

Ontwerp Programma Mobiliteit

Voorst 2020 - 2030



Inhoudsopgave

1 Inleiding.....	4
1.1 Thema's in toekomstvisie	4
1.2 Speerpunten in uitvoeringsagenda.....	4
1.3 Omgevingsplan	5
1.4 Geldigheidsduur programma Mobiliteit	5
1.5 Planwet verkeer en vervoer	5
1.6 Leeswijzer	5
2 De opgave	6
2.1 Bestaande situatie.....	6
2.2 Evaluatie	6
2.3 Aansluiten bij nationaal en provinciaal beleid	7
2.3.1 Nationaal beleid	7
2.3.2 Omgevingsvisie Gaaf Gelderland	8
2.4 De opgave	8
3 Wonen, leefbaarheid en sociale cohesie	9
3.1 Goede bereikbaarheid van de kernen	9
3.2 Gezonde samenleving	11
4 Energie en klimaat	13
4.1 Een energie neutrale gemeente Voorst.....	13
5 Omgeving en landschap	15
5.1 Behoud en versterking van het landschap en de cultuurhistorie	15
5.2 Verder vergroenen van de kernen	15
5.3 Versterken van de kwaliteit van alle entrees tot de kernen	15
6 Werk, innovatie en recreatie	16
6.1 Versterken sector bedrijven, recreatie en toerisme	16
6.2 Cleantech Regio	16
7 Participatie en krachtige netwerken.....	18
7.1 Een verbindende rol.....	18
7.2 Partners in de fysieke leefomgeving.....	18
8 Uitvoeringsprogramma.....	19

Samenvatting

In 2018 is de Ruimtelijke Toekomstvisie Voorst vastgesteld. Met de Ruimtelijke Toekomstvisie geven wij een krachtige basis voor ruimtelijke ontwikkelingen in onze gemeente. De belangrijkste trefwoorden hierbij zijn Kwaliteit, Verbinding en Duurzaamheid. In de bijbehorende Uitvoeringsagenda zijn de speerpunten benoemd. Met dit plan willen wij van het beleidsthema mobiliteit invulling geven aan onze speerpunten.

Goede bereikbaarheid van de kernen

Fiets op 1 - Wij kiezen er voor om de fiets op 1 te zetten. Dit doen we door bij de inrichting van onze wegen de fiets meer ruimte te geven. We zorgen voor goede voorzieningen voor het stallen van de fiets. Ook het concept van de Snelfietsroute past hier goed in. Na voorbeeld van de snelfietsroute Apeldoorn – Deventer blijven wij zoeken naar kansen om het netwerk van snelfietsroutes te versterken.

Nieuwe wegcategorysering - De auto staat niet overal meer op één. In de dorpen, wijken en centrumgebieden waar de afstanden kort zijn kan de rijsnelheid omlaag. Dit biedt ruimte voor de fiets, voor groen, water en ruimtelijke kwaliteit. Hiermee dragen wij bij aan een veiligere, leefbaarder en klimaatbestendiger inrichting van onze woongebieden.

Parkeren - Ons uitgangspunt is het aansluiten op de landelijk geldende parkeernormen voor weinig stedelijk gebied. Wel willen we efficiënt omgaan met de openbare ruimte en ook het belang van openbaar groen, water en ruimtelijke kwaliteit behartigen voor een leefbare, fijne omgeving. Dat betekent in sommige gevallen maatwerk. In het omgevingsplan wordt dit nader uitgewerkt.

Gezonde samenleving

Verkeersveiligheid - Het aantal ongevallen neemt de afgelopen jaren landelijk toe. Technologische ontwikkelingen zoals de elektrische fiets en de mobiele telefoon spelen hierin een belangrijke rol. Wij willen de verkeersveiligheid verbeteren. Dat doen we door in te zetten op de onderwerpen waar wij invloed op uit kunnen oefenen. Zo richten wij onze infrastructuur veilig in en nemen wij deel aan educatie- en campagneprogramma's om het gedrag van de weggebruikers in positieve zin te beïnvloeden. Dit doen we voor jong en oud.

Geluidhinder en luchtkwaliteit - In dit plan schetsen wij op hoofdlijnen de ambities voor een leefbare gemeente. In het omgevingsplan geven wij deze ambities nadere invulling met concrete regels.

Behoud en versterking van het landschap en de cultuurhistorie

Bij nieuwe aanleg, reconstructies of groot onderhoud van infrastructuur op alle niveaus vindt inpassing in de omgeving zorgvuldig plaats. De ontwerpen komen integraal en samen met de omgeving tot stand. De investeringen in infrastructuur dragen bij aan de opgaven vanuit andere werkvelden. Denk hierbij aan het versterken van het landschap, aandacht voor cultuurhistorie, ecologie en het klimaatbestendig inrichten van de bebouwde omgeving. Dit betekent onder meer aandacht voor groen en ruimte voor water.

Versterken sector recreatie en toerisme

De afgelopen jaren hebben wij veel geïnvesteerd in recreatieve fietsroutes en wandelpaden. Recreatie is een belangrijke economische sector. De komende jaren willen wij dit beleid doorzetten en kansen samen met de sector oppakken om zo bij te dragen aan een gezonde en sterke recreatieve sector.

Cleantech en energie neutraal

Wij willen een duurzame gemeente zijn. Dit geldt ook voor onze mobiliteit. Samen met onze partners uit de Cleantech regio zetten wij in op maatregelen om de mobiliteit schoner en slimmer te maken. Smart mobility, het slimmer gebruik maken van de bestaande infrastructuur, is hier een voorbeeld van. Ook de ontwikkeling van de elektrische auto lijkt in een versnelling te komen. Wij juichen deze ontwikkeling toe en we pakken onze rol om deze ontwikkeling te faciliteren.

Een verbindende rol

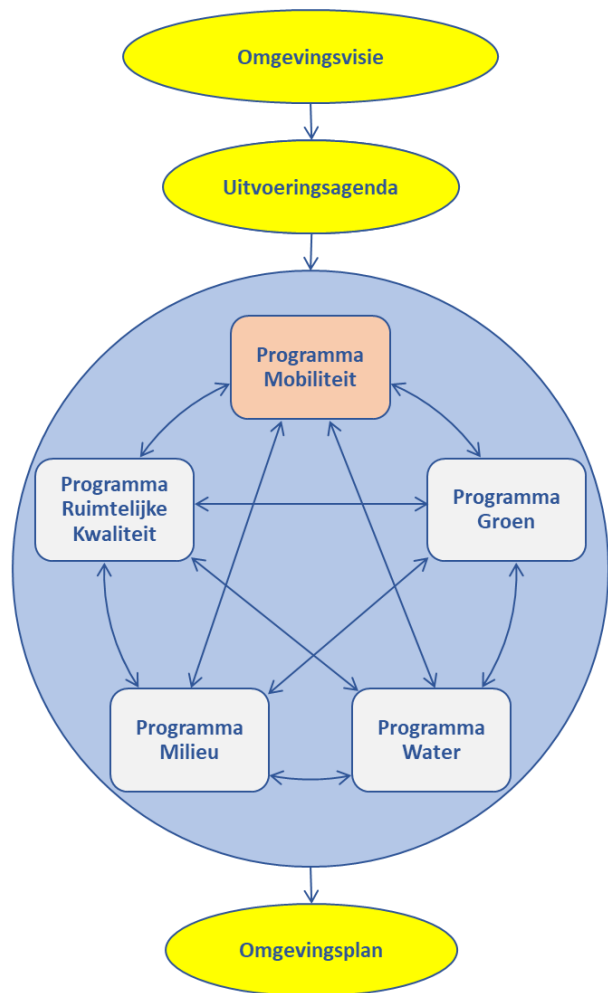
Wij hechten veel waarde aan het betrekken van bewoners, ondernemers en belangengroepen bij de inrichting van de openbare ruimte. Wij hanteren een ontwerpproces waarin de inbreng van gebiedskennis en het uitdragen van belangen een prominente rol hebben. Wij vinden het belangrijk dat de besluitvorming op een zorgvuldige en transparante wijze plaatsvindt.

Partners in de fysieke leefomgeving

Burgemeenten, de Provincie Gelderland en het Rijk zijn belangrijke partners. Wij werken met de burgemeenten samen in de Cleantech regio. De provincie Gelderland is een belangrijke partner als gaat om de inrichting van de provinciale wegen in onze gemeente. De gemeente wil graag de verkeersveiligheid en leefbaarheid rond deze wegen verbeteren. Hierbij hebben wij de provincie Gelderland hard nodig. Samen met de provincie zoeken wij naar mogelijkheden om invulling te geven aan deze ambitie.

