouwplannen en de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Prognoses uit de provinciale 'Pré-verkenning voor de A325/N325' en de 'Stresstest bereikbaarheid' van de onlangs gesloten Woondeal tussen het Rijk en de regio Arnhem Nijmegen, bevestigen dit beeld. Het besef dringt op dat een mobiliteitsaanpak noodzakelijk is.

Lingewaard kent vele samenhangende uitdagingen op het gebied van mobiliteit. We hebben zorgen over de verkeersveiligheid. We zien onze lokale en regionale bereikbaarheid onder druk staan en willen meer aandacht voor leefbaarheid en duurzame mobiliteit. Daarnaast is de wereld van mobiliteit sterk in beweging. Door technologische ontwikkelingen ontstaan nieuwe mobiliteitsvormen en verandert ons rij- en reisgedrag. Het is de vraag hoe Lingewaard hierop moet inspringen. Een korte termijn aanpak voor mobiliteit is reeds vastgesteld in het GMP-plus (zie ook kader hiernaast). Deze Mobiliteitsvisie geeft richting voor de inzet voor mobiliteit voor de lange termijn, zodat we geen ad-hoc maatregelen nemen. Deze visie heeft als hoofdvraag:

"Hoe houden we Lingewaard in een groeiende regio aantrekkelijk en bereikbaar, waarbij verkeersveiligheid en leefbaarheid gewaarborgd zijn?"

Aanpak mobiliteit tot 2025

In het Maatregelprogramma GMP-plus Lingewaard is een geprioriteerde maatregelenlijst opgesteld. De komende jaren gaat de meeste aandacht uit naar de top 10 projecten van het Maatregelprogramma GMP-plus:

1. Rotonde Helmichstraat – Stadswal – Huismanstraat
2. Rotonde Karstraat – Nijverheidstraat
3. Rotonde Stadswal – Van Voorststraat – Stadswal Noord – Langekerkstraat
4. Rotonde Van der Mondeweg – Van Elkweg – Van Nispenlaan – Baalsestraat
5. Herinrichting van de Bredestraat (noord)
6. Bochten Karstraat
7. Herinrichting van de Bredestraat (zuid)
8. Herinrichting Papenstraat
9. Onderzoek fietsinfrastructuur
10. Herinrichting van de Huismanstraat

Voor de uitvoering van de projecten is in de meerjarenbegroting een structureel budget van 750.000 euro per jaar opgenomen. Tevens is 150.000 beschikbaar gesteld voor het combineren van maatregelen met werk-met-werk projecten. Daarnaast wordt ingezet op een Mobiliteitsfonds waarmee de kosten van infrastructurele aanpassen als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen beter verdeeld kunnen worden.

1.2 Hoe is deze Mobiliteitsvisie tot stand gekomen?

In februari 2021 is het opstellen van de Mobiliteitsvisie gestart met een digitale peiling naar mobiliteit voor inwoners en andere betrokkenen. Centrale vraag in de peiling was: 'Wat gaat goed en wat kan beter op het gebied van mobiliteit in Lingewaard?'. De resultaten uit de enquête met ruim 500 deelnemers geven ook inzicht in de belangrijkste trends en ontwikkelingen en uitdagingen voor het mobiliteitsbeleid volgens de inwoners.

In de periode van maart tot en met juli 2021 zijn vervolgens diverse mobiliteitsonderzoeken uitgevoerd:

- De herkomsten en bestemmingen van de verplaatsingen in, van en naar Lingewaard
- Een analyse naar de verkeersveiligheid van de rotondes
- Een verkenning naar de haalbaarheid van een extra aansluiting A325
- Een analyse naar de verkeersafwikkeling op de kruisingen
- Een verkeersonderzoek naar de effecten van Plan Driegaarden

De onderzoeken geven een inhoudelijke basis voor het mobiliteitsbeleid voor Lingewaard.

De verkeersknelpunten uit de digitale peiling, zoals de verkeersveiligheid op rotondes en kruispunten vragen om een oplossing op korte termijn. Hiervoor is het Maatregelenprogramma GMP-plus opgesteld. Deze is door de gemeenteraad op 8 juli 2021 vastgesteld.

Richting de verdere toekomst spelen meer strategische opgaven. Met diverse stakeholders is gesproken over de mobiliteitsthema's voor de lange termijn.

- Met de buurgemeenten, provincie en regio is besproken wat er in de regio op het gebied van mobiliteit speelt en waarmee Lingewaard rekening dient te houden.
- Met diverse vakdisciplines (van wonen, economie, groen en omgevingsvisie) is afgestemd hoe mobiliteit kan bijdragen aan andere gemeentelijk doelen.
- Met bewoners en andere betrokkenen zijn ideeën en aanbevelingen besproken voor het mobiliteitsbeleid in een brede informatieavond. Bijlage 1 geeft hiervan de resultaten.

De opbrengst van deze bijeenkomsten heeft geleid tot de strategische opgaven voor mobiliteit van Lingewaard, uitgewerkt in deze Mobiliteitsvisie.

Digitale peiling I
mobiliteit Lingewaard
FEB-MRT 2021

Diverse
mobiliteitsonderzoeken
MRT-JUL 2021

Maatregelenprogramma
GMP-plus vastgesteld
8 JULI 2021

Bijeenkomsten Stakeholders
Mobiliteitsvisie
OKT 2021

Uitwerken
Mobiliteitsvisie
NOV 2021

Vaststellen
Mobiliteitsvisie
DEC 2021 - FEB 2022

1.3 Wat is de rol en functie van de Mobiliteitsvisie?

De Mobiliteitsvisie biedt kaders voor een verkeersveilig en robuust netwerk voor nu (direct toepasbaar) en biedt een doorkijk naar de lange termijn (periode na 2025). Het geeft de accenten op de inzet op lokale en regionale projecten en programma's waarin mobiliteit een rol speelt. De mobiliteitsvisie doet geen bindende uitspraken, maar geeft richting aan het mobiliteitsbeleid. Dit is niet in beton gegoten, maar kent een adaptief karakter om in te spelen op eventuele grote wijzingen.

De mobiliteitsvisie is ook het toetsingskader voor andere plannen en visies binnen Lingewaard. Het vormt het uitwerkingskader voor de toekomst van nieuwe verkeersplannen. De concretisering van de Mobiliteitsvisie voor de lange termijn vindt plaats in de toekomstige herijking van het GMP-plus (2025-2029).

Tegelijkertijd werkt Lingewaard aan het opstellen van de Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie gaat over de toekomst van de leefomgeving van Lingewaard. Het geeft een integraal beeld van Lingewaard in 2035. Deze Mobiliteitsvisie biedt input richting de Omgevingsvisie.



De positie van de Mobiliteitsvisie in het gemeentelijk beleid

2

Trends en ontwikkelingen in de mobiliteit

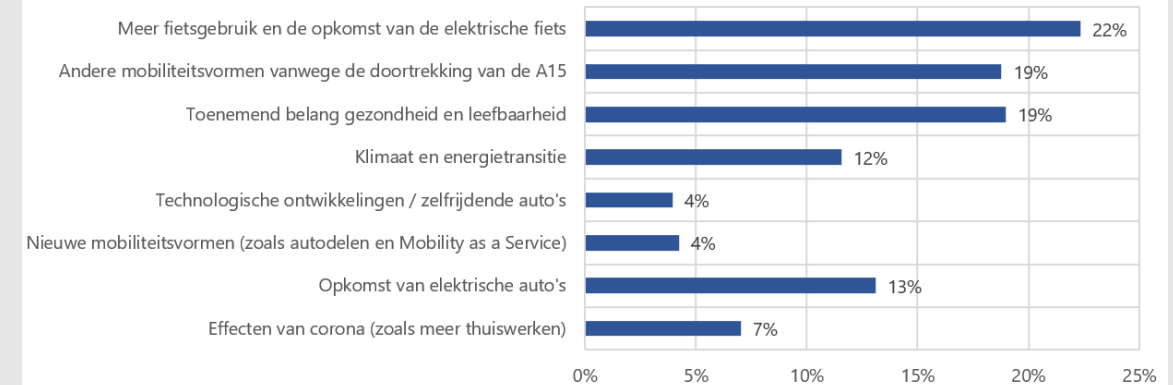
Inspelen op trends en
ontwikkelingen

2.1 Inspelen op maatschappelijke en technologische veranderingen

De wereld van mobiliteit is sterk in beweging, onder andere dankzij verschillende maatschappelijke en technologische trends. De gemeente Lingewaard wil met de Mobiliteitsvisie inspelen op deze nieuwe ontwikkelingen en trends.

Als aftrap naar het opstellen van een mobiliteitsvisie is inwoners in de digitale peiling mobiliteit van maart 2021 gevraagd op welke trends de Mobiliteitsvisie moet inspelen. In de enquête konden deelnemers meerdere relevante trends aanvinken. De opkomst van de e-bike, andere mobiliteit door de doortrekking van de A15 en het toenemend belang van gezondheid en leefbaarheid zijn daarbij het meest gekozen.

Op basis van de uitkomsten van de peiling zijn 6 belangrijke trends en ontwikkelingen benoemd, waar het mobiliteitsbeleid op moet inspelen. In de navolgende paragrafen zijn deze ontwerpen verder uitgewerkt.



Uitkomst enquête over mobiliteit Lingewaard, eind februari-begin maart 2021 (n=ruim 500)

2.2 Opkomst e-bike, we fietsen vaker, verder en langer

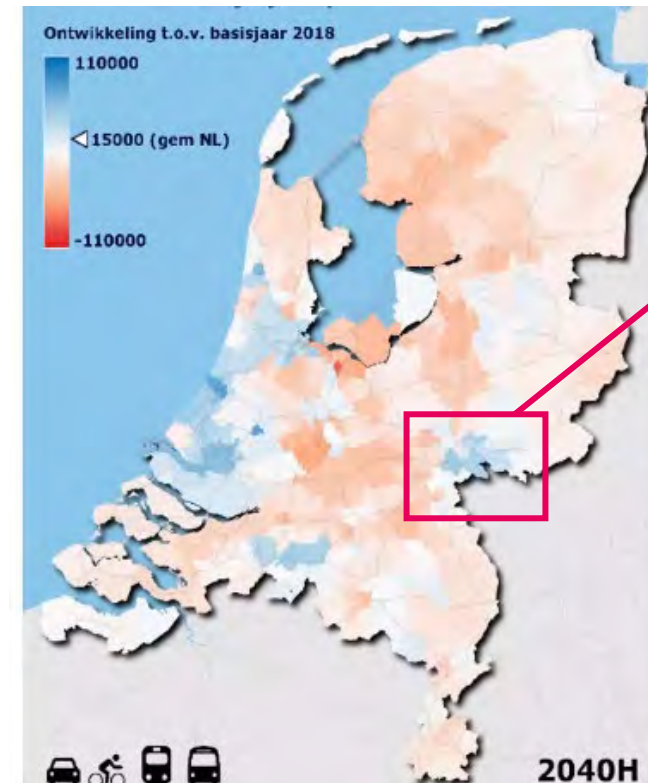
Met de opkomst van de e-bike neemt de gemiddelde fietsafstand toe. De e-bike levert gemiddeld bijna 6 kilometer per fietsverplaatsing op, dat is ruim 60% langer dan een verplaatsing met de gewone fiets. Daarmee zijn voor Lingewaard ook de stedelijke voorzieningen in zowel Arnhem als Nijmegen beter bereikbaar geworden met de fiets.

In het straatbeeld is de e-bike al gewoonged. Schatting van het KIM (Fietsfeiten 2020) is dat Nederland nu ruim 2 miljoen e-bikes kent. Het aantal e-bikes blijft de komende jaren verder toenemen, waardoor voor meer mensen de fiets een goed alternatief is. Voor Lingewaard wordt een goede fietsinfrastructuur daarmee steeds belangrijker.

2.3 Doortrekking A15 biedt kansen voor Lingewaard

Een doortrekking van de A15 is voor Lingewaard en de regio hard nodig om de bereikbaarheid op peil te houden. Dit geeft verlichting aan de zwaar overbelaste Pleyroute, geeft mogelijkheden om anders om te gaan met de A325 en ontlast de doorgaande route door Huissen van vrachtverkeer. Daarnaast brengt het doortrekken van de A15 Lingewaard letterlijk dichterbij Duiven, Zevenaar en de Achterhoek.

