Mobiliteitsplan 2035

Gemeente Beuningen

Gemeente Beuningen

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Beuningen
Titel rapport	Mobiliteitsplan 2035
Kenmerk	014400.20240416.R2.01
Datum publicatie	16 april 2024
Projectteam Goudappel	Floris Frederix, Lisa Doornbos
Projectteam opdrachtgever	Carmen Linssen, Laurens Kok

© Copyright Goudappel BV 16-4-24

Inhoudsopgave

1. Inleiding 5

1.1 Aansluiting op Mobiliteitsvisie 5

1.2 Evaluatie GVVP 6

1.3 Participatie 6

1.4 Leeswijzer 7

2. Verkeersveiligheid verbeteren 9

2.1 Wegencategorisering 10

2.2 Gedragsmaatregelen voor verbeteren verkeersveiligheid 21

2.3 Stappenplan voor locaties in de gemeente die als onveilig worden ervaren 22

3. Gezonde mobiliteit bevorderen 25

3.1 Het voetgangersnetwerk 27

3.2 Het fietsnetwerk 30

3.3 Gedragsmaatregelen voor het stimuleren van actieve mobiliteit 34

3.4 Fysiek toegankelijke infrastructuur 35

4. Toekomstbestendigheid waarborgen 37

4.1 Het openbaar vervoer netwerk 38

4.2 Omgaan met de effecten van ruimtelijke plannen op het verkeersnetwerk 41

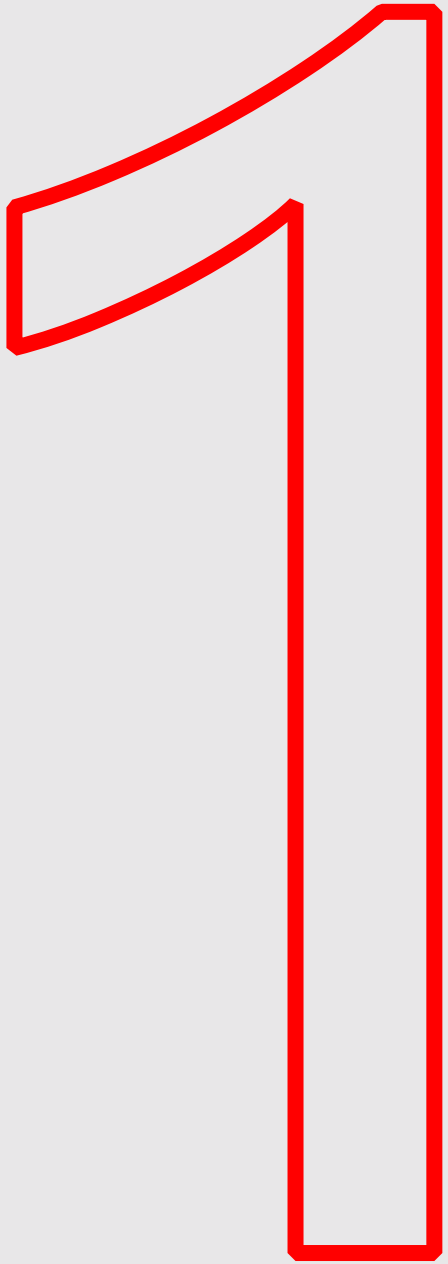
4.3 Parkeren 42

4.4 Laadvoorzieningen 43

4.5 Deelmobiliteit 44

5. Vervolg 45

Bijlage 1 Evaluatie GVVP 2011 49



1. Inleiding

Voor u ligt het nieuwe Mobiliteitsplan van de gemeente Beuningen. Dit plan is de uitwerking van de Mobiliteitsvisie, en is tot stand gekomen in samenwerking en met input van onder andere inwoners en belangengroepen.

1.1 Aansluiting op Mobiliteitsvisie

In de mobiliteitsvisie zijn de doelen en ambities voor de gemeente Beuningen vastgelegd. In dat document staat ook de inventarisatie en het proces dat voorafging aan het opstellen van het nieuwe mobiliteitsbeleid beschreven.

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

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

Het mobiliteitsplan is een verdere uitwerking van de gestelde doelen en de bijbehorende maatregelen. Het is een plan voor de lange termijn, met een doorkijk naar 2035. In een uitvoeringsprogramma, wat op het mobiliteitsplan volgt, is vervolgens ruimte om de prioriteiten en integraliteit met andere ontwikkelingen van de maatregelen te bepalen, en een verdere inschatting te maken van de benodigde investeringen per maatregel. De uitvoering van de maatregelen hangt vervolgens af van de beschikbaarheid van middelen, capaciteit, en integraliteit met andere werkvelden. Projecten zullen op elkaar afgestemd moeten worden, om zo ook overlast voor onder andere inwoners, hulpdiensten en het openbaar vervoer zo veel mogelijk te beperken.

1.2 Evaluatie GVVP

Als onderdeel van dit mobiliteitsplan kijken we eerst terug naar het vorige mobiliteitsplan in Beuningen, het GVVP van 2011. In Bijlage 1 van dit document is achtergrondinformatie te lezen over de totstandkoming van de evaluatie.

In het GVVP zijn destijds drie doelen opgesteld, namelijk:

1. *40% minder slachtofferongevallen in 2020 ten opzichte van 2009*
   Het is niet te concluderen of doelstelling één van het GVVP is behaald. Het aantal slachtofferongevallen in de gemeente schommelt sterk (zie inventarisatie mobiliteitsvisie) en het gaat jaarlijks om zo'n 10 tot 20 slachtofferongevallen. Een daling van 40% ten opzichte van 2009 in absolute aantallen is dus relatief klein, en de bronnen die verkeerslachtoffers bijhouden laten verschillende aantallen zien (vanwege een verschillende registratiegraad). Er is daarom niet te concluderen of er een afname van 40% in het aantal slachtofferongevallen te zien is.
2. *Bevorderen gebruik duurzame vervoermiddelen zoals fiets en openbaar vervoer*
   Doelstelling twee is behaald. Zo is er de afgelopen jaren meer gefietst en meer gebruik gemaakt van het openbaar vervoer in de gemeente. De investeringen voor het bevorderen van duurzame vervoersmiddelen hebben daaraan bijgedragen. Eén van deze investeringen is het aanleggen van de regionale hoogwaardige fietsroutes (Batavierenpad Noord en -Zuid) vanuit Nijmegen.
3. *Het maximaal voorkomen van sluipverkeer*
   De derde doelstelling is destijds tot stand gekomen omdat er op verschillende locaties in de gemeente overlast werd ervaren door sluipverkeer. Dit ging om locaties als de Koningsstraat (Ewijk en Beuningen), Elsenpas, Ooigraaf en Kooistraat. In de afgelopen jaren zijn er verschillende maatregelen genomen om sluipverkeer op deze wegen te voorkomen.

1.3 Participatie

Uit de gemeentebrede enquête die medio 2023 is uitgevoerd als onderdeel van het opstellen van de mobiliteitsvisie, is gebleken wat de inwoners van de gemeente als prioriteit voor het mobiliteitsbeleid zien. Verkeersveiligheid, en met name het gevoel van verkeersveiligheid, speelt daarbij een grote rol. De door de respondenten genoemde knelpuntlocaties hebben ook als input gediend voor de maatregelen in dit mobiliteitsplan.

Daarnaast zijn net als tijdens het opstellen van de mobiliteitsvisie twee dialoogsessies georganiseerd. In deze sessies zijn de doelstellingen uit de mobiliteitsvisie en daarop aansluitende acties en mogelijke maatregelen voorgelegd aan belanghebbenden. Denk hierbij aan omliggende gemeenten, de regio en provincie, hulpdiensten, openbaar vervoerbedrijven en belangenvertegenwoordigers van onder andere senioren, bedrijventerreinen, fietsers, centrum ondernemers en agrariërs.

Tijdens de sessie met de regiopartners kwamen de volgende reacties meerdere keren terug:

- Zoek zoveel mogelijk verbinding met ontwikkelingen in de regio (bijvoorbeeld fietsnetwerk, openbaar vervoer, deelmobiliteit) zodat samenwerking mogelijk is;
- Ga in het mobiliteitsplan uit van een ideaal toekomstbeeld (waar wil je naartoe?);
- Neem onderzoek op voor projecten die over een langere periode lopen en om een grotere inzet (uren en investeringen) vragen, als deze nog niet direct vast te stellen zijn.

Uit de sessie met de maatschappelijk partners kwamen de volgende aandachtspunten naar voren:

- Verkeersveiligheid is een belangrijk thema! De vraag om veilige en toegankelijke voorzieningen voor o.a. voetgangers en fietsers speelt bij veel belangenvertegenwoordigers;
- Blijf belangengroepen structureel meenemen in de voorbereiding en uitvoering van de projecten.

De opmerkingen, vragen en afwegingen die tijdens deze sessies op tafel kwamen zijn meegenomen bij het maken van keuzes in dit concept mobiliteitsplan. Zo hebben opmerkingen op de voorgestelde wegencategorisering geleid tot een advies om een aantal wegen nader te onderzoeken. Ook is er een sterkere link met regionale ontwikkelingen gelegd en zijn onderwerpen die nog onderbelicht waren toegevoegd.

Tot slot zijn raadsleden geïnformeerd over het concept van het mobiliteitsplan in een informatiebijeenkomst. De vragen en opmerkingen tijdens deze sessie, en de schriftelijke vragen, vormden weer input voor de te maken afwegingen. Alle stappen in het proces en de betrokken groepen leverden op deze manier inzichten voor het op te stellen mobiliteitsbeleid voor Beuningen.

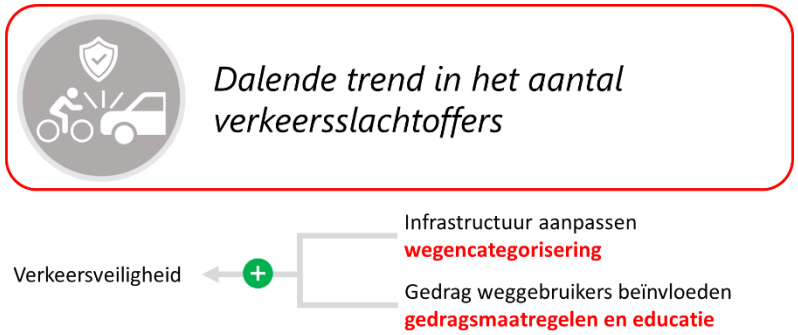
1.4 Leeswijzer

Het mobiliteitsplan is opgedeeld in drie hoofdstukken die aansluiten bij de drie hoofddoelen uit de mobiliteitsvisie. In hoofdstuk twee worden alle acties en mogelijke maatregelen besproken die ondersteunend zijn aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Hieronder vallen het wegencategoriseringsplan en gedragsmaatregelen voor het bevorderen van verkeersveilig gedrag.

In hoofdstuk drie worden alle acties en mogelijke maatregelen besproken die ondersteunend zijn aan het bevorderen van gezonde mobiliteit. Hieronder vallen maatregelen voor de voetganger en de fiets en gedragsmaatregelen voor het stimuleren van schone verplaatsingen.

In hoofdstuk vier worden alle acties en mogelijke maatregelen besproken die ondersteunend zijn aan het waarborgen van toekomstbestendigheid. Hier wordt het openbaar vervoer besproken, net als maatregelen die gaan over parkeren, laadinfrastructuur en deelmobiliteit.

2. Verkeersveiligheid verbeteren



De verkeersveiligheid is te verbeteren door enerzijds de infrastructuur aan te passen en anderzijds het gedrag van de weggebruikers te beïnvloeden. Hoewel er allerlei andere factoren zijn die ook de verkeersveiligheid beïnvloeden, is de ambitie om in de komende jaren een dalende trend in het aantal verkeersslachtoffers te realiseren.

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. De subjectieve verkeersveiligheid is in de mobiliteitsvisie aan bod gekomen in de gemeentebrede online enquête. Een veiligheidsgevoel draagt eraan bij dat de kwetsbare verkeersdeelnemer met een gerust hart zich in het verkeer durft te mengen.

Door in te zetten op zowel objectieve (“gemeten”) verkeersveiligheid en subjectieve (“gevoelde”) verkeersveiligheid wordt de komende jaren gewerkt aan een gemeente waar iedereen zich comfortabel en veilig kan (blijven) verplaatsen.

Leeswijzer

In dit hoofdstuk komen eerst de huidige en toekomstige wegencategorisering van de gemeente aan bod. Daarna worden maatregelen op het gebied van educatie en gedrag benoemd, en wordt een stappenplan gepresenteerd voor de omgang met subjectieve verkeers(on)veiligheid.

2.1 Wegencategorisering

Uitgangspunten wegencategorisering

Een weg is in balans als vormgeving, functie en gebruik op elkaar aansluiten. Dit sluit aan bij de principes van Duurzaam Veilig[1], en leidt tot uniform ingerichte en herkenbare wegen in heel Nederland. De wegencategorisering bevat een indeling van het wegennetwerk in Beuningen in een aantal wegcategorieën. Dit geeft inzicht in het gewenste gebruik en de bijpassende vormgeving van de wegen voor gemotoriseerd verkeer. Hiermee wordt ook de plek op de weg voor fietsers en voetgangers bepaald.

Landelijk worden drie wegcategorieën onderscheiden in de opbouw van het wegennetwerk, in de bijlage zijn de kenmerken per categorie opgenomen.

- Stroomwegen: stromen op wegvakken en over kruisingen.
- Gebiedsontsluitingswegen: stromen op wegvakken en uitwisselen op kruispunten.
- Erftoegangswegen: uitwisselen op wegvakken en kruispunten.

Stroomwegen

De primaire functie van een stroomweg is het verkeer zo snel mogelijk van punt A naar B te brengen. Dit betreft met name lange afstandsverkeer, maar ook regionaal verkeer. Er geldt een maximumsnelheid van 100, 120 of 130 km/u.

[1] Duurzaam Veilig houdt in dat de verkeersomgeving zó is ingericht, dat er geen ernstige ongevallen kunnen gebeuren. De weginrichting is daarbij vergevingsgezind en biedt weggebruikers ondersteuning en bescherming.

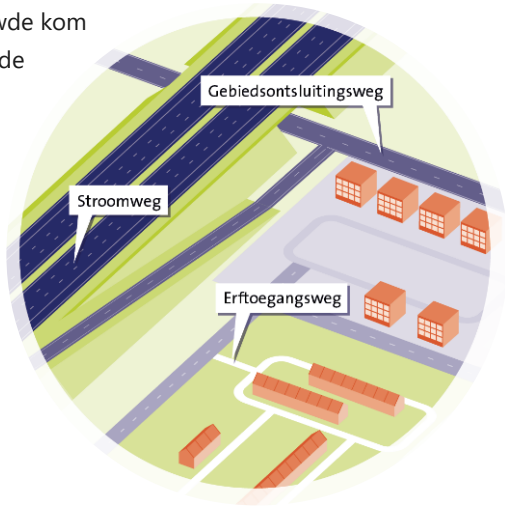
Gebiedsontsluitingswegen (GOW)

De functie van gebiedsontsluitingswegen is het bundelen van de verkeersstromen vanuit de diverse gebieden en verbindingen te bieden naar kerngebieden, naburige kernen en stroomwegen. De nadruk ligt op het verwerken van verkeer. In de praktijk betreft het vooral provinciale wegen en gemeentelijke hoofdwegen. Buiten de bebouwde kom geldt een snelheidslimiet van 80 km/u, en binnen de bebouwde kom een limiet van 50 km/u.