1 Inleiding

In 2018 is de Ruimtelijke Toekomstvisie Voorst vastgesteld. Met de Ruimtelijke Toekomstvisie geven wij een krachtige basis voor ruimtelijke ontwikkelingen in onze gemeente. De belangrijkste trefwoorden hierbij zijn Kwaliteit, Verbinding en Duurzaamheid. In de bijbehorende Uitvoeringsagenda zijn de speerpunten benoemd. De uitwerking van het beleid over de fysieke leefomgeving nemen we op in programma's.



Figuur 1: Samenhang beleidsvelden

Om de speerpunten op het gebied van mobiliteit een concrete invulling te geven hebben wij dit Programma Mobiliteit opgesteld. Het werkveld mobiliteit is complex. Het werkveld bestaat uit drie met elkaar samenhangende systemen: de infrastructuur, de modaliteiten (het vervoersmiddel) en de services (de diensten).

Er zijn verschillende modaliteiten die voor de gemeente van belang zijn:

- Voetganger
- Fietser
- Personenautoverkeer
- Vrachtverkeer
- OV (bus en trein)

De infrastructuur betreft de harde infrastructuur zoals de stoep, fietspaden, wegen en het spoor. De verschillende modaliteiten maken gebruik van deze infrastructuur. Om dit gebruik te optimaliseren zijn er services. Denk hierbij aan verkeerslichten, reisinformatie en nieuwe ontwikkelingen als Greenwheels en de OV-fiets. De services optimaliseren het gebruik van de modaliteiten en de infrastructuur.

In dit mobiliteitsplan, het programma Mobiliteit, beschouwen wij deze systemen in samenhang met elkaar. Zo komen we tot een duurzamer en veiliger vervoerssysteem en de borging van een goede bereikbaarheid en leefbaarheid van de dorpen, kernen en het buitengebied.

1.1 Thema's in toekomstvisie

In de Ruimtelijke Toekomstvisie Voorst zijn de strategische beleidskeuzes ingevuld aan de hand van de volgende thema's:

- Participatie en krachtige netwerken
- Wonen, leefbaarheid en sociale cohesie
- Werken, innovatie en recreatie
- Omgeving en landschap
- Energie en klimaat

Aan de hand van deze thema's is invulling gegeven aan het Programma Mobiliteit.

1.2 Speerpunten in uitvoeringsagenda

Voor de thema's uit de Ruimtelijke Toekomstvisie zijn in de Uitvoeringsagenda speerpunten benoemd met bijbehorende acties en een globale planning. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de speerpunten die een relatie hebben met het beleidsveld mobiliteit.

Thema's	Speerpunten
Wonen, leefbaarheid en sociale cohesie	- o Goede bereikbaarheid van de kernen - o Gezonde samenleving
Energie en klimaat	o Het bereiken van een energie neutrale gemeente Voorst.

Omgeving en landschap	○ Behoud en versterking van het landschap en de cultuurhistorie ○ Verder vergroenen van de kernen ○ Versterken van de kwaliteit van alle entrees tot de kernen
Werk, innovatie en recreatie	○ Cleantech Regio ○ Versterken sector recreatie en toerisme
Participatie en krachtige netwerken	○ Een verbindende rol ○ Partners in de fysieke leefomgeving

1.3 Omgevingsplan

Eén van de uitgangspunten van de Omgevingswet is dat decentrale overheden al hun regels over de leefomgeving bijeen brengen in één gebied dekkende regeling. Voor de gemeenten is dit het omgevingsplan. Dit programma geeft de inbreng vanuit mobiliteit voor het omgevingsplan.

1.4 Geldigheidsduur programma Mobiliteit

De gemeente stelt zelf de geldigheidsduur van het programma vast. De geldigheidsduur van dit Programma Mobiliteit is 10 jaar: 2020 tot en met 2030.

De peildatum is 1 januari 2020 en alle genoemde bedragen zijn op prijspeil 1 januari 2019. Evaluatie van de voortgang en eventuele tussentijdse bijstelling van het Programma Mobiliteit vindt plaats als daar aanleiding voor is door onvoorziene ontwikkelingen of gewijzigde uitgangspunten.

Samenwerking

Dit programma is tot stand gekomen in afstemming met de aangrenzende gemeenten en de provincie Gelderland. Vóór vaststelling door de gemeenteraad is het concept van het Programma Mobiliteit officieel voor commentaar gezonden aan buurgemeenten en de provincie Gelderland. Dit programma heeft immers de status van "Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan" (GVVP).

Participatieverantwoording

Voordat dit Programma Mobiliteit is opgesteld, is het GVVP uit 2009 geëvalueerd. Belangenverenigingen en inwoners zijn gevraagd mee te denken over het gevoerde beleid en over het beleid van de toekomst. De uitkomst is een waardevolle

opbrengst voor het Programma Mobiliteit.

Besluitvorming

De gemeenteraad stelt het Programma Mobiliteit vast, omdat tot de invoering van de Omgevingswet dit programma geldt als het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP). Hierbij is de Uniforme openbare voorbereidingsprocedure (Afdeling 4.1, Awb) van toepassing. Na de terinzagelegging van dit concept mobiliteitsplan worden de reacties op het plan meegenomen in de definitieve besluitvorming door de gemeenteraad.

1.5 Planwet verkeer en vervoer

In de planwet verkeer en vervoer (artikel 8) is geregeld dat een gemeente verplicht is om een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid te voeren. Dit plan geeft invulling aan deze verplichting.

Artikel 8

De gemeenteraad onderscheidenlijk het college van burgemeester en wethouders dragen zorg voor het – zichtbaar – voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid, dat richting geeft aan de door de raad en het college te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer. De gemeenteraad onderscheidenlijk het college van burgemeester en wethouders neemt hierbij de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoerplan en van het provinciale verkeers- en vervoerplan in acht en houdt rekening met het beleid van naburige gemeenten.

De planwet verkeer en vervoer komt te vervallen met de invoering van de omgevingswet. Tot die tijd is deze wet van kracht. Dit mobiliteitsplan is zo ingestoken dat het past binnen de kaders van de nieuwe omgevingswet. Ook zijn in de totstandkoming van dit plan de participatieprincipes uit de omgevingswet gehanteerd.

1.6 Leeswijzer

Dit mobiliteitsplan is opgebouwd aan de hand de thema's van de Ruimtelijke Toekomstvisie Voorst. Per thema zijn de speerpunten benoemd die een samenhang hebben met mobiliteit. In het programma is vooral beschreven hoe vanuit het beleidsveld Mobiliteit wordt bijgedragen aan de thema's en het invullen van de acties bij de speerpunten. Hoofdstuk 2 gaat in op de opgave van het Programma Mobiliteit. In de hoofdstukken 3 t/m 7 gaan we in op de thema's uit de omgevingsvisie. Tenslotte volgt in hoofdstuk 8 een uitvoeringsprogramma om de mobiliteitsopgave tot uitvoering te brengen.

2 De opgave

2.1 Bestaande situatie

Infrastructuur

De gemeente Voorst kenmerkt zich als het 'groene hart' van de Cleantech Regio met vele kleine kernen die onderling verbonden zijn en de ligging van de grootste kern Twello tussen de steden Apeldoorn en Deventer. Daarnaast doorkruist de belangrijke verkeersader A1 de gemeente en begrenst de A50 de gemeente aan de westzijde. Aan de oostzijde is de gemeente begrenst door de IJssel. De kernen in onze gemeente zijn goed bereikbaar. De afstand tot een oprit van het hoofdwegennet is kort. Kenmerkend zijn de vele erftoegangswegen in het buitengebied. Op deze wegen geldt een maximale snelheid van 60 km/uur. Daarnaast is er een aantal provinciale wegen die de gemeente doorkruisen en die een belangrijke economische functie hebben in de regio.

De afgelopen 15 jaar is er vooral aandacht geweest voor de uitwerking van Duurzaam Veilig. Een duurzaam veilige inrichting van wegen bestaat uit:

- functionaliteit: Een weg heeft een functie en is daar ook voor ontworpen;
- homogeniteit: Verschillen in massa, richting en snelheid worden beperkt;
- herkenbaarheid: Het ontwerp nodigt de weggebruiker uit tot het gewenste verkeersgedrag;
- vergevingsgezindheid: We voorkomen dat menselijke fouten van verkeersdeelnemers een fatale afloop kennen;
- statusonderkenning: Verkeersdeelnemers zijn zich bewust van hun eigen bekwaamheid in het verkeer.

