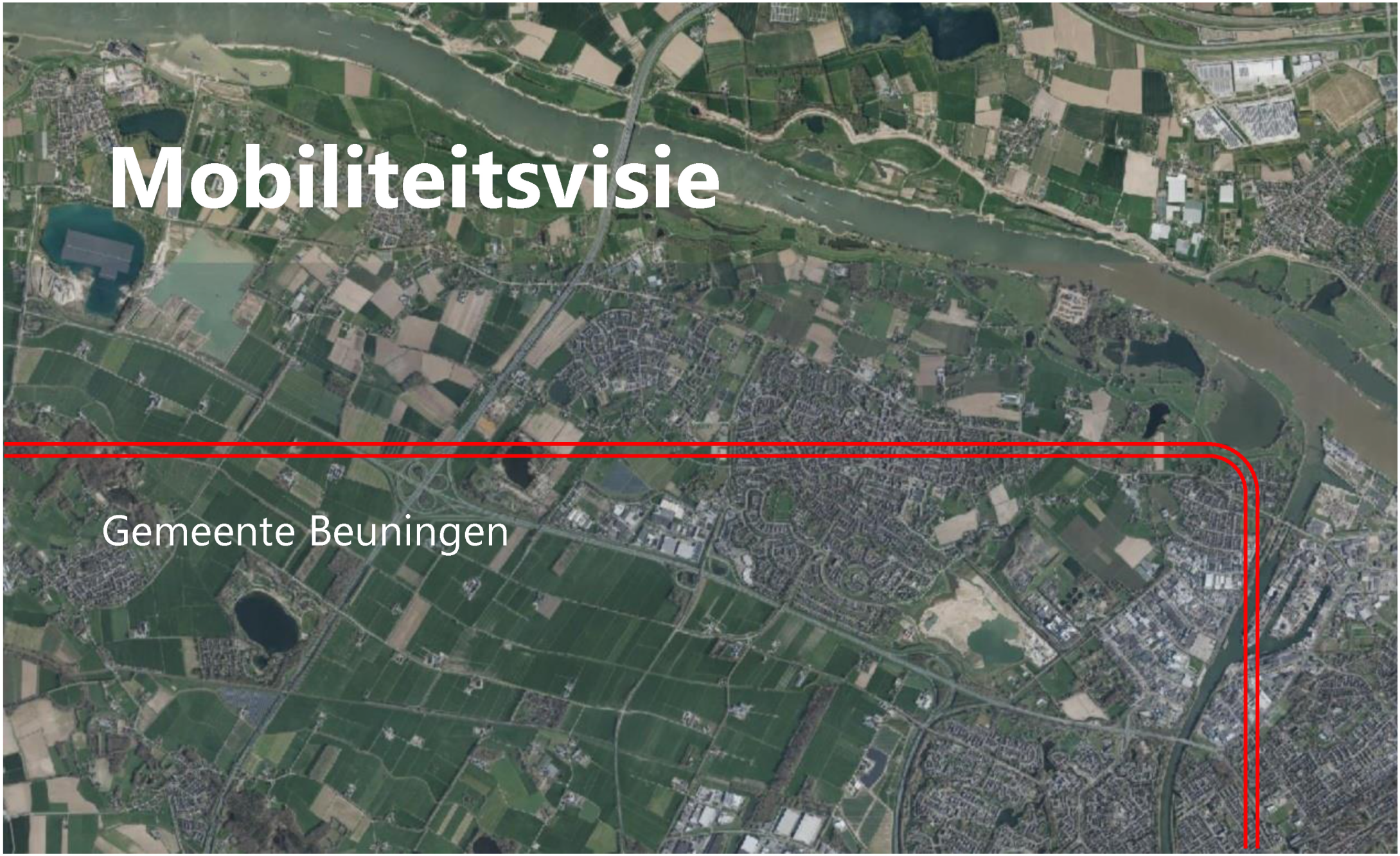


Mobiliteitsvisie

Gemeente Beuningen

Gemeente Beuningen

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Beuningen
Titel rapport	Mobiliteitsvisie
Kenmerk	014400.20231020.R1.01
Datum publicatie	20 oktober 2023
Projectteam Goudappel	Floris Frederix, Lisa Doornbos
Projectteam opdrachtgever	Carmen Linssen, Laurens Kok

© Copyright Goudappel BV 20-10-23

Inhoudsopgave

1. Inleiding **5**

1.1 Wat is mobiliteitsbeleid? 5

1.2 Waarom nieuw mobiliteitsbeleid? 5

1.3 Wat is de aanpak? 6

1.4 Leeswijzer 6

2. Bevindingen van de verkenning **8**

2.1 Resultaten inventarisatie 8

2.2 Resultaten trendatelier 15

2.3 Resultaten enquête 18

2.4 Resultaten dialoogbijeenkomst 21

2.5 Resultaten informatieavond Raad 22

3. Doelen en ambities **25**

3.1 Verkeersveiligheid verbeteren 25

3.2 Gezonde mobiliteit bevorderen 27

3.3 Toekomstbestendigheid waarborgen 28

4. Tot slot **32**

Bijlage 1 Kaartbeelden **34**



1. Inleiding

Voor u ligt de nieuwe Mobiliteitsvisie van de gemeente Beuningen. Deze visie is tot stand gekomen in samenwerking en met input van onder andere inwoners en belangengroepen. Dit alles om er samen voor te zorgen dat de gemeente Beuningen de komende jaren veilig, gezond en bereikbaar is.

In dit eerste hoofdstuk wordt een korte introductie gegeven op het mobiliteitsbeleid (waarvan deze mobiliteitsvisie het eerste onderdeel is): Wat is het, waarom is vernieuwing nodig en hoe komt het tot stand?

1.1 Wat is mobiliteitsbeleid?

Het mobiliteitsbeleid geeft richting aan de keuzes die we in de komende jaren gaan maken ten aanzien van ons verplaatsingsgedrag en de inrichting van de openbare (verkeers-)ruimte. Gezien de beperkte ruimte en de vele verschillende belangen die spelen is het van belang in mobiliteitsbeleid onze ambities en prioriteiten te benoemen. Dit helpt ons bij het maken van keuzes en het komen tot een integrale inrichting van de openbare (verkeers-)ruimte in onze gemeente.

1.2 Waarom nieuw mobiliteitsbeleid?

De gemeente Beuningen heeft in 2011 haar Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) vastgesteld. Dit plan vervatte voor het eerst een integraal verkeersbeleid op verschillende thema's; verkeersveiligheid, verkeerscirculatie, openbaar vervoer en fietsbeleid. Op deze aspecten werden doelstellingen, ambities en samenhang bepaald en vertaald naar een concrete en integrale uitwerking voor de periode tot 2020.

Met het aflopen van de uitvoeringsperiode van het huidige GVVP is de urgentie voor het opstellen van nieuw mobiliteitsbeleid hoog. Op dit moment ontbreekt een integraal plan waarin knelpunten geprioriteerd en afgestemd worden. Daarnaast zijn er de afgelopen jaren veel nieuwe ontwikkelingen geweest. Het huidige mobiliteitsbeleid zegt hier niets over. Daardoor worden middelen nu mogelijk niet toekomstbestendig ingezet, wanneer we keuzes maken voor de inrichting van onze openbare ruimte.

1.3 Wat is de aanpak?

Om tot een samenhangend mobiliteitsbeleid te komen en concreet op knelpunten en ontwikkelingen in te kunnen spelen, is het van belang een stapsgewijze analyse te doen. Het nieuwe GVVP, waarnaar we in dit document verwijzen als mobiliteitsbeleid, bestaat daarom uit drie onderdelen:

- Mobiliteitsvisie
- Mobiliteitsplan
- Uitvoeringsprogramma

De mobiliteitsvisie, het document wat nu voor u ligt, beantwoordt waarom wordt ingezet op bepaalde aspecten en welke ambities belangrijk zijn. Het mobiliteitsplan geeft aan hoe er vervolgens aan deze doelen gewerkt wordt. Het uitvoeringsprogramma maakt een concretere (vaak ruimtelijke) vertaalslag. In elk onderdeel van het mobiliteitsbeleid wordt geparticipeerd door de relevante interne en externe betrokkenen.

1.4 Leeswijzer

De eerste stap om te komen tot nieuw mobiliteitsbeleid is het verkennen van de huidige situatie en de verwachte ontwikkelingen. In het volgende hoofdstuk worden de bevindingen van deze verkenning gepresenteerd.

Op basis van de verkenning en de input van verschillende belangengroepen zijn doelen en speerpunten (visie) bepaald en uitgewerkt naar specifieke thema's. De doelen en ambities van de mobiliteitsvisie worden besproken in hoofdstuk drie.