Een ontwikkeling van de afgelopen jaren is de opkomst van een gebiedsontsluitingsweg met een snelheid van 30 km/u binnen de bebouwde kom. Deze categorie is passend bij wegen die zowel een verblijfsfunctie als verkeersfunctie vervullen, de zogenaamde ‘grijze wegen’. Dit type gebiedsontsluitingsweg wordt al in verschillende gemeenten toegepast.

Erftoegangswegen (ETW)

Erftoegangswegen zijn met name bedoeld voor het ontsluiten van erven, woningen en andere bestemmingen. Hierbij staat de verblijfsfunctie voorop. Buiten de bebouwde kom is de snelheidslimiet 60 km/u, en binnen de bebouwde kom 30 km/u.



Huidige wegencategorisering

De huidige wegencategorisering is onderverdeeld in het regionale netwerk en de gemeentelijke wegen. Het regionale netwerk bestaat voornamelijk uit stroomwegen, en de gemeentelijke wegen zijn uitsluitend gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

Regionale hoofdstructuur

In de gemeente lopen twee rijkswegen, de A73 en de A50. De twee snelwegen kruisen elkaar op knooppunt Ewijk. De N322 (Maas en Waalweg) loopt vanaf knooppunt Ewijk verder in de richting van Tiel. In zuidelijke richting verbindt de N847 (Schoenaker) de gemeente Beuningen met de gemeente Wijchen. De rijkswegen A73 en A50 hebben een snelheidslimiet tussen 100 en 130 km/u, en de provinciale wegen N847 en N322 hebben een snelheidslimiet tussen 80 en 100 km/u. Deze wegen worden onderhouden door het Rijk en de provincie Gelderland. De N847 is een GOW80 binnen de gemeente Beuningen, en wordt ten zuiden van de rotonde Schoenaker-Goudwerf-Hadrianussingel onderhouden door de provincie.

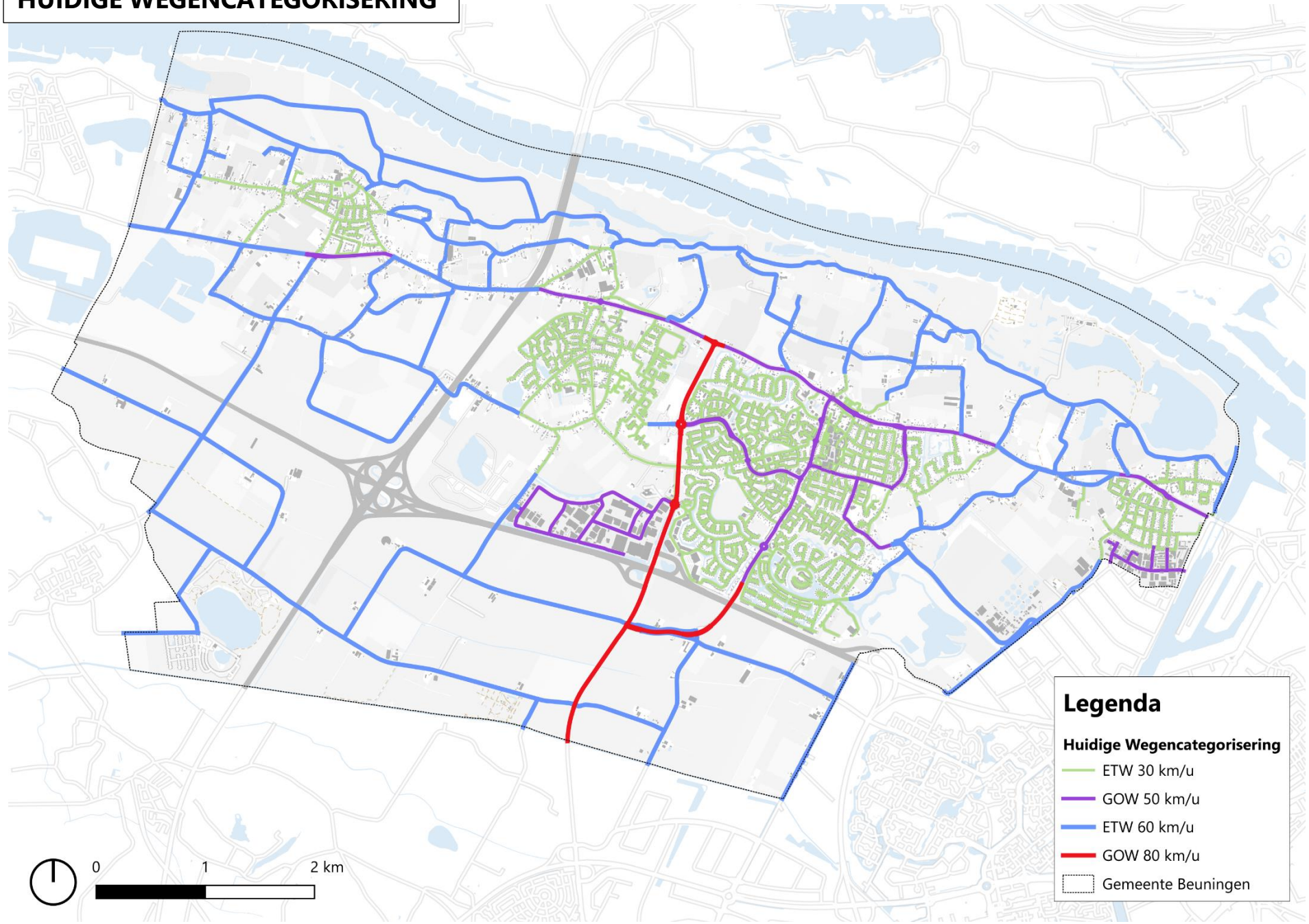
Gemeentelijke wegen

De verkeersstructuur binnen de gemeente is overzichtelijk; er zijn een aantal ontsluitende wegen binnen de kernen, en het grootste gedeelte van de overige wegen is een erftoegangsweg. Buiten de bebouwde kom is de snelheidslimiet grotendeels 60 km/u, en binnen de bebouwde kom grotendeels 30 km/u. Op de bedrijventerreinen Schoenaker (Beuningen) en De Sluis (Weurt) geldt een snelheidslimiet van 50 km/u.

Naast de meeste GOW50 wegen is een vrijliggend fietspad aanwezig, maar dit geldt niet voor alle wegen. De wegen op de bedrijventerreinen hebben bijvoorbeeld geen fietsvoorzieningen, en ook een paar wegen binnen de kern van Beuningen hebben enkel fiets(suggestie)stroken. Dit betekent dat de fietser op de rijbaan rijdt.

Op de volgende pagina is de huidige wegencategorisering weergegeven. De wegen met een snelheidslimiet hoger dan 80 km/u zijn niet meegenomen in de weergave van de huidige wegencategorisering.

HUIDIGE WEGENCATEGORISERING



Gewenste wegencategorisering

Op een aantal wegen voldoet de inrichting niet aan de richtlijnen die gesteld zijn door het CROW[2]. De vorm, functie en (toekomstig) gebruik zijn hier niet in balans. Dit heeft tot gevolg dat deze wegen mogelijk niet optimaal verkeersveilig zijn. De wegen waarvan is onderzocht of het gewenst is om de wegcategorie aan te passen worden besproken. Hierbij worden de huidige inrichtings- en gebruikskenmerken en de toekomstige verkeersintensiteit (inclusief toekomstige ontwikkelingen) beschreven. Daarna is onderzocht welke aanpassingen nodig of mogelijk zijn en is geconcludeerd of aanpassing van de wegencategorisering gewenst is. In dit hoofdstuk worden uitsluitend wegen besproken waarbij de huidige inrichting of wegcategorie niet klopt met het gebruik. Het uitgangspunt is hierbij het creëren van uniformiteit en herkenbaarheid. Het realiseren van de daadwerkelijke aanpassingen maakt geen deel uit van dit mobiliteitsplan, maar is een vervolgproject. Ook de nader te onderzoeken wegen zijn projecten die volgen uit dit mobiliteitsplan.

De kaart met de gewenste wegencategorisering is opgenomen op pagina 20.

30 km/uur binnen de bebouwde kom?

Landelijk is er steeds meer aandacht voor het verlagen van de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom naar 30 km/uur. In enkele gevallen wordt er zelfs voor gekozen dat alle wegen binnen de bebouwde kom 30 km/uur worden. Bij een analyse van de huidige wegencategorisering in Beuningen is er gekeken naar de gebiedsontsluitingswegen vanuit het uitgangspunt:

- 50 km/uur binnen de bebouwde kom,
- mits dit kan volgens de normen van Duurzaam Veilig.

Dit betekent dat een weg waar bijvoorbeeld de fietsers gescheiden zijn van het gemotoriseerde verkeer en veilige oversteekvoorzieningen aanwezig zijn (of gerealiseerd kunnen worden), deze weg voldoet en een snelheid van 50 km/uur passend is.

De gebiedsontsluitingswegen hebben de functie om verkeer te bundelen. Als gemeente is het mogelijk om met een onderscheid tussen gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen verkeer te sturen naar wegen die bijvoorbeeld breed genoeg en veilig ingericht zijn om bepaalde hoeveelheden verkeer te verwerken. Met een passende inrichting en snelheid is het mogelijk om doorgaand verkeer uit bijvoorbeeld woonstraten te houden, wat bijdraagt aan een prettige en veilige woonomgeving. Op het moment dat een weg niet conform de richtlijn voor 50 km/uur ingericht kan worden, is er gekeken naar de mogelijkheden voor een andere wegcategorie en een veilige inrichting die past in de beschikbare ruimte.

[2] Het CROW is een kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid.

Burgemeester Geradtslaan

De Burgemeester Geradtslaan verbindt het winkelcentrum van Beuningen met de Wilhelminalaan, de Haagstraat en de Houtduiflaan en is daarmee een belangrijke ontsluitende route voor erven, woonwijken en verschillende voorzieningen. Op het wegvak tussen de Wilhelminalaan en de rotonde met de Houtduiflaan zijn veel overstekende bewegingen. Ook zijn er in de gemeentebrede enquête (zie mobiliteitsvisie) veel reacties ontvangen over het gevoel van verkeersonveiligheid op de Burgemeester Geradtslaan. Er is daarom gekeken naar een oplossing voor het bevorderen van de verkeersveiligheid, met name voor voetgangers en fietsers.

Huidig:

- GOW 50 km/u
- Busroute
- Wegbreedte: 6,0 meter, asfalt met rode fietssuggestiestroken
- 4 voetgangersoversteekplaatsen (zebrapaden)
- Prognose verkeersintensiteit (2032) tussen Wilhelminalaan-Houtduiflaan circa 10.000 mvt/etmaal[3]
- Prognose verkeersintensiteit (2032) tussen Houtduiflaan en Haagstraat circa 3.000 mvt/etmaal

Figuur 2.1: De Burgemeester Geradtslaan ter hoogte van het winkelcentrum.

Gewenst in de toekomst: GOW 30 km/u

De functie van de weg als gebiedsontsluitingsweg past bij een GOW 50 km/u. Echter, omdat er niet voldoende ruimte is om de weg conform richtlijnen in te richten met het behoud van 50 km/u ligt een snelheidsverlaging naar 30 km/u voor de hand. Gezien de verkeersintensiteit op het wegvak tussen de rotonde Wilhelminalaan en de rotonde Houtduiflaan past een ETW30 niet (te veel gemotoriseerd verkeer). Bovendien is de Geradtslaan een busroute. Daarom heeft een GOW30-inrichting de voorkeur. In de toekomstige wegencategorisering is daarom een aanpassing van GOW50 naar GOW30 opgenomen. Het wegvak tussen de rotonde met de Wilhelminalaan en de rotonde met de Houtduiflaan heeft hierbij prioriteit vanwege de vele oversteekbewegingen, de ruimtelijke ontwikkelingen en de reacties uit de enquête.

[3] Mvt/etmaal = het aantal motorvoertuigen dat elke dag over dit wegvak rijdt.

Haagstraat
Voor de Haagstraat geldt hetzelfde als voor de Burgemeester Geradtslaan: in de huidige situatie is dit een GOW50 weg met fietssuggestiestroken. Echter zijn er op de Haagstraat minder overstekende bewegingen en is de intensiteit de helft lager.

Huidig:
- GOW 50 km/u
- Busroute
- Wegbreedte: 6,0 meter, asfalt met smalle rode fietssuggestiestroken en voor een deel een groene middenberm
- Prognose verkeersintensiteit (2032) circa 3.000-4.000 mvt/etmaal

Gewenst in de toekomst: GOW 30 km/u
De functie van de weg als gebiedsontsluitingsweg past bij een GOW 50 km/u. Echter is er niet voldoende ruimte om de weg conform richtlijnen in te richten met het behoud van 50 km/u. Er is bijvoorbeeld geen ruimte voor vrijliggende fietspaden. Daarom ligt ook hier een snelheidsverlaging naar 30 km/u voor de hand. De prioriteit ligt echter bij de Burgemeester Geradtslaan, omdat deze weg drukker is. In dit mobiliteitsplan is daarom uitgegaan van het voorlopig behouden van de huidige wegcategorie, met in de toekomst een gewenste aanpassing naar GOW30.

Figuur 2.2: De Haagstraat in zuidelijke richting.

Schoenaker
De Schoenaker is de doorgaande route die als N847 de gemeente via zuidelijke richting binnenkomt en deze verbindt met de Van Heemstraweg. De weg ligt geheel buiten de bebouwde kom, wat betekent dat op alle rotondes het langzaam verkeer geen voorrang heeft op het gemotoriseerde verkeer. Bij de Koningstraat is een met verkeerslichten geregelde fietsoversteek. Daarnaast is langzaam verkeer niet toegestaan op de rijbaan.

De Schoenaker heeft een barrièrewerking tussen de kern van Beuningen en de kern van Ewijk; er zijn slechts drie locaties waar de Schoenaker overgestoken kan worden. Bovendien kwamen er veel opmerkingen binnen uit de enquête (zie mobiliteitsvisie) en tijdens de dialoogsessies over gevoelde verkeersonveiligheid. Dit geldt voornamelijk voor de rotonde Leigraaf/Ooigraaf en de fietsoversteek Koningsstraat. Daarom is er gekeken naar mogelijke oplossingen

voor het bevorderen van de verkeersveiligheid voor overstekende voetgangers en fietsers.

Huidig:
- GOW 80 km/u
- Busroute, hoofdfietsroute, hulpdienstenroute
- Prognose verkeersintensiteit (2032) tussen afrit Beuningen en rotonde Hadrianussingel/Goudwerf is circa 22.000 mvt/etmaal
- Prognose verkeersintensiteit (2032) tussen rotonde Hadrianussingel/Goudwerf en rotonde Leigraaf/Ooigraaf is circa 14.000 mvt/etmaal
- Prognose verkeersintensiteit (2032) tussen rotonde Leigraaf/Ooigraaf en rotonde Van Heemstraweg is circa 6.000 mvt/etmaal

Mogelijk in de toekomst:
- tussen rotonde Hadrianussingel/Goudwerf en rotonde Leigraaf/Ooigraaf naar GOW50 of ETW I 60 km/u met versterken oversteekbaarheid;
- tussen rotonde Leigraaf/Ooigraaf en rotonde Van Heemstraweg naar ETW I 60 km/u.