Analyses van het ministerie van I&W laten zien dat de bereikbaarheid van banen voor inwoners in Lingewaard er fors op vooruit gaat. De doortrekking A15 verbindt Lingewaard met de werkgelegenheid aan de oostkant van de regio en biedt voor inwoners meer toegang tot banen. Tegelijkertijd biedt een volwaardige A15 ook meer economische kansen voor het bedrijfsleven, met meer consumenten en werknemers in een korte reisafstand vanaf de aansluiting van Huissen/ Bommel.



Meer werkgelegenheid binnen bereik in 2040

Bron: Integrale Mobiliteitsanalyse 2021, I&W bewerkt Goudappel

2.4 Toenemend belang gezondheid en leefbaarheid

We zien meer ouderen, die tegelijkertijd ook langer gezond en vitaal blijven. Deze doelgroep die niet meer werkt, maakt meer sociaal recreatieve verplaatsingen. De waarde en kwaliteit van de directe woonomgeving en de leefbaarheid wordt daarmee belangrijker. Dit vraagt om een andere inrichting van de openbare ruimte. Ouderen behoren immers ook tot de meer kwetsbare verkeersdeelnemers.

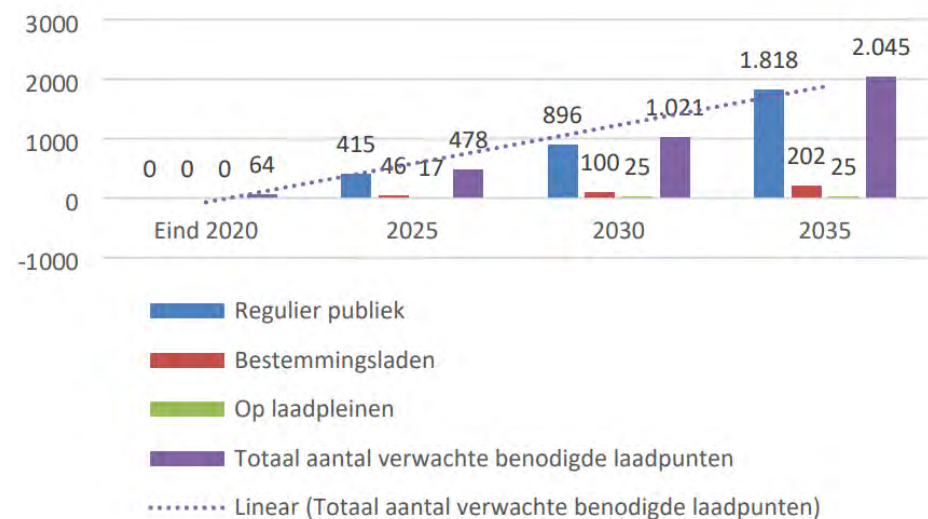
De sterkere bewustwording van gezondheid is een trend om op in te spelen naar meer gezonde en duurzame mobiliteit. De helft van onze autoritten zijn namelijk nog steeds korter dan 7,5 kilometer. Afstanden die gemakkelijk en dus gezond met de fiets zijn af te leggen.

2.5 Meer prioriteit klimaat en energietransitie en opkomst elektrische auto

Er is een transitie gaande van fossiele naar groene en schone energie. Om onafhankelijker te zijn van fossiele brandstoffen is de inzet naar alternatieve brandstoffen en energiedragers uitgewerkt in de Regionale Energie Strategie (RES). De opkomst van de elektrische auto is in dit kader te plaatsen. Voor Lingewaard betekent dit: sterker dan voorheen kiezen voor energie-efficiënte mobiliteit zoals wandelen, (elektrisch) fietsen, OV en (elektrische) deelmobiliteit als alternatief voor gewoontegebruik van de eigen (fossiele) auto.

Laadpalen voor elektrisch vervoer

In recent vastgesteld beleid wordt ingezet op een meer proactieve in plaats van reactieve plaatsing van laadpalen. Zo wordt niet alleen gewacht op aanvragen van autobezitters, maar wordt meer 'voor de vraag geplaatst' (bijvoorbeeld in buurten met veel elektrische auto's). Hierbij wordt gebruik gemaakt van een plankaart waarin strategische locaties van laadpalen op aangegeven zijn. Met deze aanpak is Lingewaard beter voorbereid op de toekomstige verwachte behoefte naar laadpalen.



Bron: Netwerk laadpalen voor elektrisch vervoer: visie en plaatsingsbeleid, Gemeente Lingewaard, 2021

2.6 Technologische ontwikkelingen en nieuwe mobiliteitsvormen

De technologische ontwikkelingen gaan razendsnel en veranderen stap voor stap ons rij- en reisgedrag. Slimme systemen in de auto helpen de bestuurder indien dat nodig is. De versnelde digitalisering brengt nieuwe mogelijkheden. Denk bijvoorbeeld aan: slimme verkeerslichten die het verkeer beter kunnen geleiden, autonome (OV-) voertuigen die onderling met elkaar communiceren en snelheidsrestricties in voertuigen (ISA). Ook worden logistieke stromen efficiënter en ontstaat er meer behoefte aan distributiepunten nabij de consument én de snelweg.

Dankzij de technologische ontwikkelingen ontstaan ook nieuwe mobiliteitsvormen, zoals: deelscooters, deelauto's, elektrisch voertuigen zoals een elektrische step. Het bezit van een eigen auto is met een efficiënt deelsysteem met een bijhorend gebruiksvriendelijke reserveringssysteem minder nodig.

2.7 Structurele effecten corona

Tijdens de coronapandemie zijn meer mensen thuis gaan werken. Door de verbeterde voorzieningen en de gewenning is het thuiswerken gestegen van gemiddeld 3 uur per week naar circa 7 uur per week. Dit zorgt voor een afname van het aantal ritten in de spits. Het effect is echter minder sterk op dinsdag en donderdag, de traditioneel drukste dagen in de week. Wat dit betekent voor Lingewaard is onzeker. In Lingewaard zijn veel banen in de sectoren industrie en detailhandel waarbij thuiswerken maar beperkt mogelijk is.

Het openbaar vervoer is vooralsnog de grootste verliezer in mobiliteitsland door corona. Het aantal reizigers is sterk teruggelopen. De OV-wereld denkt dat het inlopen van de achterstand in aantal reizigers nog een aantal jaar gaat duren. Dit geeft daarmee een onzekerheid aan de houdbaarheid en betaalbaarheid van minder sterke OV-lijnen. Een deel van de reizigers zijn meer gaan lopen en fietsen. De helft van de mensen die aangeeft meer te zijn gaan fietsen in het coronatijdperk geeft aan dit structureel te willen blijven doen.

Naast meer thuiswerken is ook thuiswinkelen steeds normaler geworden. Dit betekent dat we steeds meer pakketjes thuis laten bezorgen. Logistieke processen zijn daarop aangepast. Vestigingslocaties nabij de consument én de snelweg zijn extra interessant geworden als distributielocaties.



Meer thuiswerken & thuisonderwijs

Minder OV in de regio



Meer aandacht voor lopen, fietsen en verblijven

Toename bestelverkeer



*Structurele effecten van corona op mobiliteit
(bron: intern onderzoek Goudappel naar effecten op mobiliteit)*

3

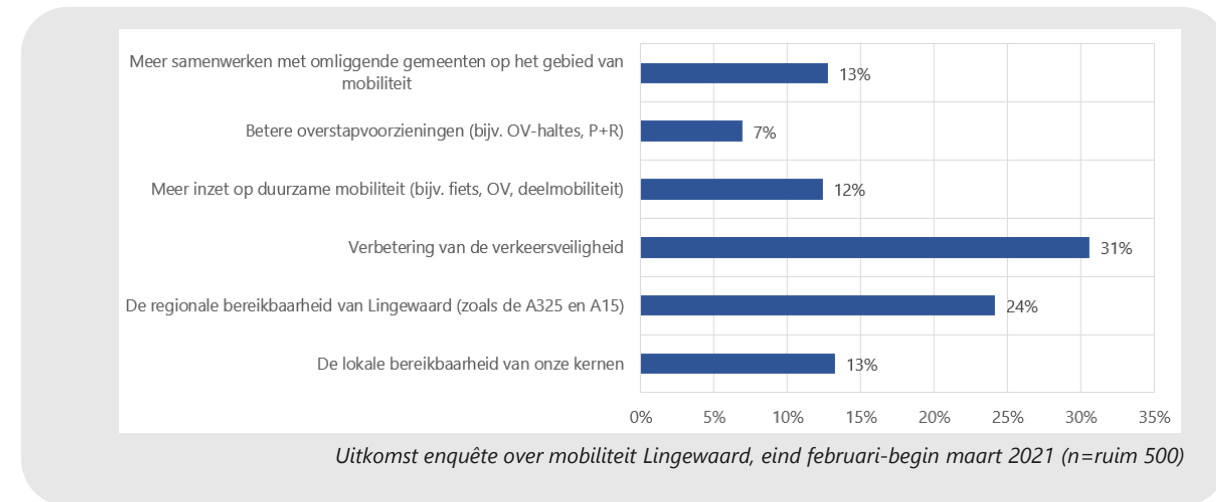
Uitdagingen in de mobiliteit voor Lingewaard

De belangrijkste uitdagingen voor het mobiliteitsbeleid

3.1 De belangrijkste uitdagingen voor Lingewaard

In de digitale peiling van maart 2021 is inwoners ook gevraagd wat de belangrijkste uitdagingen zijn op het gebied van mobiliteit. De deelnemers konden in de enquête meerdere relevante uitdagingen aanvinken. Vooral de wens tot verbetering van de verkeersveiligheid en de zorg om de regionale bereikbaarheid springen eruit.

Hieronder een korte schets van de uitdagingen waar Lingewaard rekening mee dient te houden voor het toekomstig mobiliteitsbeleid. In de navolgende paragrafen zijn de onderwerpen verder uitgewerkt.



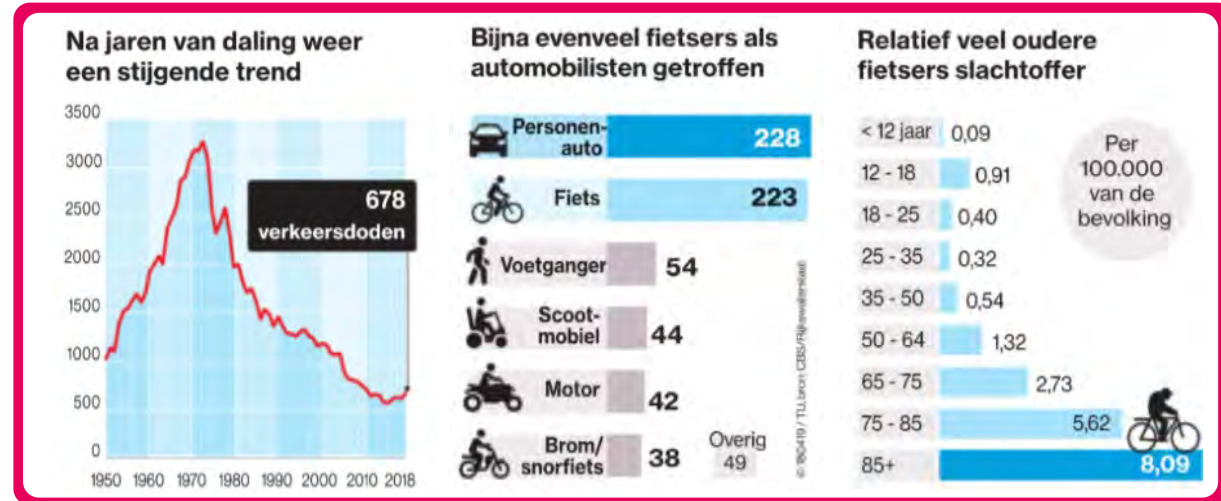
- Toenemende zorgen om verkeersveiligheid
- Regionale bereikbaarheid staat onder druk
- Meer samenwerken in de groene metropoolregio
- Lokale bereikbaarheid van onze kernen
- Meer inzet op duurzame mobiliteit
- Sneller OV met betere overstapvoorzieningen (OV-haltes en P+R)