2

2. Bevindingen van de verkenning

Als eerste stap voor het opstellen van een nieuwe mobiliteitsvisie is er een verkenning uitgevoerd. Deze verkenning bestaat uit:

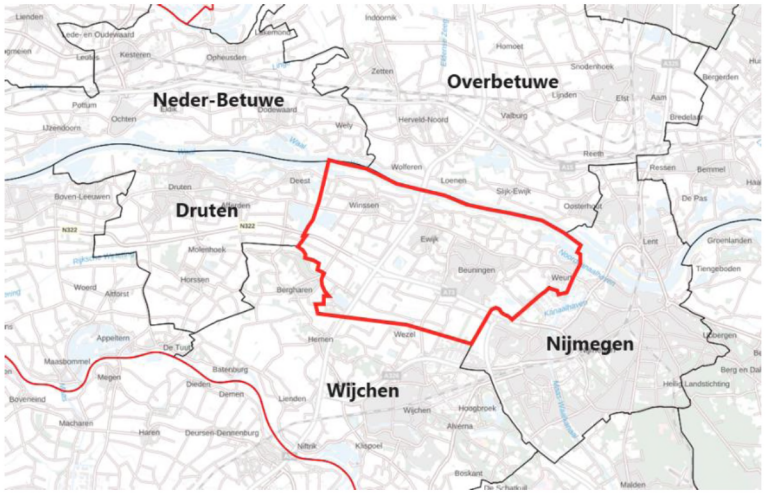
- **Een inventarisatie van het huidige lokale en regionale beleid, de wegenstructuur, verkeersveiligheid, knelpunten en de toekomstige (ruimtelijke) ontwikkelingen.**
- **Daarnaast zijn er in een (ambtelijk) trendatelier verwachte trends en ontwikkelingen besproken, en is er een enquête onder de inwoners uitgevoerd.**
- **Tot slot zijn de uitkomsten van de verkenning voorgelegd aan een aantal organisaties in een dialoogbijeenkomst, waarbij onder andere omliggende overheden en lokale belangenvertegenwoordigers van bijvoorbeeld fietsers, ondernemers, ouderen en agrariërs.**

2.1 Resultaten inventarisatie

Demografie en structuur

De gemeente Beuningen ligt tussen de gemeenten Nijmegen, Wijchen, Druten, Neder-Betuwe en Overbetuwe. Van oost naar west bestaat de gemeente uit de kernen Weurt, Beuningen, Ewijk en Winssen. De kern Weurt grenst aan het industrieterrein TPN West.

Ten noorden van de gemeente stroomt de rivier de Waal. Aan de oever van de Waal liggen diverse natuurgebieden, zoals de Beuningse Uiterwaarden en de Winssense Waard. Ter hoogte van Beuningen vaart in de zomermaanden een fiets- en voetveer naar Slijk-Ewijk. Verder wordt de gemeente gekenmerkt door water; door plassen zoals het Grindgat maar ook door de waterrijke wijk Beuningse Plas in Beuningen.

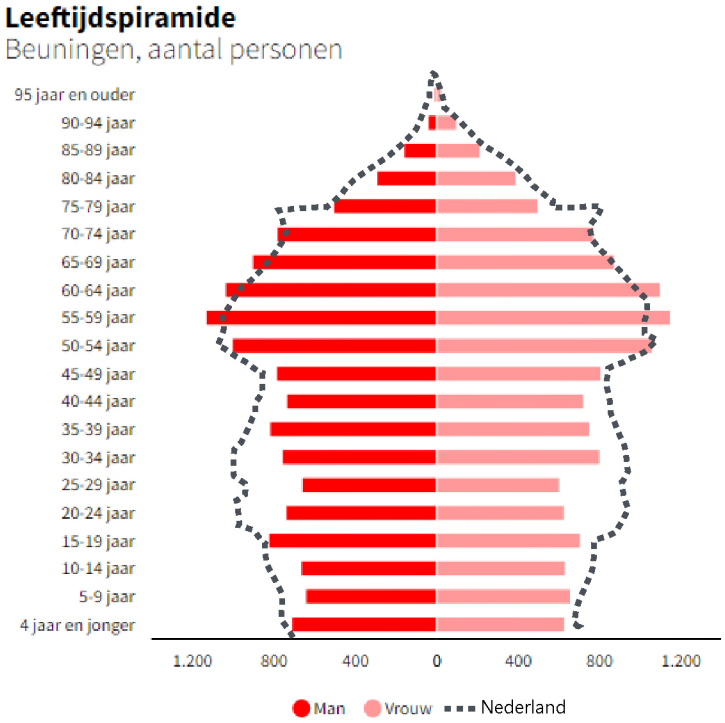


Figuur 2.1: De gemeente Beuningen in de regio.

De vier kernen van de gemeente Beuningen hebben elk een verschillend karakter. De meeste voorzieningen (in aantal en diversiteit) liggen in het centrum van de kern Beuningen, waar ook de meeste inwoners wonen. Alle kernen beschikken over basisvoorzieningen zoals een huisarts en een supermarkt.

De gemeente Beuningen telt bijna 27.000 inwoners. De Primos[1]-prognose laat zien dat de komende jaren het inwonersaantal van de gemeente iets zal groeien, maar vanaf 2040 zal deze groei naar verwachting afvlakken (bron: ABF research).

Daarnaast speelt vergrijzing de komende jaren steeds meer een rol, wat ook terug te zien is in de leeftijdspiramide (figuur 2.2) van de gemeente. De leeftijdspiramide laat ook zien dat de vergrijzing in Beuningen sterker is dan in heel Nederland. De vergrijzing leidt tot nieuwe uitdagingen op het gebied van toegankelijkheid en bereikbaarheid. Een grotere groep oudere inwoners leidt tot een verandering van de verplaatsingsbehoeften en -mogelijkheden.



Figuur 2.2: De leeftijdspiramide laat een relatief grote groep 50+ers zien (bron: CBS 2023).

[1] Primos is een prognosemodel op gemeente- en buurtniveau voor bevolking, huishoudens en woningvoorraad. Het model wordt jaarlijks geactualiseerd op basis van de laatste trends en sluit aan op de nationale prognose van het CBS.

Mobiliteit

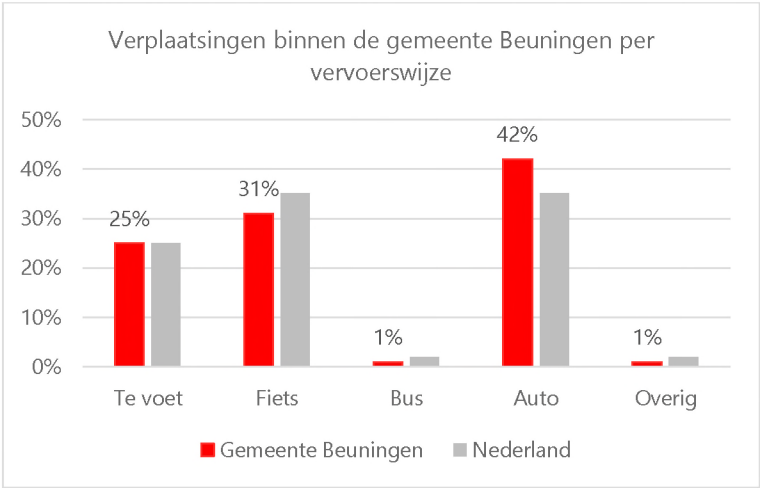
In de gemeente lopen twee rijkswegen, de A73 en de A50. De aansluiting met de A73 is een belangrijke verbinding van het lokale wegennet met de regio. De A73 wordt richting het westen de N322, de Maas en Waalweg. Aan de kant van Weurt zijn verder lokale verbindingen richting Nijmegen, en aan de kant van Winssen zijn lokale verbindingen richting Druten. Verder verbindt de N847 de gemeente Beuningen met de gemeente Wijchen.



Figuur 2.3: De A50 en A73 zijn belangrijke verbindingen met de regio.

Binnen de gemeente zijn er een aantal belangrijke hoofdwegen, zoals de Schoenaker, de Wilhelminalaan en de Van Heemstraweg. De hoofdwegen binnen de bebouwde kom hebben een snelheidslimiet van 50 km/u. De meeste wegen binnen de bebouwde kom zijn erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u. Buiten de bebouwde kom hebben alle wegen op één na een maximumsnelheid van 60 km/u. De snelheidslimiet op de Schoenaker is 80 km/u.

In figuur 2.4 is te zien voor het totaal aantal verplaatsingen binnen de gemeente welk vervoersmiddel er gebruikt wordt. Hier is te zien dat voor verplaatsingen binnen de gemeente de auto het meest gebruikt wordt.

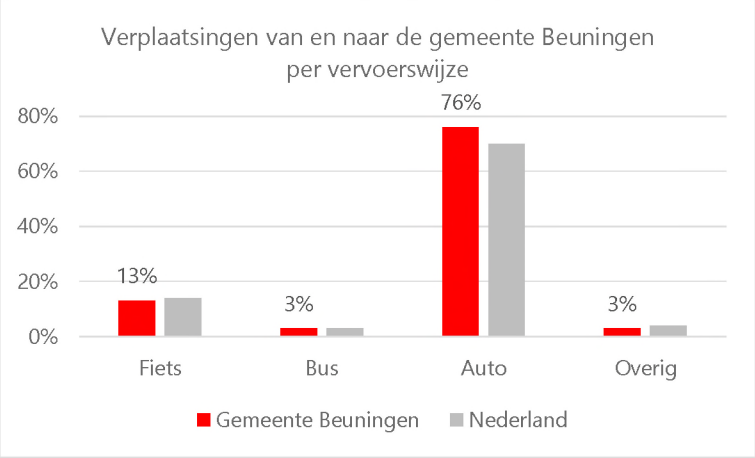


Figuur 2.4: Vervoerswijze binnen de gemeente Beuningen. Bron: Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OViN 2010-2017)

Daarnaast wordt er veel gefietst en gewandeld (bijvoorbeeld via de twee hoofdfietsroutes richting Nijmegen). Deze modal split (verdeling van verplaatsingen over de vervoerswijzen) is passend bij een gemeente zoals Beuningen; ook de omliggende gemeentes hebben een vergelijkbare vervoerswijzenkeuze. Een uitzondering hierop is de

gemeente Nijmegen. Hier is het fietsgebruik hoger (36%) en het autogebruik lager (31%).

Het autobezit is ook vergelijkbaar met omliggende gemeentes. In de kernen Ewijk en Winssen is het autobezit per huishouden iets hoger (1,5) dan in de kernen Beuningen en Weurt (1,4). Verder is het autobezit per type woning hoger dan gemiddeld in Nederland. Ook voor de leeftijdscategorie tot 30 jaar is het autobezit hoger dan gemiddeld in Nederland.