Bij het binnen de bebouwde kom brengen van de rotondes op de Schoenaker krijgen de fietser en mogelijk de voetganger voorrang bij het oversteken. Hiermee verbetert de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers van Beuningen naar Ewijk, en vice versa. Als de rotondes binnen de bebouwde kom liggen ontstaat er bovendien uniformiteit voor verkeer dat zich van de ene kern naar de andere kern beweegt. Als de rotondes binnen de bebouwde kom komen te liggen wordt de snelheid 50 km/uur. De huidige snelheid van 80 km/uur is positief voor de aanrijtijden van hulpdiensten. De snelheid van 80 km/uur op de Schoenaker in combinatie met de huidige inrichting en het huidige en toekomstige gebruik zijn niet direct een aanleiding om de wegcategorie aan te passen; deze zijn op dit moment in balans. Omdat de bebouwing op een afstand van de weg staat, is het geloofwaardig verlagen van de snelheid een aandachtspunt. Het verbeteren van de oversteekbaarheid is de grootste aanleiding om toch iets aan de Schoenaker aan te passen.

Verder geldt op het deel van de Schoenaker ten zuiden van de rotonde Schoenaker-Goudwerf-Hadrianussingel een verbod voor landbouwverkeer. Hierdoor rijdt dit verkeer via de Wilhelminalaan door de kern van Beuningen. Omdat landbouwverkeer veelal zeer grote voertuigen betreft, is het veiliger als dit om de kern rijdt. Hoewel aanpassingen aan de snelheidslimiet van de Schoenaker geen voorwaarde zijn voor het aanpassen van het verbod, kan dit wel een (extra) aanleiding zijn om hierover met de provincie in gesprek te gaan.

Figuur 2.3: De Schoenaker heeft op de meeste locaties een ruime afstand tot bebouwing.

Nader onderzoek en afstemming met belanghebbenden over de gewenste wegcategorie voor de Schoenaker en daarop aansluitend de Van Heemstraweg en Ooigraaf (en de oversteekbaarheid van de Schoenaker) is daarom nodig. Dit onderzoek volgt na het vaststellen van het mobiliteitsplan als onderdeel van het uitvoeringsprogramma.

Ooigraaf

De Ooigraaf tussen de rotonde Leigraaf/Ooigraaf en de Campsebaan is een weg waar de snelheidslimiet 60 km/u is. De weg ligt buiten de bebouwde kom, maar met de woningbouwontwikkelingen en (geplande uitbreiding van) de omliggende sportvoorzieningen krijgt de weg steeds meer het karakter van een weg binnen de bebouwde kom. Daarom is er gekeken naar de mogelijke verlaging van de maximumsnelheid. Bij een verlaging van de snelheid hoort een bijpassende inrichting om deze snelheid geloofwaardig, herkenbaar en te handhaven te maken.

Huidig:

- ETW 60 km/u
- Wegbreedte: 6,0 meter, asfalt met rode fietssuggestiestroken, maar ook alternatieve parallelfietsroute op korte afstand en directe(re) verbinding.
- Prognose verkeersintensiteit (2032) is circa 2.500 mvt/etmaal

Figuur 2.4: Het wegvak van de Ooigraaf waar de beschrijving van maatregelen over gaat.

Mogelijk in de toekomst: ETW I 60 km/u, GOW 50 km/u of ETW 30 km/u, kan alleen in verkeerskundige samenhang met een eventuele aanpassing op de Schoenaker. De gewenste wegencategorisering staat nog niet vast:

- Voor het bevorderen van de verkeersveiligheid waarbij fietsers op de rijbaan fietsen hoort een andere inrichting. Een snelheid van 30 km/u past bij de functie en het gebruik van de weg als toegang tot verschillende voorzieningen. Hiervoor zijn een aanpassing van de rijbaan, de kruispunten en

snelheidsremmende maatregelen nodig. Een randvoorwaarde voor het verlagen van de snelheid op de Ooigraaf is een snelheidsverlaging op de Schoenaker; een overgang van 80 km/u naar 30 km/u is niet mogelijk.

- Een andere mogelijkheid is een GOW 50 km/u, welke past bij de functie van de weg als ontsluiting van Ewijk. Hiervoor is een aanpassing van de rijbaan en kruispunten nodig. Er is voldoende ruimte voor het realiseren van gescheiden fietsvoorzieningen (welke grotendeels al aanwezig zijn) waardoor het snelheidslimiet 50 km/u kan worden. De verlaging van de snelheid op de Ooigraaf gaat samen met de verlaging van de snelheid op de Schoenaker, en de rotonde Schoenaker/Ooigraaf/Leigraaf komt hiermee binnen de bebouwde kom te liggen. De inrichting van de oversteken voor fietsers en voetgangers op de rotonde en de verbinding van Ewijk met Beuningen sluiten hierdoor aan bij de andere rotondes binnen de gemeente.
- Een derde mogelijkheid is het behoud van de snelheid van 60 km/u, waarbij de fietser niet meer op de rijbaan fietst maar op het gehele stuk vrijliggende fietsvoorzieningen krijgt. Omdat er meerdere mogelijkheden zijn die nauw samenhangen met de gewenste functie van de weg is nader onderzoek (in samenhang met de Schoenaker) nodig.

Bedrijventerreinen

Op bedrijventerreinen geldt op dit moment een maximumsnelheid van 50 km/uur. Om de verkeersveiligheid van kwetsbare weggebruikers zoals voetgangers en fietsers te verbeteren is de gewenste maximumsnelheid in de toekomst 30 km/uur. De Goudwerf is een uitzondering. Hier kan de maximumsnelheid van 50 km/uur worden behouden, mits hier vrijliggende fietsvoorzieningen worden gerealiseerd. De maatregelen waar verder aan gedacht wordt komen uit een eerder uitgevoerd verkeersonderzoek, en zijn als volgt:

- Optimaliseren fietsstroken;
- Aanpassen kruisingen;
- Busdrempels;
- Vrijliggend fietspad langs de Goudwerf;
- Vrijliggende looproutes (o.a. van en naar bushaltes en recreatief).

Overige wegen

In voorgaande tekst zijn een aantal wegen benoemd waar vanuit een Duurzaam Veilige inrichting een aanleiding is om de wegcategorie te veranderen. Echter zijn er ook een aantal wegen die wel als aandachtspunt benoemd zijn, bijvoorbeeld in de enquête uit de mobiliteitsvisie of de recente dialoogbijeenkomsten, maar waarvan de wegencategorisering niet is gewijzigd. Voor deze wegen past de huidige wegcategorie bij de functie en het gebruik van de weg. Op basis van de richtlijnen is er daarom geen reden tot aanpassing van de wegcategorie. Dat betekent echter niet dat er geen verdere maatregelen gewenst zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. Een aantal wegen waar ook maatregelen gewenst zijn worden in onderstaande alinea's benoemd.

Voor de inrichting van een veilige GOW 50 km/uur zijn vrijliggende fietsvoorzieningen een belangrijk kenmerk. Om de Leigraaf veiliger te maken voor fietsers worden de fietsstroken (tussen Koningstraat en Aalsterveld) vervangen door vrijliggende fietsvoorzieningen.

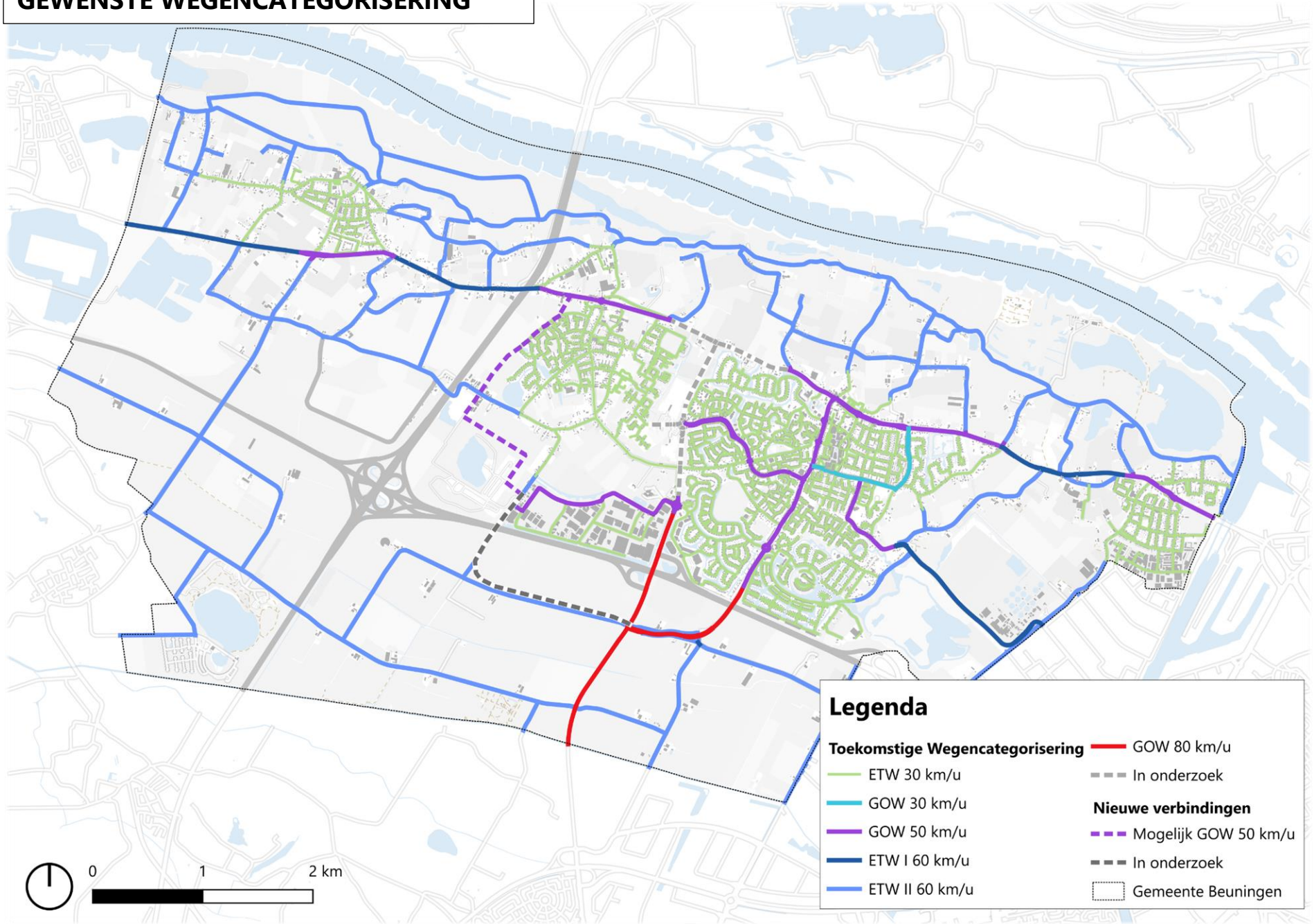
Daarnaast zijn er nog een aantal kruispunten die vragen om aanpassingen. Om de verkeersveiligheid te verbeteren zijn het kruispunt Blatenplak – Van Heemstraweg en Leegstraat – Van Heemstraweg opgenomen in de lijst met acties. Daarnaast wordt de (fiets)oversteek tussen de Forelgracht en de Wilhelminalaan, en de (fiets)oversteek Krommehoekstraat-Wilhelminalaan aangepast om zo de oversteekbaarheid te verbeteren.
Deze wegen en kruispunten zijn bij actie 3 opgenomen en worden verder uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma. Deze lijst is echter niet uitputtend. Zo werden bijvoorbeeld de Lagunesingel, Betenlaan en Ficarystraat ook genoemd tijdens één van de dialoogsessies of in de enquête. Maatregelen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op deze wegen worden verder onderzocht en uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma

Acties:

1. Onderzoeken mogelijke aanpassing wegcategorie Schoenaker en/of verbeteren oversteekbaarheid voor fiets en voetganger (in samenhang met Ooigraaf en Van Heemstraweg);
2. Uitwerken herinrichting Burgemeester Geradtslaan naar GOW30 km/u;
3. Overige maatregelen naar aanleiding van de wegencategorisering, nader uit te werken in het uitvoeringsprogramma:
    a. Leigraaf: Fietsstroken vervangen door vrijliggende fietsvoorzieningen;
    b. Nieuwe ontsluiting Ewijk west en zuid als onderdeel van woningbouwplannen;
    c. Kruispunt Blatenplak – Van Heemstraweg verbeteren;
    d. Kruispunt Leegstraat – Van Heemstraweg verbeteren;
    e. Knip Koningstraat – Schoenaker;
    f. Wilhelminalaan – Forelgracht;
    g. Wilhelminalaan – Krommehoekstraat (oversteek langzaam verkeer.

Op de volgende pagina is de gewenste wegencategorisering te zien. De wegen die nog in onderzoek zijn, zijn ook aangegeven.

GEWENSTE WEGENCATEGORISERING



2.2 Gedragsmaatregelen voor verbeteren verkeersveiligheid

Ter verbetering van de verkeersveiligheid wordt ingezet op het beïnvloeden van het verkeersgedrag van weggebruikers. Dit wordt gedaan door middel van educatie, campagnes, financiële stimulansen, aanpassingen in de openbare ruimte en handhaving. Deze gedragsbeïnvloeding bestaat bijvoorbeeld uit:

- verkeerseducatie voor alle leeftijden gericht op gedrag, vaardigheden, kennis en kunde van de verkeersdeelnemers;
- jaarlijks worden gedragscampagnes (voorlichting) uitgevoerd op landelijke, regionale en lokale schaal en deze sluiten op elkaar aan;
- het stimuleren van initiatieven vanuit inwoners. Denk bijvoorbeeld aan pakketten op een pakketpunt laten bezorgen in plaats van aan huis, waardoor er minder verkeersbewegingen binnen de buurt nodig zijn. Dit is ook goed voor de luchtkwaliteit;
- ongevallen worden ten dele veroorzaakt doordat verkeersregels worden genegeerd of onbekend zijn. Daarom wordt ook ingezet op campagnes gericht op bewustwording in samenwerking met inwoners (bijvoorbeeld meedenken over locatie snelheidsdisplays).

In de regio zijn al veel campagnes op het gebied van verkeersveiligheid. Een voorbeeld hiervan is Doortrappen, gericht op veilig fietsen “tot je 100ste”. Er wordt zoveel mogelijk aangesloten op de campagnes in de regio. Verder wordt gekeken naar campagnes gericht op specifieke organisaties of doelgroepen. Denk hierbij aan scholen, senioren, nieuwkomers in de gemeente en het Keurmerk Veilig Ondernemen Bedrijventerreinen (KVO-B). Bij scholieren wordt bijvoorbeeld lopen en fietsen naar school gestimuleerd. Dit vermindert haal- en brengritten met de auto rond scholen, en is bovendien gezond. Met gerichte campagnes kunnen de doelgroepen het beste worden bereikt.

Acties:

4. Stimuleren van verkeerseducatie voor specifieke doelgroepen;
5. Stimuleren en faciliteren van initiatieven vanuit de gemeente;
6. Aansluiten bij lokale/regionale/landelijke gedragscampagnes.

VVN Verkeersexamen

doortraPpen
veiliger fietsen tot je 100ste

Figuur 2.5: voorbeelden van campagnes waar als gemeente op aangesloten kan worden.