De invulling van Duurzaam Veilig in de gemeente Voorst heeft vooral geresulteerd in het oplossen van verkeersknelpunten, onveilige verkeerssituaties en het inrichten van 30- en 60 km/h gebieden. Enkele recente voorbeelden zijn de herinrichtingen in de kernen Wilp-Achterhoek en Nijbroek en de Rijksstraatweg in Voorst. Daarnaast is het fiets- en voetgangersnetwerk sterk verbeterd, met aandacht voor de toegankelijkheid voor mindervaliden.

De spoorlijn Apeldoorn – Deventer en Apeldoorn – Zutphen doorkruisen de gemeente. Deze spoorverbindingen met stations in Twello, Klarenbeek en Voorst-Empe zorgen voor een goede toegang tot het regionale en landelijke openbaar vervoer.

Modaliteiten

Technologische ontwikkelingen veranderen de mobiliteit. De elektrische fiets en elektrische auto maken hun opmars. Technische snufjes verbeteren de verkeersveiligheid, maar kunnen

ook zorgen voor afleiding. Al dit soort ontwikkelingen hebben gevolgen voor het verkeersbeleid. Bijvoorbeeld het gebruik van de smartphones en de opkomst van de elektrische fietsen laten een zichtbare verslechtering van de verkeersveiligheid zien. Daarnaast hebben technologische veiligheidssystemen in bijvoorbeeld auto's weer een positief effect op de impact van een ongeval.

Diensten en services

Naast de ontwikkeling van de vervoersmiddelen zijn er ook technologische ontwikkelingen die ons helpen om ons transport te plannen. Ook zijn er services waarin verschillende mobiliteitsvormen aan elkaar gekoppeld worden. Een goed voorbeeld hiervan is de OV-fiets. Ook concepten als Greenwheels veranderen de mobiliteit van eigendom van een auto naar gebruik van een auto. Ook deze ontwikkelingen verhogen de kwaliteit van de mobiliteit en scheppen kansen om de kwaliteit verder te verbeteren.

2.2 Evaluatie

Begin 2019 is het oude verkeersbeleid geëvalueerd. In deze evaluatie "Evaluatie gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2009" zijn aanbevelingen gedaan voor nieuw mobiliteitsbeleid. Hieronder zijn deze aanbevelingen per onderwerp opgenomen:

Verkeersveiligheid

- Doorgaan met het inrichten van wegen volgens Duurzaam Veilig;
- Inzetten op de randweg Twello ter ontlasting van de kern ;
- Inzetten op naleving maximumsnelheid op plekken met klachten en/of medegebruik fietsers;
- Uitwerken rol en visie op knelpunten op provinciale wegen;
- Aandacht voor gedragsbeïnvloeding en subjectieve verkeersonveiligheid;
- Aanbevelingen onderzoek "Een verkeersveilig en leefbaar Twello, dd. 16 november 2016, RHDHV" verwerken in nieuw beleid.

Bereikbaarheid

- Sluipverkeer ontmoedigen/tegengaan en samen met de provincie en de regio zorgdragen voor een robuust wegennet.

Leefmilieu

- Thema leefmilieu (luchtkwaliteit en geluidhinder) in het kader van de nieuwe omgevingswet nader uitwerken;
- Inzetten op beperking van overlast van de A1.

Participatie

- Een toegankelijke en professionele omgang met participanten;

- Ruimte houden voor ruimtelijk maatwerk, maar altijd vanuit deskundigheid. Afwijken van de richtlijnen mag mits dit doelstellingen ondersteund en tevens uitvoerbaar is. Dit vergt een goede uitwerking door professionals.

Slim en duurzaam

- Slimme en duurzame mobiliteitsoplossingen aandacht geven en aanhaken op de initiatieven van de Cleantech Regio.
- Ontwikkelingen volgen en kijken wat past binnen de aard en omvang van de gemeente.

2.3 Aansluiten bij nationaal en provinciaal beleid

2.3.1 Nationaal beleid

Schets mobiliteit naar 2040

In de Schets Mobiliteit 2040 geeft het Rijk richting aan het denken en handelen op het gebied van mobiliteit om zo stap voor stap de ambitie te realiseren: een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem. De gebruiker en diens deur-tot-deur-reis staan hierbij centraal en de impact op de leefomgeving is minimaal.

Op vrijwel alle deelterreinen werkt het Rijk al nauw samen met de regio, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. De gestelde ambities in de Schets – een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem – kunnen alleen gerealiseerd worden met al onze partners. Daarom is de Schets Mobiliteit naar 2040 vooral ook een uitnodiging van het Rijk naar al deze partijen om mee te denken, mee te werken om samen onze ambities waar te maken.

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030

Het gaat minder goed met de verkeersveiligheid in Nederland. Het aantal ernstig verkeersgewonden neemt al ruim tien jaar toe, en er is een stagnatie opgetreden in de daling van het aantal verkeersdoden. Om het tij te keren hebben overheden en maatschappelijke partners zichzelf als doel gesteld dat elk slachtoffer in het verkeer moet worden voorkomen. Deze ambitie is vastgelegd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030. In het SPV 2030 schetsen overheden hun nieuwe visie op de aanpak van het verkeersveiligheidsbeleid. Deze visie beoogt een omslag te realiseren in de manier waarop overheden en maatschappelijke partners gezamenlijk verkeersonveiligheid aanpakken.

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid schetst een toekomstvisie op negen inhoudelijke verkeersveiligheidsthema's en geeft daarmee richting aan het te voeren verkeersveiligheidsbeleid. De negen thema's zijn tot stand gekomen op basis van een gezamenlijke brede verkenning van alle mogelijke risico's op het gebied van verkeersveiligheid.



Figuur 2: 9 pijlers SPV 2030

De maatregelen die bij de verschillende thema's worden beschreven kunnen grofweg in drie categorieën worden ingedeeld:

1. Infrastructurele aanpassingen en technische oplossingen in voertuigen (modaliteit)
2. Educatie en voorlichting
3. Handhaving (gebruik/diensten).

Aanpassing van de infrastructuur resulteert in de meest permanente gedragsverandering van verkeersdeelnemers. Voorlichting en educatie zorgen dat verkeersdeelnemers bekend zijn met verkeersregels en risico's en goed voorbereid zijn op situaties die ze in het verkeer kunnen tegenkomen. Indien verkeersdeelnemers ondanks de preventieve maatregelen de (verkeers)regels overtreden, is handhaving van belang.

Landelijk actieplan verkeersveiligheid 2019-2021

Met het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid geeft het Rijk invulling aan de uitvoeringsagenda op landelijk niveau. Het plan bevat per beleidsthema de concrete maatregelen die de Rijksoverheid, vaak samen met (maatschappelijke) partners zal nemen, zoals aanpassing van de regels met betrekking tot voertuigen en rijbewijzen, het stimuleren van innovatie en het beschikbaar stellen van kennis over verkeersveiligheid. De uitvoering van al deze maatregelen kent verschillende snelheden waardoor de effecten van de maatregelen komende jaren zichtbaar zullen worden.

2.3.2 Omgevingsvisie Gaaf Gelderland

In de omgevingsvisie van de provincie Gelderland is de ambitie uitgesproken voor het thema mobiliteit:

- 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 **2050** is het netwerk voor goederenvervoer in Gelderland toegankelijk, duurzaam en klimaatneutraal.
- In **2030** is al ons busvervoer zonder uitstoot en is 35% van het totaal aantal verplaatsingen met de fiets.

In onderstaand tekstkader is de aanpak opgenomen hoe de provincie denkt deze ambities te bereiken.

Aanpak mobiliteit provincie Gelderland (Omgevingsvisie Gaaf Gelderland)

- We blijven een veilig en toegankelijk Gelders netwerk van (water)wegen, spoor, fiets- en voetpaden verbeteren en pakken knel- en knooppunten en ontbrekende schakels aan. Onze aandacht richt zich daarbij vooral en in eerste instantie op (logistieke) knelpunten en knelpunten rond de Gelderse steden. We zoeken naar slimme alternatieve vormen van vervoer voor het landelijk gebied. We benutten en optimaliseren bestaande mogelijkheden, voordat we overgaan tot het aanleggen van nieuwe infrastructuur.
 - Wij stimuleren duurzame en alternatieve vormen van vervoer. Zoals elektrisch rijden. Wij werken samen met partners aan een dekkend netwerk van duurzame oplaad- en tankpunten in Gelderland en een goede aansluiting daarvan op nationale en internationale netwerken. Ook willen we het gebruik van de fiets stimuleren, onder andere met de aanleg van snelfietspaden en het oplossen van knelpunten in het (snel)fietsnetwerk.
 - Wij werken zelf duurzaam. Bijvoorbeeld bij de aanleg, het beheer en onderhoud van onze provinciale wegen. Duurzaamheid is ook een voorwaarde die wij meegeven aan onze partners en opdrachtnemers. Wij gaan voor een emissie loos spoor in 2050 en voor busvervoer zonder uitstoot in 2030.
 - Duurzame bereikbaarheid betekent voor ons ook: kansen creëren en investeren in nieuwe, duurzame vormen: in een snel internet – daar waar de markt het niet oppakt – als alternatief voor fysieke verplaatsingen. Maar ook in proeftuinen, bijvoorbeeld rondom duurzaam asfalt of zelfrijdende auto's.
- Op het gebied van verkeersveiligheid onderschrijft de provincie

toekomstvisie. Het bereikbaar en leefbaar houden van de kernen is hierbij essentieel. Ook het verbeteren van de verkeersveiligheid is een complexe opgave waar wij samen met bedrijven en bewoners voor staan. Wij vullend deze opgave in op een duurzame en toekomstbestendige manier.