3.2 Toenemende zorgen over verkeersveiligheid

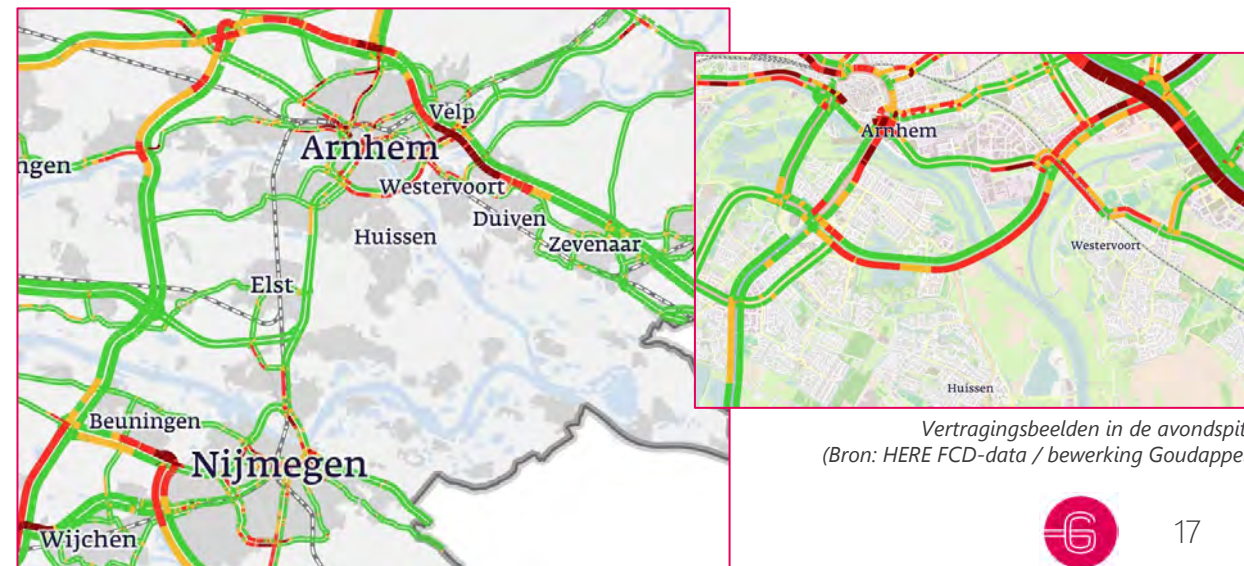
Volgens de enquêteresultaten onder inwoners scoort de verkeersveiligheid in Lingewaard met een 5.3 een onvoldoende. Terwijl voor de inwoners verkeersveiligheid op het gebied van mobiliteit de hoogste prioriteit heeft. De onvoldoende die de inwoners geven komt overeen met het landelijke beeld. Na jaren van daling van verkeersslachtoffers, stijgt het aantal verkeersdoden in Nederland weer. Fietsers en automobilisten zijn het meest betrokken bij de ongevallen, waarbij opvalt dat relatief veel slachtoffers ouder zijn dan 65 jaar. De toenemende vergrijzing maakt deze uitdaging nog urgenter.

3.3 Regionale bereikbaarheid staat onder druk

De Pleyroute (N325) in samenhang met de A12 ten oosten van Arnhem is een bekend file probleem. Deze beide verbindingen hebben de twijfelachtige eer in de Nederlandse file top 10 te staan (voor de coronaperiode). Ook de toegang naar Nijmegen via de Oude Waalbrug geeft in de avond dagelijks congestie (in nevenstaand beeld zichtbaar; hoe donkerder rood, hoe meer vertraging). In de ochtend kampt de A325 richting Arnhem met langzaam rijdend tot stilstaand verkeer. Deze regionale problemen hebben lokale consequenties. Met een groeiende regio, betekent dat voor de inwoners van Lingewaard vaker stilstaan bij het in- en uitrijden van de gemeente. Bij grote vertragingen en incidenten ontstaan ook regionale omrijbewegingen door Lingewaard. Overlast van sluipverkeer over de Karstraat en de Stadswal in Huissen is het gevolg. Door de mobiliteitsgroei op de A325/N325 ontstaan structurele vertragingen, waardoor de leefbaarheid en bereikbaarheid van Lingewaard dus onder druk komt te staan.



Bron: Regionaal positon paper Verkeersveiligheid



3.4 Meer samenwerken in de groene metropoolregio

De ambitie van de regio Arnhem Nijmegen is om toe te groeien naar een groene metropool. Een belangrijke opgave daarbij is om tot 2040 circa 50.000 tot 60.000 extra woningen te realiseren. Een forse opgave. Immers hoe gaan we deze extra woningen realiseren met behoud van leefklimaat en bereikbaarheid? Meer woningen betekent immers ook meer autoritten.

Uitgaande van gemiddeld circa 5 ritten per nieuwbouwwoning geeft dit een toename van ruim 300.000 dagelijkse autoritten in de regio. Om de woningbouwopgave zoals vastgelegd in de Woondeal te kunnen realiseren is een robuuste verkeersinfrastructuur noodzakelijk. In samenwerking met de groene metropoolregio en de provincie geven we vorm aan de hiervoor noodzakelijke investeringen.

3.5 Lokale bereikbaarheid van de kernen

Ruim een derde van de autoverplaatsingen spelen zich af binnen de gemeente. Vooral tussen de kernen zijn er veel relaties. Op basis van telefoondata van 2019 is geïnventariseerd welke dagelijkse verplaatsingen Lingewaard kent. De zwaarste binnen gemeentelijke verplaatsingen zijn:

- Huissen met Bemmelen/ Haalderen en Angeren
- Bemmelen/ Haalderen met Huissen en Gendt
- Gendt met Bemmelen/ Haalderen en Doornenburg

Voor de externe verplaatsingen bevestigen telefoondata dat het noorden van Lingewaard meer op Arnhem georiënteerd is en het zuiden meer op Nijmegen.

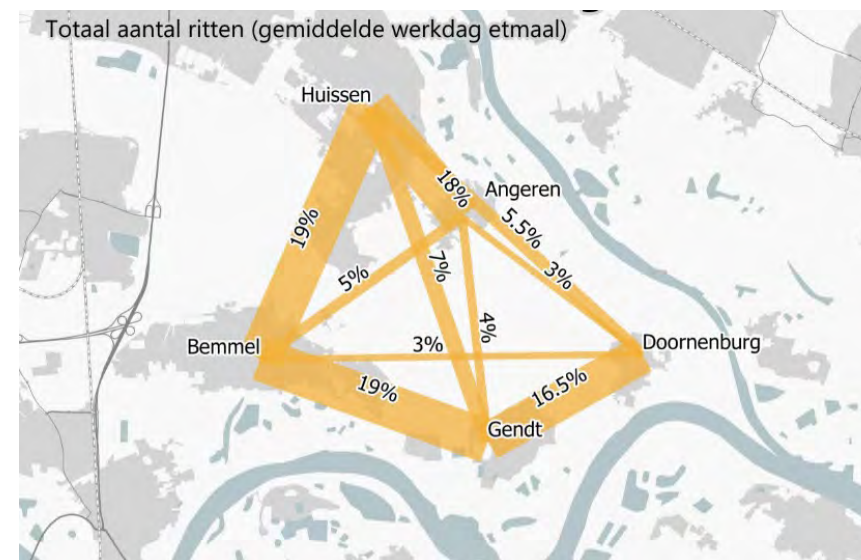


50.000 a 60.000 extra woningen in de regio

(dat is 3x het aantal huidige woningen in Lingewaard erbij!)



60.000 x 5 = 300.000 autoritten erbij



Verdeling van het aandeel verplaatsingen (auto, fiets en OV) tussen de diverse kernen in Lingewaard (op basis van telefoondata). Bron: Goudappel

3.6 Meer inzet op duurzame mobiliteit

Met de toenemende aandacht voor klimaat is er ook de roep naar meer duurzame mobiliteit. Voor de provincie Gelderland is dit een centraal thema in haar Mobiliteitsvisie 'Visie voor een bereikbaar Gelderland'. Gelderland zet in op een balans tussen investeren in infrastructuur en op slim gebruik van de beschikbare infrastructuur. De provincie wil reizigers verleiden de slimste en schoonste keuze te maken in de mobiliteit. Een belangrijke inzet voor Gelderland is het realiseren van hoogwaardige hubs (een plek waar verschillende vormen van vervoer samenkomen) alsmede de inzet op meer fiets voor de korte afstanden. Ook het aanbieden van deelmobiliteit is hier onderdeel van.

3.7 Betere overstapvoorzieningen

De groene metropoolregio Arnhem Nijmegen zet evenals de provincie Gelderland in op een mobiliteitstransitie van autogebruik naar meer gebruik van duurzame mobiliteit. Dit doet de regio op allerlei manieren, waaronder het optimaal verknopen van de mobiliteitsnetwerken via mobiliteitshubs. Hubs bieden inwoners, werknemers en bezoekers betere overstapvoorzieningen.

Specifiek voor Lingewaard betekent dit het verbeteren van de halte-voorzieningen, zoals:

- o Herkenbare en goed bereikbare haltes;
- o Een hoog niveau van (dynamische) reizigersinformatie;
- o Beschikbaarheid van goede en voldoende stallingsvoorzieningen voor de fiets.

Gebruik van deelauto



Gebruik van de deelauto in Lingewaard

In de digitale peiling van Lingewaard geeft een derde van de deelnemers aan (misschien) bereid te zijn om gebruik te maken van een deelauto. Twee derde van de deelnemers geeft aan waarschijnlijk geen deelauto te gaan gebruiken. Het vaak nodig hebben van een auto en de vrijheid om altijd te kunnen gaan zonder afhankelijkheid van anderen zijn belangrijke motieven. Ook zijn veel mensen gehecht aan hun eigen persoonlijke auto.

"Ik ben gepensioneerd en heb nog maar af en toe een auto nodig"
"Onze tweede auto staat vaak stil"

"Ik ben erg gehecht aan mijn auto, dat is mijn trots"
"Mijn eigen auto is altijd beschikbaar, ik vind het fijn niet afhankelijk te zijn van anderen"

Uitkomst enquête over mobiliteit Lingewaard, eind februari-begin maart 2021 (n=ruim 500)

4

Strategische mobiliteitsopgaven

De strategische opgaven voor een
aanpak op het gebied van
mobiliteit

De strategische mobiliteitsopgaven in het kort

“Streefbeeld Lingewaard in 2040”

In 2040 is onze mobiliteit beter afgestemd op onze leefomgeving, met minder hinder, betere verkeersveiligheid en meer ruimte voor groen. In Lingewaard kan iedereen, jong en oud, veilig onderweg, zonder noemenswaardige overlast te veroorzaken voor andere inwoners.

Lingewaard kent een toekomstbestendige mobiliteitsnetwerk, zodat we goed zijn verbonden, zowel lokaal als met de omliggende regio. De A15 is doorgetrokken en geeft een impuls aan de bereikbaarheid van Lingewaard. We zetten in op aantrekkelijke en brede fietsverbindingen tussen alle kernen en hebben hoogwaardige fietsroutes naar alle windrichtingen van de regio.

Voor alle inwoners in Lingewaard is een snel en aantrekkelijk openbaar vervoer beschikbaar. Dankzij de technologische ontwikkelingen is logistiek efficiënt en schoon. Elektrisch vervoer is voor iedereen toegankelijk door een goede strategie van laadpalen en een klantvriendelijk deelsysteem van elektrische deelauto's.

Om daartoe te komen maakt Lingewaard zich sterk om onderstaande 6 strategische mobiliteitsopgaven verder uit te werken. De volgende paragrafen geven in meer detail wat we willen bereiken per mobiliteitsopgave.