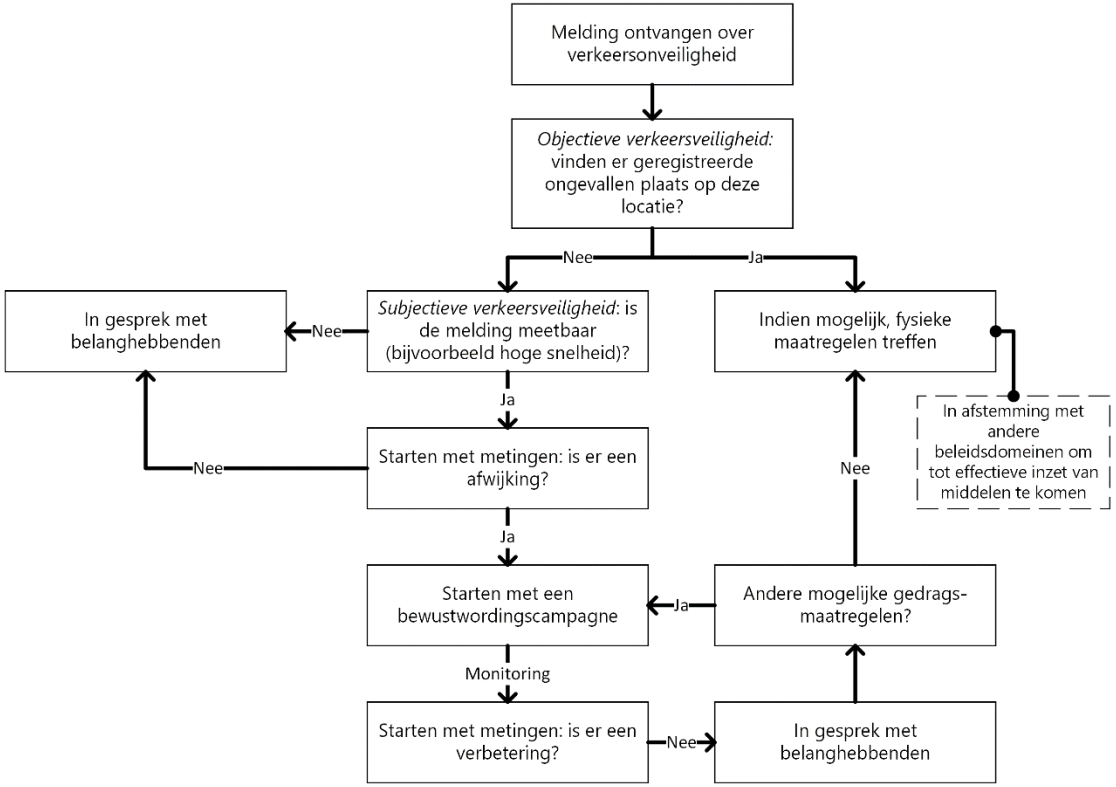
2.3 Stappenplan voor locaties in de gemeente die als onveilig worden ervaren

De gemeente gebruikt de volgende standaard aanpak voor onveilige wegen, kruispunten, rotondes en oversteeklocaties om de verkeersveiligheid te waarborgen. Bij meldingen van verkeersonveilige situaties gaan we uit van de volgende stappen:

1. We kijken naar de objectieve verkeersveiligheid. Vinden er op deze locatie veel ongevallen plaats (die ook geregistreerd worden)? En voldoet de weginrichting met het gebruik van de weg?
2. Als er ongevallenconcentraties zijn, kijken we in overleg met belanghebbenden of fysieke maatregelen mogelijk zijn om deze in het vervolg te voorkomen.
3. Zijn er geen ongevallenconcentraties dan proberen we factoren die mogelijk bijdragen aan de subjectieve veiligheid meetbaar te maken. Bijvoorbeeld, als er wordt aangegeven dat op een bepaalde weg te hard wordt gereden, dan gaan we eerst de snelheid meten.
4. Als blijkt dat de snelheid een risico is, dan starten we in overleg met belanghebbenden een bewustwordingscampagne met bijvoorbeeld een snelheidsdisplay.
5. Bij het uitblijven van verbetering gaan we in gesprek met belanghebbenden over andere mogelijkheden en onderzoeken we infrastructurele maatregelen.

Acties:

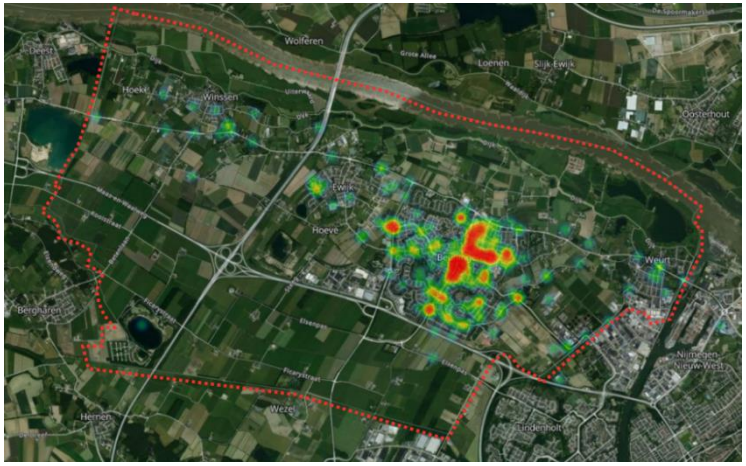
7. Uitwerken stappenplan verkeersveiligheid;
8. Uitwerken communicatie stappenplan verkeersveiligheid;
9. Standaardmaatregelen bij verkeersveiligheidsmeldingen met daarbij de uitvoerbaarheid op korte, middellange en lange termijn.



Figuur 2.6: Stappenplan verkeersveiligheidsaanpak.

Voorbeeld

De enquêteresultaten die eerder gepresenteerd werden in de mobiliteitsvisie, weergegeven in figuur 2.7, laten zien dat er een aantal locaties in de gemeente als onveilig worden ervaren. Dit gaat om bijvoorbeeld oversteekvoorzieningen, het ontbreken van veilige voet-/fietspaden of het te hard rijden van gemotoriseerd verkeer. Dit soort locaties kunnen worden onderzocht met het gebruik van het voorgestelde stappenplan.



Figuur 2.7: In de enquête werden locaties aangewezen die als onveilig worden ervaren.

3

3. Gezonde mobiliteit bevorderen

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

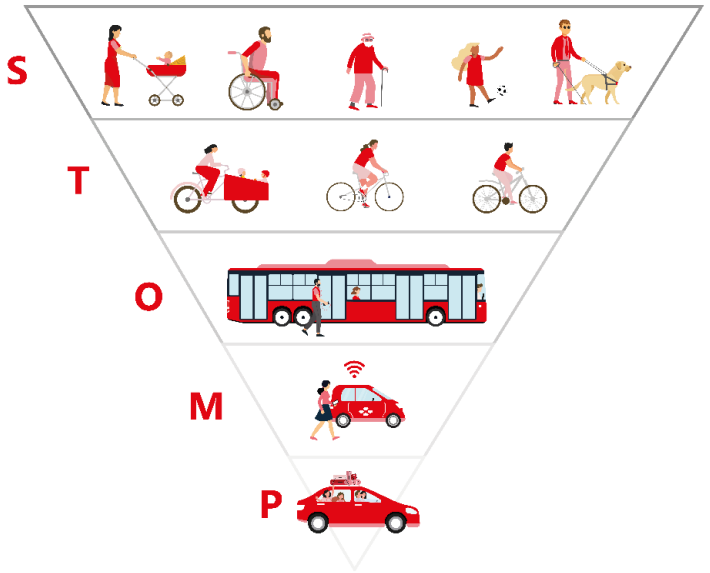
Gezonde mobiliteit

Verbeteren fysieke toegankelijkheid
netwerken en fysiek toegankelijke mobiliteit

Stimuleren lopen en fietsen
campagnes en educatie

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. Uitgangspunt is het STOMP-principe waar de voetganger (S van Stappen) en fietser (T van Trappen) op de eerste plaats komen bij het opstellen van een ruimtelijk ontwerp. Zoals figuur 3.1 laat zien is er daarnaast aandacht voor Openbaar vervoer, MaaS (Mobility as a Service) en tenslotte de Privé-auto.

De actieve vervoerswijzen 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.



Figuur 3.1: Vanuit het STOMP-principe ontwerpen betekent dat er veel aandacht is voor veilige en directe voetgangers- en fietsverbindingen; S (Stappen) en T (Trappen) krijgen de meeste ruimte. De precieze uitwerking hiervan verschilt per locatie en kern binnen de gemeente.

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. Daarom wordt ingezet op een sluitend (waar mogelijk obstakelvrij) voetgangers- en fietsnetwerk van en naar dagelijkse voorzieningen.

Luchtkwaliteit

Minder verplaatsingen met de auto en het stimuleren van schone vervoerswijzen draagt bij aan een betere luchtkwaliteit. Als ondertekenaar van het Schone Lucht Akkoord zet de gemeente zich in voor het permanent verbeteren van de luchtkwaliteit. De doelen uit het Schone Lucht Akkoord zijn onder te verdelen in vier sporen, die zijn meegnomen in dit mobiliteitsplan:

- gezondheidsdoelen in verkeers- en vervoersplannen (hoofdstuk 3 gezonde mobiliteit bevorderen);
- verduurzaming van eigen voertuigen/transportdiensten (gemeente heeft elektrische auto's en fietsen voor medewerkers, en aanbesteding van diensten zijn/worden elektrisch vervoerd);
- verminderen voertuigemissies (hoofdstuk 4 toekomstbestendigheid waarborgen);
- internationaal bronbeleid (geen rol voor gemeente).

Leeswijzer

Dit hoofdstuk gaat in op de verschillende actieve vervoerswijzen in de gemeente: de voetganger en de fietser. Ook worden gedragsmaatregelen om gezonde verplaatsingen te stimuleren benoemd en zijn acties opgesteld voor een fysiek toegankelijke openbare ruimte.

3.1 Het voetgangersnetwerk

Vanuit de STOMP-aanpak geven we prioriteit aan voetgangers en fietsers en zal dit de standaard zijn in beleid, ontwerp en gebruik. Veilige weginrichting en beter gedrag in het verkeer zorgen voor een zo verkeersveilig mogelijke omgeving.

Voor de voetganger betekent dit een onderscheid tussen het hoofdnetwerk en het secundaire netwerk, en eventueel een toeristisch voetgangersnetwerk. Het hoofdnetwerk bevindt zich rond de belangrijkste bestemmingen in de gemeente. Het secundaire netwerk is er voor de overige voetgangersverbindingen.

De eisen voor de voetganger zijn verschillend per wijk. Op plekken waar veel voorzieningen bij elkaar liggen, bijvoorbeeld in een winkelcentrum, is het belangrijk dat iedereen daar veilig naartoe kan lopen. Ook rondom locaties als de huisarts, een verzorgingstehuis of sportvereniging zijn voetgangersvoorzieningen van belang.

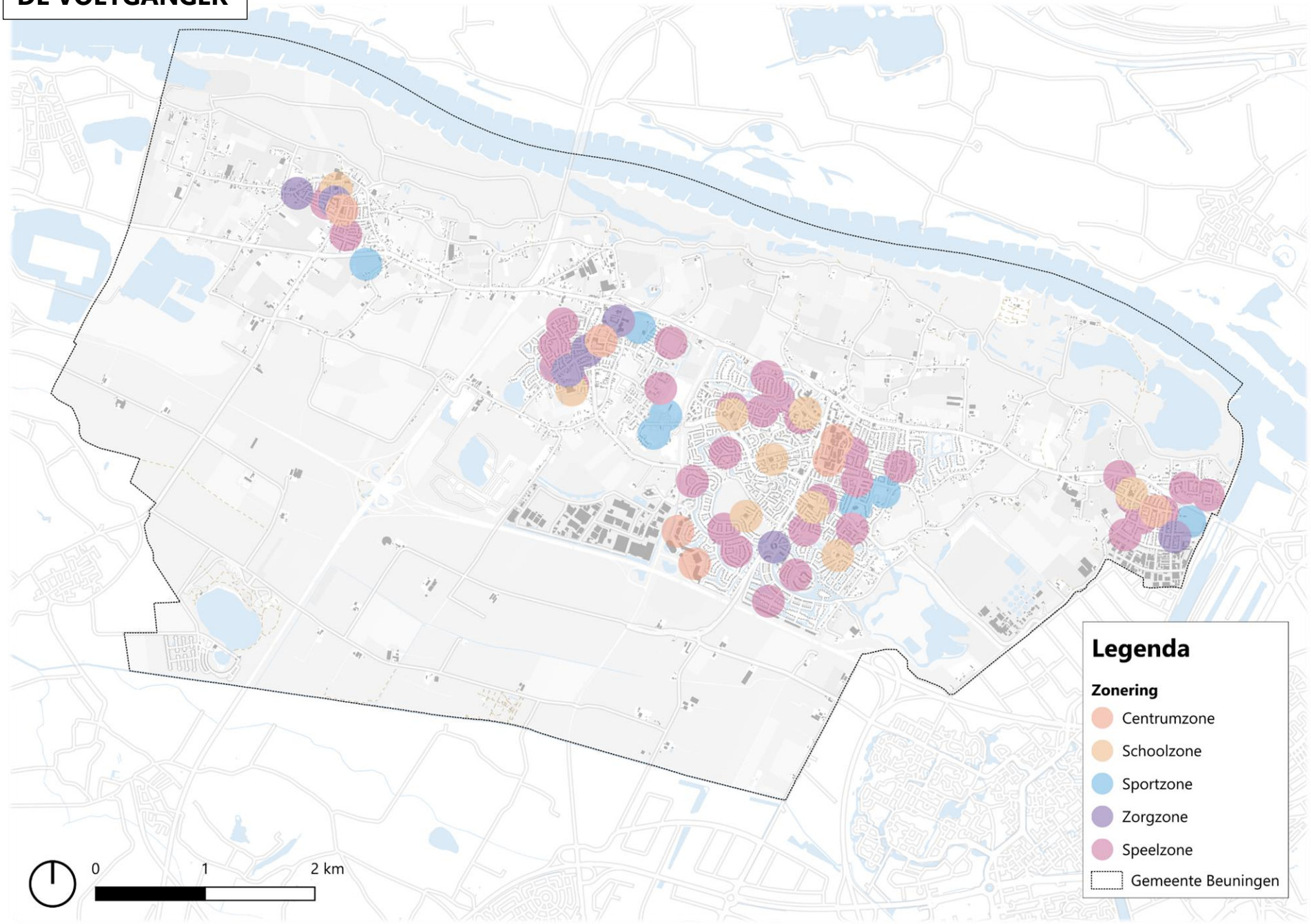
Op de kaart op de volgende pagina zijn een aantal zones weergegeven waar extra aandacht is voor de voetganger. Deze zones zijn gebonden aan de voorzieningen binnen de zones, en zijn indicatief.