“Bereikbaarheid is de sleutel tot voorzieningen: als ze niet dichtbij te vinden zijn, moeten er mogelijkheden worden gevonden om de voorzieningen die verder weg liggen voor alle inwoners bereikbaar te maken. In de verre toekomst zijn daarvoor wellicht zelfrijdende auto's beschikbaar, tot die tijd moet de lokale gemeenschap manieren zoeken om de benodigde mobiliteit tegen een betaalbare vergoeding mogelijk te maken. “

Ruimtelijke toekomstvisie, gemeente Voorst

2.4 De opgave

Onze opgave is om ook vanuit het thema mobiliteit bij te dragen aan het behouden en versterken van de identiteit van de gemeente Voorst, zoals dat is verwoordt in de ruimtelijke

3 Wonen, leefbaarheid en sociale cohesie

Vanuit de mobiliteit geven we aan de hand van de aspecten bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefmilieu invulling aan de speerpunten voor het thema 'wonen, leefbaarheid en sociale cohesie'.

Speerpunten

- Goede bereikbaarheid van de kernen
- Gezonde samenleving

3.1 Goede bereikbaarheid van de kernen

Bereikbaarheidsambitie

De gemeente Voorst kenmerkt zich door de kleine dorpen en kernen. Twello is als grotere kern een herkenbaar centrum en vervult een centrum functie voor de omliggende dorpen. Een goede bereikbaarheid van de dorpen en de voorzieningen is van groot belang. Niet alleen vanuit de dorpen richting Twello, maar ook tussen de dorpen onderling en tussen de dorpen en de omliggende steden Apeldoorn, Deventer en Zutphen.

Fiets

De afstanden tussen kleine kernen en grotere centra met voorzieningen zijn in de regio uitstekend per fiets af te leggen. Met de opkomst van de elektrisch ondersteunde fiets en de speed pedelec vormt de fiets een goed alternatief voor de auto. Vanwege de voordelen aan de fiets ten opzichte van de auto, willen wij met ons beleid het fietsen aanmoedigen. De fietsinfrastructuur is er, maar niet overal wordt deze infrastructuur als even veilig ervaren. Oorzaken zijn vaak het ontbreken van straatverlichting (sociale veiligheid), menging van fietsers met snel of zwaar verkeer en het feit dat de infrastructuur is aangelegd met de auto op nummer 1.



Figuur 3: Fiets op 1

In het Programma Mobiliteit zetten we de fiets op één. Vanwege alle voordelen verdient de fietser het om bovenaan te staan. Hoe geven we daar vervolgens invulling aan? Door op meer plekken de fiets meer ruimte te geven, kansen te benutten met de randweg Twello en duidelijke keuzes te maken voor het autoverkeer. Fietsen moet vanzelfsprekend zijn en blijven! We streven naar het scheiden van fietsers van het overige verkeer, door het aanleggen van vrijliggende fietspaden op de drukke routes. We geven fietsers meer ruimte met bredere fietsstroken of we dringen snelheidsverschillen terug tussen fietsers en het overig verkeer.

Auto

De bereikbaarheid van de dorpen, kernen en het buitengebied per auto is als goed te kwalificeren. Het netwerk van gemeentelijke en provinciale wegen kent weinig doorstromingsproblemen. Alleen de A1 is een knelpunt en de barrièrewerking van het spoor zorgt voor een verslechterde bereikbaarheid van onder andere de bedrijventerreinen Nijverheid en 't Belt. Maar met de toekomstige verbreding wordt het knelpunt A1 opgelost. De westelijke randweg voorziet in het verbeteren van de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen, vermindert de barrièrewerking van het spoor en is de ontbrekende schakel tussen de A1 en de N344 tussen Apeldoorn en Deventer. Daarnaast biedt het kansen de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kern van Twello te verbeteren. Onder het kopje "Kern Twello" hieronder gaan we verder in op de situatie in Twello.

Openbaar Vervoer

Extra aandacht moet er zijn voor groepen bewoners in de kernen en het buitengebied, die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer of van de medemens voor hun dagelijkse mobiliteit. Dit is ook gebleken uit de evaluatie van het verkeersbeleid (2019). We moeten voorkomen dat deze groep in een isolement geraakt of dat zij voorzieningen moeilijk kunnen bereiken waarvan zij afhankelijk zijn. Wij zetten in op een betaalbaar en betrouwbaar mobiliteitssysteem voor deze groep. De huidige (buurt)bus en PlusOV zijn goede basisvoorzieningen. Maar het kan beter, slimmer en schoner. Daarom gaan wij samen met de regio en de provincie de mogelijkheden verkennen voor een beter, slimmer en schoner mobiliteitsnetwerk voor die mensen die voor hun mobiliteit afhankelijk zijn van de overheid. Het huidige aanbod aan openbaar vervoer mag niet verslechteren, voordat duidelijkheid en overeenstemming is over goede alternatieven. De provincie Gelderland werkt dit uit onder de noemer 'Andere Mobiliteit' en regionaal is een onderzoek gestart naar herkenbare knooppunten waar mobiliteitsvormen worden aangeboden.

Wegencategorisering

Onderdeel van het mobiliteitsbeleid is het toekennen van een categorisering aan de verschillende wegen. De indeling van wegen in categorieën heeft tot doel de functies van de wegen te benoemen en in te delen in wegen waar doorstromen belangrijk is en wegen waar doorstromen niet de prioriteit heeft. Vanuit het principe Duurzaam Veilig zijn er drie categorieën

- Stroomwegen (SW);
- Gebiedsontsluitingswegen (GOW);
- Erftoegangswegen (ETW).



Figuur 4: Wegencategorieën

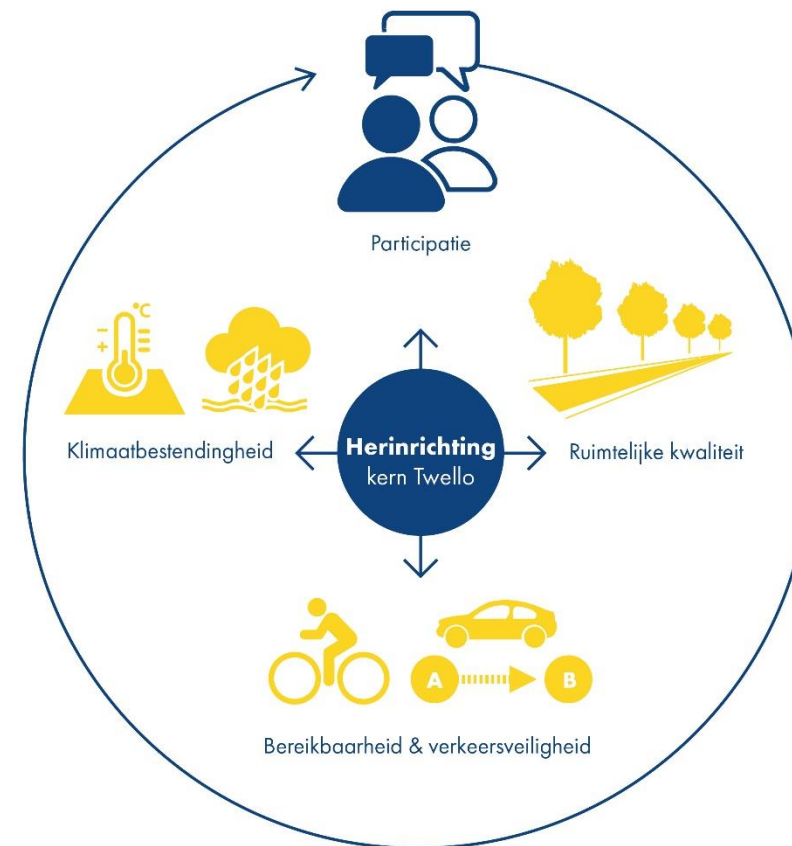
De belangrijkste wijziging ten opzichte van het GVVP 2009 is de snelheidsverlaging van een erftoegangsweg A van 50 km/uur naar 30 km/uur (Figuur 4). Met deze wijziging willen wij de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de kernen verbeteren. Het principe is dat in deze verblijfsgebieden niet langer meer de auto centraal staat maar dat er meer ruimte wordt gecreëerd voor het langzaam verkeer (fietsers), water en groen. Hiermee wordt de fiets weer op nummer één gezet.