#1

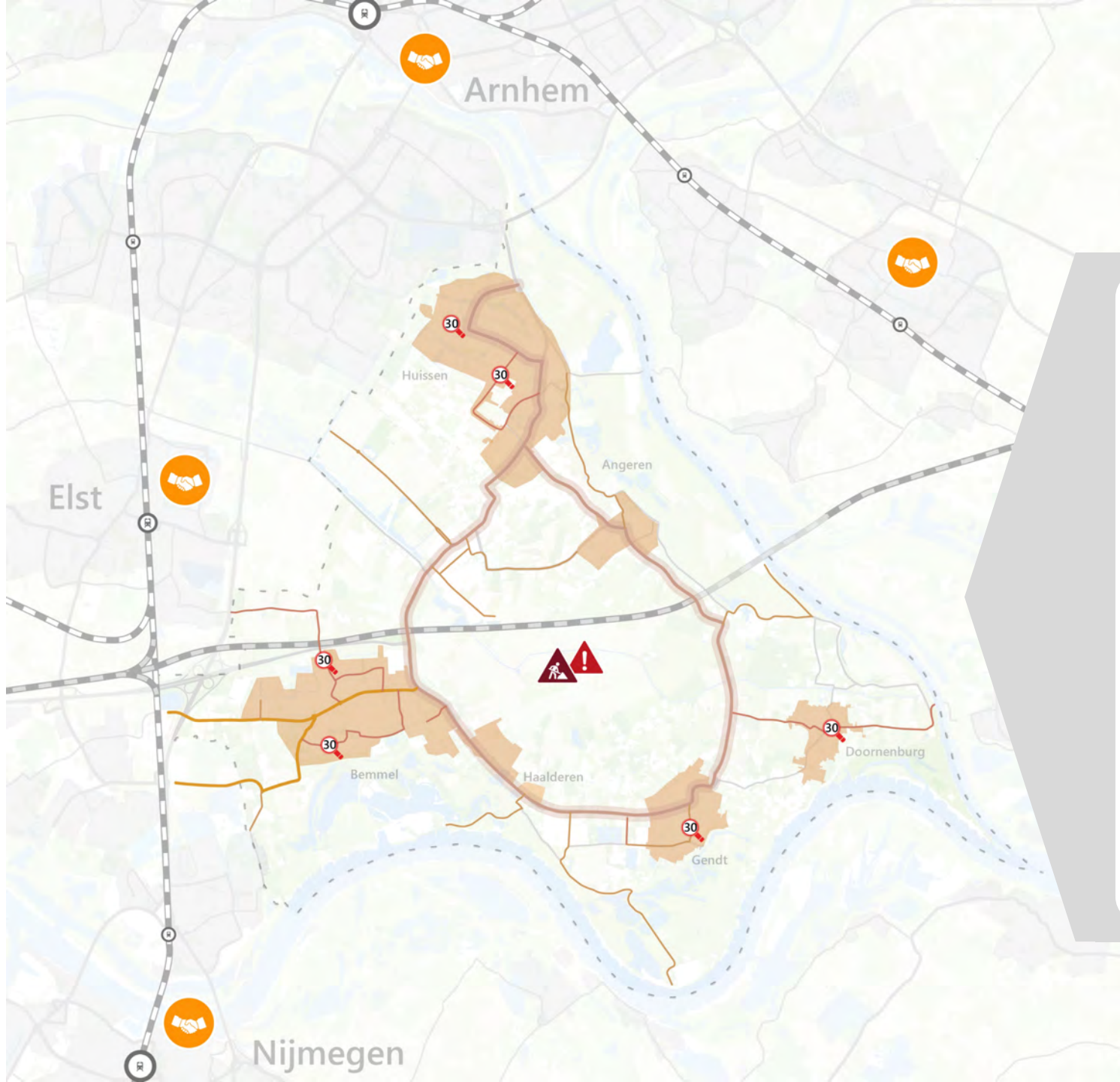
Verkeersveiligheid heeft prioriteit

Hoofdpunten in het kort:

1. We werken aan een doorlopende aanpak van verkeersveiligheid met structureel budget.
2. Van 50 naar 30 waar het kan, zodat de auto met beheerste snelheid door woongebieden rijdt.
3. Bij iedere herinrichting en nieuwe (ruimtelijke) ontwikkeling staat verkeersveiligheid voorop.
4. We werken in lokaal en regionaal verband samen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.



Verkeersveiligheid
heeft prioriteit



Verkeersveiligheid heeft prioriteit

-  1.1 Structurele aanpak verkeersveiligheid
-  1.2 Van 50 naar 30 waar het kan
-  1.3 Herinrichting icm verkeersveiligheid
-  1.4 Samenwerken aan het verbeteren van verkeersveiligheid

Wat willen we bereiken?

1. We zetten in op een structurele aanpak van verkeersveiligheid in ons gemeentelijk mobiliteitsbeleid met een structureel budget. Dit doen wij in lijn met het maatregelenprogramma van het GMP-plus en ons Wegencategoriseringsplan. Onze inzet is dit iedere 5 jaar te actualiseren om zodoende verkeersveiligheidsknelpunten in Lingewaard stelselmatig aan te pakken.
2. In het GMP-plus is vastgelegd dat we een verkeersonderzoek gaan uitvoeren naar de landelijke discussie van de maximumsnelheid 30/50 binnen de bebouwde kom. We willen onderzoeken op welke wegen we de maximum snelheid voor het verkeer kunnen verlagen naar 30km/h. Aanpassingen zijn te verrichten bij onderhoudswerkzaamheden of rioolvervanging of bij ruimtelijke ontwikkelingen. Met meer 30km/h wegen geven we meer aandacht aan verkeersveiligheid en minder focus op doorstroming van autoverkeer. De auto rijdt met beheerste snelheid door onze woongebieden. Dit draagt bij aan de veiligheid, leefbaarheid en woonkwaliteit van Lingewaard.

“Trek als gemeente een heldere lijn bij de vormgeving van rotondes om de verkeersveiligheid te verbeteren”

“Maak in dorpen meer wegen 30 km/u met een groene inrichting.”

Quotes van deelnemers aan de digitale peiling op het thema verkeersveiligheid

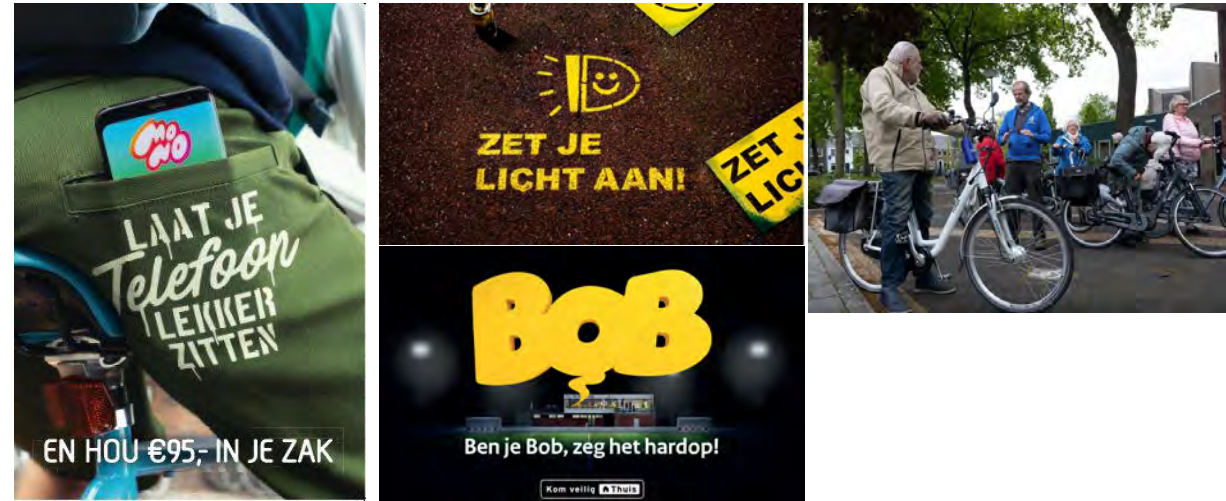


Woonkwaliteit versus doorstroming autoverkeer.

De Huismanstraat en de Bredestraat (Huissen) kennen nu nog een snelheidsregime van 50 km/h

Wat willen we bereiken?

3. Lingewaard werkt jaarlijks aan beheer en onderhoud van haar wegen. Een geplande rioolvervanging en/ of groot onderhoud vormen hét moment om werk-met-werk te maken. Wij willen dit momentum sterker gaan benutten. Bij iedere herinrichting staat verkeersveiligheid voorop, ook als een dergelijke verbeterde herinrichting financieel duurder uit valt. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen passen wij de principes van een duurzaam veilig wegontwerp toe.
4. Alleen door samen te werken met burgers, scholen, maatschappelijke organisaties en andere overheden kunnen wij de veiligheid in het verkeer verder verbeteren. We streven naar veilige schoolomgevingen en willen actiever mee doen met landelijke- en regionale verkeersveiligheids-campagnes in lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Denk aan campagnes gericht op afleiding in het verkeer, onervaren en kwetsbare verkeersdeelnemers en verkeerseducatie. Hiervoor is aanvullend budget en capaciteit nodig.



Actiever beleid rondom campagnes verkeersveiligheid; diverse verkeersveiligheidscampagnes

#2

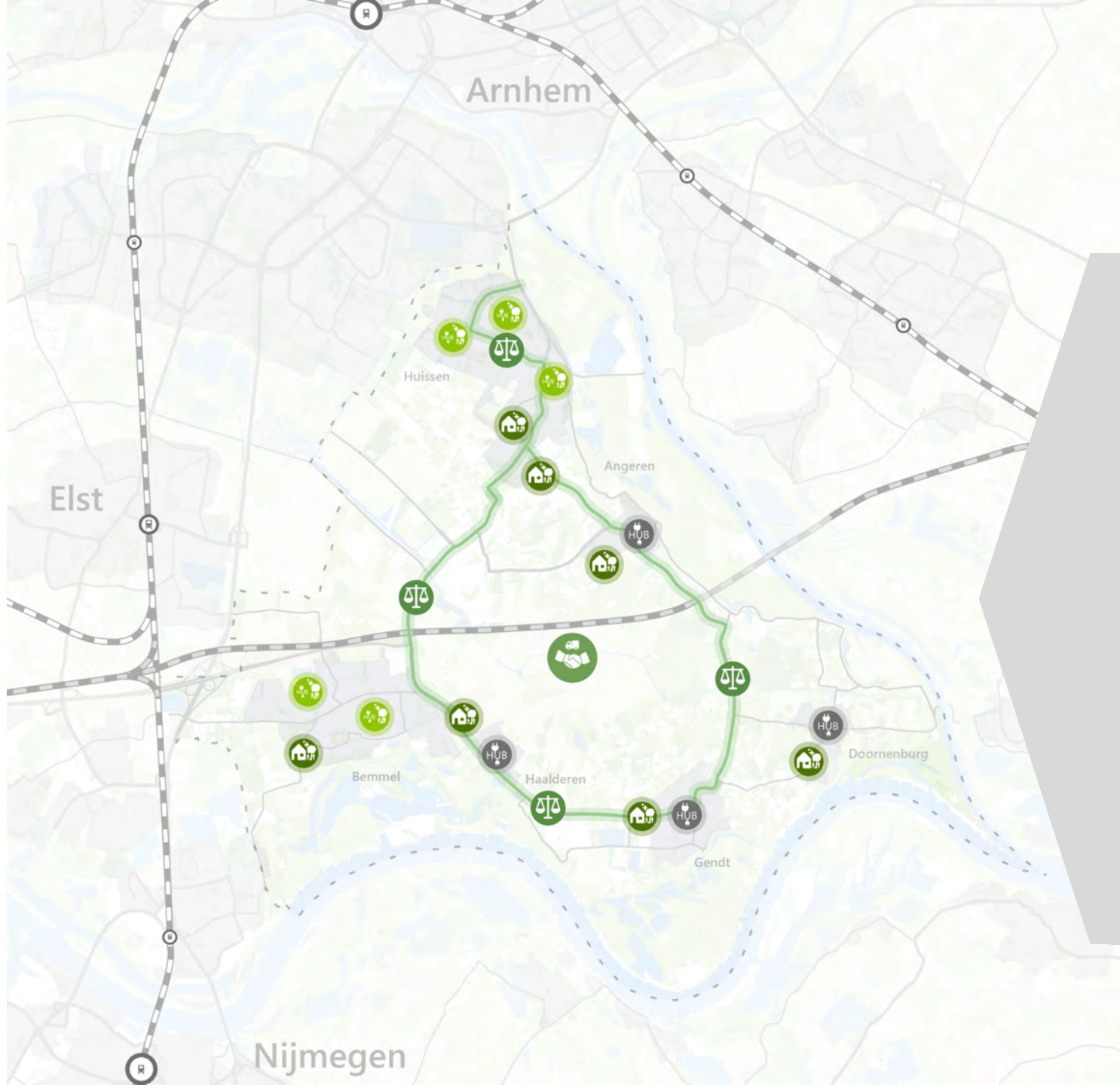
Leefbaarheid voor de inwoners staat centraal

Hoofdpunten in het kort:

1. We willen meer ruimte bieden voor fiets, voetganger en groen, bijvoorbeeld op onze "ring" van Lingewaard (Karstraat, Van der Mondeweg, N838, N839) en op de van de Voorstraat-Loostraat-Nielant.
2. Bij de inrichting van nieuwe woonbuurten gaat primair de aandacht uit naar langzaam verkeer en klimaatadaptatie.
3. We maken afspraken met ondernemers voor oplossingen over minder en schoon vrachtverkeer dóór Lingewaard.
4. Lingewaard wil deelmobiliteitsvoorzieningen en laadinfrastructuur in alle kernen beschikbaar hebben.
5. Voor Bemmelen en Huissen zien we mogelijkheden voor deelmobiliteit om te komen tot een lager 2^{de} autobezit. De winst aan parkeerruimte willen we inzetten voor meer groen en klimaatadaptatie in de buurt.