Verschillende zones in het voetgangersnetwerk

- In de **centrumzones** komen meerdere voorzieningen bij elkaar. Daardoor zijn er op dit soort locaties vaak meer voetgangers. Het is van belang dat deze zone voor iedereen goed en veilig toegankelijk is. Zo is het centrum van Beuningen een voetgangerszone. We zoeken altijd naar een balans van een prettige en veilige verblijfsruimte voor de voetganger, en de bereikbaarheid voor de (brom)fiets. Dit ook in relatie tot de bereikbaarheid van de detailhandel en de verschillende afhaal- en bezorgrestaurants. Het gebruik van de (elektrische) fiets in deze zone wordt gemonitord. Eventuele aanpassingen vragen om een integrale afweging waarbij met verschillende belangen worden afgewogen.
- Een **schoolzone** gaat over de directe omgeving van een school en routes ernaartoe. Duidelijke loopverbindingen en veilige oversteken maken het voor kinderen veiliger om (zelfstandig) naar school te wandelen.
- Op plekken waar ge**sport** wordt is het van belang dat er ook veilig gelopen kan worden. Ditzelfde geldt voor de **speelzones**, bijvoorbeeld speeltuinen in de wijk.
- In de **zorgzones** is het belangrijk dat voetgangersvoorzieningen voldoende breed zijn, met zo min mogelijk obstakels. In zorgzones zitten bijvoorbeeld huisartsen en verzorgingstehuizen. Zones rond seniorencomplexen vragen om herkenbaarheid (‘dementievriendelijk’), veilige oversteekvoorzieningen en aandacht voor rustplaatsen onderweg, in samenwerking met andere beleidsdomeinen.

Naast deze zones zijn in onderstaande acties ook de mogelijkheden voor lunchwandelingen op bedrijventerreinen meegenomen.

DE VOETGANGER



Het recreatieve wandelnetwerk

Er zijn nog vele recreatieve wandelroutes in de gemeente. Zo zijn er twee Klompenpaden (zie www.klompenpaden.nl), de Beuningse Ommetjes, het Dierenbeweegpad in Beuningen, Winssen en een actieve route in het centrum van Beuningen. Verder zijn er een tweetal langeafstandswandelingen (Grote Rivierenpad en Streekpad Nijmegen). Ook wordt er vanuit de regio gewerkt aan een nieuw, regionaal wandelnetwerk.

Acties:

10. Looproutes en knelpunten bepalen (waar bijvoorbeeld infrastructuur ontbreekt);

11. Stappenplan opstellen bij onderhoud en voor het stellen van prioriteiten.

3.2 Het fietsnetwerk

De gemeente zet zich in voor een aantrekkelijk, samenhangend fietsnetwerk van utilitaire en recreatieve fietspaden. Voor het utilitaire fietsverkeer zijn met name de volgende kwaliteitsaspecten van belang:

- Samenhang: het fietsnetwerk moet een samenhangend geheel vormen van routes die belangrijke herkomsten en bestemmingen met elkaar verbinden.
- Directheid: fietsroutes moeten zo direct mogelijk zijn.
- Aantrekkelijkheid: fietsinfrastructuur moet aantrekkelijk zijn voor fietsers en goed zijn ingepast in de omgeving.
- Verkeersveiligheid: de infrastructuur moet veilig zijn voor alle weggebruikers.
- Comfort: de fietsinfrastructuur moet een vlotte en comfortabele doorstroming mogelijk maken

Voorbeelden van maatregelen zijn het optimaliseren van het fietsnetwerk door daar waar nodig paden te verbreden, paaltjes te verwijderen, scherpe bochten/knikken te reduceren, oversteken veiliger te maken en nieuwe infrastructuur aan te leggen waar deze ontbreekt.

Naast het fietsnetwerk zijn ook de overige fietsvoorzieningen belangrijk, zoals het bieden van goede en voldoende fietsenstallingen, routeinformatie en rustpunten voor recreatieve fietsers. Bij onderhoud en realisatie van infrastructuur blijven we de fiets prioriteit geven.

Regionaal fietsnetwerk

Het Batavierenpad Noord en -Zuid verbinden Beuningen met Nijmegen. Het Batavierenpad Noord loopt vanaf de rotonde Schoenaker/Van Heemstraweg in Beuningen via Weurt en de Kanaalhavens naar het station Nijmegen Centraal. Het Batavierenpad Zuid begint bij de Schoenaker in Beuningen en loopt via de Koningstraat en de Beuningse Plas naar Goffert en Heyendaal in Nijmegen.

Met deze regionale verbindingen is het mogelijk om in ongeveer een halfuur naar het station Nijmegen te fietsen (vanuit Beuningen). Ook sluiten de routes aan op het Rijnwaalpad en het Maaswaalpad. Op deze fietsroutes gelden hoge kwaliteitseisen. We kijken naar mogelijkheden om dit netwerk verder uit te breiden. Zo is de ambitie om het Batavierenpad in westelijke richting door te trekken langs de Van Heemstraweg en hiermee een aansluiting te maken met Druten. Dit doen we in samenwerking met buurtgemeenten en de regio.

Acties:

12. Kwaliteitsimpuls fietsnetwerk: doortrekken van het Batavierenpad Noord langs de Van Heemstraweg richting Druten (regionale samenwerking), zie kaart gewenst fietsnetwerk;

13. Kwaliteitsimpuls fietsnetwerk: doortrekken van het Batavierenpad Zuid over de Koningsstraat richting Ewijk, zie kaart gewenst fietsnetwerk.

Hoofdfietsnetwerk

Uitgangspunt is dat binnen de gemeente in principe bestemmingen voor de fiets gelijk of directer bereikbaar zijn dan voor gemotoriseerd verkeer. Daarom kiezen we voor een aantal lokale hoofdfietsroutes in de gemeente. Voor het hoofdfietsnetwerk gaan we uit van de volgende kwaliteitseisen (hoewel altijd maatwerk en afstemming op de omgeving nodig zal zijn):

- gesloten (bij voorkeur asfalt) verharding;
- vrijliggende of solitaire fietspaden;
- voldoende breedte;
- herkenbaar;
- goed onderhouden;
- opgenomen in de gladheidbestrijding;
- verlicht.

Op de volgende pagina is het gewenste hoofdfietsnetwerk te zien. Op de kaart staan ook de regionale hoofdfietsroutes binnen de gemeente aangegeven. Voor deze regionale routes gelden andere kwaliteitseisen dan voor het hoofdfietsnetwerk. De pijl vanuit de Goudwerf laat een nieuwe route zien die op de woningbouwontwikkelingen bij Ewijk aansluit en tevens zorgt voor een veiligere fietsontsluiting langs de Goudwerf voor werknemers op het bedrijventerrein.

Daarnaast is er ook indicatief een nieuwe fietsroute over de Elsenpas aangegeven. Er wordt veel gefietst over de Elsenpas vanaf de Wilhelminalaan richting Nijmegen, maar door de combinatie van een smalle weg met (soms hardrijdend) auto- en landbouwverkeer heeft de fietser hier beperkt de ruimte. Verkeersveiligheid is hier een aandachtspunt. Op de Elsenpas tussen de Schoenaker en de Ficarystraat wordt ook veel (recreatief) gefietst. Het ontvlechten van de fietsroute tussen de Schoenaker en de Steeg door deze autovrij te maken, en de fietsroute tussen de Steeg en de Ficarystraat autoluw te maken zorgt ervoor dat ook de evenementenlocatie Groene Heuvels veilig met de fiets bereikt kan worden. Het scheiden van gemotoriseerd verkeer van het fietsverkeer draagt bij aan de verkeersveiligheid voor de fietser in het buitengebied. Het tracé van deze hoofdroute moet nog verder onderzocht worden.

Acties:

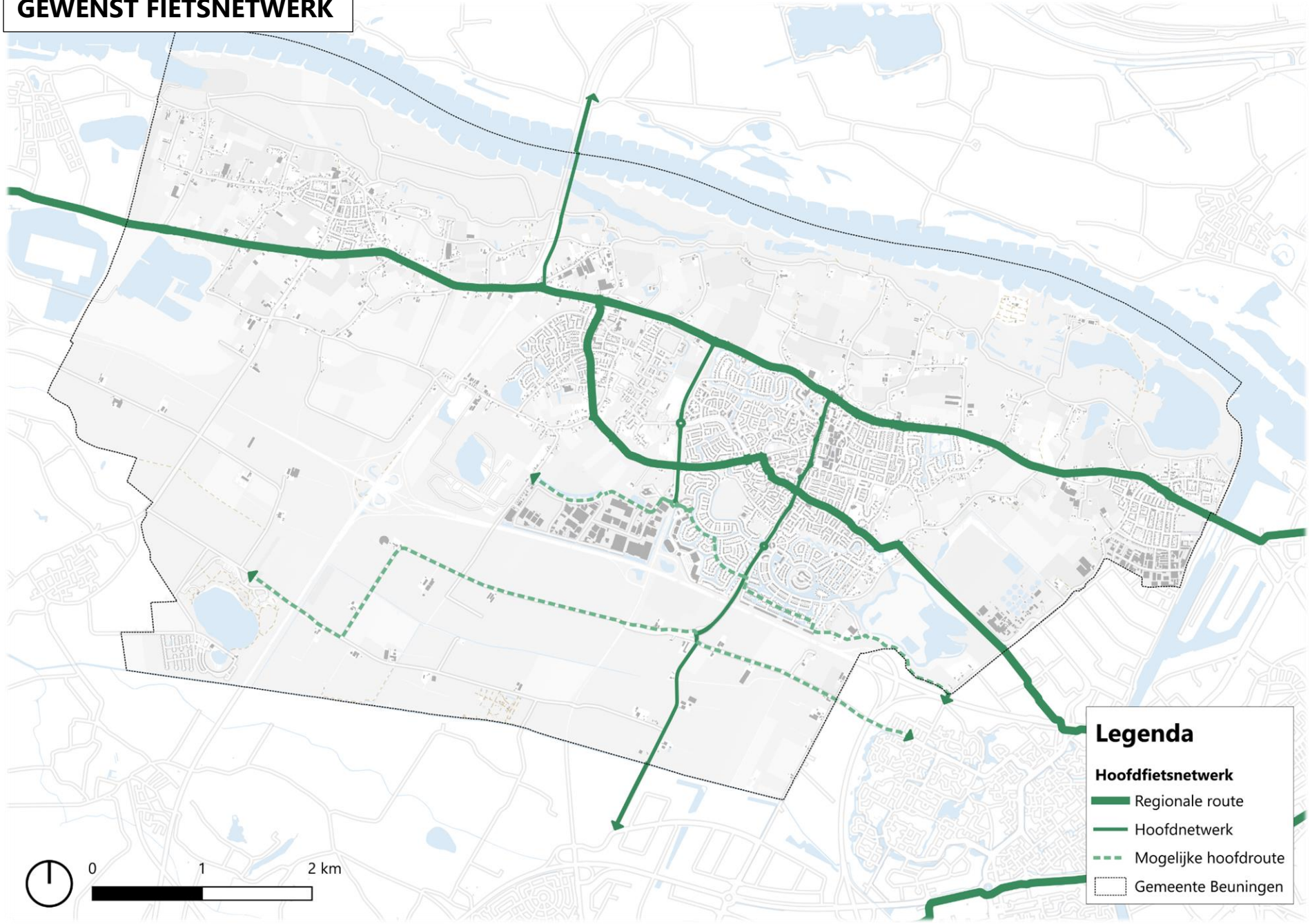
14. Inventariseren van intensiteiten functioneel routenetwerk, materialisering, onderhoud, menging met gemotoriseerd verkeer, breedte, knelpunten en missing links;

15. Opstellen verbeterplan op basis van inventarisatie.

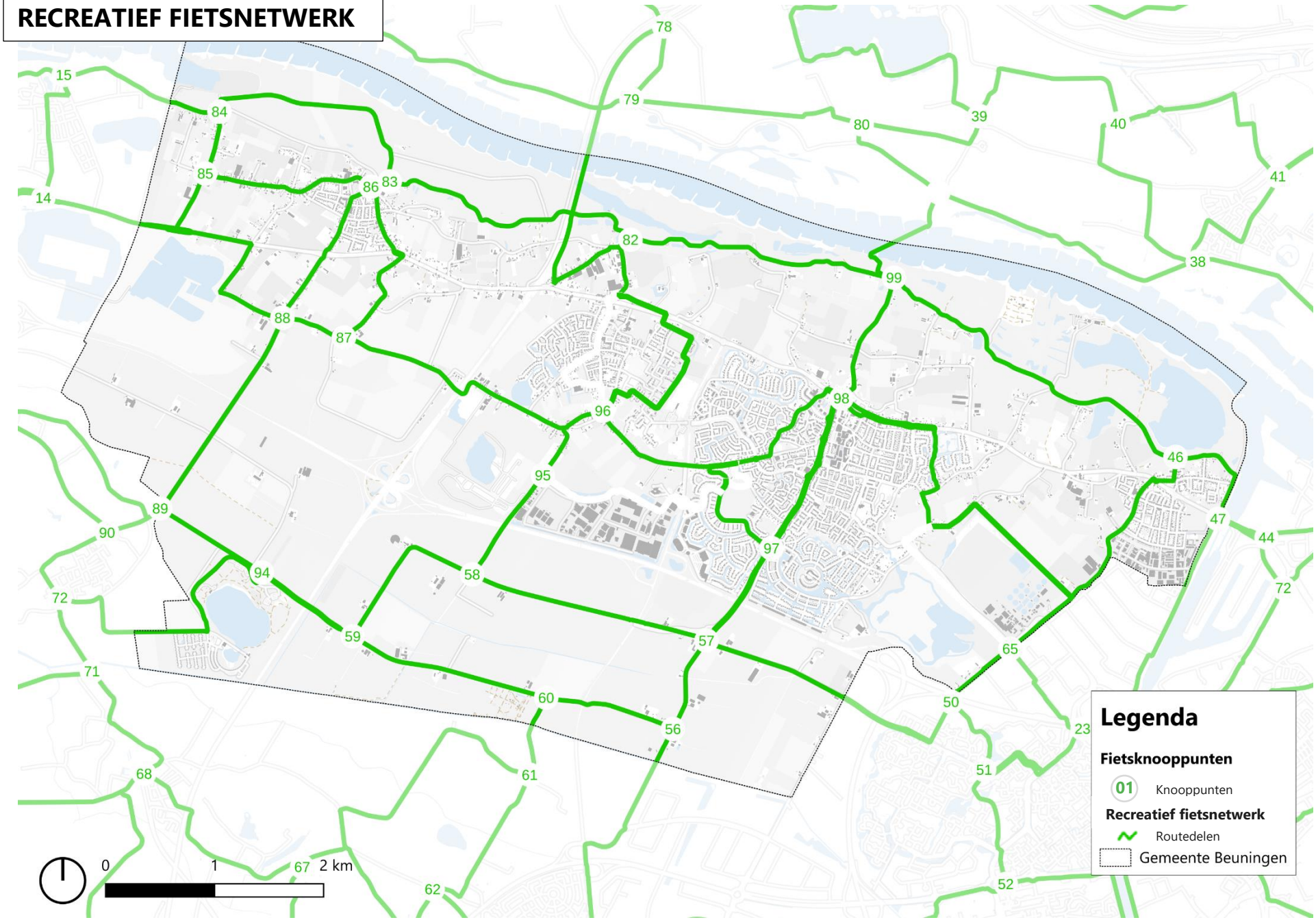
Recreatief fietsnetwerk

Naast het regionale netwerk van hoogwaardige fietsroutes en lokale hoofdfietsroutes binnen de gemeente is er ook het recreatief fietsnetwerk. Binnen de gemeente zijn er meerdere knooppunten te vinden en is er een aansluiting met een veer over de Waal. Er zijn recent een aantal aanpassingen geweest aan dit recreatieve fietsnetwerk. Een kaart van het recreatieve netwerk is te zien op de pagina na het gewenste hoofdfietsnetwerk.