In bijlage 1 is de nieuwe wegencategorisering opgenomen.

Kern Twello

Met de westelijke randweg willen we de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen Nijverheid en 't Belt garanderen en de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de kern verbeteren. De Randweg garandeert een goede bereikbaarheid voor (doorgaand) autoverkeer om de kern, waardoor wegen in de kern een andere functie krijgen en er ruimte is voor verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid. In figuur 5 is een kanskaart voor Twello te zien.

Onze wens is om samen met onze inwoners en ondernemers de kansen voor een fijne, veilige en gezonde leefomgeving te verzilveren, door een gezamenlijk plan te maken voor de inrichting en afwaardering van een aantal wegen in de kern.



Figuur 5: Kansen en opgaven kern Twello

Parkeren

We zien een steeds grotere vraag naar parkeren, vanwege het toenemende autobezit. Dat zorgt voor een hoge parkeerdruk in bestaande woonwijken en hogere parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen. Garages bij woningen worden vaak voor andere doeleinden gebruikt dan autoparkeren en ook zien we meer bedrijfswagens in de woongebieden. Toch blijven we voorzichtig met de aanleg van extra parkeerplaatsen. Waarom? Omdat bijvoorbeeld de parkeerdruk vanwege gezinssamenstellingen tijdelijk hoog is of omdat er op loopafstand voldoende parkeergelegenheid is elders. We voorkomen daarmee dat we ad hoc parkeerplaatsen (en dus verharding) realiseren voor een langere periode, terwijl dit niet voor een langere periode noodzakelijk is. We moeten efficiënt omgaan met de openbare ruimte en ook het belang van openbaar groen, water en ruimtelijke kwaliteit behartigen voor een leefbare, fijne omgeving.

Twello verzorgt een centrumfunctie voor de omliggende kernen. Een goede bereikbaarheid en voldoende parkeergelegenheid is belangrijk voor het functioneren van het centrum. Op dit moment is er voldoende parkeergelegenheid op loopafstand. Er is geen aanleiding voor het instellen van parkeerregulering, zoals bijvoorbeeld betaald parkeren.

Landelijke CROW-richtlijn

De gemeente Voorst sluit aan bij de door het CROW opgestelde landelijke parkeerkencijfers en -normen. Bij nieuwbouwprojecten wordt parkeren op straat meegenomen in de totale parkeerbalans. Dit voorkomt erftoegangswegen waarbij naast de wegverharding ook nog parkeervakken zijn aangelegd. Zo voorkomen we (te) veel verharding en is er meer ruimte voor groen. Dat draagt bij aan de leefbaarheid, uitstraling en kwaliteit van woonwijken en werkgebieden. Soms is daar zelfs maatwerk voor nodig. We maken dan een totale afweging waarbij alle belangen worden gewogen. Alles voor één doel: een prettige en veilige leefomgeving. In het omgevingsplan wordt dit nader uitgewerkt.

3.2 Gezonde samenleving

Bovenliggend doel van het Programma Mobiliteit is om bij te dragen aan een gezonde en veilige samenleving in de gemeente Voorst, waarin iedereen mee kan doen. Uit de evaluatie kwam naar voren dat de verkeersveiligheid een belangrijk thema is in de gemeente Voorst. Ook laten de laatste landelijk ongevalen-statistieken zien dat het aantal dodelijke verkeersslachtoffers, na jaren van daling weer een stijging laten zien. De gemeente Voorst kenmerkt zich door veel wegen buiten de bebouwde kom en de prominente plek die de auto inneemt binnen de bebouwde kom. Verreweg de meeste ongevallen worden veroorzaakt door menselijk falen. Het gedrag van mensen (niet opletten, niet goed kijken, verkeerd handelen, alcohol of drugsgebruik etc.) is ook het moeilijkst om invloed op te hebben. De gemeente heeft wel invloed op de inrichting van de weg. Daarom wordt vaak hiernaar verwezen als het gaat om het verbeteren van de verkeersveiligheid, terwijl een slechte infrastructuur slechts een zeer beperkt aandeel heeft in de oorzaak van ongevallen. Wij richten ons op het verbeteren van de verkeersveiligheid door gezamenlijk te werken aan nul slachtoffers in het verkeer. Dit doen we door op alle lagen van het verkeerssysteem in te zetten:

- De infrastructuur;
- Het vervoersmiddel (modaliteit);
- Het gebruik/gedrag (services).

Infrastructuur

Er zijn binnen de gemeente geen plekken waar concentraties van

ongevallen plaatsvinden. Wel zijn er trajecten waar sprake is van zowel objectieve als subjectieve verkeersonveiligheid. Dit is onder meer gebleken uit de verkeersveiligheidsstudie 'Een verkeersveilig en leefbaar Twello' (2016). Er zijn dus nog plekken waar verbetering van de inrichting mogelijk is. Dat zijn gemeentelijke wegen, maar ook provinciale wegen. Op ons eigen wegennet blijven we inzetten op een inrichting van de wegen conform de richtlijnen van de CROW en bieden we met de randweg een alternatief voor doorgaand verkeer en vrachtverkeer. Binnen de bebouwde kom in verblijfsgebieden (30 km/uur) is er extra aandacht voor het samenspel tussen ruimtelijke kwaliteit en verkeersveiligheid. Maatwerk op basis van deskundigheid is hierbij het uitgangspunt. Voor de wegen die niet in beheer zijn van de gemeente speelt de gemeente een belangrijke rol als belangenbehartiger. Verkeersveiligheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit is dan ook een terugkerend agendapunt in de overleggen met de provincie Gelderland.

Vervoersmiddel

Op het vervoersmiddel heeft de gemeente weinig tot geen invloed. Op Europees en landelijk niveau liggen de beleidsinstrumentarium om eisen te stellen aan voertuigen. Ook op dit vlak zijn er zeker ontwikkelingen die de verkeersveiligheid verder moeten gaan verbeteren.

Stappenplan bij meldingen over snelheid



Figuur 6: Stappenplan bij melding over te hoge snelheid

Gebruik

Bij het gebruik van het vervoersmiddel gaat het vooral om het gedrag en de bekwaamheid van de verkeersdeelnemers. Fysieke maatregelen aan de infrastructuur, handhaving en educatie zijn middelen om het gedrag te beïnvloeden of af te dwingen. De infrastructuur beoordelen we aan de hand van de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig, waarbij functie, gebruik en vormgeving met elkaar moeten rijmen.

Voor handhaving is de gemeente afhankelijk van het openbaar ministerie. De gemeente blijft aandacht vragen voor handhaving van het gedrag van het gemotoriseerde verkeer met als doel de verkeersveiligheid te verbeteren. We brengen zelf de overtredingen in kaart met verzamelde meldingen, gerichte verkeersmetingen en het raadplegen van beschikbare data.

Educatie en gedragsbeïnvloeding zijn belangrijke instrumenten om verkeersdeelnemers bewust of onbewust te helpen bij het veilig gebruiken van onze infrastructuur. De afgelopen periode is jaarlijks aandacht voor educatie en landelijke campagnes. In de regio stellen wij jaarlijks met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost-Nederland (provincie Gelderland) een uitvoeringsprogramma vast voor de uitvoering van educatie en gedragsbeïnvloeding onder diverse doelgroepen. Dat educatie een bijdrage levert aan de verkeersveiligheid staat buiten kijf, al is het lastig om dat in cijfers uit te drukken. Toch pleiten wij voor het blijven opleiden en beïnvloeden van onze weggebruikers voor een verkeersveilige samenleving.



Figuur 7: Greep uit lokale projecten verkeersveiligheid

De komende jaren zal het Landelijk actieplan verkeersveiligheid 2019-2021 meer zichtbare maatregelen op gaan leveren. Wij volgen deze ontwikkelingen en pakken die maatregelen op die op gemeentelijk niveau liggen en die ons verhelpen de verkeersveiligheid in de gemeente te verbeteren. Inmiddels lopen voor verschillende projecten binnen de gemeente (zie figuur 5). Deze projecten zetten wij door en vullen aan met projecten en programma's vanuit het Landelijk actieplan.