Leefbaarheid voor de
inwoners staat centraal



Leefbaarheid voor de inwoners staat centraal

-  2.1 Meer ruimte voor fiets, voetganger en groen
-  2.2 Bij nieuwe ontwikkelingen aandacht uit naar langzaam verkeer en klimaatadaptatie
-  2.3 Minder en schoon vrachtverkeer door Lingewaard
-  2.4 Deelmobiliteit en laadinfrastructuur in alle kernen
-  2.5 Inzet in Bommel en Huissen voor een lager autobezit

Wat willen we bereiken?

1. Op de hoofdwegen binnen de kernen willen we naar een betere balans tussen de ruimte voor auto, fiets, voetganger en groen. Op de hoofdroutes willen we dat alle verkeersdeelnemers een goede en veilige plek hebben. Onze ambitie is de ring van Lingewaard (N838/ N839) herkenbaar en eenduidig in te richten en vorm te geven. Deze opgave geldt ook voor de Van Voorststraat-Loostraat-Nielant.
2. Bij het ontwerpen van nieuwe woonwijken ontwerpen wij deze primair vanuit langzaam verkeer. Bij het stedenbouwkundige ontwerp geven we duidelijke randvoorwaarden mee die we opnemen in nieuw op te stellen omgevingsplannen. Denk hierbij aan het bieden van korte en directe routes voor de voetganger en de fiets. De ontsluiting met de auto kan meer buitenom. Parkeren vindt plaats op enige loopafstand. De fiets staat dichtbij de voordeur.



Voor herinrichting



Na herinrichting

Referentiebeeld voor ring Lingewaard (N838/ N839)/ voorbeeld gemeente Putten (Bron: Streetview)

"Auto en vrachtverkeer krijgen teveel prioriteit, fietsers en voetgangers moeten daarvoor wijken."

"Door het fietsen en wandelen nog aantrekkelijker te maken, kunnen we de leefbaarheid van de kernen en de gezondheid van de mensen verbeteren "

Quotes van deelnemers aan de digitale peiling op het thema leefbaarheid

Wat willen we bereiken?

3. Lingewaard wil het vrachtverkeer door de kernen zoveel mogelijk beperken. De gemeente wil daarom via een logistiek makelaar samen met ondernemers innovatieve oplossingen uitwerken om te komen tot minder vrachtverkeer en logistieke busjes dóór Lingewaard. Het vrachtverkeer van en naar Lingewaard is zero-emissie.
4. Op centrale plekken in de kernen ziet Lingewaard kansen om elektrische deelmobiliteit aan te bieden voor de inwoners. Dergelijke deelmobiliteitshubs dragen bij aan het voorzieningenniveau en de levendigheid in de kernen. Dan gaat het om een centrale gelegen mobiliteitsvoorziening in combinatie met een dorps huis, een gezondheidscentrum, horeca, kerk of zelfs een recreatiepunt. Maar ook een boerderij-automaat met versproducten, een apotheek-uitgiftepunt, een pakketmuur of een ruilbibliotheek. Een dergelijke deelmobiliteitshub biedt inwoners de gelegenheid een elektrische deelauto te gebruiken inclusief laadinfrastructuur. De uitwerking van dit principe vindt plaats met directe bewoners via participatie.
5. In de bestaande woonbuurten in Bemmelen en Huissen zien we kansen deelmobiliteit te stimuleren zodat het bezit van een 2^{de} auto minder nodig is. Bij succesvolle invoering is voor de totale buurt minder parkeerruimte nodig. De vrijgekomen ruimte willen we benutten voor meer groen en klimaatadaptatie in de buurt.

Afspraken maken over vrachtverkeer

In samenwerking met de lokale bedrijven gaan we het doorgaande vrachtverkeer door de kernen reduceren. Hiermee verbeteren we de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. We kiezen niet voor een vrachtwagenverbod omdat dit leidt tot andere sluiproutes en lastig te handhaven is. De dorpen moeten namelijk bereikbaar blijven voor vrachtverkeer met bestemming binnen de kernen.



Inzet van deelmobiliteit in de kernen is uit te breiden met andere voorzieningen zodat het tevens bijdraagt aan de levendigheid

#3

Toekomstbestendige hoofdstructuur voor Lingewaard

Hoofdpunten in het kort:

1. We zetten in op een oostelijke randweg om Huissen.
2. We willen een betere aansluiting op de A325/ N325.
3. We verkennen de haalbaarheid en condities van nieuwe hoofdstructuren in Lingewaard om de bereikbaarheid en leefbaarheid van Lingewaard te verbeteren.
4. We zetten in op vlotte en veilige verbindingen van en naar de aansluiting van de A15.
5. Lingewaard maakt zich hard voor een spoedige realisatie van de doortrekking van de A15.



Toekomstbestendige
hoofdstructuur Lingewaard

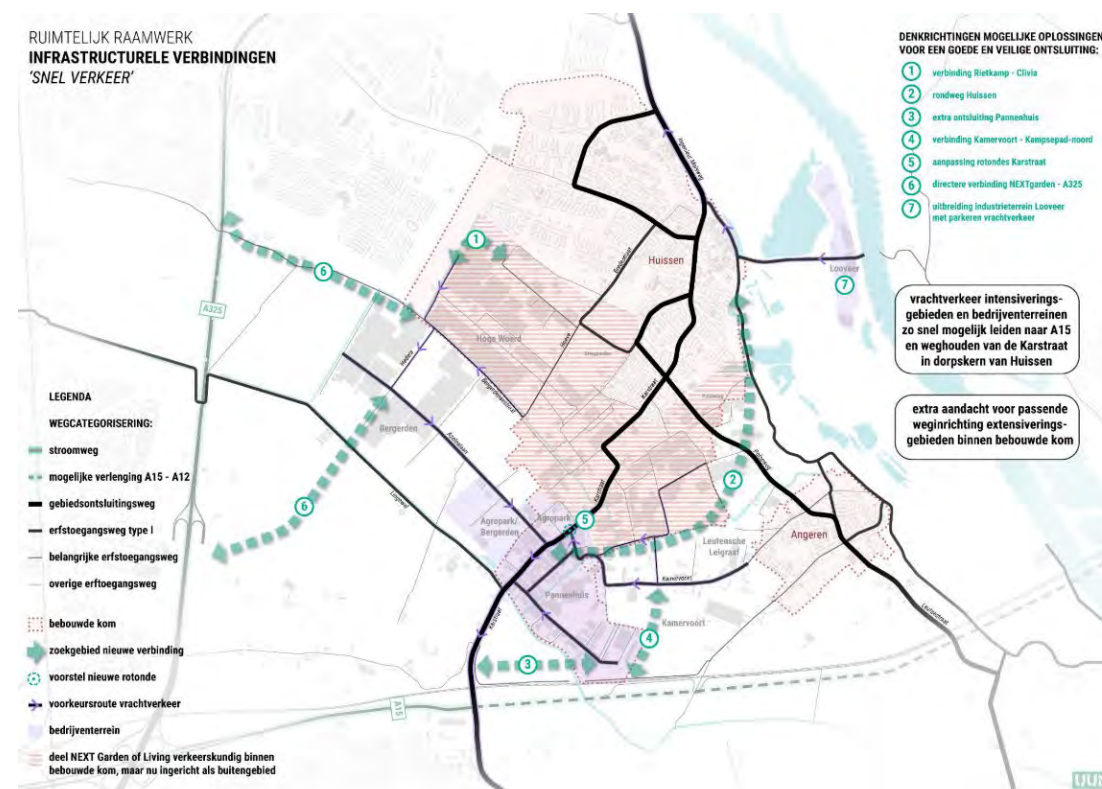


Toekomstbestendige hoofdstructuur Lingewaard

-  3.1 Oostelijke randweg Huissen
-  3.2 Betere aansluiting A325/N325
-  3.3 Verkennen haalbaarheid nieuwe hoofdstructuren
-  3.4 Vlot en veilig naar A15
-  3.5 Spoedige realisatie doortrekking A15

Wat willen we bereiken?

1. Om de woningbouwopgave zoals vastgelegd in de Woondeal te kunnen realiseren is een robuuste verkeersinfrastructuur noodzakelijk. We zetten daarom in op een nieuwe oostelijke randweg om Huissen. Dit zorgt voor een verlichting van de verkeersdruk aan de Karstraat en Stadswal en geeft een impuls aan de leefbaarheid van Huissen. Een oostelijke randweg biedt een toekomstbestendige hoofdstructuur om het centrum van Huissen heen met aansluiting op de Stadsdam. Een nieuwe randweg biedt een toekomstbestendige oplossing voor aanvullende ruimtelijke ontwikkelingen en versterking van Huissen.
2. We willen een betere aansluiting op de A325/ N325. Een extra aansluiting van Lingewaard op is meer kansrijk indien een combinatie mogelijk is met ruimtelijke ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld NextGarden en de woningbouwplannen van Driegaarden. Daarnaast streven we naar een betere ontsluiting van de Ir. Molsweg op de Pleyroute.
3. We verkennen de haalbaarheid van nieuwe hoofdstructuren om de bereikbaarheid en leefbaarheid van Lingewaard te verbeteren. Oplossingsrichtingen die zijn genoemd zijn een rondweg Haalderen, een weilandentracé, een parallelweg A15, een extra ontsluiting op de toekomstige A15, een betere ontsluiting op de aansluiting van Elst en een extra ontsluiting van bedrijventerrein Pannenhuis. We verkennen onder welke condities dergelijke investeringen kansrijk zijn en betrekken daarin ook de consequenties van het doorschuiven in tijd van de doortrekking van de A15.



Infrastructurele verbindingen van e naar NEXTgarden inclusief gewenste aansluiting naar de A325
Bron: Gebiedsvisie NEXTgarden, 2021

Wat willen we bereiken?

4. De A15 is in definitieve vorm voor veel van onze inwoners en bedrijven de verbinding naar de rest van het land en Duitsland. We zetten daarom in op een robuuste aansluiting op de A15, waarbij we auto- en vrachtverkeer van en naar Huissen Zuid (bedrijventerrein Pannenhuis, Agropark en Bergerden) en Bemmelen en Haalderen zoveel mogelijk geleiden van en naar de A15; vlot en veilig.
5. Voor de lokale en regionale bereikbaarheid is het doortrekken van de A15 van enorm belang. De realisatie van de doortrekking schuift door onduidelijkheid in de bezwarenprocedure verder vooruit in de tijd. Lingewaard maakt zich hard voor een spoedige realisatie van de doortrekking A15 (onderdeel van het project ViA15) inclusief een goede landschappelijke inpassing.

“Doortrekking van de A15 is van belang om de bereikbaarheid van de gemeente te verbeteren en draagt lokaal ook bij aan de leefbaarheid, bijvoorbeeld op de doorgaande wegen binnen Huissen.”