GEWENST FIETSNETWERK



RECREATIEF FIETSNETWERK



3.3 Gedragsmaatregelen voor het stimuleren van actieve mobiliteit

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 voor het stimuleren van actieve mobiliteit. Samenwerking met de buurgemeenten en de regio is hierbij belangrijk. Daarnaast verbinden we ambities aan elkaar, zoals het stimuleren van fietsen naar het werk en carpoolen met een werkgeversaanpak vanuit de regio. Maar ook door samen te werken met andere beleidsterreinen zoals sport, recreatie en gezondheid. Naast het stimuleren van actieve vervoerswijzen ontmoedigen we bepaalde vervoerswijzen. We zorgen bijvoorbeeld dat een rit op de fiets voor veel bestemmingen korter of sneller is dan een rit met de auto.

Stimuleren fietsgebruik

De fiets is een duurzame vervoerswijze. De bereikbaarheid met de fiets en voorzieningen voor de fiets worden blijkt uit de enquête redelijk goed beoordeeld . Echter, het belang van zowel de bereikbaarheid als de voorzieningen wordt hoger gescoord dan de huidige kwaliteit (zie enquêteresultaten mobiliteitsvisie).

Het fietsgebruik in Beuningen is wat lager dan gemiddeld in Nederland. Om het fietsgebruik te stimuleren blijven we daarom inzetten op het geven van prioriteit aan de fiets in ontwerp en inrichting van de openbare ruimte. We investeren daarnaast in fietslessen, educatie, voorlichting, en het promoten van fietsroutes.

Ook sluiten we aan bij regionale campagnes gericht op bewoners en werknemers/werkgevers zoals Slim & Schoon onderweg vanuit de regio.

SLIM & SCHOON ONDERWEG

Bevorderen ketenmobiliteit

Ketenmobiliteit is het gebruik van meerdere vervoerwijzen binnen een reis. Bijvoorbeeld met de fiets naar de bushalte en vervolgens met de bus naar de eindbestemming. Een goed netwerk van overstappunten, nabijheid van openbaar vervoer (OV)-haltes, beschikbaarheid van deelsystemen, een goede doorstroming van de bus en goede verbindingen tussen (fiets)parkeerplaatsen en OV-voorzieningen zijn voorbeelden van aspecten die het maken van ketenverplaatsingen makkelijker maken. Door het bevorderen van ketenmobiliteit neemt het gebruik van duurzamere vervoermiddelen toe.

De kwaliteit van het openbaar vervoer en het overstappen tussen de vervoersmiddelen is hierin belangrijk. De gemeente heeft zelf geen zeggenschap op de lijnvoering van het openbaar vervoer. Maar zij kan wel potentiële verbeteringen onderzoeken en daarvoor lobbyen. Hiervoor werken we samen met de provincie en concessiehouders. Ook kan de gemeente bijdragen aan de kwaliteit door het aanbieden van goede gemeentelijke infrastructuur en haltevoorzieningen in

samenhang met de wegencategorisering, woningbouw en sociale voorzieningen.

Naast het aanbieden van een alternatief voor de auto, draagt het openbaar vervoer bij aan een leefbare gemeente. De gemeente wil minimaal het huidige kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer behouden, maar streeft naar het verbeteren van de kwaliteit. Dit draagt bij aan het verbeteren van de mogelijkheden voor ketenmobiliteit en is verder uitgewerkt in paragraaf 4.1.

Acties:

16. Aansluiten op regionale campagnes gericht op bewoners en werknemers/werkgevers, zoals Slim & Schoon onderweg vanuit de regio;

17. Bieden van goede voorzieningen zoals wachtruimtes en hoogwaardige fietsenstallingen bij OV-knopen en bushaltes zodat dit de mogelijkheden van ketenmobiliteit verbetert;

18. Bij grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen onderzoeken we de mogelijkheden voor het toevoegen van openbaar vervoer en/of het voorzien van goede loop/fietsroutes naar OV-haltes;

19. Bij herinrichtingen van bestaande busroutes kijken we waar verbetering voor het OV mogelijk is binnen de andere opgaven van de herinrichting.

3.4 Fysiek toegankelijke infrastructuur

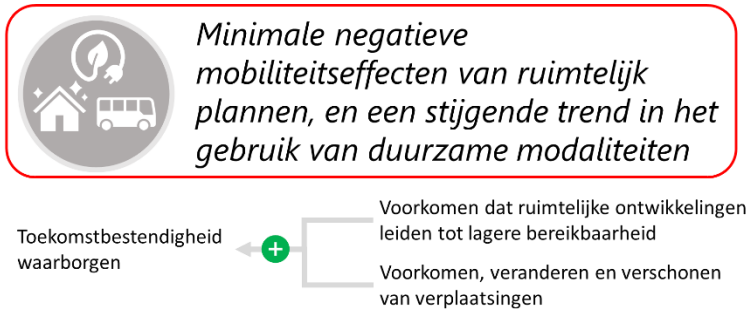
We willen onze infrastructuur toegankelijk maken door beter rekening te houden met de wensen en beperkingen van verkeersdeelnemers. Het gebruik van scootmobielen, rollators en rolstoelen op straat neemt door de vergrijzing toe. Versmallingen, oneffenheden en stoeprandjes kunnen voor deze groepen mensen een ware hindernisbaan vormen.

De gemeente zet zich daarom in voor voldoende brede trottoirs en voor middengeleiders om oversteken van drukke straten te vergemakkelijken. Ook het verbeteren van de zichtbaarheid van de infrastructuur (goede verlichting, markering) is hiervan onderdeel. Ernstige knelpunten krijgen prioriteit, de overige worden meegenomen in combinatie met onderhoud. Hiermee sluiten we aan op het verbeteren van de voetgangersvoorzieningen door bij onderhoud en realisatie van infrastructuur specifiek rekening te houden met de voetganger.

Acties:

20. Bij de herinrichting van de openbare ruimte houden we rekening met eisen aan toegankelijkheid.

4. Toekomstbestendigheid waarborgen



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.

We willen voorkomen dat de ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente en de bijbehorende verkeerstoename op de aanwezige infrastructuur leiden tot een verslechtering van de bereikbaarheid. 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.

Met duurzame mobiliteit bedoelen we een toekomstbestendige manier van vervoer, waarbij onze verplaatsingen steeds minder invloed gaan hebben op het milieu en een steeds lagere CO_2-uitstoot hebben. Drie belangrijke uitgangspunten voor het verduurzamen van de mobiliteit zijn:

- het voorkomen van verplaatsingen;
- het veranderen van vervoerswijze;
- het verschonen van vervoermiddelen.

Leeswijzer

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het openbaar vervoernetwerk, de effecten van ruimtelijke plannen op het verkeer en hoe daarmee om te gaan, parkeren, laadvoorzieningen en deelmobiliteit.

4.1 Het openbaar vervoer netwerk

De gemeente Beuningen heeft geen spoorverbindingen. Reizen met het openbaar vervoer vanuit de gemeente vinden dus plaats met de (buurt)bus, lokaal vervoer of taxi. De huidige lijnen zijn:

- **Lijn 5** tussen Beuningen Tiberiuslaan – Nijmegen Centraal Station – Groesbeek de Horst/Breedeweg
- **Lijn 11** tussen Beuningen Aalsterveld – Nijmegen Dukenburg
- **Lijn 12 en 89** tussen Druten – Nijmegen Centraal Station (nu nog geen halte in Beuningen)
- **Lijn 65 en 565** tussen Beuningen Kerk – Wijchen Mozaïek
- **Lijn 85** tussen Druten – Winssen – Ewijk – Beuningen – Weurt – Nijmegen

Verder is het met Buurt Vervoer Beuningen voor inwoners van de gemeente mogelijk om voor een €1 per rit (bron: buurtvervoerbeuningen.nl) binnen de gemeente te reizen. De service is een project van Stichting Perspectief, en wordt ondersteund door een team vrijwilligers. Op deze manier blijft vervoer binnen de gemeente mogelijk voor de inwoners die dit niet (meer) zelfstandig kunnen ondernemen.

Goede busverbindingen

Voor de bereikbaarheid van de gemeente is het belangrijk dat de huidige buslijnen blijven bestaan. Het is voor bijvoorbeeld mensen zonder auto of rijbewijs, zoals jongeren en ouderen, hét vervoersmiddel om zich te verplaatsen naar bijvoorbeeld (beroeps- en hoger) onderwijs en maatschappelijk voorzieningen. De gemeente gaat uit van minimaal het behoud van het huidige kwaliteitsniveau, maar streeft naar het verbeteren van de kwaliteit. Er wordt hiervoor samengewerkt met de provincie en concessiehouder.

Regionale samenwerking

Naast de buslijnen zijn de spoorlijnen ook belangrijk voor de bereikbaarheid van onze gemeente, al heeft de gemeente zelf geen treinstation. In regionaal verband (Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen) werken we aan betrouwbaar openbaar vervoer en een goede aansluiting daarvan op de gemeente. Dit vraagt om een kwaliteitsimpuls.
Om dit voor elkaar te krijgen gaan we voor:
1. Snel, direct en vaak naar belangrijke economische kernen buiten de regio;
2. Betere ontsluiting van dorpskernen, bijvoorbeeld richting Ewijk met de beoogde woningbouwlocaties;
3. Aantrekkelijke OV-knooppunten.

Hubs

Vanuit de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen, waar Beuningen ook onder valt, wordt gewerkt aan de realisatie van hubs. Dit zijn locaties waar het makkelijk is om bijvoorbeeld te parkeren en over te stappen op de bus of op de fiets. Daarnaast kunnen er andere diensten ondergebracht worden, zoals een pakketpunt of deelmobiliteit.

De regio heeft een aantal hub-locaties aangewezen die onderzocht kunnen worden. Bijvoorbeeld een zoeklocatie langs de A73 bij Beuningen. Een hub geeft de gemeente Beuningen de kans om ook

een opstapplaats te realiseren op de busverbinding die nu al tussen Nijmegen en Druten rijdt. Dit zijn lijn 12 en lijn 89 die op dit moment nog geen halte hebben in de gemeente. Zo heeft een grotere hub de potentie om gebruikt te worden als P&R locatie.

"*De P&R Nijmegen West functioneert momenteel niet naar behoren. Onder andere de ligging en inrichting zorgen ervoor dat weinig gebruikers de P&R weten te vinden. Op deze locatie zijn de meeste automobilisten de file naar verwachting reeds gepasseerd. Een locatie westelijker ligt meer voor de hand, waarmee al snel Beuningen in zicht komt. [..] In plaats van verder te investeren in P&R West adviseren wij met gemeente Nijmegen en gemeente Beuningen naar een geschikte hublocatie te zoeken die complementariteit biedt aan beider gemeentelijke doelen. Door het aanbieden van deelmobiliteit op zo'n locatie wordt de regionale ontsluiting van Beuningen geoptimaliseerd. Door bijvoorbeeld aan te sluiten op buslijn 5 of een nieuwe (pendel)buslijn met minder halteplaatsen te introduceren, kan ook de toekomstige hub NYMA bediend worden. Deze optie vraagt om een (pendel)busverbinding waarmee de bus niet in dezelfde file komt te staan als de auto's. En zo de reiziger sneller naar zijn bestemming kan brengen.*" (Uit Meerjarige investeringsagenda regionale hubs en knooppunten GMR, 2021)

Daarnaast zijn er binnen de gemeente ook kansen voor andere typen hubs. Veel bushaltes liggen aan de randen van kernen en hier liggen kansen voor het opwaarderen met goede fietsenstallingen en het aanbieden van deelmobiliteit.

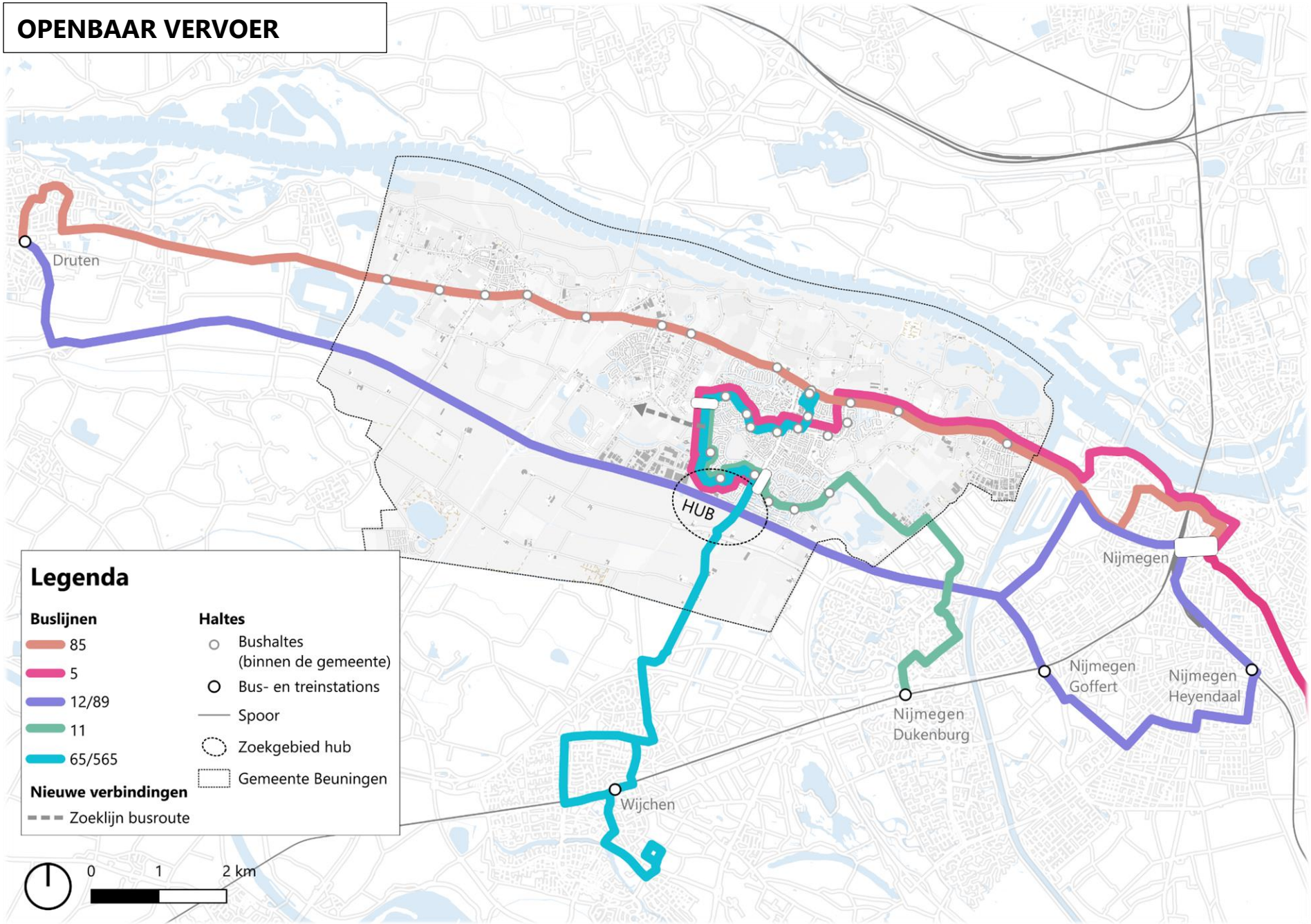
Acties:

21. In regionaal verband samenwerken voor robuust en hoogwaardig openbaar vervoer;

22. Regionaal samenwerken aan de verdere invulling van hubs, zodat de inwoners van de gemeente Beuningen daar ook profijt van hebben;

23. Potentieel van OV bij ruimtelijke ontwikkelingen in kaart brengen en meenemen.

OPENBAAR VERVOER



4.2 Omgaan met de effecten van ruimtelijke plannen op het verkeersnetwerk

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (zoals woningbouwlocaties, bedrijfsvestigingen en evenementen) brengen we het effect op de verkeerstromen in beeld. Daarbij kijken we naar de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid en passen we daar waar nodig de infrastructuur aan. De afstemming tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid is opgenomen in de wegencategorisering, welke een onderdeel is van hoofdstuk 2.