Geluidhinder en luchtkwaliteit

Verkeer veroorzaakt overlast op het gebied van geluid en uitstoot. Een belangrijke bron van overlast zijn de Rijkswegen, de provinciale wegen en het spoor. Maar ook van de drukke gemeentelijke wegen kunnen leiden tot overlast. Om de overlast als gevolg van geluidhinder te beperken zet de gemeente in op het behoud van de huidige akoestische kwaliteit van het gemeentelijke wegennet. Daar waar mogelijk en zinvol proberen wij het geluidniveau te verlagen. Bijvoorbeeld door het verlagen van de rijsnelheid of het toepassen van een stillere verharding. In het toekomstige omgevingsplan (in het kader van de omgevingswet) wordt een geluidsbelastingkaart en actieplan geluid opgenomen.

Ten aanzien van luchtkwaliteit voldoet de gemeente voor haar gemeentelijke wegen aan de Europese greswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide (RIVM, 2017).

Transport gevaarlijke stoffen

Vanuit het GVVP van 2010 zijn op het gemeentelijke wegennet van de gemeente Voorst momenteel geen routes voor het transport van gevaarlijke stoffen aangewezen. De reden hiervoor is dat voertuigen met gevaarlijke stoffen gebruik kunnen maken van alle wegen, waarbij men minimaal gebruik moet maken van de wegen binnen de bebouwde kom. Om dit te handhaven wordt er geen route aangewezen voor gevaarlijke stoffen. De winst door bepaalde wegen uit te sluiten wordt teniet gedaan door het verhoogde risico op het totaal van de overige wegen. Het geheel voor de kernen wordt hierdoor minder veilig. Sinds 2008 hebben er geen grote veranderingen in de wegenstructuur plaatsgevonden. Het vaststellen van een speciale route voor gevaarlijke stoffen is dan om de eerder aangehaalde argumenten niet zinvol. Met de realisatie van de rondweg Voorst en de geplande Randweg Twello kan wel worden voorzien in een calamiteiten- en gevaarlijke stoffenroute.

4 Energie en klimaat

Als gemeente hebben wij onszelf tot doel gesteld in 2030 energieneutraal te zijn. Dat betekent dat we energie moeten besparen én vervuilende energiebronnen moeten vervangen door schone(re) energie. Een grote opgave in het besparen en verduurzamen van de energie ligt in de mobiliteit. Het verkeer heeft een aandeel van 50% in de CO₂ uitstoot in onze gemeente. Een energieneutrale gemeente kan alleen bereikt worden door eerst te besparen (bijv. fiets in plaats van auto) en daarna de resterende vervoersbewegingen te verduurzamen (bijv. elektrisch vervoer). Met een efficiënt verkeerssysteem, het stimuleren van schoon vervoer en het verschonen van energie leveren we vanuit de mobiliteit een bijdrage aan een gezonde wereld.

Speerpunten

- Een energie neutrale gemeente Voorst

Wat gebeurt er al?

Nationaal en Europees is er aandacht voor de uitstoot van nieuw verkochte auto's. Dit is al een eerste aanzet in het verminderen van de uitstoot. Daarnaast is door de Nederlandse overheid een wijziging geweest in de belasting personenauto's en motoren (BPM), door de belasting te baseren op CO₂-emissie. Dit moet de consument prikkelen om een zuinige auto aan te schaffen.

4.1 Een energie neutrale gemeente Voorst

Met onze doelstelling om slimmer en schoner om te gaan met energie en met het feit dat in de mobiliteit grote winst is te behalen, leggen wij onze focus op de fiets. De fiets is immers schoon en duurzaam. Maar fietsen is ook gezond, goedkoop en vaak ook snel! Omdat fietsen goed is voor jezelf en voor anderen, willen wij dat als gemeente stimuleren.

Fiets op 1

Om fietsen te stimuleren zetten wij de fietser op nummer 1. Natuurlijk blijft de autobereikbaarheid belangrijk voor onze lokale en regionale economie en voor de langere afstanden. Toch zien wij veel kansen voor fietsen in onze gemeente. De meeste van onze dagelijkse verplaatsingen leggen we met de fiets af en voor de korte en middellange afstand is de (elektrische) fiets een goed alternatief.

Maar fietsen stimuleren doen we niet alleen door fietsen te promoten of erover te praten. Een fietsvriendelijke gemeente worden we nog meer dan dat we al zijn door in alles uit te stralen dat fietsen loont. Goede fietsstallingen, veilige fietspaden, brede fietsstroken, een scheiding van (vracht)auto en fietser, lagere autosnelheden bij gemengd verkeer, goede oversteekplekken en mooie routes dragen bij aan een fietsvriendelijke gemeente. Uiteraard met oog voor de omgeving en het groter geheel van ons verkeerssysteem.

Over het spoor

Het openbaar vervoer per spoor geldt als een duurzaam vervoermiddel. De treinen rijden in opdracht van het Rijk en de provincie Gelderland over een spoornetwerk door onze gemeente. Kernen en steden zijn onderling verbonden en vanuit daar zijn goede verbindingen richting de Randstad, Twente, Duitsland, Arnhem en Zwolle. Zowel lokaal als regionaal is het spoornetwerk een belangrijk onderdeel van het verkeerssysteem. Als gemeente leveren wij daaraan een bijdrage door goede voorzieningen te leveren op opstaplocaties in samenwerking met andere partijen, zoals de provincie Gelderland, ProRail en vervoerders. Daarnaast werken wij mee aan het nationale NABO-programma om onbewaakte spoorwegovergangen te beveiligen of op te heffen. We zijn bereidwillig mee te werken aan een veiliger en robuuster spoornetwerk én wegnnet, daar waar het spoor- en wegnnet samenkomen. Inzetten op duurzaam voor- en natransport (OV-fietsen, elektrische bussen, enz.) is zowel gemeentelijk als provinciaal een belangrijk aandachtspunt.

Duurzaam rijden

Elektrisch rijden wordt de komende jaren steeds goedkoper en de reikwijdte zal toenemen als gevolg van doorontwikkeling van accu's. De transitie naar slimme en duurzame mobiliteit kunnen elkaar versterken. Auto's worden steeds slimmer waardoor de huidige nadelen van elektrisch rijden op te lossen zijn. Zo kan een slimme auto een geschikte plek voor opladen zoeken, kan direct een parkeerplek gereserveerd worden en kan de accu gebruikt worden voor het opslaan van duurzame energie. Het stimuleren en faciliteren van elektrisch rijden maakt elektrisch rijden aantrekkelijker en zal leiden tot een toename van duurzame mobiliteit. De gemeente speelt met haar plaatsingsbeleid voor laadpalen in op deze ontwikkeling. Naast elektrisch rijden volgen we via de Cleantech Regio ook de ontwikkelingen omtrent waterstof als duurzame brandstof.

Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)

De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is een onderdeel van het Klimaatakkoord. Hierin zijn afspraken gemaakt om ervoor te zorgen dat de laadinfrastructuur geen drempel vormt bij de uitrol van elektrisch vervoer. Deze afspraken moeten zorgen voor:

- een voldoende dekkende laadinfrastructuur
- een verkorting van de doorlooptijden en strategische plaatsing van laadinfrastructuur voordat de vraag ontstaat
- Toegankelijke informatie zoals beschikbaarheid van laadpunten en -tarieven;
- Toekomstbestendige laadinfrastructuur gericht op 'smart charging' om capaciteitsbelasting van het elektriciteitsnet te voorkomen

Een belangrijke afspraak in de NAL is dat gemeenten eind 2020 een integrale visie opstellen voor laadinfrastructuur. De visie gaat over publieke, semipublieke en private laadinfrastructuur, van langzaam tot snelladen en over alle e-voertuigen. Het plaatsingsbeleid voor publieke laadinfrastructuur is ook een onderdeel en wordt iedere 2 jaar geactualiseerd. In de gemeente Voorst is reeds een plankaart opgesteld en zijn strategische publieke laadlocaties aangewezen op basis van te verwachten vraag. De verdere uitwerking naar een integrale visie op laadinfrastructuur pakken we bij voorkeur regionaal op.

Hoe doen we het goed?

Een bekende uitdrukking en van toepassing op het behalen van onze duurzaamheidsambities is "het geheel is meer dan de som der delen". Met andere woorden: we redden het niet alleen. Alleen als we echt sector overstijgend samenwerken, komen we verder. En laat dat nu al behoorlijk in het DNA van de gemeente Voorst zitten. Mede door de inzet de afgelopen jaren, de kleinschaligheid van onze gemeente en de bestuurlijke visie is integraliteit een kwaliteit van onze organisatie. Als we de duurzaamheidsdoelstellingen hoog op de agenda zetten en gemeente breed (zowel intern als extern) samenwerken aan deze doelstellingen, komen we verder.