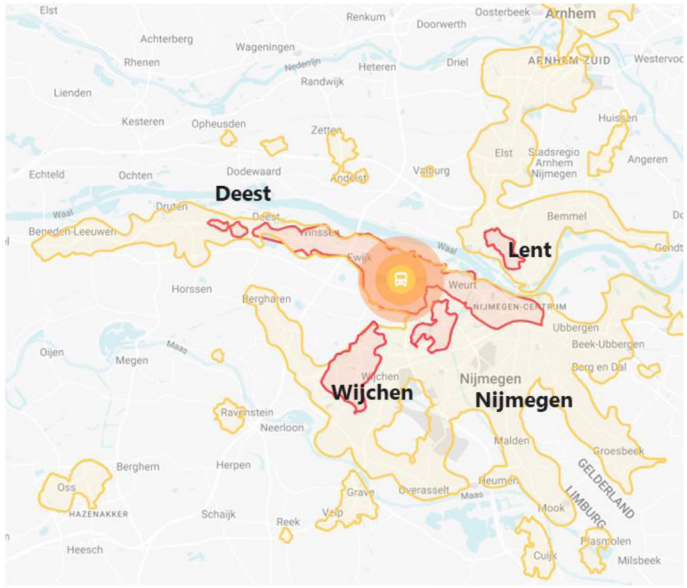
Figuur 2.5: Vervoerswijze van en naar de gemeente Beuningen. Bron: Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OViN 2010-2017)

Voor verplaatsingen van en naar de gemeente ligt het aantal autoverplaatsingen iets hoger dan het Nederlands gemiddelde. Dit is te zien in figuur 2.5. Dit is vergelijkbaar met de omliggende gemeenten, met uitzondering van de gemeente Nijmegen. Gemiddeld genomen wordt in Nederland 6% van de verplaatsingen met de trein gereisd (Bron: Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OViN 2010-2017). Doordat in de gemeente Beuningen geen treinstation is, is dit van en naar Beuningen niet mogelijk.

Bereikbaarheid

De gemeente Beuningen is goed bereikbaar met de auto. Binnen een reistijd van 45 minuten kunnen onder andere Apeldoorn, Eindhoven en Venlo bereikt worden. Wat opvalt is dat de Waal een grote barrière is voor de bereikbaarheid met alle vervoerswijzen, maar vooral voor het openbaar vervoer. De busverbindingen zijn voornamelijk oost-west georiënteerd. Dit geldt ook voor de oriëntatie van het hoofdfietsnetwerk. Het hoofdfietsnetwerk bestaat uit twee regionale doorfietsroutes (hoofdfietsroutes).

Voor veel reizen met het openbaar vervoer vanuit Beuningen binnen de regio Nijmegen is de reistijd langer dan 30 minuten (zie figuur 2.6). Binnen de gemeente is de service Buurtvervoer Beuningen een aanvulling op het openbaar vervoer. Met de fiets zijn veel bestemmingen goed te bereiken. Zo zijn vanuit de kern Beuningen de centrums van Nijmegen en Wijchen binnen een half uur fietsen met een niet-elektrische fiets te bereiken.



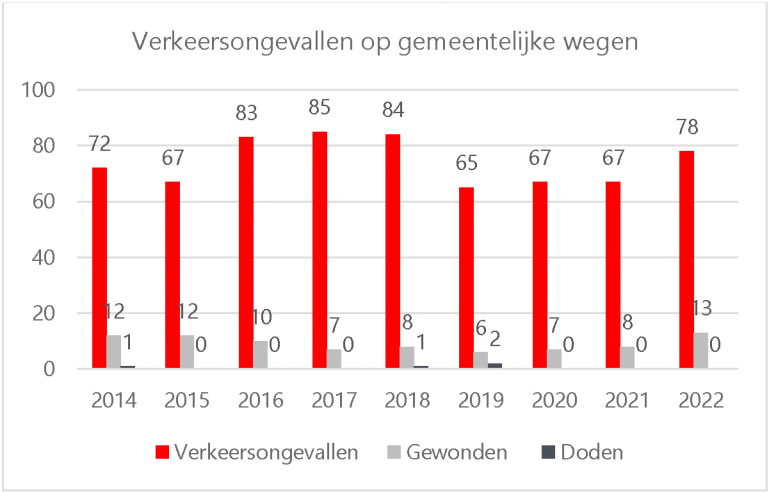
*Figuur 2.6: Reistijd tot **30** en **60** minuten met het openbaar vervoer vanuit de kern Beuningen. Bron: mapitout.iamsterdam.com*

Nieuwe mobiliteit

Elektrisch rijden neemt toe binnen de gemeente, maar is wel iets lager dan gemiddeld in Nederland. Nieuwe vervoerswijzen zoals deelmobiliteit zijn op dit moment niet aanwezig binnen de gemeente. Dit is een verschil met onder andere buurgemeente Nijmegen, waar wel aanbod is van deelauto's en deelfietsen.

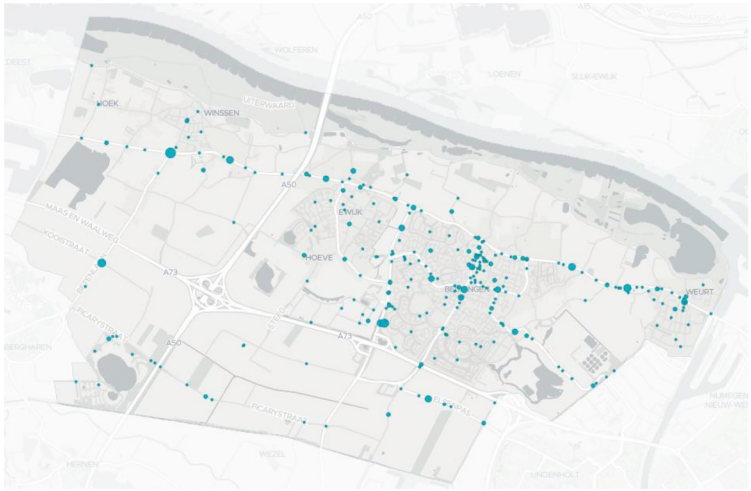
Verkeersveiligheid

Het aantal geregistreerde verkeersongevallen op de gemeentelijke wegen fluctueert over de afgelopen jaren. Vergeleken met de rest van Nederland is het aantal ongevallen per inwoner in de afgelopen jaren circa 30% groter, maar is het aantal ernstige ongevallen per inwoner in de afgelopen jaren circa 40% kleiner. De verkeersongevallen binnen de bebouwde kom zijn vaak op hoofdwegen, en bij de helft van alle ongevallen zijn kwetsbare verkeersdeelnemers betrokken (voetgangers, fietsers, e-bike en bromfietsers).



Figuur 2.7: Verkeersongevallen in de afgelopen 9 jaar. Bron: VIA verkeersongevallen 2014-2022, geregistreerd door de politie.

In figuur 2.7 is het aantal geregistreerde verkeersongevallen binnen de gemeente Beuningen (op gemeentelijke wegen) te zien. In figuur 2.8 zijn deze verkeersongevallen op de kaart te zien. In het overzicht van het aantal ongevallen is geen sterke stijging of daling te herkennen. Wel is een mogelijk corona-effect (afname van verkeersbewegingen, en dus minder ongevallen) te zien in de jaren 2020 en 2021, maar dit levert een relatief klein verschil op.



Figuur 2.8: Op welke locaties zijn verkeersongevallen geregistreerd? Bron: VIA verkeersongevallen 2014-2022, geregistreerd door de politie, op gemeentelijke wegen.

Gemeentelijk beleid

Het bestaande mobiliteitsbeleid stamt uit 2011. De doelstellingen van dit GVVP waren:

- 40% minder slachtofferongevallen in 2020 ten opzichte van 2009;
- bevorderen gebruik duurzame vervoermiddelen zoals fiets en openbaar vervoer;
- het maximaal voorkomen van sluipverkeer.

Een evaluatie van dit GVVP is onderdeel van het na deze mobiliteitsvisie op te stellen mobiliteitsplan. Ook zijn er een aantal punten uit het bestaande GVVP die mogelijk aandacht vragen in het nieuwe mobiliteitsplan, zoals kruispunten en wegvakken waar veel ongevallen plaatsvinden.

In de Omgevingsvisie (2021) wordt gestuurd op versterking van een bereikbare, verkeersveilige, duurzame en leefbare omgeving. Het behouden van bestaande OV-verbindingen en het inzetten op een HOV-verbinding tussen Druten, Beuningen en Nijmegen hoort hierbij. Daarnaast wordt er vanuit de Omgevingsvisie prioriteit gegeven aan fietsers en voetgangers in beleid en ontwerp, ook bij woningbouwontwikkelingen.

Voor woningbouwontwikkelingen in de gemeente is vanuit het Omgevingsprogramma Woningbouw het garanderen van bereikbaarheid één van de thema's. Optimalisering van het huidige netwerk en aanleg van nieuwe infrastructuur waar nodig worden hierbij genoemd. Daarnaast wordt ingezet op extra routes voor langzaam verkeer (fiets en voetganger), waarvoor evenveel of zelfs

meer ontsluitingen worden gerealiseerd ten opzichte van gemotoriseerd verkeer.

Verder wordt in het plaatsingsbeleid publieke en private laadinfrastructuur (2021-2030) op basis van prognoses een forse groei in vraag naar het aantal laadpalen voor elektrische auto's verwacht. Het plaatsen van laadinfrastructuur gebeurt zowel vraag-gestuurd als op strategische plekken op initiatief van de gemeente.

Verder heeft de gemeente Beuningen het Schone Lucht Akkoord 2030 ondertekend. Het streven is het verbeteren van de luchtkwaliteit door bijvoorbeeld in te zetten op het verminderen van de uitstoot van verkeer, het stimuleren van gedragsverandering en het stimuleren van duurzame/alternatieve vervoersmiddelen (denk aan fiets of deelmobiliteit).