In het Omgevingsprogramma Woningbouw 2.0 uit 2022 geeft de gemeente richting aan de ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente middels structuurmodellen die voor de kernen Winssen en Ewijk zijn opgesteld (Beuningen en Weurt volgen later). Deze structuurmodellen zijn de basis voor het toekomstige Omgevingsplan. Zo komen er bij Ewijk en Winssen nieuwe woningen bij, zie figuur 4.1.

Bereikbaarheid van deze nieuwe locaties, maar ook bestaand bebouwd gebied, wordt onder andere gegarandeerd door optimalisering van het huidige netwerk en de aanleg van nieuwe infrastructuur waar nodig. Daarnaast wordt ingezet op snelheidsbeperkend ontwerp van wegen en verkeersroutes voor langzaam verkeer, waarbij laatstgenoemde evenveel of meer ontsluitingen krijgt ten opzichte van gemotoriseerd verkeer. Ook wordt er ingezet op geclusterd parkeren.

Figuur 4.1: Woningbouwlocaties bij Winssen en Ewijk

Acties:

24. Volgen van ontwikkelingen omtrent bestemmingsplan Groene Heuvels en daaraan gerelateerd evenementvergunningen;

25. Daarnaast volgen van landelijke ontwikkelingen met impact op mobiliteit (rekeningrijden, thuiswerken, spitsheffing, etc.) en andere vormen van mobiliteit (deelvervoer, elektrische fietsen, etc.).

4.3 Parkeren

Het Parapluplan Parkeren zoals dat er nu ligt is opgesteld als toetsingskader voor omgevingsvergunningen. In het plan worden de parkeerkencijfers conform CROW publicatie 316 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' gebruikt.

Het bestaande Parapluplan gaat uit van een lagere stedelijkheidsgraad dan de gemeente Beuningen op dit moment heeft (weinig stedelijk ten opzichte van matig stedelijk). Daarnaast is CROW publicatie 316 niet meer actueel. De actuele publicatie (381) gaat uit van een andere en lagere bandbreedte voor de parkeernormen.

Op dit moment is enkel in de kern Beuningen sprake van een 'centrumgebied', en daaromheen de 'schil centrum'. De overige bebouwde gebieden zijn 'rest bebouwde kom', en daarnaast is er nog het 'buitengebied'. Het centrum van Beuningen geldt als blauwe zone (tussen Burgemeester Geradtslaan, Wilhelminalaan, Alexiastraat en Kerkplein). We evalueren regelmatig of de blauwe zone (parkeerschijfzone) naar behoren functioneert.

Binnen de gemeente Beuningen zijn verder verschillende kernen waar in het huidige beleid geen onderscheid tussen wordt gemaakt. We kunnen niet in elke kern uitgaan van dezelfde stedelijkheidsgraad en dezelfde ruimtelijke positie, bijvoorbeeld t.o.v. Nijmegen; maatwerk is daarom nodig. Verder is de parkeerdruk op een aantal locaties veranderd en hebben we te maken met nieuwe ontwikkelingen, zoals woningbouw. Bij nieuwe ontwikkelingen kijken we of we een lagere parkeernorm kunnen toepassen en de parkeervoorzieningen kunnen clusteren. Daarnaast zetten we in op het bieden van goede alternatieven voor de auto, zoals goede en veilige fietsinfrastructuur en de mogelijkheden voor deelmobiliteit.

Al met al is het nodig om het huidige parkeerregime te evalueren en het huidige Parapluplan te actualiseren. Hierin kunnen we onderscheid maken tussen de verschillende kernen, en kunnen we de parkeernormen uitbreiden (meer woonvormen) en waar mogelijk verlagen. Ook is het mogelijk hier specifiek parkeernormen in op te nemen voor de nieuwe woongebieden en het centrum van Beuningen.

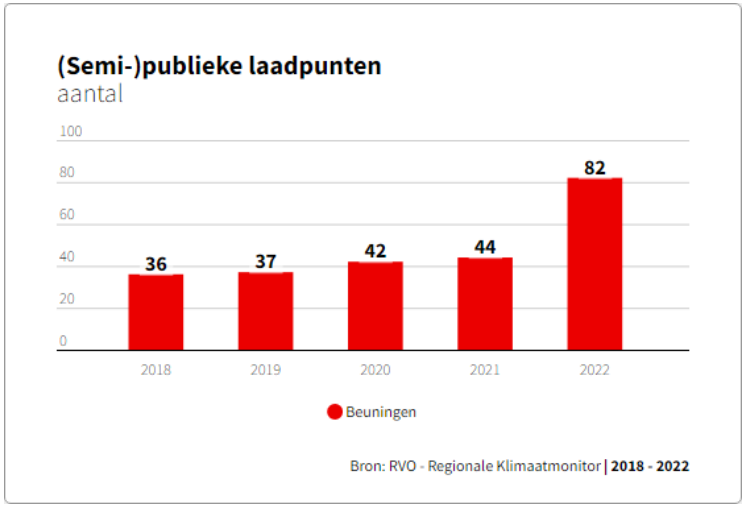
Acties:

26. Evalueren blauwe zone (parkeerschijfzone) in het centrum van Beuningen;

27. Herijken Parapluplan Parkeren.

4.4 Laadvoorzieningen

Omdat voor het merendeel van de ritten de auto wordt gebruikt, is winst te behalen door de auto te verduurzamen. Om het autogebruik te verduurzamen zetten we ook in op de overstap naar elektrische auto's. Voor deze auto's is laadinfrastructuur onmisbaar.
Door de toename van het aantal elektrische voertuigen groeit ook de vraag naar laadpunten voor de elektrische auto.



Figuur 4.2: Aantal laadpunten in Beuningen. Via: Beuningen.incijfers.nl

Plaatsingsbeleid publieke en private laadinfrastructuur 2021-2030
Het plaatsingsbeleid voor laadinfrastructuur is de concrete uitwerking om tijdig een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur te realiseren voor elektrische voertuigen. Op basis van prognoses wordt er verwacht dat een forse groei in het aantal laadpalen nodig is tot 2030. Om aan de vraag te voldoen nemen we onder andere deel aan de regionale concessie van Gelderland en Overijssel. Het plaatsen van openbare laadinfrastructuur gebeurt zowel vraag-gestuurd als op initiatief van de gemeente.

Het laadpalenbeleid is geen onderdeel van dit Mobiliteitsplan. Bij het actualiseren van het laadpalenbeleid stemmen we onder andere af met het domein duurzaamheid (om netcongestie tijdig inzichtelijk te krijgen) en houden we rekening met onder andere logistiek, doelgroepenvervoer en snelladers.

Acties:

28. Faciliteren elektrisch rijden door het blijven plaatsen van openbare laadpalen;

29. Actualiseren laadpalenbeleid i.r.t. logistiek, doelgroepenvervoer, snelladers. We stemmen actualisatie van beleid af met domein duurzaamheid, om netcongestie tijdig inzichtelijk te krijgen;

30. Tussentijds evalueren huidig gebruik publieke laadinfrastructuur.

4.5 Deelmobiliteit

Het delen van vervoer wordt de laatste jaren steeds bekender, en groeit ook in gebruik. In de gemeente Beuningen is de groei van het gebruik van deelmobiliteit lager dan het Nederlands gemiddelde.

Omdat een deelauto een duurzaam alternatief is voor een eigen auto en ruimtebesparend is, staat de gemeente positief tegenover deelauto's. We willen initiatieven ruimtelijk faciliteren door bijvoorbeeld een parkeerplaats beschikbaar te stellen. We verwachten vooral op de langere termijn of bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijkheden, daarom laten we het initiatief voorlopig aan de markt.

Ook zien we de mogelijkheden van duurzame en actieve deelmobiliteit, en sluiten hier mogelijk aan op al beschikbare deelmobiliteit in de regio. We willen echter voorkomen dat deelscooters en deelfietsen voor overlast zorgen in de openbare ruimte. Daarom geven we duidelijke kaders mee aan aanbieders.

Acties:

31. We staan positief tegenover deelmobiliteit. We laten het initiatief bij de markt en willen deze ruimtelijk faciliteren;

32. Opstellen afwegingskaders en aanwijzen van mogelijke zones voor deelmobiliteit.

5. Vervolg

In dit mobiliteitsplan zijn de gestelde doelen uit de mobiliteitsvisie verder uitgewerkt naar een aantal maatregelen. De doelen uit de mobiliteitsvisie zijn erop gericht om in onze gemeente…

… de verkeersveiligheid te verbeteren.
… de gezonde mobiliteit te bevorderen.
… de toekomstbestendigheid te waarborgen.

In het uitvoeringsprogramma worden de maatregelen verder uitgewerkt tot meer concrete projecten. Hierbij worden ook een prioritering en kostindicatie opgenomen.

Uitvoeringsprogramma
Na vaststelling van het mobiliteitsplan wordt een uitvoeringsprogramma opgesteld. In dit uitvoeringsprogramma worden alle projecten en acties uit het mobiliteitsplan inclusief een tijdsplanning opgenomen. De projecten in dit mobiliteitsplan zijn niet allemaal tegelijkertijd uit te voeren, en ook de prioriteiten verschillen. Daarnaast zijn er nog projecten die afhankelijk zijn van elkaar.

In het uitvoeringsprogramma worden ook de benodigde investeringen opgenomen. Grote infrastructurele projecten zullen hierin bijvoorbeeld een grotere investering en voorbereidingstijd vragen dan bijvoorbeeld gedragsmaatregelen.

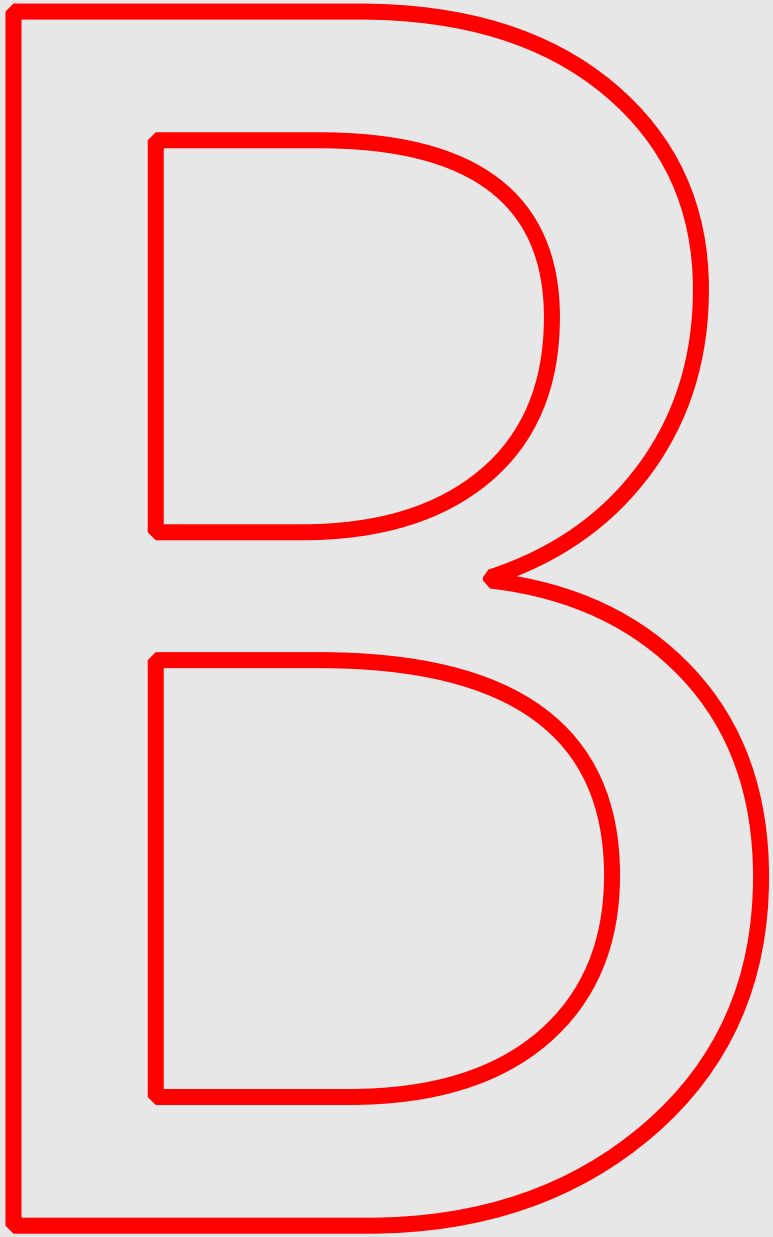
De drie documenten (de mobiliteitsvisie, het mobiliteitsplan en de uitvoeringsagenda) samen vormen het mobiliteitsbeleid voor de komende jaren. Zo weten we waar we in de gemeente mee aan de slag gaan en waar we op in willen zetten. Op de volgende pagina's is een overzicht te zien van alle maatregelen in dit mobiliteitsplan.

Samenwerking
Voor het grootste deel van de projecten in dit mobiliteitsplan is samenwerking gewenst. Zo hebben een aantal projecten een regionaal karakter, maar zijn er ook lokale projecten waarbij inwoners en belangengroepen betrokken kunnen worden. Per project dient daarom gekeken te worden naar de belanghebbenden en mogelijkheden tot samenwerking.