(A)1 miljoen bomen

De verbreding van de A1 is van regionaal en lokaal belang voor een goede bereikbaarheid. Het zorgt voor minder files en draagt bij aan het versterken van onze lokale en regionale economie. In het kader van leefbaarheid nemen wij ook onze verantwoordelijkheid. Naast de afname van files en de betere benutting van ons wegennet, stellen wij de ambitie voor (A)1 miljoen bomen. Hiermee hopen we een bijdrage te leveren aan een duurzame en schone leefomgeving rondom de A1!

5 Omgeving en landschap

Als gemeente profileren wij ons als groene hart van de Cleantech Regio. Onze omgeving kenmerkt zich door een prachtig groen landschap, gekenmerkt door landgoederen, de IJssel en de randen van de Veluwe. In het behouden en versterken van dit landschap zijn we ambitieus. Niet voor niets is Twello in 2018 nationaal en in 2019 internationaal verkozen tot groenste dorp van Nederland en Europa.

Speerpunten:

- Behoud en versterking van het landschap en de cultuurhistorie
- Verder vergroenen van de kernen
- Versterken van de kwaliteit van alle entrees tot de kernen

5.1 Behoud en versterking van het landschap en de cultuurhistorie

Eerder in dit programma is al geschreven over water- en hittestress. Herinrichting van straten en openbare ruimtes biedt ons de kans om toekomstbestendig te ontwerpen. Hoe gaan we om met extremere weersomstandigheden? Grote verhardingsoppervlakten zorgen voor het vasthouden van water en het vasthouden van warmte. Dit wordt ook wel water- en hittestress genoemd.

Prettig en veilig wonen, werken, recreëren en leven in de gemeente Voorst. Dat is waar we voor gaan. Een goede bereikbaarheid en een veilige omgeving zijn daarbij essentieel, maar ook aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit en esthetiek. Binnen de kaders (beschikbare ruimte, financiële middelen, beheer en onderhoud, functionaliteit, etc.) en naast de primaire beginselen veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid, proberen we zowel met onze deskundigen als met onze inwoners tot plannen te komen die extra kwaliteit toevoegen aan de omgeving. Zeker wanneer het gaat om landschappelijke inpassing, cultuurhistorie, materiaalkeuze en esthetiek. Bij een mooie en fijne leefomgeving heeft iedereen baat. Het spreekt voor zich dat dit meer nadruk krijgt bij historische (dorps)straten, beschermde dorpsgezichten en bij verblijfslocaties.

5.2 Verder vergroenen van de kernen

Het verder vergroenen van onze openbare ruimte is een van de oplossingen voor dit toenemende probleem. Het zorgt voor een verbeterde waterafvoer en voor verkoeling tijdens extreme warmteperiodes. Een duurzaam, toekomstbestendig wegontwerp, waarbij ook rekening is gehouden met hitte en water, is ons streven. In het Programma Water is nader uitgewerkt op welke locaties de benoemde problematiek het grootst is.

5.3 Versterken van de kwaliteit van alle entrees tot de kernen

Bij de ontwikkeling van de infrastructuur staat het inpassen van de weg centraal in het ontwerp. Bij nieuwe aanleg, reconstructies of groot onderhoud op alle niveaus vindt de inpassing in de omgeving zorgvuldig plaats. De ontwerpen komen integraal en samen met de omgeving tot stand. De investeringen in infrastructuur dragen bij aan de opgaven vanuit andere werkvelden. Denk hierbij aan het versterken van het landschap, aandacht voor cultuurhistorie, ecologie en het klimaatbestendig inrichten van de gebouwde omgeving. Dit betekent onder meer aandacht voor groen en ruimte voor water. In respectievelijk het Programma Groen en het Programma Water zijn deze opgaven verder uitgewerkt.

6 Werk, innovatie en recreatie

Wij bieden naar verhouding veel werkgelegenheid. We streven naar een goed vestigingsklimaat voor ondernemingen en instellingen. Recreatie en toerisme worden economisch gezien steeds belangrijker. Duurzaamheid en innovatie zijn hierbij leidende thema's.

Speerpunten:

- Versterken sector recreatie en toerisme
- Cleantech Regio

6.1 Versterken sector bedrijven, recreatie en toerisme

De fiets is een goed alternatief voor de korte en middellange afstanden, maar voor onder andere de langere afstanden, vrachtverkeer en gecombineerde ritten is en blijft de (vracht)auto een belangrijk en onmisbaar vervoermiddel. De bereikbaarheid van ons landelijk gebied per auto is van belang voor onze lokale economie en de bereikbaarheid van het platteland in het algemeen. Een goede onderliggende bereikbaarheid van steden in de regio, onze dorpen en de bedrijven en voorzieningen is en blijft een belangrijk en noodzakelijk onderdeel voor een sterke economische en toeristische sector.

De afgelopen jaren hebben wij veel geïnvesteerd in recreatieve fietsroutes en wandelpaden. Recreatie is een belangrijke economische sector. De komende jaren willen wij dit beleid doorzetten en kansen samen met de sector oppakken om zo bij te dragen aan een gezonde en sterke recreatieve sector.

6.2 Cleantech Regio

De wereld van de mobiliteit is sterk in ontwikkeling. De ontwikkelingen op het gebied van slimme mobiliteit volgen elkaar in rap tempo op. We staan echter nog in de beginfase.

Wat is Smart Mobility?

Slimme systemen gecombineerd met een grote beschikbaarheid aan (vervoers)data maakt het steeds makkelijker om mobiliteit als dienst aan te bieden en om het verkeer beter te laten samenwerken. Dit noemen we Smart Mobility.

Met slimme en duurzame mobiliteit (Smart Mobilty) zorgen we voor goed geïnformeerde reizigers, zodat zij slimme keuzes maken. Wij willen deze slimme en schone mobiliteit samen met onze partners in de regio verder uitwerken door in te zetten op:

- Mobility as a Service (MaaS);
- Informatievoorziening;

- Mobiliteitsmanagement en gedragsverandering;
- MaaS en ouderen/minder valide.



Figuur 8: Mobility as a service (MaaS) bron: Medium

Mobility as a Service (MaaS)

Mobility as a Service (MaaS) staat voor een verandering in de mobiliteit. De consument heeft toegang tot mobiliteit in de vorm van diensten in plaats van te investeren in het bezit van vervoersmiddelen of losse diensten als openbaar vervoer. Met MaaS is de consument dus flexibeler. Via één portaal zijn mobiliteitsdiensten inzichtelijk, gekoppeld aan informatie- en betaalfuncties. Het is dan wel belangrijk dat de beschikbaarheid van diensten, zoals deelfietsen en -auto's, treintijden, etc. op orde is. Alleen dan wordt MaaS betrouwbaar, betaalbaar, flexibel en snel.

De deelauto is een mogelijke schakel in het MaaS-concept. Met technologieën zoals nauwkeurige plaatsbepaling en apps wordt het steeds makkelijker een deelauto te vinden en te gebruiken. Eigendom en bezit worden minder relevant. Mensen die een auto delen maken veel minder autoritten. In plaats daarvan reizen ze meer met het openbaar vervoer, de fiets en te voet. Autodelen draagt daarom bij aan een lager autogebruik- en bezit. Dat is goed voor het milieu en dus de leefbaarheid van steden en dorpen.

Informatievoorziening

Het doel van informatievoorziening is om de reiziger handelingsperspectief te bieden. Door de grote hoeveelheid data te vertalen naar reisinformatie (zoals bijvoorbeeld reistijden, versperringen, vertragingen en parkeerbezetting) en te ontsluiten naar de reizigers kan de reiziger een slimme keuze maken wat betreft modaliteit, route en parkeerlocatie. Door de informatie aan elkaar te koppelen maken we ons verkeerssysteem slimmer. Als wegbeheerder hebben wij veel informatie, zoals tijdelijke verkeersmaatregelen, omleidingen, verkeersbesluiten, enz. Om het verkeerssysteem slimmer en efficiënter te maken gaan wij onze data net als andere wegbeheerders digitaal delen.

