

6 Mobiliteit

6.1 Achtergrond

Verkeersproblematiek

De gemeente Westervoort heeft te maken met een groeiende verkeersproblematiek. Deze problematiek is grotendeels het gevolg van het dichtslibben van het omliggende rijks- en regionale wegennet, waaronder de N325 en de A12. Dit dichtslibben heeft een steeds grotere stroom doorgaand regionaal verkeer door de kern van Westervoort tot gevolg. Met name het traject Hamersestraat - Dorpstraat - Brugweg wordt overbelast. Daarnaast ontbreekt een goede verbindingsweg tussen Westervoort-Zuid en de IJsselbrug. De centrumroute Klapstraat - Kerkstraat - Dorpsplein wordt als alternatief gebruikt, hetgeen knelpunten tot gevolg heeft voor wat betreft de bereikbaarheid van het Westervoortse centrum. Nevenstaande afbeelding toont de mobiliteitsknelpunten, in relatie tot de ligging van het centrum.

6.2 Ruimtelijke opgave

(Boven)regionale maatregelen

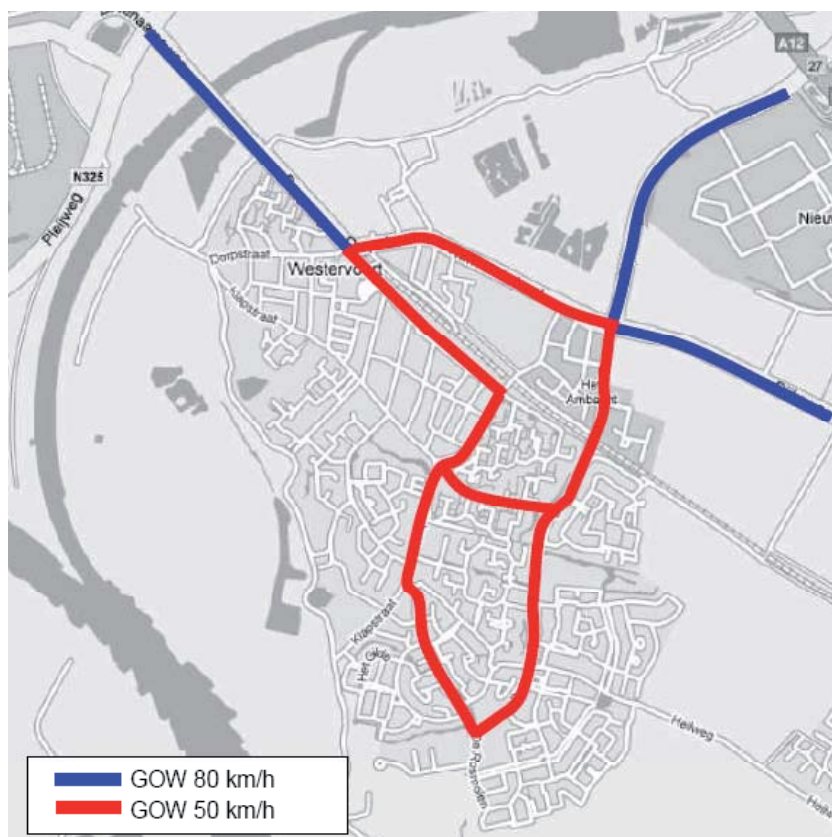
Voornoemde problematiek overstijgt gedeeltelijk het schaalniveau van de gemeente Westervoort. (Boven)regionale maatregelen zullen een deel van de oplossing moeten bieden. Het betreft onder andere de eventuele doortrekking van de A15 (voorziene realisatie 2015), de aanleg van spitsstroken langs de A12 (voorziene realisatie 2012), de aanpassing van de Pleijroute en een mogelijke parallelstrook voor regionaal verkeer langs de A12. De gemeente werkt hiertoe samen met regionale partijen, maar is daarbij geen initiatiefnemer.

Lokale maatregelen

De gemeente Westervoort levert een lokale bijdrage aan het oplossen van de problematiek door ervoor te zorgen dat de hoeveelheid doorgaand regionaal verkeer door Westervoort in ieder geval niet toeneemt. De gemeente kiest dan ook voor het oplossen van lokale knelpunten boven het faciliteren van regionaal verkeer over het Westervoortse wegennet. Daarnaast staat het optimaliseren van bestemmingsverkeer centraal. Met name het centrum moet goed bereikbaar zijn voor alle vervoerswijzen en in het bijzonder voor fietsers en voetgangers. Een soepele afwikkeling van langzaam verkeer en openbaar vervoer heeft prioriteit. Een goede bereikbaarheid van voorzieningen is in dit kader eveneens van essentieel belang. Voor nadere informatie wordt verwezen naar hoofdstuk 7 Welzijn, zorg en educatie.



Bestaande mobiliteitsknelpunten



Wegcategorisering
Bron: Verkeersplan Westervoort

Gemotoriseerd verkeer

Voor wat betreft gemotoriseerd verkeer hecht de gemeente, in lijn met de nationale duurzaam veiligheidsgedachte, belang aan een duidelijke wegcatégorisering. Hierbij wordt binnen de gemeente onderscheid gemaakt in gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Binnen de kern ligt de prioriteit bij fietsverkeer, waartoe hoofdzakelijk wordt voorzien in verblijfsgebied (erftoegangswegen met een snelheidsregime van 30 km/uur). Het winkelcentrum is reeds ingericht als verblijfsgebied. De realisatie van voldoende fietsenstallingen ter plaatse heeft aandacht. Ten behoeve van een goede bereikbaarheid zijn enkele gebiedsontsluitingswegen aangewezen, die als zodanig worden en zijn ingericht (snelheidsregime van 50 km/uur).