Regionaal en landelijk beleid

De belangrijkste thema's uit het regionaal, provinciaal en landelijk beleid zijn:

- Inzet op de fiets
- Verkeersveiligheid
- Duurzaamheid

De gemeente Beuningen ligt in de provincie Gelderland en is onderdeel van de Groene Metropool Regio Arnhem - Nijmegen. In de Gelderse mobiliteitsvisie staat de realisatie van hubs waarmee verschillende vormen van mobiliteit met elkaar verbonden kunnen worden centraal. Andere bouwstenen die lokaal in de gemeente uitgewerkt kunnen worden zijn het inzetten op fietsen op de korte en middellange afstanden en het bevorderen van de verkeersveiligheid. Ook in de Gelderse Omgevingsvisie hebben de fiets en knooppunten in het mobiliteitssysteem een belangrijke rol. Ambitie is dat in 2030 35% van het totaal aantal verplaatsingen met de fiets is.



Gemeente Beuningen in de Groene Metropoolregio

De volgende ontwikkelingen spelen in de Groene Metropoolregio Arnhem – Nijmegen op het gebied van mobiliteit:

- Regionaal uitwerken van Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV);
- Ontwikkelen van meerjarige investeringsagenda verkeersveiligheid;
- Slim & Schoon Onderweg gericht op gedragsbeïnvloeding;
- Verkennen, voorbereiden en implementeren van kansrijke regionale hubs en knooppunten;
- Faciliteren van een uitgebreid regionaal fietsnetwerk en veilige, snelle fietsroutes.

Daarnaast is er vanuit de regio aandacht voor het beïnvloeden van het mobiliteitsgedrag, en de rol van werkgevers hierin. Tot slot is er veel aandacht voor het realiseren van hoogwaardige fietsroutes en mobiliteitshubs, en het stimuleren van fietsen op verschillende afstanden.



Gemeente Beuningen in de Provincie Gelderland

Er zijn ook een aantal ontwikkelingen die spelen in de Provincie Gelderland die invloed hebben op het mobiliteitsbeleid in de gemeente Beuningen. Uit de mobiliteitsvisie van de provincie zijn dit de volgende bouwstenen:

- Met hubs de overstap op de fiets faciliteren (korte afstand);
- Met hubs de overstap op het openbaar vervoer faciliteren (langere afstand);
- Faciliteren van hoogwaardige OV-verbindingen, goede rijks- en provinciale wegen, en verbetering van goederenvervoer;
- Bevorderen van verkeersveiligheid.

Ook vanuit de provincie is er veel aandacht voor verkeersveiligheid en het faciliteren en stimuleren van duurzame vervoersmiddelen. Net als vanuit de Groene Metropoolregio worden regionale en stadsrand hubs als belangrijke dragers gezien voor het faciliteren van een gemakkelijke overstap tussen vervoersmiddelen en overslag van goederen in het kader van zero-emissie logistiek. Tot slot zijn goede OV- en fietsverbindingen van groot belang.

2.2 Resultaten trendatelier

Om te inventariseren welke trends en ontwikkelingen er op het gebied van mobiliteit in de gemeente Beuningen spelen, is er tijdens een trendatelier op 30 mei 2023 aan twaalf beleidsmedewerkers van verschillende domeinen gevraagd wat zij van een aantal in Nederland breed gesignaleerde trends vinden. Per trend zijn er twee vragen gesteld:

- Is deze trend relevant voor Beuningen?
- Welke strategie hoort bij deze trend?

Het doel van het trendatelier was om een eerste idee te krijgen van de relevante trends op het gebied van mobiliteit voor de gemeente Beuningen.

Welke trends zijn relevant?

Van de veertien voorgelegde trends is gebleken dat deze niet allemaal relevant zijn voor de gemeente Beuningen. De trends die als zeer relevant werden beoordeeld zijn:

- ‘Vergrijzing en aandacht voor toegankelijkheid’
- ‘Opmars van de elektrische fiets’
- ‘Aandacht voor verkeersveiligheid’

De trends die als relevant beoordeeld werden, zijn:

- 'Trek naar de stad?'
- 'Elektrisch personenvervoer wordt steeds goedkoper'

De enige trend die als niet relevant werd beoordeeld *is 'Openbaar vervoer (OV) volledig elektrisch vanaf 2025'*. De andere trends zitten hier tussenin, variërend tussen enigszins relevant en redelijk relevant.

Tijdens de sessie zijn naast de veertien voorgelegde trends ook vijf trends toegevoegd. Van de toegevoegde trends is 'Toename van de druk op de ruimte' beoordeeld als zeer relevant. Als relevant beoordeeld zijn:

- 'Toename van het aantal en de grootte van evenementen'
- 'Meer aandacht voor bewegen en gezondheid'
- 'Verharding van verkeersgedrag en toename van verwarde personen in de samenleving'
- 'Verdere dagelijkse verplaatsingen en groei van het aantal woningen'

Welke strategie hoort er bij deze trends?

Op het gebied van strategie is gebruik gemaakt van het golfmodel, te zien in figuur 2.9. De strategie van de golf afstoppen geldt voor trends die afgeremd zouden moeten worden. De golf over je heen laten komen houdt in dat hier verder geen directe aandacht naar toegaat, maar dit wel trends zijn die effect kunnen hebben op de gemeente. De golf surfen geldt voor trends die op een positieve manier gebruikt kunnen worden, en waar actief op ingezet kan worden. De laatste strategie, de golf genereren, geldt voor trends die gemeente actief gaat omarmen en stimuleren.

Uit de resultaten blijkt dat er uit de voorgelegde trends geen trends zijn die afgestopt zouden moeten worden. Daarnaast zijn er ook geen trends die (unaniem) gegenereerd zouden moeten worden. Een aantal trends zitten tussen verschillende strategieën in. Zo vallen trends 'Vergrijzing en aandacht voor toegankelijkheid' en 'Aandacht voor verkeersveiligheid' binnen de golf surfen en de golf genereren.

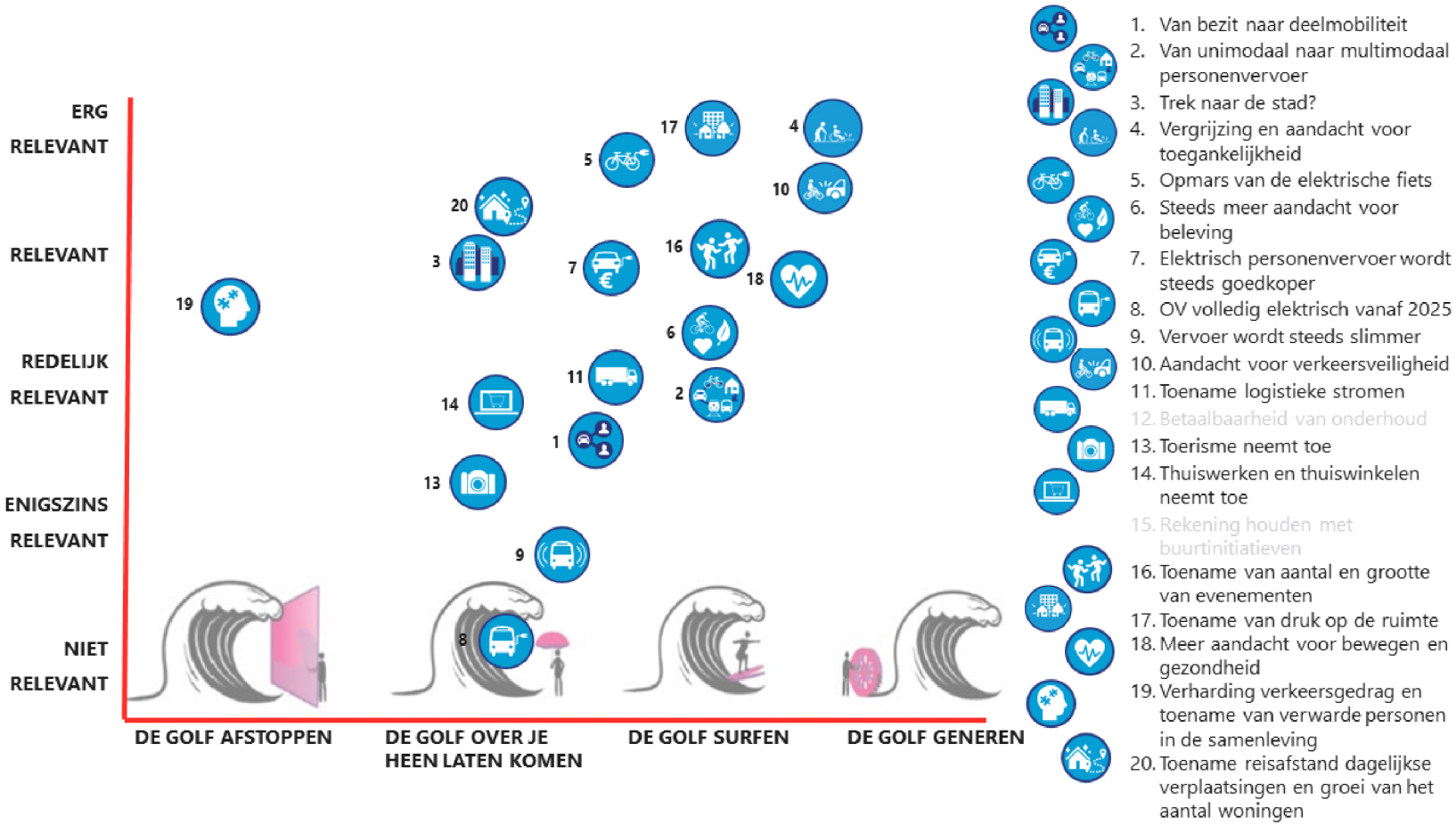
Voor de toegevoegde trends valt ook 'Meer aandacht voor bewegen en gezondheid' hier tussenin. Verder valt voor de nieuw toegevoegde trends 'Verharding verkeersgedrag' en 'toename van verwarde personen in de samenleving' onder de golf afstoppen en dus voorkomen dat deze negatieve trend doorzet.