Quotes van deelnemers aan de digitale peiling op het thema toekomstbestendige hoofdstructuur

“Tussen Arnhem en Huissen zouden meer verbindingsmogelijkheden voor autoverkeer moeten zijn”



Project ViA15 in beeld, bron: www.via15.nl

#4

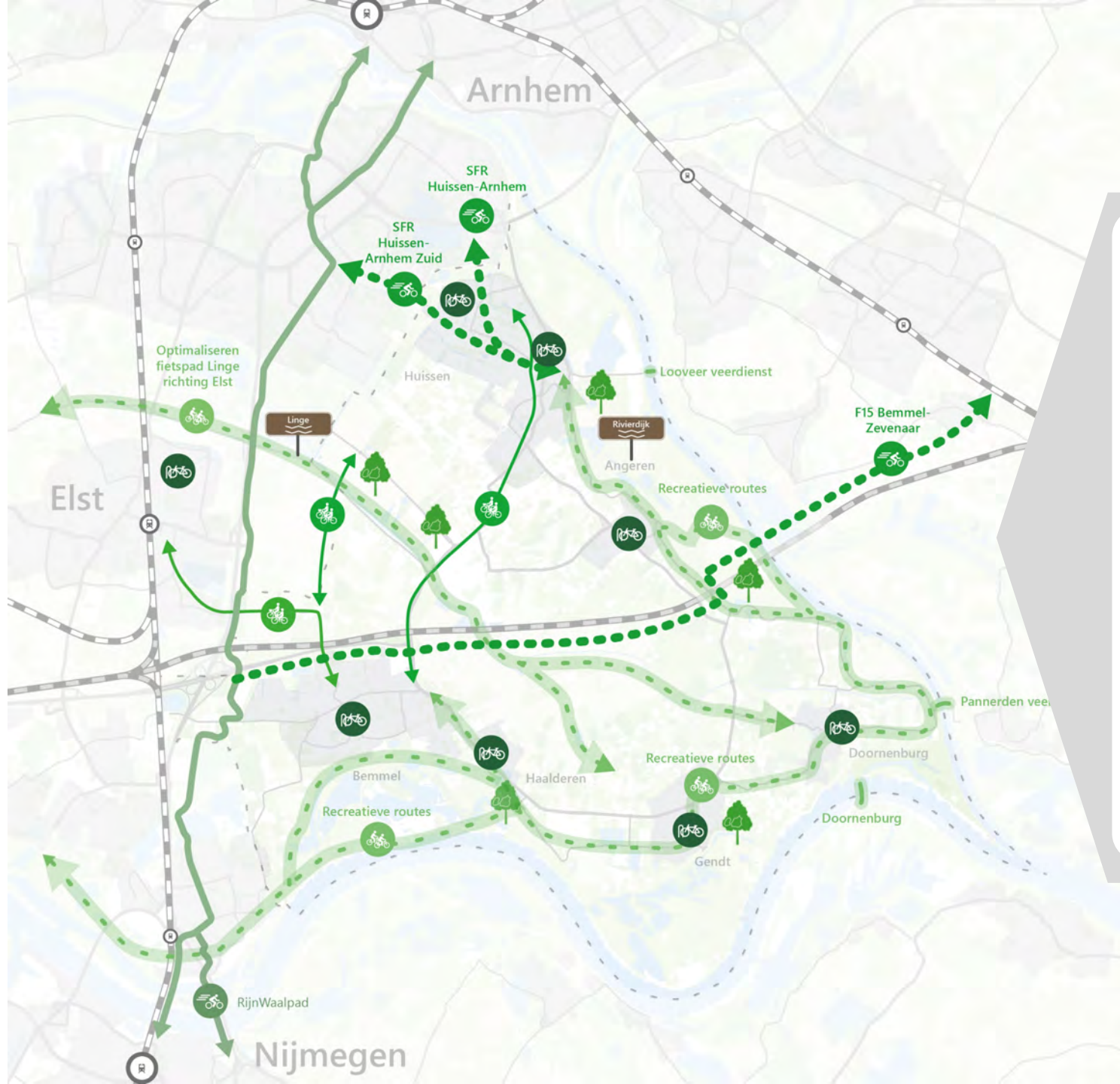
Meer inzet op de fiets (op korte en lange afstand)

Hoofdpunten in het kort:

1. We stimuleren fiets voor korte afstanden en gaan aan de slag met het verbeteren van het bestaande fietsnetwerk. We willen veilige en aantrekkelijke fietsroutes tussen alle kernen en van en naar de scholen.
2. Lingewaard zet in op hoogwaardige fietsroutes naar Arnhem, Elst, Nijmegen en De Liemers (Westervoort/ Duiven/ Zevenaar).
3. We geven meer ruimte en aandacht voor recreatie en de fiets (fijn fietsen over de dijken en langs de Linge).
4. Lingewaard wil meer fietsenstallingen realiseren in (winkel)centrumgebieden en bij scholen, sportaccommodaties en OV-haltes.



Meer inzet op de fiets
(op korte en lange afstand)

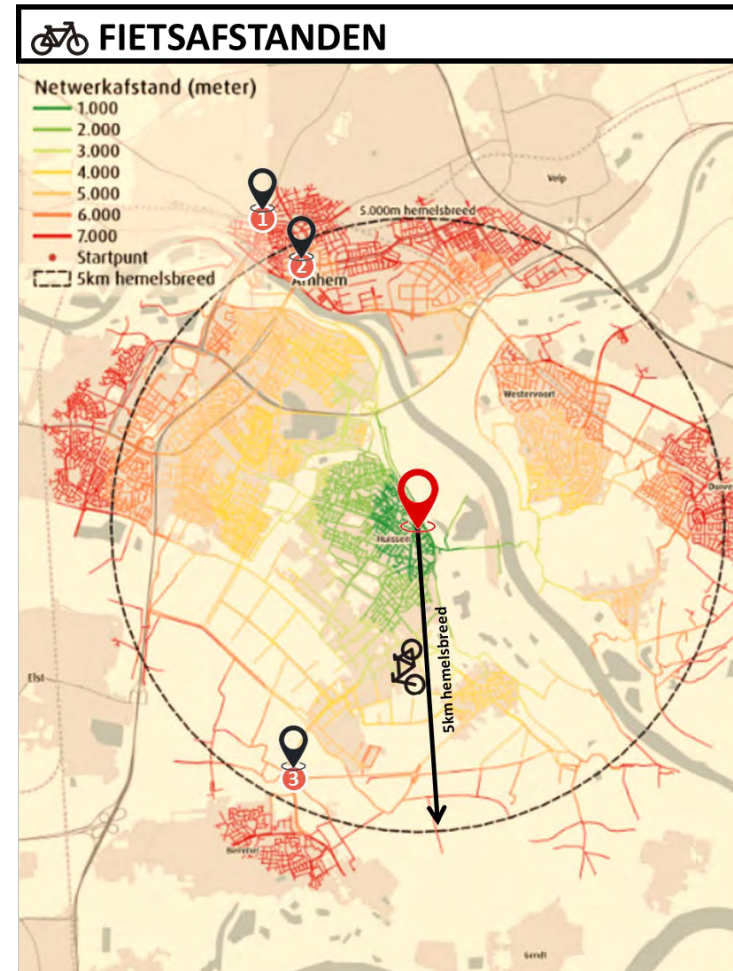


Meer inzet op de fiets (op korte en lange afstand)

-  4.1 Stimuleren fiets voor korte afstanden. Veilige en aantrekkelijke fietsroutes tussen alle kernen
-  4.2 Inzetten op hoogwaardige fietsroutes
-  4.3 Meer aandacht voor recreatie en de fiets (dijken en Linge)
-  4.4 Realisatie van meer fietsenstallingen

Wat willen we bereiken?

1. We willen fiets voor korte afstanden stimuleren. Daarom willen we alle kernen in Lingewaard met elkaar verbinden met hoogwaardige fietsroutes! Dit zijn veilige en aantrekkelijke fietsroutes met voldoende breedte. Zo zijn we beter voorbereid op een toenemende diversiteit aan typen fietsers en snelheidsverschillen op het fietspad (denk bijvoorbeeld aan elektrische fietsen, bakfietsen en speedpedelecs). We zetten in op het verbeteren en verbreden van het bestaande fietsnetwerk.
2. Met Arnhem, Elst, Nijmegen en dadelijk ook Duiven en Zevenaar nabij, liggen veel stedelijke en regionale voorzieningen op fietsafstand voor de inwoners van Lingewaard. Lingewaard zet daarom in op hoogwaardige fietsroutes naar Arnhem, Elst, Nijmegen en De Liemers (Westervoort, Duiven, Zevenaar).
 - o We gaan aan de slag met een haalbaarheidsonderzoek naar een hoogwaardige fietsroute tussen Huissen en Arnhem (Arnhem Noord en Arnhem Zuid).
 - o We doen een verkenning naar het verbeteren van de fietsroute Bemmelen-Nijmegen.
 - o We verbeteren de fietsverbinding naar Elst via De Plak.
 - o We maken ons sterk voor de realisatie van een hoogwaardige fietsroute naar Duiven en Zevenaar via de toekomstige A15-brug.



En groot deel van Lingewaard ligt binnen 5 kilometer hemelsbrede afstand van Arnhem

Wat willen we bereiken?

3. Lingewaard kent met de Rijn, de Waal, het Pannerdensch Kanaal en de Linge een enorme landschappelijke kwaliteit. Lingewaard wil deze kwaliteit meer benutten en geeft daarom meer aandacht en ruimte voor de fiets over de dijken onder andere via het project Gastvrije Waaldijken. Het fietspad langs de Linge wil Lingewaard verbeteren inclusief een fietsondergang onder de A325 richting Elst (Lingekruising). Dit vergt een aanpak in relatie met het project hoogwaterveiligheid.
4. Meer kwaliteit voor de fiets betekent ook meer en betere fietsenstallingen. Lingewaard wil daarom meer fietsenstallingen realiseren in (winkel)centrumgebieden en bij scholen, sportaccommodaties en OV-haltes. In vergelijking met de parkeerplekken van de auto, bieden wij voor de fiets de beste plekken om te stallen, met korte loopafstanden naar de eindbestemming.

“Verbeter de fietsenstallingen bij OV-haltes, rekening houdende met de toekomstige behoefte.”

“Richt de (nieuwe) infrastructuur zodanig in dat mensen gestimuleerd worden meer van de fiets en het OV gebruik te maken”

Quotes van deelnemers aan de digitale peiling op het thema fiets

Hoe willen we omgaan met de dijken?

De dijken worden gebruikt door veel verschillende verkeersdeelnemers met diverse motieven. Zo hebben de dijken een ontsluitende functie voor de kernen. Daarnaast trekken de dijken veel recreanten, waaronder wandelaars, fietsers en motoren. Door een deel van het verkeer wordt te hard gereden en ontstaan conflicten tussen de verschillende verkeersdeelnemers.

We willen de verkeersdrukke en overlast op de dijken terugdringen door meer prioriteit te geven aan wandelaars en fietsers. Het verbeteren van de fietsvriendelijkheid van de dijken vindt plaats in het concept 'Gastvrije Dijken'.



Het huidige beeld van de Waaldijk tussen Bemmelen en Gendt

#5

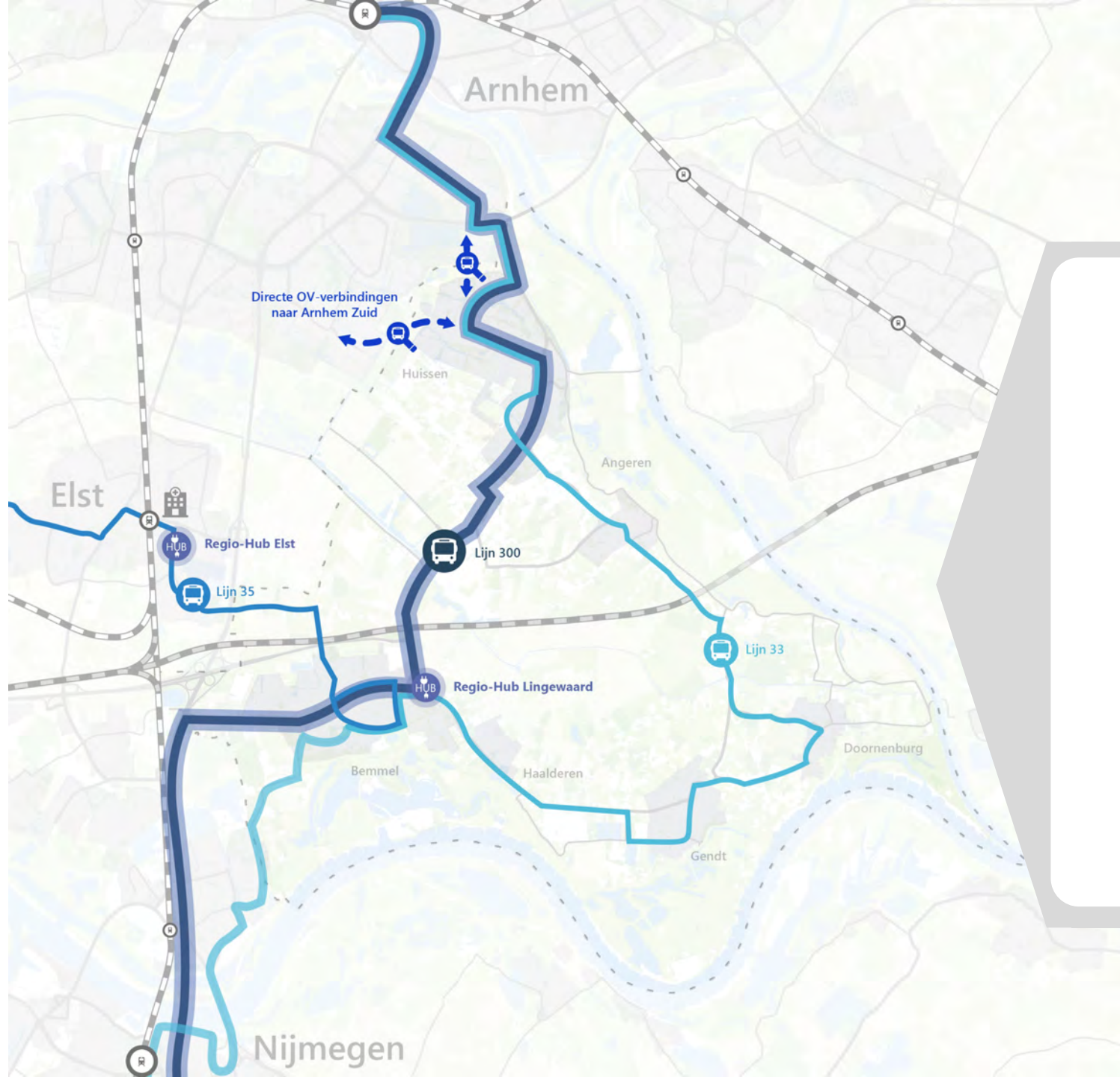
Snel en aantrekkelijk OV, bereikbaar voor iedereen

Hoofdpunten in het kort:

1. We zetten in op een directe OV-verbinding tussen Huissen en Arnhem Zuid/ winkelcentrum Kronenburg, door het doortrekken van buslijnen vanuit Arnhem.
2. Lijn 33 gaat sneller rijden, met minder haltes en betere haltevoorzieningen.
3. We willen een snelle OV-verbinding naar Elst (station, middelbare scholen en toekomstige locatie polikliniek).
4. Samen met de provincie bouwen we het succes van HOV-lijn 300 verder uit (snel en betrouwbaar OV voor Lingewaard).
5. Lingewaard wil de bestaande carpoolvoorziening nabij de A15 bij Bemmelen opwaarderen tot een regionale overstapplaats (OV-hub) met onder andere elektrische deelauto's en een logistiek verdeelpunt.