Mobiliteitsmanagement en gedragsverandering

Mobiliteitsmanagement is primair gericht op het beperken van de automobilititeit door gedragsverandering te realiseren. We streven vier gedragsveranderingen na:

1. bewust kiezen voor wel of niet reizen
2. reizen op een ander tijdstip
3. reizen via een andere modaliteit
4. reizen via een andere route

Deze gedragsveranderingen worden bereikt door te communiceren over alternatieve vervoerswijzen naar inwoners, bezoekers en bedrijven. Maar ook door het stimuleren van bijvoorbeeld thuiswerken, het gebruik van P+R-locaties en van het openbaar vervoer of de fiets. We maken daarbij gebruik van de kennis en ervaring van de Cleantech Regio en haar zogeheten werkgeversaanpak (zie 6.3).

MaaS en ouderen/minder validen

Ook voor ouderen bieden de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit kansen. Bereikbaarheid van de voorzieningen voor ouderen en minder validen is van cruciaal belang voor leefbare en vitale kernen. Wij volgen de technologische ontwikkelingen nauwgezet en onderzoeken samen met de provincie Gelderland en de Cleantech Regio of deze ontwikkelingen mogelijkheden bieden om de kwaliteit van het aangeboden vervoer (openbaar vervoer en PlusOV) te verbeteren. Wij wachten niet af, maar zorgen samen met de regio voor de juiste randvoorwaarden om innovaties en nieuwe vervoersconcepten te faciliteren.

Cleantech regio

Samen naar een slim en schoon mobiliteitssysteem. Daar koerst de Cleantech Regio op. De Cleantech regio bestaat uit de gemeenten Apeldoorn, Brummen, Deventer, Epe, Heerde, Lochem, Voorst en Zutphen. Zij werken met ondernemers, onderwijs en onderzoek samen aan een energie neutrale en duurzame economie en samenleving. Economie en ecologie gaan hand in hand. Langs de A1 speelt specifiek de "Cleantech A1-zone". Hier wordt de energietransitie en Cleantech zichtbaar. Voor het thema mobiliteit is de Cleantech Regio een belangrijk partner om verschillende doelen te bereiken. Binnen het samenwerkingsverband worden verschillende speerpunten uitgewerkt op het gebied van slimme en schone mobiliteit en innovatie:

- Verbeteren multimodale bereikbaarheid regio;
- Aantrekkelijk fietsnetwerk en stimuleren fietsgebruik;
- Samenwerken met werkgevers (werkgeversaanpak);
- Overstap naar schone alternatieven;
- Verbeteren van de bereikbaarheid met ITS-oplossingen;
- Efficiënte transitie naar slimme mobiliteit;
- Stimuleren slimme en schone logistiek.

7 Participatie en krachtige netwerken

Speerpunten:

- Een verbindende rol
- Partners in de fysieke leefomgeving

7.1 Een verbindende rol

Wij vinden het belangrijk om inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties te betrekken bij de totstandkoming van ons beleid en bij besluiten die mensen in hun dagelijks leven raken. Hierdoor kunnen wij betere besluiten nemen. Wij maken gebruik van de specifieke gebiedskennis van de omwonende en we zorgen er voor dat besluitvorming transparant en toegankelijk is.

Voor het thema mobiliteit betekent dit dat wij uitgangspunten hanteren voor ons participatieproces bij aanpassingen of uitbreidingen van onze infrastructuur:

- Bewoners hebben de mogelijkheid om hun gebieds- en gebruikerskennis in te brengen;
- Wij hebben een open en toegankelijke houding richting onze inwoners;
- Te maken keuzes zijn transparant en navolgbaar;

Ook hebben wij ons ontwerpproces zo ingericht dat inwoners, ondernemers en belanghebbenden de gelegenheid hebben om hun kijk of inbreng te geven. Herkenbaarheid en uitlegbaarheid zijn de kernwoorden in dit proces.



Figuur 9: Het ontwerpproces

7.2 Partners in de fysieke leefomgeving

Eerder is de Cleantech regio al genoemd. De regio is een belangrijk partner om samen mee op te trekken om zaken voor elkaar te krijgen. Zeker op het gebied van mobiliteit. Daarnaast ligt er in de gemeente veel infrastructuur waarbij de gemeente geen beheerder/eigenaar is. Toch heeft de gemeente hier wel een belang.

De provincie Gelderland is een belangrijk partner als gaat om de inrichting van de provinciale wegen in onze gemeente. De gemeente wil graag de verkeersveiligheid en leefbaarheid rond de N344, N790, N791 en N792. Hierbij hebben wij de provincie Gelderland hard nodig. Samen met de provincie zoeken wij naar mogelijkheden om invulling te geven aan deze ambitie.

Wij danken onze goede bereikbaarheid voor een grootdeel door de ligging aan de A50 en de A1. Dit brengt ook nadelen met zich mee. Zo zorgen deze wegen voor overlast in de buitengebieden van onze gemeente. De gemeente maakt zich hard bij het Rijk om deze overlast niet toe te laten nemen en waar mogelijk te zorgen voor verbeteringen.

Ook maatschappelijke partners zoals de dorpsraden en de belangenverenigingen zijn belangrijk voor ons. Samen met hen werken wij aan de opgave waar we als gemeente de komende jaren mee aan de slag gaan.

De provincie Gelderland is een belangrijk partner als gaat om de inrichting van de provinciale wegen in onze gemeente. De gemeente wil graag de verkeersveiligheid en leefbaarheid rond de N344, N790, N791 en N792. Hierbij hebben wij de provincie Gelderland hard nodig. Samen met de provincie zoeken wij naar mogelijkheden om invulling te geven aan deze ambitie.

Wij danken onze goede bereikbaarheid voor een grootdeel door de ligging aan de A50 en de A1. Dit brengt ook nadelen met zich mee. Zo zorgen deze wegen voor overlast in de buitengebieden van onze gemeente. De gemeente maakt zich hard bij het Rijk om deze overlast niet toe te laten nemen en waar mogelijk te zorgen voor verbeteringen.

8 Uitvoeringsprogramma*

Aanvullende verkeersveiligheids- en leefbaarheidsmaatregelen provinciale wegen:

2021: N789
2022: N344
2023: N790/N791
2023: N792
2029: N345

Totaal: € 250.000,- (op basis van cofinanciering provincie Gelderland)

Ontwikkelen visie en uitgangspunten kern Twello.

Totaal: €50.000,-

Continuering educatie, gedragsbeïnvloeding, verkeersveiligheidsprojecten en -maatregelen (jaarlijks)

Stimuleren fietsgebruik (fietsenstallingen bij stations, no regret maatregelen, campagne, etc.)

Totaal: € 75.000,-

Aanpak N345 tussen de A1 en de Sluinerweg door de provincie Gelderland. Cofinanciering door de gemeente Voorst voor de verbetering van doorstroming, verkeersveiligheid en landschappelijke inpassing van de aansluiting Sluinerweg.

Maximaal € 400.000,-

Kwaliteitsverbetering inpassing A1 verbreding Fase II

€500.000,-

Inzetten op naleving maximumsnelheid en waarborgen verkeersveiligheid fietsers door fysieke maatregelen:

-Bandijk Terwolde: snelheid en verkeersveiligheid	€150.000,-
-Veilingstraat Twello: plek voor de fietser	€ 75.000,-
-Woudweg (F344) Teuge: inrichten als snelfietsroute	€100.000,-
-Wilpsedijk (N790) Wilp: vrijliggend fietspad	Provincie Gelderland

Inrichten wegen Duurzaam Veilig:

-De Zanden Teuge: ETW A	€150.000,-
-Hietweideweg Twello: ETW A	IWP**
-Zwaluwenweg Wilp-Achterhoek: ETW B 30	IWP**
-Oud Lochemseweg Wilp-Achterhoek: ETW B 30	IWP**
-Wolterkampsweg/Molenweg Terwolde: ETW A 30	IWP**

Randweg Twello en onderliggend wegennet, gekoppeld aan verkeersleefbaar Twello

**De budgetten worden meegenomen in de Prioriteitennota 2021, die in juni 2020 door de raad wordt behandeld. Voor de onderdelen aanvullende verkeersveiligheid- en leefbaarheidsmaatregelen provinciale wegen (€250.000) en kwaliteitsverbetering inpassing A1 verbreding Fase II (€500.000) is een nieuwe onttrekking aan de algemene reserve vrij aanwendbaar voorzien, omdat hier niet mag worden afgeschreven. De resterende onderdelen brengen een extra jaarlijkse last van afgerond €55.000 met zich mee in de kapitaallasten (rente en afschrijvingen).*

***Het (her)inrichten van de Hietweideweg, Zwaluwenweg, Oud Lochemseweg en Wolterkampsweg/Molenweg is opgenomen in het IWP 2020-2024 en zijn verwerkt in de begroting 2020-2023.*

Bijlage 1: Wegencategorisering