Wat nemen we mee?

Uit het trendatelier blijkt dat vanuit verschillende domeinen binnen de gemeente Beuningen aandacht voor verkeersveiligheid, toegankelijkheid, leefbaarheid en (mentale) gezondheid hoog bovenaan het lijstje staan.

Daarnaast zijn ontwikkelingen als vergrijzing en de toename van elektrische auto's en fietsen relevant om rekening mee te houden in het mobiliteitsbeleid.

Continue aandacht voor onderhoud en buurtinitiatieven (trend 12 en 15) zijn verder ondersteunend aan de andere ontwikkelingen, en een verdere inzet op beleving en het integreren van woningbouwontwikkelingen zijn trends die ook voor de gemeente Beuningen in het mobiliteitsbeleid een plekje zouden kunnen krijgen.



Figuur 2.9: De uitkomsten van het trendatelier. De trends die rechtsbovenin staan zijn belangrijke input voor het mobiliteitsbeleid.

2.3 Resultaten enquête

De enquête die vanaf 30 mei tot en met 20 juni 2023 openstond had als doel om reacties van de inwoners van de Gemeente Beuningen op te halen over verschillende mobiliteits-gerelateerde onderwerpen.

Wie vulde de enquête in?

Verspreiding van de enquête is onder andere gebeurd door plaatsing in de lokale krant, op de website van de gemeente Beuningen, en op sociale media. In totaal hebben 276 respondenten de enquête ingevuld. Het grootste deel van de respondenten is inwoner van de gemeente Beuningen. Daarnaast zijn er een aantal werknemers en ondernemers die de enquête hebben ingevuld en een handvol scholieren.

Het grootste deel van de respondenten heeft aangegeven in de kern Beuningen te wonen. De meeste enquêtes werden ingevuld door mensen in de leeftijdsgroep 25-44 jaar (50%), gevolgd door 44-64 jaar (35%). De groepen onder 25 jaar en boven 65 jaar zijn hiermee minder vertegenwoordigd in de enquêteresultaten.

Gezien het totaal aantal inwoners van de gemeente (bijna 27.000 inwoners), het aantal respondenten en de kenmerken van de respondenten is de representativiteit van de resultaten voor een gemiddelde inwoner onzeker. Wel is met de enquête een goede indruk verkregen van hoe inwoners en belanghebbenden denken over verkeer en vervoer in Beuningen. Voor een nadere duiding van de uitkomsten zijn deze bovendien besproken in de dialoogbijeenkomst (zie paragraaf 2.4)

De verschillende onderdelen waar naar is gevraagd, zijn:

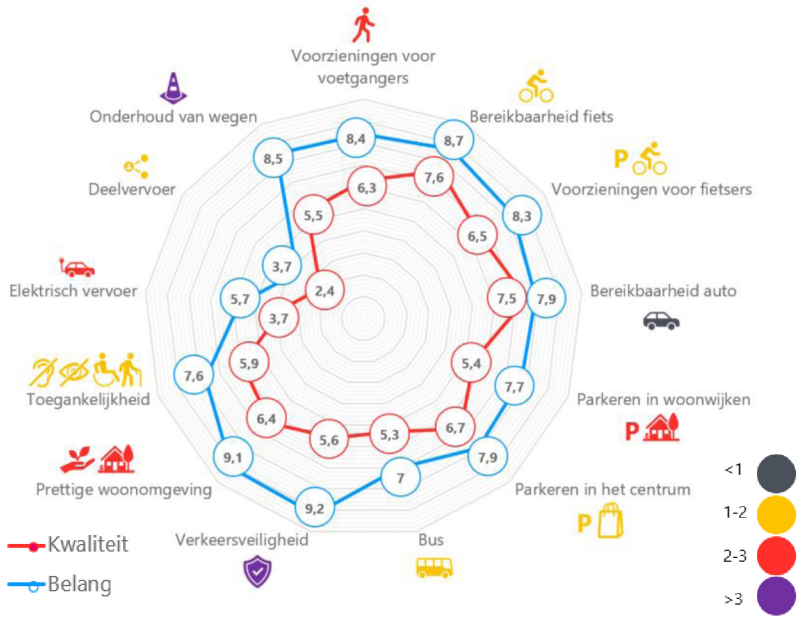
- Kwaliteit en belang van mobiliteitsthema;
- Uitdagingen en trends;
- Locaties op de kaart; waar gaat het goed, en waar kan het beter?

Beoordeling belang en kwaliteit per mobiliteitsthema

Als eerste is respondenten voor dertien mobiliteitsthema's gevraagd naar zowel de kwaliteit (huidige oordeel) als het belang (gewenste prioriteit). De resultaten hiervan zijn te zien in figuur 2.10. Voor beide vragen kon worden geantwoord op een schaal van 1-10 (zeer slecht - uitstekend en zeer onbelangrijk - zeer belangrijk). Op deze wijze kan een beeld worden verkregen hoe inwoners denken over de huidige kwaliteit en welk belang wordt gehecht aan de diverse onderwerpen. Tevens kunnen belangrijke inzichten worden verkregen door te kijken naar het verschil tussen de cijfers voor kwaliteit en belang. Grote verschillen duiden op onderwerpen waarvoor meer aandacht nodig is (laag oordeel kwaliteit, hoog oordeel belang) of waaraan juist minder prioriteit gegeven hoeft te worden (hoog oordeel kwaliteit, laag oordeel belang).

Het verschil tussen kwaliteit en belang is aangegeven met behulp van een aantal kleuren, zie legenda aan de rechterkant van figuur 2.10. Voor de thema's verkeersveiligheid en onderhoud van wegen zit het grootste verschil tussen kwaliteit en belang. Dat is ook vaak bij andere gemeenten zo. Daarna volgen voorzieningen voor voetgangers, parkeren in woonwijken (een veel groter verschil dan in andere gemeentes), een prettige woonomgeving en elektrisch vervoer. Voor de overige thema's zit er ook nog een verschil tussen de beoordelingen, maar dit verschil is klein. Opvallend is dat er voor

de bereikbaarheid van de auto een heel klein verschil is tussen de kwaliteit en het belang. In veel andere gemeentes is dit groter. Deelvervoer en elektrisch vervoer zijn nog niet of weinig aanwezig in de gemeente en scoren laag.



Figuur 2.10: De gemiddelde score voor kwaliteit en belang per thema, en het verschil tussen deze score.

Op het gebied van verkeersveiligheid wordt vooral het gedrag van automobilisten en andere weggebruikers genoemd als oorzaak van een onveiligheidsgevoel. Verder zijn er een aantal kruispunten, rotondes, oversteken en wegen die vaker genoemd worden, zoals de Wilhelminalaan, rotonde Ooigraaf/Schoenaker/Leigraaf, de Houtduiflaan, en de Burgemeester Geradtslaan. Opvallend is dat dit de hoofdwegen binnen de gemeente zijn.

Uitdagingen en trends

Er is ook gevraagd naar de grootste uitdagingen en trends voor de komende jaren. De grootste uitdagingen zijn volgens de respondenten verkeersveiligheid, parkeren in woonwijken en duurzame mobiliteit. Aanvullend zijn opmerkingen gemaakt over onderhoud van groen en infrastructuur (bijvoorbeeld hoog gras in de bermen), het aanpakken van sluipverkeer, het realiseren van veilige oversteekplaatsen en het handhaven op overtredingen.

Met name aandacht voor verkeersveiligheid voor kinderen en jongeren is veel genoemd. Dit gaat niet alleen over schoolomgevingen, maar voornamelijk over schoolroutes. Respondenten geven aan dat ze graag hun kinderen alleen naar school of naar de sportclub zouden willen laten lopen/fietsen, maar dit soms te riskant vinden vanwege kruisend (auto)verkeer.

Daarnaast is een andere uitdaging voor de toekomst het gebruik van elektrisch vervoer, en in welke mate het stroomnet dit aankan. Dit punt is door meerdere respondenten genoemd in relatie tot het inzetten op duurzame mobiliteit.

Belangrijke trends zijn volgens de respondenten het realiseren van leefbare en groene wijken en het fietsgebruik en de opkomst van de elektrische fiets. Daarnaast hebben de respondenten de volgende uitdagingen en trends toegevoegd in de opmerkingen:

- Meerdere gezinnen in één huishouden vanwege schaarste op de woningmarkt;
- Het vaker betrekken van bewoners;
- Telefoongebruik en ander ongewenst gedrag op de fiets;
- Toename van verkeer i.c.m. woningbouw;
- Beter openbaar vervoer in alle kernen.

Waar gaat het goed, en waar kan het beter?

Ook is respondenten gevraagd om zowel positieve punten ('wat gaat goed') als aandachtspunten ('wat kan beter') aan te geven op een digitale kaart. Hierbij kon ook worden aangegeven op welke specifieke onderwerp de aangegeven locatie betrekking heeft. In totaal zijn er 100 goede punten aangedragen, en 300 verbeterpunten. De punten zijn te zien in figuren 2.11 en 2.12 (uitvergrote versies van deze kaarten zijn in de bijlage toegevoegd).



Figuur 2.11: De aangegeven goede punten met een aantal uitgelichte opmerkingen.