Snel en aantrekkelijk OV
bereikbaar voor iedereen



Snel en aantrekkelijk OV bereikbaar voor iedereen

- 
 5.1 Directe OV-verbindingen naar Arnhem door doortrekken trolleylijn
- 
 5.2 Optimaliseren buslijn 33
- 
 5.3 Snelle OV verbinding naar Elst
- 
 5.4 Uitbouwen succes HOV-lijn 300
- 
 5.5 Regio-Hub als overstapplek inclusief deelmobiliteit

Wat willen we bereiken?

1. Lingewaard zet in op een directe OV-verbinding tussen Huissen en Arnhem Zuid/ winkelcentrum Kronenburg. Dit kan door het doortrekken van het trolleybusnetwerk vanuit Het Duifje naar Huissen (lijn 3) en/ of vanuit Arnhem Zuid/ Rijkerswoerd (lijn 7). We gaan daarbij uit van een trolleybus zonder gebruik van bovenleiding in Lingewaard.
2. Lingewaard wil de bestaande buslijn 33 optimaliseren. We zetten in op het opwaarderen van de haltes met goede wachtvoorzieningen en voorzieningen voor het stallen van de fiets. We maken keuzes in het aantal haltes per kern. Het uitgangspunt daarbij is liever 2 hele goede haltes per kern, dan 4 middelmatige haltes. Minder haltes leidt tot een snellere reistijd van het openbaar vervoer. We streven daarbij dat de bus veelal over de hoofdstructuur rijdt, zodat het een snelle dienstregeling kan rijden.
3. Het station van Elst is voor veel bewoners van Bemmelen de verbinding op het spoornetwerk. Ook kent Elst diverse middelbare scholen. Met de komst van de polikliniek naar Elst wordt het stationsgebied van Elst een belangrijkere bestemming voor Lingewaard. Lingewaard pleit daarom voor een snelle OV-verbinding naar Elst (station en toekomstige locatie ziekenhuis). De OV-verbinding geeft ook een overstapmogelijkheid op de beoogde regio-hub (P+R) bij de aansluiting van Elst op de A325.



Lijn 33 verbindt de kernen in Lingewaard met Arnhem Centraal en Station Nijmegen CS (foto via Google Maps)

“De frequentie van de buslijnen en haltes op korte afstand is essentieel om zoveel mogelijk alternatieven voor autovervoer te stimuleren ”

“Snelle OV-verbindingen tussen de kleinere kernen en Arnhem/Nijmegen zijn heel belangrijk voor de leefbaarheid van de kernen.”

Quotes van deelnemers aan de digitale peiling op het thema openbaar vervoer en hubs

Wat willen we bereiken?

4. Lingewaard kent met lijn 300 een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Arnhem en Nijmegen. We willen het succes van lijn 300 verder uitbouwen met goede en comfortabele haltevoorzieningen en snelle en betrouwbare reistijden voor de bus.
5. Met de doortrekking van de A15 krijgt de carpoolvoorziening bij Bommel nabij de Kop van de Papenstraat meer potentie. Lingewaard wil deze plek op termijn doorontwikkelen naar een regionale overstapvoorziening. Een locatie als herkenbaar overstappunt op het openbaar vervoer, inclusief aanbod aan elektrische deelauto's. De locatie is aan te vullen met fietskluizen, deelfietsen, een Kiss and Ride voorziening en een pakketmuur of pick-up point van de apotheek of de boodschappen.

Hoogwaardig openbaar vervoer (lijn 300)

Als concurrerend alternatief voor de automobilist is hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) geïntroduceerd tussen Nijmegen en Arnhem via Bommel en Huissen. Deze HOV-verbinding rijdt rond met lijnnummer 300 en verbindt Nijmegen Heyendaal-Bommel-Huissen-Arnhem Centraal. Lijn 300 kent op drukke trajecten eigen vrijliggende infrastructuur en doet bewust minder haltes aan. Reizigers waarderen deze kwaliteit. Voor het corona tijdperk kende lijn 300 elk jaar meer reizigers.



Een regionale overstapplek op het openbaar vervoer inclusief elektrische deelauto's bij de huidige carpoollocatie van Bommel

#6

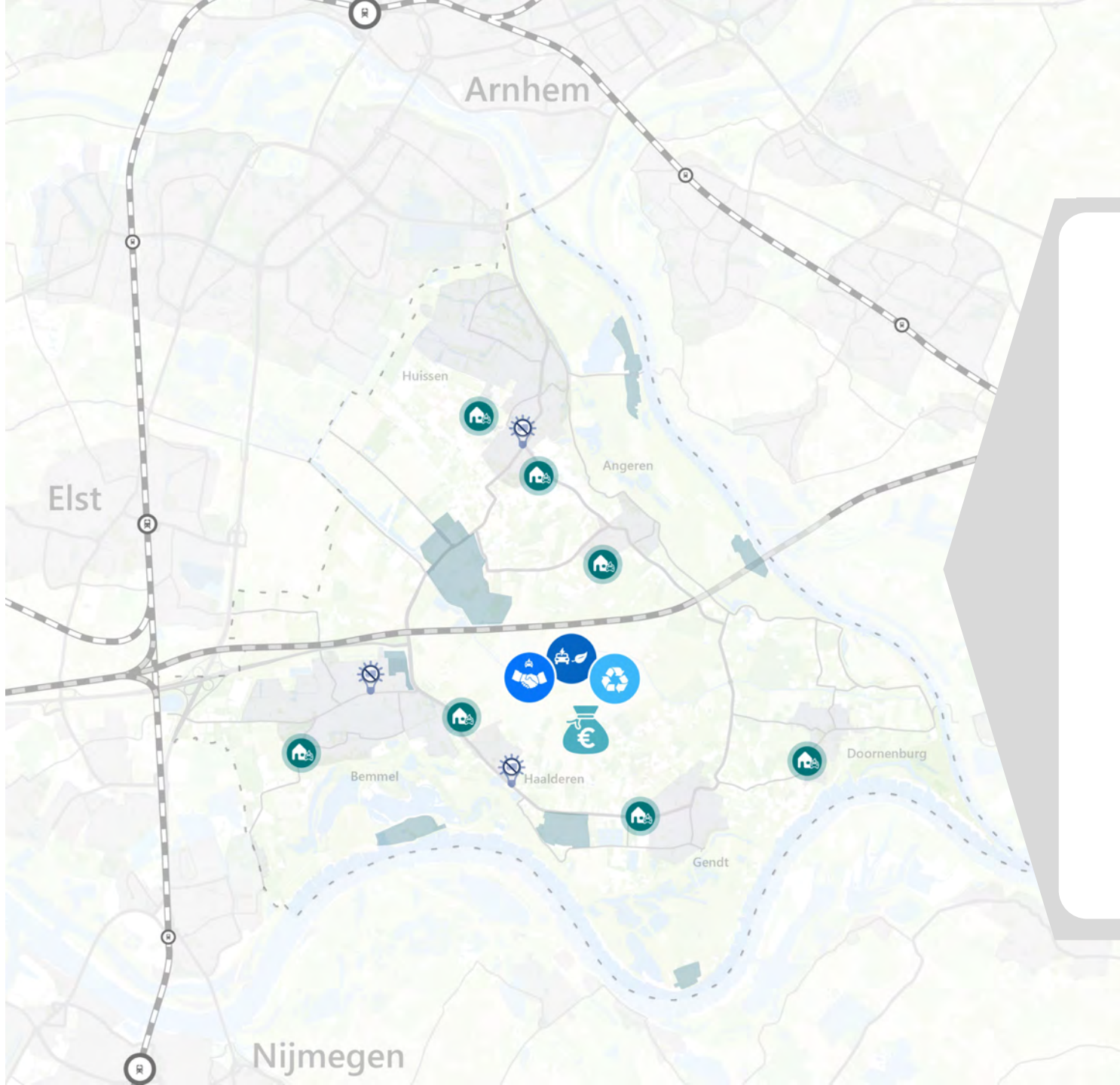
Inspelen op innovaties, slimme mobiliteit en logistiek

Hoofdpunten in het kort:

1. We koppelen mobiliteitsoplossingen aan de opgave voor energietransitie. Denk aan led verlichting, zonnepanelen in het asfalt en laadinfrastructuur via lantaarnpalen.
2. Nieuwe woningbouwontwikkelingen in Lingewaard zijn inclusief voorzieningen met elektrische deelauto.
3. We stimuleren slim en duurzaam reizen onder forenzen naar Lingewaard. Hiervoor maken we afspraken met het lokale bedrijfsleven.
4. We willen slimme logistieke oplossingen zodat minder overlast ontstaat voor vrachtverkeer en pakketdiensten door Huissen.
5. Ruimtelijke ontwikkelingen dragen via een mobiliteitsfonds bij aan mobiliteitsinvesteringen.
6. Nieuwe infrastructuur wordt volgens regionale afspraken in het kader van grond, weg en waterbouw circulair aanbesteed.



Inspelen op innovaties
slimme mobiliteit en logistiek



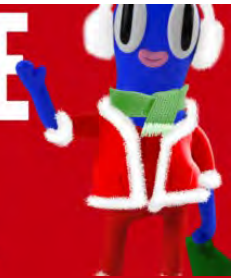
Inspelen op innovaties slimme mobiliteit en logistiek

-  6.1 Mobiliteitsoplossingen koppelen aan energietransitie
-  6.2 Nieuwe ontwikkelingen inclusief elektrisch deervoer
-  6.3 Stimuleren slim en duurzaam reizen forenzen naar Lingewaard
-  6.4 Innovatieve oplossingen voor minder vrachtverkeer door kernen
-  6.5 Opstarten mobiliteitsfonds
-  6.6 Circulair bouwen

Wat willen we bereiken?

1. We koppelen innovatieve mobiliteitsoplossingen aan de opgave voor energietransitie. Lingewaard maakt zich sterk voor led verlichting, zonnepanelen in het asfalt en laadinfrastructuur via lantaarnpalen.
2. De gemeente gaat ontwikkelaars bij nieuwbouwontwikkelingen uitdagen om te voorzien in elektrische deelvoorzieningen, zodat voor huishoudens een 2^{de} auto minder nodig is. Dit draagt ook weer bij aan minder benodigde parkeerplekken en biedt meer ruimte voor groen en ruimte voor ontmoeten. Lingewaard maakt dit mogelijk in de afspraken rondom de benodigde hoeveelheid te realiseren parkeerplaatsen (parkeernormen). Bij het aanbieden van een klantvriendelijk systeem van elektrische deelauto's hoeft de ontwikkelaar minder parkeerplaatsen te realiseren bij nieuwbouwontwikkelingen.
3. Via een werkgeversaanpak wil Lingewaard slim en duurzaam reizen van de forenzen naar Lingewaard stimuleren. De gemeente stimuleert het lokale bedrijfsleven om samen met een mobiliteitsmakelaar het reisgedrag van de eigen werknemers in beeld te brengen en te komen tot een aanpak waarbij werknemers slimmer en duurzamer gaan reizen (bijvoorbeeld minder of niet in de spits of stimuleren thuiswerken). Het regionale programma Slim & Schoon Onderweg helpt hierbij.