De voorziene gebiedsontsluitingswegen zijn op nevenstaande afbeelding aangeduid. Met deze wegstructuur worden de mobiliteitsknoop punten rondom het centrum verminderd. Deze wegstructuur is nog niet definitief. Er zijn twee varianten:

- variant 1: doortrekken Zuidelijke Parallelweg tot de Rivierweg;
- variant 2: de hoofdwegenstructuur via de zuidelijke Liemersallee en Broeklanden.

Over een definitieve keuze wordt besloten in het kader van de uitwerking van het Verkeersplan (Maatregelenpakket Verkeer).

Om de Zuidelijke Parallelweg en de zuidelijke Liemersallee te laten fungeren als gebiedsontsluitingswegen, zullen ze moeten worden opgewaardeerd. Deze opwaardering is voor de Zuidelijke Parallelweg voorzien tussen de Brugweg en de Liemersallee en voor de zuidelijke Liemersallee tussen het spoor en de rotonde Broeklanden.

Voor wat betreft het huidige regionale verkeer wordt geen alternatief tracé ontwikkeld. De doorgaande route wordt met diverse maatregelen onaantrekkelijk gemaakt (bijvoorbeeld verkeerslichten), ten opzichte van een alternatieve route via rijks- en regionale wegen. In dit kader wordt overwogen een deel van de Dorpstraat, namelijk tot aan de Brouwerslaan, als 30 km/uur-weg aan te wijzen.

Langzaam verkeer

De gemeente Westervoort hecht veel waarde aan een soepele en veilige afwikkeling van het langzaam verkeer. De huidige fietspadenstructuur wordt de komende jaren dan ook kritisch onder de loep genomen. Daarnaast verdienen (geconcentreerde) oversteken voor fietsverkeer over gebiedsontsluitingswegen specifieke aandacht. Het centrumgebied, met haar toekomstige station, moet vanuit alle Westervoortse wijken goed bereikbaar zijn. Aan de positie van de fietsers en voetgangers wordt bij de verdere uitwerking van diverse plannen bijzondere aandacht geschonken.

Openbaar vervoer

In het centrum van Westervoort wordt naar verwachting in 2011/2012 een station gerealiseerd en in gebruik genomen. Dit station heeft een aanzienlijke verbetering van de bereikbaarheid van Westervoort met het openbaar vervoer tot gevolg. De gemeente streeft naar handhaving van bestaande buslijnen en een goede integratie tussen de spoorverbinding en busdiensten. Met de bouw van het station worden diverse beleidsdoelen voor wat betreft mobiliteit nagestreefd. Het betreft onder andere de verbetering van de verbinding voor langzaam verkeer tussen het winkelcentrum en het station, de realisatie van voldoende fietsenstallingen en parkeervoorzieningen voor langparkeerders en de ontwikkeling van een doorsteek door de spoordijk met als doel de barrièrewerking te verminderen. Daarnaast levert het station een bijdrage aan werkgelegenheidsontwikkeling en biedt het station kansen voor de herontwikkeling van het centrumgebied. Voor nadere informatie wordt verwezen naar hoofdstuk 5.

Parkeervoorzieningen

Voor wat betreft parkeren wordt, naast de realisatie van extra parkeervoorzieningen voor langparkeerders nabij het voorziene treinstation, ingezet op een parkeerduurbepanking in het centrumgebied. Hiermee wordt gestimuleerd dat centrumparkeerplaatsen beschikbaar zijn voor bezoekers van het centrum. In de woongebieden staat het stimuleren van parkeren op eigen terrein centraal. Voor vrijstaande, dubbele en hoekwoningen geldt als uitgangspunt dat minimaal één parkeerplaats op eigen terrein aanwezig moet zijn.

6.3 Ruimtelijk programma structuurvisie op hoofdlijnen

- Onaantrekkelijk maken van de doorgaande route voor regionaal verkeer met onder andere verkeerslichten en eventueel afwaarderen van een deel van de Dorpstraat tot een 30 km/uur-weg.
- Aanpassen van de wegenstructuur conform duurzaam veiligheids-gedachte, met als doel mobiliteitsknoop punten rondom het centrum te reduceren. Hiertoe zal onder andere de Zuidelijke Parallelweg worden opgewaardeerd.
- Verbeteren van de fietspadenstructuur en oversteekplaatsen voor fietsverkeer over gebiedsontsluitingswegen.
- Verbeteren van verbindingen voor langzaam verkeer vanuit woonwijken richting het centrum.
- Realisatie station in 2011/2012
- Verbinding voor langzaam verkeer tussen het winkelcentrum en het station verbeteren en een doorsteek door de spoordijk ontwikkelen.
- Realisatie van extra parkeervoorzieningen voor langparkeerders nabij het voorziene treinstation.
- Inzetten op een parkeerduurbepanking in het centrumgebied.
- Stimuleren van parkeren op eigen terrein in woongebieden.

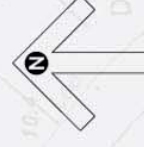
STRUCTUURVISIE WESTERVOORT

mobilititeit



- afwaarderen doorgaande route regionaal verkeer
- opwaardering Zuidelijke Parallelweg en Zuidelijke Liemersallee
- realisatie station
- realisatie parkeervoorziening langparkeerders
- verbeteren oversteepleaats langzaam verkeer
- verbeteren langzaam verkeer-verbinding centrum

Westervoort



s a b

ARNHEM

Huissen