De goede punten gaan bijvoorbeeld over een prettige leefomgeving of een goede fietsverbinding. De verbeterpunten gaan veel over verkeersveiligheid, voetgangersvoorzieningen, fietsvoorzieningen, en onderhoud. Hieruit komen een aantal kruispunten en rotondes duidelijk naar voren.

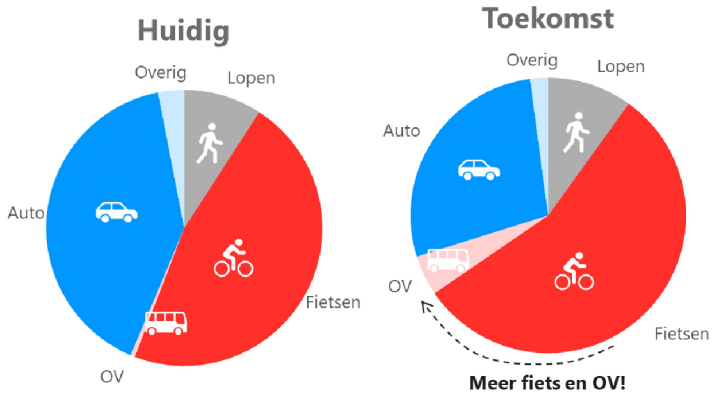


Figuur 2.12: De aangegeven verbeterpunten met een aantal uitgelichte opmerkingen.

Huidige en toekomstige vervoerswijze

Om een beeld te krijgen van de meest gebruikte vervoerswijzen van de respondenten is er gevraagd op welke manier er op dit moment het meest gereisd wordt binnen de gemeente, en wat de verwachting is over 10 jaar. De verwachting is dat er meer gebruik gemaakt zal worden van de fiets en het openbaar vervoer, ten opzichte van nu.

Als toelichting geeft een aantal respondenten aan dat ze verwachten over 10 jaar met pensioen te zijn en daardoor zich op een andere manier gaan verplaatsen. Veel verplaatsingen met de auto zijn op dit moment dus nog met het motief woon-werk verkeer.



Figuur 2.13: Welke vervoerswijze gebruikt u nu het meest (links), en over 10 jaar (rechts)?

2.4 Resultaten dialoogbijeenkomst

De resultaten van de inventarisatie, trendatelier en enquête zijn tijdens twee dialoogbijeenkomsten besproken met organisaties; in een bijeenkomst met de omliggende gemeenten, hulpdiensten en openbaarvervoerbedrijven en in een andere bijeenkomst met belangenvertegenwoordigers van onder andere de ouderen, bedrijventerreinen, fietsers, centrum ondernemers, agrariërs en diverse hulpverleners.

De belangrijkste vraag tijdens deze bijeenkomsten was: wat moet de kern van de mobiliteitsvisie zijn? Hierop zijn de volgende reacties gegeven:

- Verkeersveiligheid
- Gezondheid
- Leefbaarheid

Aandachtspunten die verder werden genoemd zijn:

- **Mobiliteit is geen doel op zich**: verplaatsingen zijn onderdeel van het dagelijks leven, maar is meestal ondersteunend aan de geplande activiteiten zoals werken, naar school gaan of sporten.
- **Mobiliteitsgedrag en mentaliteit**: mobiliteit gaat over hoe mensen zich gedragen, door het gedrag en de mentaliteit van mensen te beïnvloeden is de mobiliteit te beïnvloeden. Dit gaat over bijvoorbeeld verkeersveiligheid en de vervoerswijzenkeuze.
- **Naast veilig ook comfortabel fietsen**: aandacht voor inrichting van de fietspaden zoals paaltjes en zo veel mogelijk vrijliggende fietspaden.

- **Mobiliteitsaspecten van evenementen**: in de toekomst zullen er grotere evenementen in en net buiten de gemeente plaats gaan vinden.
- **Mogelijkheden voor deelmobiliteit** (fiets, scooter, auto)
- **Openbaar vervoer**: een goed openbaar vervoernetwerk is onderdeel van een goede bereikbaarheid van de gemeente.
- **Belang van parkeerplaatsen voor winkeliers** (voor de medewerkers en de bezoekers van de winkels)
- **Kun je autoverkeer voorkomen**: bijvoorbeeld door autogebruikers op de korte afstanden een beter alternatief te bieden en door de beschikbaarheid van lokale voorzieningen op peil te houden.
- **Weginrichting, bermen en fietsvoorzieningen buitengebied**: er wordt veel gefietst in het buitengebied en op deze routes zijn de bermen niet altijd aangepast op passerend landbouwverkeer. Ook ontbreekt op sommige belangrijke fietsroutes verlichting.
- **Vrijheid van mobiliteitskeuze**: de mogelijkheid om met verschillende vervoerswijzen door de gemeente te kunnen reizen. Daarbij is het dus van belang om verschillende alternatieven te bieden.
- **Verschil in voorrangssituatie tussen rotondes**: zowel binnen de gemeente (binnen en buiten de bebouwde kom) als intergemeentelijk (verschil Druten en Beuningen) heeft de fietser de ene keer wel voorrang op de rotonde en de andere keer niet. Voor fietsers en automobilisten kan dit soms tot onoverzichtelijke situaties leiden. Voor kinderen die bijvoorbeeld zelf naar de sportclub fietsen is dit moeilijk te begrijpen.
- **Gebruik van de Waal**: de Waal biedt ook mogelijkheden voor vervoer en deze zou niet vergeten moeten worden.

2.5 Resultaten informatieavond Raad

De resultaten van de inventarisatie, trendatelier, enquête en dialoogbijeenkomsten zijn tot slot ook besproken tijdens een informatieavond met de Raad. Tijdens deze avond zijn de resultaten op hoofdlijnen gepresenteerd aan de hand van een inventarisatiedocument, en zijn de volgende vragen binnen twee groepen besproken:

1. Wat valt op aan de inventarisatie?
2. Zijn de genoemde thema's de juiste thema's, of zou er een ander thema toegevoegd moeten worden?
3. Zijn er nog specifieke onderwerpen die belangrijk zijn voor het mobiliteitsbeleid?

Daarbij is ook gevraagd naar hoe belangrijk een thema is ten opzichte van de andere genoemde thema's, en welke onderwerpen de hoogste prioriteit zouden moeten krijgen voor het nieuwe mobiliteitsbeleid.

De aanwezigen benoemden de inventarisatie op hoofdlijnen als herkenbaar voor de gemeente Beuningen (als antwoord op de eerste vraag). Een aantal belangrijke thema's (als antwoord op vraag twee) die tijdens de informatieavond zijn benoemd, zijn:

- Bereikbaarheid van de gemeente waarborgen;
- Benadrukken van nieuwe en duurzame mobiliteit;
- Voor verkeersveiligheid nadrukkelijk aandacht voor de rol van voorlichting, handhaving en eigen verantwoordelijkheid weggebruiker;
- Aansluiting bij ontwikkelingen in de regio.

Onderwerpen die volgens de aanwezigen ook niet vergeten mogen worden (als antwoord op vraag drie), zijn:

- Verbindingen naar buiten de gemeente en tussen de verschillende kernen, ook OV-verbindingen en de relatie met het treinstation in Wijchen;
- Het effect van plannen en ontwikkelingen op het verkeer (zoals woningbouwplannen en evenementen), omgang met grote verkeersstromen;
- Aandacht voor reismotieven zoals woon-werkverkeer en schoolroutes, hier inzicht in geven en zo nodig inzetten op ander gedrag stimuleren;
- Verschil tussen objectieve (feiten) en subjectieve (beleving) van verkeersveiligheid;
- Leefbaarheid;
- Veranderingen in parkeerbeleid (o.a. normen) en verlaging van het snelheidslimiet binnen de bebouwde kom naar 30 km/h;
- Verlichting voor veilige fietsroutes;
- Verbinding van gezondheid, vergrijzing en welzijn.

Vanuit beide groepen werden de thema's bereikbaarheid, duurzaamheid, en handhaving benadrukt.


Luchtfoto NL 2022 8cm
3

3. Doelen en ambities

De resultaten van de inventarisatie, trendatelier, enquête en dialoogbijeenkomsten vormen samen de verkenning. Uit de verkenning volgen drie doelen waar we vanuit deze Mobiliteitsvisie een bijdrage aan willen leveren.



De mobiliteitsvisie is erop gericht om in onze gemeente...
... de verkeersveiligheid te verbeteren.
... de gezonde mobiliteit te bevorderen.
... de toekomstbestendigheid te waarborgen.

Bij alles wat we in onze gemeente doen op het gebied van mobiliteit zullen in de toekomst deze drie doelen centraal staan. Op die manier blijft Beuningen een prettige omgeving om in te wonen, werken en recreëren.

In de hiernavolgende paragrafen zijn de doelen verder uitgewerkt. Het gaat hierbij om de visie en ambities op hoofdlijnen. In het hierna op te stellen mobiliteitsplan worden de concrete acties binnen deze doelen uitgewerkt. De acties zijn soms ondersteunend aan meerdere doelen, maar om herhaling te voorkomen niet bij elk doel opnieuw genoemd.

3.1 Verkeersveiligheid verbeteren



Dalende trend in het aantal verkeersslachtoffers

De overheid is er samen met de samenleving verantwoordelijk voor dat personen zich in de openbare ruimte veilig kunnen verplaatsen. De verkeersveiligheid is te verbeteren door enerzijds de infrastructuur aan te passen en anderzijds het gedrag van de weggebruikers te beïnvloeden. De ambitie is om daarmee in de komende jaren een dalende trend in het aantal verkeersslachtoffers te realiseren.

Het aanpassen van de infrastructuur is mogelijk door de principes van Duurzaam Veilig te hanteren. Een weg is in balans als vormgeving, functie en gebruik op elkaar aansluiten. Dit verbetert de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Daarnaast is ook het gedrag van de weggebruiker een belangrijk aspect. Dit gedrag kan worden beïnvloed door educatie, campagnes en handhaving.