(NEEM) TIJD OM DE SPITS TE MIJDEN.



Het regionale programma Slim & Schoon Onderweg richt zich specifiek op gedragsbeïnvloeding, bijvoorbeeld via een werkgeversaanpak. Speciaal voor de regio Arnhem Nijmegen is een mobiliteitsmakelaar actief die oplossingen biedt voor werkgevers voor meer duurzaam mobiliteitsbeleid. De voordelen voor werkgevers zijn een betere bereikbare organisatie, minder ziekteverzuim, meer productiviteit, goed werkgeverschap en een kleinere CO2-voetafdruk. Lingewaard wil slim en duurzaam mobiliteitsgedrag via een werkgeversaanpak stimuleren.

Bron: [Slimschoononderweg.nl/werkgeversaanpak](https://slimschoononderweg.nl/werkgeversaanpak)

Wat willen we bereiken?

4. We willen slimme logistieke oplossingen zodat minder overlast ontstaat door vrachtverkeer. Lingewaard wil het vrachtverkeer door de kernen zoveel mogelijk beperken. De gemeente wil daarom via een logistiek makelaar samen met ondernemers innovatieve oplossingen uitwerken om te komen tot minder vrachtverkeer en logistieke busjes dóór Lingewaard. Dit kan bijvoorbeeld via een overslagpunt van goederen en pakketdiensten, maar ook een andere oplossing voor het vrachtverkeer van en naar het Looveer. Tevens maakt Lingewaard afspraken om het vrachtverkeer van en naar Lingewaard zero-emissie te maken.
5. Lingewaard krijgt een mobiliteitsfonds zodat ontwikkelaars bij ruimtelijke ontwikkelingen een financiële bijdrage doen voor eventuele benodigde mobiliteitsinvesteringen.
6. Lingewaard wil meer circulair bouwen en wil innovatie van producten en bedrijfsprocessen om circulair werken te stimuleren. Infrastructuur en nieuwbouw kennen namelijk een hoog grondstofgebruik met negatieve gevolgen voor klimaat en milieu. In regionaal verband zijn afspraken gemaakt om circulariteit als voorwaarde op te nemen bij de aanbesteding van infrastructuur- en bouwprojecten.

“Stimuleer een mobiliteitstransitie, bijvoorbeeld door te investeren in lokale werkvoorzieningen als alternatief voor thuiswerken.”

“Dwing vrachtverkeer waar mogelijk buiten de kernen te rijden.”

Quotes van deelnemers aan de digitale peiling op het thema innovatie

Lineair bouwen



Circulair bouwen



*Schematische voorstelling van lineair en circulair bouwen: lineair is eindig, circulair recycleert en hergebruikt!
(bron: <https://www.offrea.be/bouwinfo/bouwen-en-verbouwen/circulair-bouwen-toekomst-van-bouwsector>)*

Bijlage

Verslag van gespreksavond
Mobiliteitsvisie Lingewaard

(19 oktober 2021)

Verslag van gespreksavond Mobiliteitsvisie Lingewaard

Bijeenkomst: 19 oktober in Huissen (19.30u-21.30u)

Aanwezig: 34 bewoners en vertegenwoordigers van belangengroeperingen en organisaties en 6 raadsleden

Dinsdagavond 19 oktober heeft in de voormalige raadszaal in Huissen een gespreksavond over de Mobiliteitsvisie Lingewaard plaatsgevonden. Het voornaamste doel van deze avond was om ideeën van bewoners over de toekomstige mobiliteit (2030 en verder) op te halen.

De bijeenkomst bestond uit drie delen:

1. Presentatie introductie Mobiliteitsvisie Lingewaard

Met een presentatie werd ingegaan op enkele belangrijke kenmerken en ontwikkelingen van de mobiliteit in Lingewaard en binnen Nederland. Deze presentatie is verstuurd naar alle aanwezigen.

2. In gesprek over ideeën per thematafel

In twee rondes is aan vier thematafels gesproken over de volgende thema's:

- Verkeersveiligheid en leefbaarheid
- Hoofdstructuur noord (zowel auto, fiets als OV, met name boven A15)
- Hoofdinfrastructuur zuid (zowel auto, fiets als OV, met name onder A15)
- Innovatie en slimme mobiliteit

Aan het begin van de ronde is de deelnemers gevraagd ideeën met betrekking tot het thema te bedenken en op de grote kaarten op tafel te plakken. Vervolgens is een discussie gevoerd over de ingebrachte ideeën.

3. Terugkoppeling opbrengst per thema

De gespreksleiders van de tafels hebben een terugkoppeling gegeven van de ideeën die zijn langsgekomen voor het betreffende thema en de grote lijn die hieruit is te halen.

Deze bijlage geeft een overzicht van de ingebrachte ideeën per thema. De thema's hoofdinfrastructuur noord en zuid zijn hierbij samengevoegd tot één thema: hoofdinfrastructuur auto, fiets en openbaar vervoer.

Thema 1:

Verkeersveiligheid & leefbaarheid



Samengevat:

- Uitbreiden verblijfsgebieden (met 30 km/u straten) binnen de kernen waar voetgangers/fietsers prioriteit hebben boven gemotoriseerd verkeer.
- Meer aandacht voor veiligheid schoolomgevingen door autoverkeer/vrachtverkeer (tijdens spitsen) te beperken en fietsverkeer te stimuleren.
- Zorgen voor goede infrastructuur voor fietsers en voetgangers, rekening houdend met de toenemende diversiteit aan verkeersdeelnemers (elektrische fietsen, bakfietsen, speedpedelecs, etc.).
- Zorgdragen voor een geloofwaardige en groene inrichting van wegen met eenduidige voorrangsregels (met name bij rotondes).
- Leefbaarheid in de kernen verbeteren, bijvoorbeeld door vrachtverkeer te reduceren, meer 30 km/u wegen en nieuwe rondwegen om de kernen te ontlasten.

Ingebrachte ideeën:

- Aanleg rondwegen rond kernen
- Overslag-hub A15
- Weren vrachtverkeer door kernen
- Trottoirs/fietspaden breder/vlakker
- Wegenvisie voor woningbouwplannen
- Ongelijkvloerse kruisingen voor snelfietsroutes
- Geloofwaardige inrichting wegen
- Fiets in woonwijken prioriteit geven boven auto
- Voetgangers meer ruimte en prioriteit geven
- Soort hub voor pakketdiensten
- Meer groen in de wijken
- Eenduidige voorrangsregels bij rotondes
- 30 km/u binnen bebouwde kom
- Gratis OV
- Integrale regionale/landelijk aanpak
- Scheiding snel en langzaam verkeer
- Snelle fietsroutes uit woonwijken naar centrum/scholen
- Bevorderen fiets voor korte afstanden
- Kiss & Ride bij scholen niet meer faciliteren
- Functies en gebruikers beter op elkaar afstemmen (bijvoorbeeld geen bevoorrading winkels en ophalen vuilnis tijdens spits scholen)
- (aangenaam) parkeren aan de rand van de wijk

Thema 2:

Hoofdinfrastructuur auto, fiets en OV



Samengevat:

- Verbetering verbindingen naar Elst, voor zowel auto, fiets als het openbaar vervoer.
- Betere (op maat gemaakte) OV-verbindingen vanuit de kernen naar Arnhem/Nijmegen.
- Benutten doortrekking A15 met aanleg parallelweg en F15 (fietsnelweg).
- Onderzoeken van effecten nieuwe infrastructuur en uitbreiden bestaande infrastructuur (o.a. rondwegen rondom de kernen, nieuwe aansluiting op A325 en verbreding N839).
- Opstellen van een duidelijke visie voor de ontsluiting van nieuwe woonwijken en het stimuleren van alternatieve modaliteiten naast de auto.

Ingebrachte ideeën

Auto:

- 30 km/u in de kernen
- Rondweg om Huissen/Haalderen/Bemmel
- Weren vrachtverkeer door kernen (eventueel emissieloos)
- Parkeerkoffers
- Verdubbeling N839
- N839 in eigen beheer nemen
- Dorpen autovrij
- Schoolomgevingen autovrij, tijden spreiden vanwege drukte
- Betere verbindingen naar Elst voor auto/fiets/OV naar o.a. stations en polikliniek
- Dijken open voor ontsluiting/recreatie/calamiteiten
- Boomstructuur bij hoofdwegen (doodlopende woonwijken vanaf de hoofdwegen)
- Omleidingsroutes bij congestie/files
- Meer ontsluitingen op A15
- Scheiding autoverkeer en vrachtverkeer
- Parallelweg langs A15
- Parallelweg A15 met een aftakking richting Gendt/Haalderen (soort Rondweg Haalderen)
- Betere ontsluiting op A325
- Actief autogebruik terugdringen in nieuwe wijken, door te zorgen dat je met de fiets makkelijker van A naar B komt dan met de auto.
- Meer aandacht voor effecten verkeer op luchtkwaliteit en geluid
- Visie voor ontsluitingen nieuwe woningbouwgebieden

Fiets:

- RijnWaalpad aansluiten op F15 (fietsnelweg)
- Faciliteren zwakke verkeersdeelnemers
- Snelheidsverschillen fietspaden
- Snelfietsroute Bemmel-Zevenaar
- Cursus e-bikes ouderen
- Fietspaden meer vrij liggend en breder
- Goede bereikbaarheid Park Lingezege
- Rotondes met eenduidige voorrangregels voor fietsers
- Dijken fietsvriendelijker
- F15 doortrekken naar A325 (om Ressen heen)

OV:

- Beveiliging ICT
- Station Lingewaard hub
- Polikliniek Elst
- Directe (onbemande) verbinding met Arnhem via Huissensedijk
- Aansluiting lijn 33 op lijn 300 op Houtakker
- Trolley doortrekken vanuit Arnhem
- Snellere OV-verbinding vanuit kleinere kernen naar Arnhem/Nijmegen
- Kleinschaliger OV (kleinere bussen)
- Lijn 33 door nieuwe woonwijken in Gendt/Bemmel laten rijden
- Goede en snellere HOV verbindingen naar Arnhem/Nijmegen

Thema 3:

Innovatie & slimme mobiliteit



Samengevat:

- Stimuleren van gebruik openbaar vervoer, bijvoorbeeld door nieuwe (onbemande) verbindingen en speciale regionale Ov-kaarten (gratis reizen) voor toeristen.
- Faciliteren elektrische vervoer door aanleg laadinfrastructuur voor zowel fietsen als auto's, bij nieuwe woonwijken geïntegreerd.
- Aanleg hub(s) met deelauto's, elektrische fietsen en mogelijk een overslagpunt voor transport van goederen.
- Bieden van slimme routeinformatie aan reizigers, onder andere door meer gebruik te maken van data.
- Stimuleren om verplaatsingen te verschuiven/vermijden (gedragsverandering), bijvoorbeeld door lokale kantoorvoorzieningen te faciliteren en werkgeversaanpak.

Ingebrachte ideeën

- Gratis OV
- Gebruik van waterwegen voor personenvervoer (watertaxi)
- Bekijk ook mogelijkheid van tunnels
- Onbemand OV (via Huissensedijk naar Arnhem)
- Dynamische snelheden
- Dynamische obstakels (bijvoorbeeld rondom schoolomgevingen)
- (Overslag)hub A15, verdere verspreiding met elektrisch vervoer
- Gebruik Betuwelijn voor personenvervoer
- Meer thuiswerken/spreiding werktijden
- Stimuleren gedragsverandering
- Betere route informatie, slimmer reizen
- Meer gebruik van data fietsers en verkeerslichten
- OV-netwerk integraal meenemen bij bouw nieuwe woonwijk
- OV dag/weekkaarten voor toeristen (betaald uit toeristenbelasting)
- Bepalen oplossingen meer aan wijken overlaten
- Laadpalen in nieuwe wijken integreren in lantaarnpalen
- Elektrische fietsen bij hubs plaatsen
- Meer laadvoorzieningen voor elektrische fietsen
- Stimuleren deelauto's (rekening houdend met doelgroepen)
- Fysieke maatregelen koppelen met sociale gedragsverandering.



Titel: **Mobiliteitsvisie Lingewaard**
Hoe houden we Lingewaard verkeersveilig, leefbaar en bereikbaar in een groeiende regio?

Datum: november 2021