Er wordt onderscheid gemaakt tussen objectieve en subjectieve verkeersveiligheid:

- De objectieve verkeersveiligheid is gebaseerd op ongevallendata, snelheidsdata en inrichtingscriteria/conform richtlijnen en wetgeving.
- Subjectieve verkeersveiligheid heeft betrekking op de beleving van de verkeersveiligheid door weggebruikers. In de enquête zijn de locaties in kaart gebracht die als onveilig worden ervaren.

Waarom is dit belangrijk voor Beuningen?

Zowel de objectieve als ook subjectieve verkeersveiligheid op wegen en kruispunten zijn aandachtspunten (op bijvoorbeeld routes naar sport en scholen):

- Het totale aantal ongevallen in de gemeente fluctueert, maar er is geen dalende trend in het aantal geregistreerde ongevallen. Voor wegvakken en kruispunten met relatief veel ongevallen moet verder onderzocht worden of maatregelen nodig zijn.
- Verkeersveiligheid is een belangrijk thema in de omgevingsvisie en ook in regionaal, provinciaal en landelijk beleid.
- Veel inwoners en belangengroepen benoemen de verkeersveiligheid als belangrijkste thema voor het mobiliteitsbeleid. In de enquête zijn locaties benoemd die als onveilig worden ervaren.

Door in te zetten op verkeersveiligheid die “gemeten”, maar ook gevoeld wordt, willen we de komende jaren werken aan een gemeente waar iedereen zich comfortabel en veilig kan (blijven) verplaatsen.

Wat werken we o.a. uit in het mobiliteitsplan?

- Een passende wegencategorisering en de daarbij horende inrichtingsprincipes (conform Duurzaam Veilig), bijvoorbeeld het onderzoeken van gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/h.
- Gedragsmaatregelen via educatie, campagnes en handhaving.
- Een gestandaardiseerde aanpak voor locaties in de gemeente die als onveilig worden ervaren (bijvoorbeeld in de vorm van een

stappenplan met daarin de te doorlopen stappen bij klachten over te hard rijden).

3.2 Gezonde mobiliteit bevorderen

Stijgende trend in het gebruik van actieve modaliteiten zoals fietsen en lopen

Uit de verkenning volgen twee onderwerpen die binnen dit thema belangrijk zijn:

- Het bevorderen van actieve modaliteiten (fiets en voetganger), omdat dit bijdraagt aan de (mentale en fysieke) gezondheid.
- De fysieke toegankelijkheid van mobiliteit voor alle inwoners, aangezien bijvoorbeeld de vergrijzing toeneemt.

In een gezonde leefomgeving is het prettig om te wonen, werken, en recreëren. Het streven naar ruimte om te fietsen en te lopen is daarom van groot belang. Deze actieve modaliteiten dragen bij aan de gezondheid van mensen, zowel mentaal als fysiek. Bovendien zijn dit schone en ruimte-efficiënte vervoerswijzen. Het blijven stimuleren en faciliteren van fietsen en wandelen binnen onze gemeente past daarom goed bij deze ambitie.

Een belangrijk aandachtspunt hierbij is het verbeteren van fysieke toegankelijkheid. Met de toenemende vergrijzing neemt het gebruik van scootmobielen, rollators en rolstoelen op straat toe. Maar ook de behoefte om dichtbij voorzieningen te wonen en deze te voet of op de fiets te kunnen bezoeken past hierbij. Niet alleen vanwege de vergrijzing is aandacht voor toegankelijkheid belangrijk, dit geldt voor meer groepen. Versmallingen, oneffenheden en stoepranden kunnen een ware hindernisbaan vormen. Daarom willen we ons inzetten voor een sluitend (waar mogelijk obstakelvrij) voetgangers- en fietsnetwerk.



Om fietsen en lopen verder te stimuleren is er ook een rol weggelegd voor campagnes en educatie. Deze zijn er op het gebied van verkeersveiligheid zoals al eerder beschreven, maar ook om bijvoorbeeld bekendheid te geven aan een regionale doorfietsroute richting Nijmegen. Samenwerking met de buurgemeenten en de regio is hierbij belangrijk. Daarnaast kunnen ambities aan elkaar

verbonden worden, zoals het stimuleren van fietsen naar het werk met een werkgeversaanpak vanuit de regio.

Waarom is dit belangrijk voor Beuningen?

Een gezonde leefomgeving en prioriteit voor fietsers en voetgangers zijn belangrijke onderwerpen in de omgevingsvisie. Veel belangengroepen benoemen ook gezondheid en leefbaarheid als belangrijkste thema voor het mobiliteitsbeleid. Uit het trendatelier blijkt dat binnen mobiliteit ook veel aandacht moet zijn voor: vergrijzing, toegankelijkheid, bewegen en gezondheid. Daarnaast wordt er vanuit de regio gewerkt aan het stimuleren van schone verplaatsingen, en meer fietsgebruik op de middellange afstanden. Ook het ondertekende Schone Lucht Akkoord vraagt om een verdere inzet op schone vervoerswijzen. Aansluiting bij deze ambities biedt mooie kansen.



Wat werken we o.a. uit in het mobiliteitsplan?

- Het fietsnetwerk.
- Het voetgangersnetwerk.
- Gedragsmaatregelen via educatie, campagnes.
- Een plan van aanpak voor fysiek toegankelijke mobiliteit.

3.3 Toekomstbestendigheid waarborgen



Minimale negatieve mobiliteitseffecten van ruimtelijk plannen, en een stijgende trend in het gebruik van duurzame modaliteiten

Toekomstbestendig mobiliteitsbeleid betekent dat we om kunnen gaan met alle veranderingen die de toekomst gaat brengen. Binnen dit thema gaat het om:

- Mobiliteitseffecten van ruimtelijke plannen, zoals: woningbouwplannen en evenementen.
- Duurzame mobiliteit, zoals: fiets (elektrisch, bakfiets, speed-pedelec, etc.), openbaar vervoer, deelmobiliteit en elektrische auto.

Mobiliteitseffecten van ruimtelijke plannen

In de gemeente Beuningen en de regio zijn veel woningbouwplannen en zijn er ideeën voor meer/grotere evenementen. Dit zijn voorbeelden van ontwikkelingen die een toename van het aantal verplaatsingen tot gevolg hebben. We willen voorkomen dat deze toename leidt tot een verslechtering van de bereikbaarheid. Hoe daarmee om te gaan is tijdens de dialoogbijeenkomsten, het

trendatelier en de Raadsinformatieavond als een belangrijk thema benoemd. De goede bereikbaarheid van Beuningen willen we immers behouden.

Met bereikbaarheid wordt de toegankelijkheid van bestemmingen bedoeld, uitgedrukt in de kosten, tijd en/of moeite die nodig is om een bestemming te bereiken. Hieronder valt dus onder andere een vlotte verkeersafwikkeling met een goede doorstroming van het verkeer op de wegvakken en kruispunten voor alle vervoerswijzen. Hierbij geven we zoveel mogelijk prioriteit aan de fiets en het openbaar vervoer eventueel aangevuld met deelmobiliteit.

Duurzame mobiliteit

Met duurzame mobiliteit bedoelen we ook een toekomstbestendige manier van vervoer, waarbij onze verplaatsingen steeds minder invloed gaan hebben op het milieu en een steeds lagere CO2-uitstoot. Drie belangrijke uitgangspunten voor het verduurzamen van de mobiliteit zijn het voorkomen van verplaatsingen, het veranderen van vervoermiddelen en het verschonen van vervoermiddelen.

- Het voorkomen van verplaatsingen heeft een groot effect, maar is niet altijd mogelijk. Denk daarbij bijvoorbeeld aan thuiswerken.
- Het veranderen van vervoermiddelen heeft betrekking op het gebruik van duurzamere vervoerswijzen. De fiets speelt hierbij een belangrijke rol als vervanging van onder andere de kortere autoritten. Naast het stimuleren van de fiets, dragen ook het stimuleren van het lopen voor de korte afstanden en het gebruik van openbaar vervoer voor de langere afstanden (eventueel aangevuld met deelmobiliteit) bij aan een duurzamere mobiliteit. Bovendien bevordert het inzetten op lopen en fietsen de gezondheid.
- Het verschonen van verplaatsingen is te bereiken door alternatieve brandstoffen te gebruiken, zoals elektriciteit.

Het in stand houden van het huidige openbaarvervoernetwerk is dus ook belangrijk om het openbaar vervoer een volwaardig alternatief van de auto te maken.

Het bevorderen van de duurzame mobiliteit draagt bij aan een meer leefbare, gezonde en aantrekkelijke woon- en leefomgeving. Hiermee wordt tegelijkertijd ook de verkeersoverlast gereduceerd. Zo leidt het gebruik van de fiets tot minder verkeershinder in vergelijking met het gebruik van de auto (minder verkeersdrukte, geluids- en geuroverlast). Ook het gebruik van de elektrische auto in plaats van een auto op benzine of diesel leidt tot minder geluids- en geuroverlast.



Waarom is dit belangrijk voor Beuningen?

Toekomstbestendigheid volgt uit deze inventarisatie, omdat:

- Een vervoerswijze anders dan een auto op benzine of diesel duurzamer en dus toekomstbestendiger is.
- De beschikbaarheid van laadinfrastructuur en deelmobiliteit, en het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets in Beuningen lager is dan het Nederlands gemiddelde.
- Inwoners verwachten in de toekomst meer te fietsen en meer van het openbaar gebruik te maken. Ook belangengroepen onderschrijven het belang van duurzamere vervoerswijzen.
- Duurzaamheid is een belangrijk thema in regionaal, provinciaal en landelijk beleid en in de omgevingsvisie is een schone leefomgeving een belangrijk onderwerp.
- Ruimtelijke ontwikkelingen als grotere evenementen en woningbouw in de gemeente tot meer verkeersbewegingen zullen leiden.

Wat werken we o.a. uit in het mobiliteitsplan?

- Hoe we omgaan met de effecten van ruimtelijke plannen op het verkeersnetwerk, door bijvoorbeeld het formuleren van richtlijnen hoe in ruimtelijke plannen duurzame vervoerswijzen te stimuleren zijn.
- Hoe we omgaan met parkeervoorzieningen, bijvoorbeeld parkeernormering.
- Hoe we omgaan met laadvoorzieningen, bijvoorbeeld laadinfrastructuur.
- Hoe we omgaan met deelmobiliteit.
- Het openbaarvervoernetwerk.


Beuningen (F173a)
Nijmegen (F173a)
Wijchen 7
Nijmegen-Heyen-
daal (F173a)

4. Tot slot

De mobiliteitsvisie is erop gericht om in onze gemeente...
... de verkeersveiligheid te verbeteren.
... de gezondheid in relatie tot mobiliteit te bevorderen.
... de toekomstbestendigheid te waarborgen.

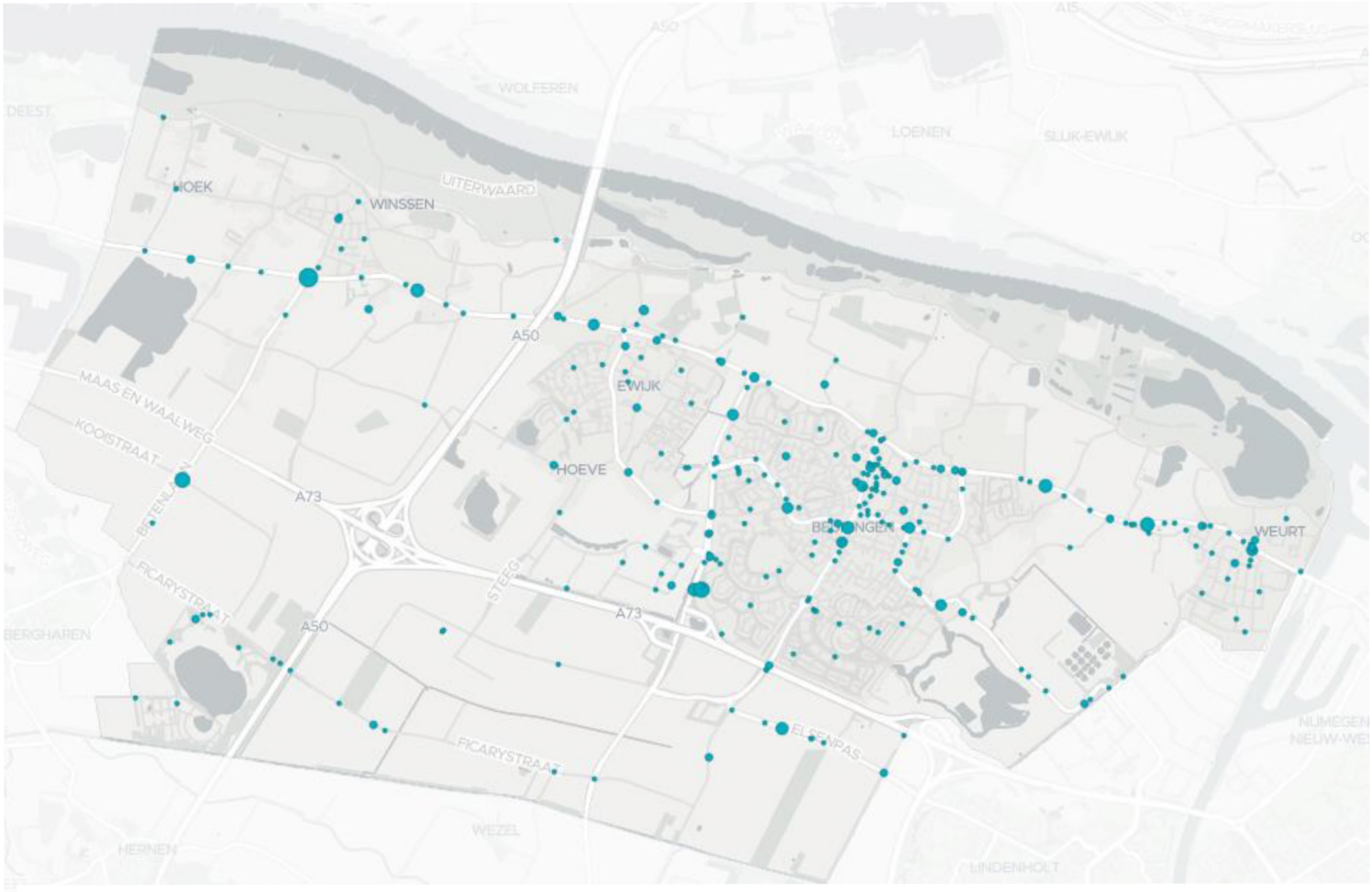


Bij alles wat we in onze gemeente doen op het gebied van mobiliteit zullen in de toekomst deze drie doelen centraal staan. Op die manier blijft Beuningen een prettige omgeving om in te wonen, werken en recreëren.

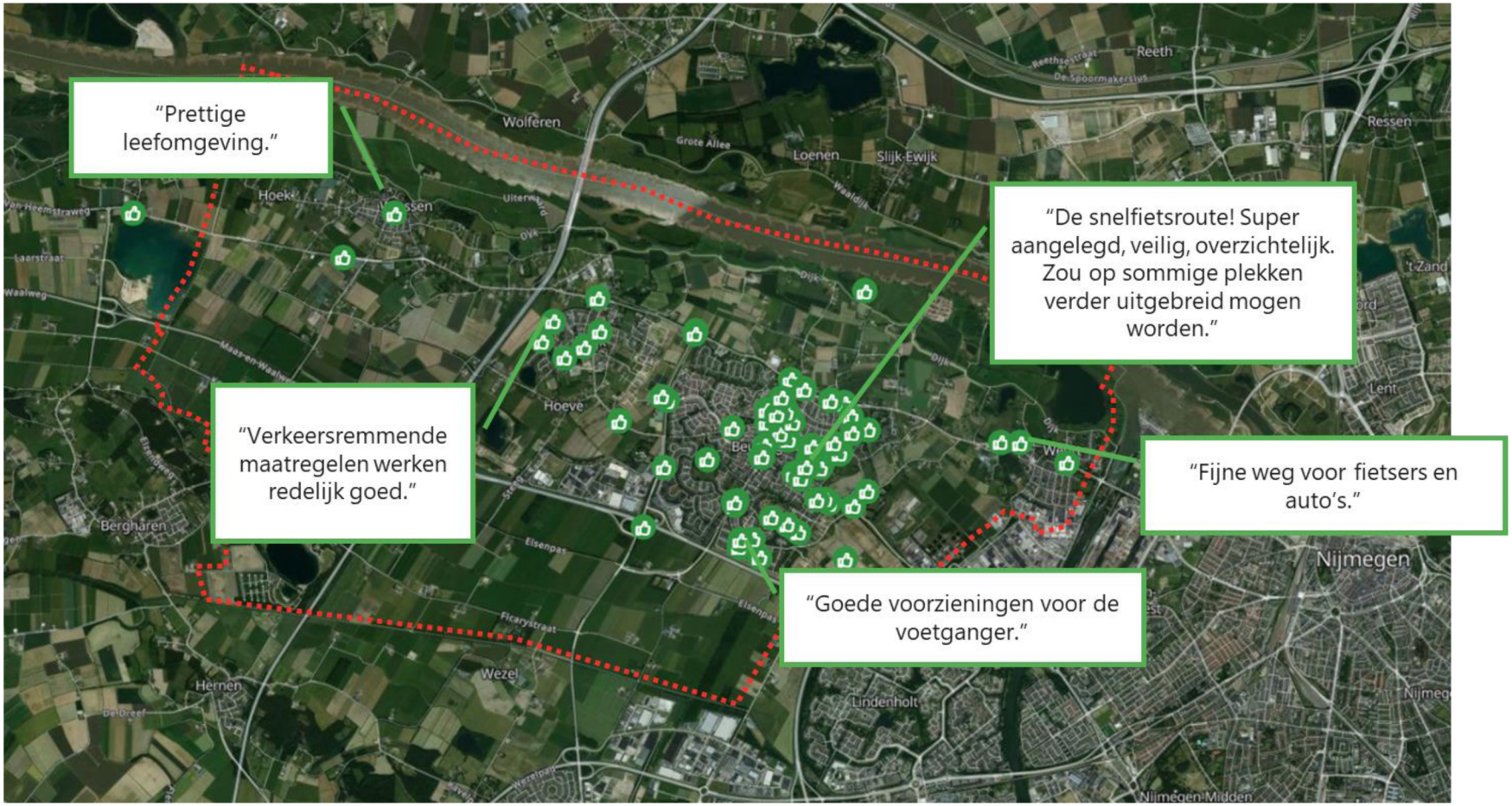
In het hierna op te stellen mobiliteitsplan worden de concrete acties binnen deze doelen uitgewerkt.


B

Bijlage 1 Kaartbeelden



Figuur 4.1: Op welke locaties zijn verkeersongevallen geregistreerd? Bron: VIA verkeersongevallen 2014-2022, geregistreerd door de politie.



Figuur 4.2: De aangegeven goede punten met een aantal uitgelichte opmerkingen.



Figuur 4.3: De aangegeven verbeterpunten met een aantal uitgelichte opmerkingen.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32