Verkeersveiligheid verbeteren	
1	Onderzoeken mogelijke aanpassing wegcategorie Schoenaker en/of verbeteren oversteekbaarheid voor fiets en voetganger (in samenhang met Ooigraaf en Van Heemstraweg)
2	Uitwerken herinrichting Burgemeester Geradtslaan naar GOW30 km/u
3	Overige maatregelen naar aanleiding van de wegencategorisering, nader uit te werken in het uitvoeringsprogramma: **a.** Leigraaf: Fietsstroken vervangen door vrijliggende fietsvoorzieningen; **b.** Nieuwe ontsluiting Ewijk west en zuid als onderdeel van woningbouwplannen; **c.** Kruispunt Blatenplak – Van Heemstraweg verbeteren; **d.** Kruispunt Leegstraat – Van Heemstraweg verbeteren; **e.** Knip Koningstraat – Schoenaker; **f.** Wilhelminalaan – Forelgracht; **g.** Wilhelminalaan – Krommehoekstraat (oversteek langzaam verkeer.
4	Stimuleren van verkeerseducatie voor specifieke doelgroepen
5	Stimuleren en faciliteren van initiatieven vanuit de gemeente
6	Aansluiten bij lokale/regionale/landelijke gedragscampagnes
7	Uitwerken stappenplan verkeersveiligheid
8	Uitwerken communicatie stappenplan verkeersveiligheid
9	Standaardmaatregelen bij verkeersveiligheidsmeldingen met daarbij de uitvoerbaarheid op korte, middellange en lange termijn

Gezonde mobiliteit bevorderen	
10	Looproutes en knelpunten bepalen (waar bijvoorbeeld infrastructuur ontbreekt)
11	Stappenplan opstellen bij onderhoud en voor het stellen van prioriteiten
12	Kwaliteitsimpuls fietsnetwerk: doortrekken van het Batavierenpad Noord langs de Van Heemstraweg richting Druten (regionale samenwerking), zie kaart gewenst fietsnetwerk
13	Kwaliteitsimpuls fietsnetwerk: doortrekken van het Batavierenpad Zuid over de Koningsstraat richting Ewijk, zie kaart gewenst fietsnetwerk.
14	Inventariseren van intensiteiten functioneel routenetwerk, materialisering, onderhoud, menging met gemotoriseerd verkeer, breedte, knelpunten en missing links
15	Opstellen verbeterplan op basis van inventarisatie
16	Aansluiten op regionale campagnes gericht op bewoners en werknemers/werkgevers, zoals Slim & Schoon onderweg vanuit de regio
17	Bieden van goede voorzieningen zoals wachtruimtes en hoogwaardige fietsenstallingen bij OV-knopen en bushaltes zodat dit de mogelijkheden van ketenmobiliteit verbetert
18	Bij grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen onderzoeken we de mogelijkheden voor het toevoegen van openbaar vervoer en/of het voorzien van goede loop/fietsroutes naar OV-haltes
19	Bij herinrichtingen van bestaande busroutes kijken we waar verbetering voor het OV mogelijk is binnen de andere opgaven van de herinrichting
20	Bij de herinrichting van de openbare ruimte houden we rekening met eisen aan toegankelijkheid

Toekomstbestendigheid waarborgen	
21	In regionaal verband samenwerken voor robuust en hoogwaardig openbaar vervoer
22	Regionaal samenwerken aan de verdere invulling van hubs, zodat de inwoners van de gemeente Beuningen daar ook profijt van hebben
23	Potentieel van OV bij ruimtelijke ontwikkelingen in kaart brengen en meenemen.
24	Volgen van ontwikkelingen omtrent bestemmingsplan Groene Heuvels en daaraan gerelateerd evenementvergunningen
25	Daarnaast volgen van landelijke ontwikkelingen met impact op mobiliteit (rekeningrijden, thuiswerken, spitsheffing, etc.) en andere vormen van mobiliteit (deelvervoer, elektrische fietsen, etc.)
26	Evalueren blauwe zone (parkeerschijfzone) in het centrum van Beuningen
27	Herijken Parapluplan Parkeren
28	Faciliteren elektrisch rijden door het blijven plaatsen van openbare laadpalen
29	Actualiseren laadpalenbeleid i.r.t. logistiek, doelgroepenvervoer, snelladers. We stemmen actualisatie van beleid af met domein duurzaamheid, om netcongestie tijdig inzichtelijk te krijgen
30	Tussentijds evalueren huidig gebruik publieke laadinfrastructuur
31	We staan positief tegenover deelmobiliteit. We laten het initiatief bij de markt en willen deze ruimtelijk faciliteren
32	Opstellen afwegingskaders en aanwijzen van mogelijke zones voor deelmobiliteit



Bijlage 1 Evaluatie GVVP 2011

Het GVVP van Beuningen uit 2011 was de basis van het verkeersbeleid tot en met 2020. De geformuleerde doelstelling van verkeersbeleid voor deze periode omvat het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in de gehele gemeente. Concrete doelstellingen voor deze periode waren:

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

Er werd aan de verkeersveiligheid gewerkt door het creëren van een robuuste verkeersstructuur. De verkeersstructuur is veranderd door de aanleg en reconstructie van verschillende wegen. Een belangrijk voorbeeld is de aanleg van een zuidelijke structuurweg (Wilhelminalaan/Verlengde Wilhelminalaan), met als doel de wegen in de wijken van Beuningen van autoverkeer te ontlasten.

Daarnaast werd het aantal gebiedsontsluitingswegen uitgebreid, wat onder andere heeft geleid tot reconstructies van de Burgemeester Geradtslaan en de Houtduiflaan. Ten slotte is ingezet op snelheidsverlagende maatregelen op diverse weggedeeltes.

Verder is er geïnvesteerd in fietsinfrastructuur om fietsverkeer te bevorderen. Concrete voorbeelden in het Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2012-2020 zijn het verbeteren van voorzieningen op fietspaden rond Winssen en Deest, het aanleggen van diverse regionale hoofdfietsroutes en het verbeteren van diverse fietsoversteekplaatsen.

Op het gebied van openbaar vervoer is er gewerkt aan het verbeteren van de toegankelijkheid van bushaltes, er is overleg geweest met vervoerders over haltetijden en de ambities voor een aansluiting op een HOV-lijn zijn regionaal opgepakt. Deze HOV-lijn tussen Druten en Nijmegen is er gekomen, maar er is geen aansluiting met een kern in de gemeente Beuningen gerealiseerd.

B.1.1 Stand van zaken

De meeste maatregelen uit het GVVP zijn in de afgelopen jaren uitgevoerd. In totaal gaat het om 34 van de in totaal 47 maatregelen. Een aantal maatregelen zijn (soms deels) niet uitgevoerd of betreffen een wijziging/opmerking, welke hieronder zijn toegevoegd:

- A3: **Onderzoek transferia**: natuurtransferium rotonde Schoenaker, en nabij mogelijk toekomstige aansluiting op N322 Winssen, in relatie tot recreatieplas | *Niet uitgevoerd*.

- A4: **Onderzoek aanpassen bereikbaarheid OV**: Jaarlijks de dienstregeling heroverwegen | *Voorbereiding regionale concessie busvervoer (2024-2025).*
- A5: **Uitvoering mensgerichte maatregelen**: Projecten voor diverse doelgroepen | *Op dit moment geen specifiek budget voor gedragsmaatregelen, maar wordt wel gebruik gemaakt van de gratis aangeboden overheidscampagnes- en materialen.*
- WI8: **Van Heemstraweg – Leegstraat**: Aanpassing kruispunt | *Uitgevoerd medio 2017, echter nog steeds relatief veel ongevallen. I.r.t. woningbouw Winssen-Zuid aandacht.*
- WI10: **Molenstraat**: Snelheidsverlagende maatregelen uitgevoerd | *Echter geen/miniem effect op verlagen snelheid.*
- WI12: **Molenstraat – Geerstraat**: Snelheidsverlagende maatregel op kruispunt | *Geerstraat opgenomen in bovenwijkse voorzieningen woningontwikkeling Winssen-Zuid.*
- E14: **Ontsluiting Keizershoeve I**: Nieuwe oplossing voor kruising Van Heemstraweg en Blatenplak. | *Meldingen over slechte oversteekbaarheid en onveiligheid, project destijds niet uitgevoerd.*
- E15: **Ontsluiting Ooigraaf richting Koningstraat**: Doortrekking Campsebaan – Hekkeslag uitgevoerd | *Ooigraaf richting Koningstraat wordt een fietsdoorsteek.*
- E23: **Verbeteren fietsverbindingen met Wijchen en Hernen/Bergharen**: Verbeteren fietsroute via Steeg, Elsenpas en Ficarystraat | *Omgevingsprogramma Kommengebied met kleine maatregelen ter verbetering missing-links. Koppelkansen fietsverbinding met nieuwe ontsluitingsroute woningbouw Ewijk.*
- B27: **Herinrichting Burgemeester Geradtslaan tot GOW**: Met name in centrumdeel i.v.m. ongewenst manoeuvreren bevoorradingsverkeer en veel parkeerbewegingen | *Veiligheidsmaatregelen uitgevoerd. Echter, anno 2023 Burgemeester Geradtslaan blijft aandachtspunt.*
- B28: **Maatregelen Wolfsbossingel**: Snelheid 30 km/u waarborgen door SID/markering | *Markeringen, borden aangebracht, inzet 'smiley'. Anno 2023 nieuwbouw basisschool, gedragscampagne (High Five) in jaar van opening om lopen/fietsen te stimuleren, SPV-maatregelen gepland 2024 (asverspringing).*
- B30: **Van Heemstraweg tussen Beuningen en Weurt**: Commissie Ruimte: gebiedsontsluitingsweg en dus 80 km/u markeringen | *Raad heeft gekozen voor 60 km/u. Met wegbeheer & hoofdfietsroute heringericht in 2017. Anno 2023 geregeld ongevallen op dit wegvak.*
- WE42: **Paadje Oude Koningstraat – Kapittelweg**: Wens voor asfaltverharding | *Niet uitgevoerd.*
- WE43: **Algemeen: drempels**: Hellingen aanpassen en uniformeren | *Deels uitgevoerd, overige aanpassingen mee met beheer.*

In het uitvoeringsprogramma wordt gekeken naar welke maatregelen uit deze lijst nog steeds uitvoering behoeven.

B.1.2 Zijn de doelstellingen behaald?

B.1.2.1 40% minder slachtofferongevallen in 2020 ten opzichte van 2009

Aanleiding

In het voorgaande GVVP is beschreven dat er relatief veel verkeersongevallen (binnen de gemeente) plaatsvonden op gebiedsontsluitingswegen. Net als in de huidige Mobiliteitsvisie (2023) is geconcludeerd, schommelde het aantal slachtofferongevallen toen ook al sterk. Ook is de registratiegraad van verkeersongevallen wisselend (lichte en/of enkelzijdige ongevallen bijvoorbeeld worden niet altijd gemeld). Toch werd een doelstelling gesteld van 40% minder slachtofferongevallen in 2020 t.o.v. 2009.

Hoe was het toen?

Er zijn meerdere bronnen waar verkeersslachtoffers worden vastgelegd. Deze bronnen laten verschillende cijfers zien omdat de registratie per bron verschillend is. Zo zijn in de cijfers van verkeersongevallen geregistreerd door het SWOV[4] ook de Rijkswegen meegenomen. Dit levert het volgende beeld op: 19,3% slachtofferongevallen van 119 verkeersongevallen in totaal = 23 slachtofferongevallen in 2009 (Bron: SWOV – Verkeersongevallen, 2021). In VIASTATT[5] is de mogelijkheid te filteren op ongevallen op gemeentelijke wegen. Dit levert het volgende beeld op: 21,7% slachtofferongevallen van 60 verkeersongevallen in totaal = 13 slachtofferongevallen in 2009 (Bron: GVVP 2011 o.b.v. VIASTATT). Dit is inclusief ongevallen met een dodelijke afloop.

Hoe is het nu?

Volgens het SWOV zijn in 2019 (pre-corona) in totaal meer verkeersongevallen geregistreerd dan in 2009. Het aandeel slachtofferongevallen is wel lager: 3,5% slachtofferongevallen van 401 verkeersongevallen totaal = 14 slachtofferongevallen in 2019 (pre-corona) (Bron: SWOV – Verkeersongevallen, 2021). In VIASTATT, op enkel de gemeentelijke wegen, waren dit: 23,5% slachtofferongevallen van 68 verkeersongevallen totaal = 16 slachtofferongevallen in 2019 (Bron: VIASTATT, 2024).

Op basis van SWOV:

Jaar	Slachtofferongevallen	Percentage
2009	23	100%
2019	14	61%

Op basis van VIASTATT:

Jaar	Slachtofferongevallen	Percentage
2009	13	100%
2019	16	123%

[4] Het SWOV (Wetenschappelijk Instituut voor de verkeersveiligheid) baseert deze cijfers op het BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland).

[5] VIASTATT verzamelt geregistreerde ongevallen van bergers (2016 en 2017), Mobielschademelden (vanaf 2019), politie (vanaf 2014), en Rijkswaterstaat (tot 2018).

Conclusie

Ten opzichte van 2009 waren er in 2019 inderdaad 40% minder slachtofferongevallen in de gemeente Beuningen, op basis van de cijfers uit het Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON). Echter laat VIASTATT juist een stijging zien. Omdat het om relatief kleine aantallen gaat is deze schommeling logisch. Het is daarom niet te concluderen of de doelstelling behaald is.

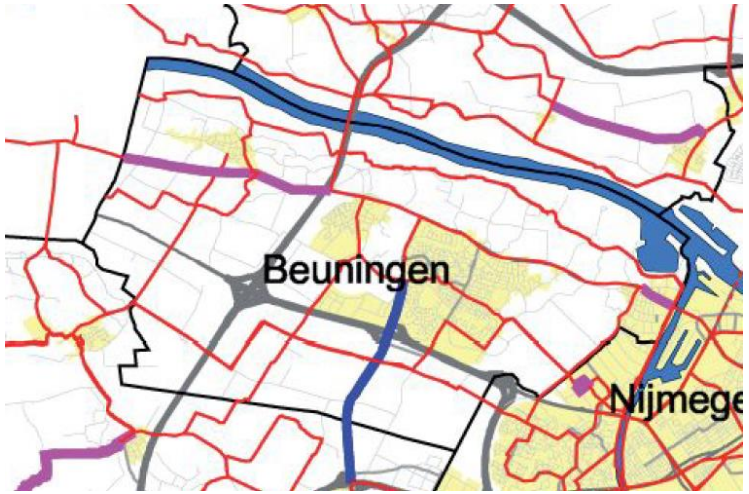
B.1.2.2 Bevorderen gebruik duurzame vervoermiddelen zoals fiets en openbaar vervoer

Aanleiding

In lijn met de aanleg van de regionale hoofdfietsroute Beuningen-Nijmegen en de wens voor een Hoogwaardig Openbaar Vervoerlijn werd de doelstelling opgesteld voor het bevorderen van duurzame vervoermiddelen. Daarnaast vroegen de ruimtelijke ontwikkelingen (die voor meer verplaatsingen zorgden) ook om een verschuiving in de vervoerswijze keuze naar de fiets en het openbaar vervoer.

Hoe was het toen?

In 2011 was de hoogwaardige fietsroute Beuningen-Nijmegen nog in voorbereiding, net als de reconstructie van de Leigraaf en het realiseren van een HOV-verbinding tussen Nijmegen en Beuningen. In figuur B.1 is te zien dat de fietsverbinding langs de Van Heemstraweg tussen de A50 en Winssen als *weak link* werd beschouwd (paars lijn). Verder staan hier ook de belangrijke regionale fietsverbindingen op.



Figuur B.1: Regionaal fietsnetwerk KAN missing en weak links in paars (Bron: GVVP 2009).

Hoe is het nu?

In de afgelopen jaren zijn er verschillende maatregelen genomen om het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te stimuleren. Voor de fiets is het Batavierenpad Noord en -Zuid aangelegd tussen Nijmegen en de kern Beuningen. Dit zijn hoogwaardige fietsroutes die het makkelijk en snel maken om met de fiets van en naar Beuningen te fietsen. Dat deze fietsroutes veel gebruikt worden is terug te zien in de jaarlijkse fietstellingen; van alle hoogwaardige fietsroutes in de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen werden deze fietsroutes het meest gebruikt, zie figuur B.2.

Figuur B.2: Nieuws over het gebruik van hoogwaardige fietsroutes in de regio (Bron: GMR LinkedIn, okt. 2023).

Daarnaast zijn er een aantal andere maatregelen genomen om fietsen te stimuleren. Dit zijn de volgende locaties:

- Realisatie fietsstraat deel Wilhelminalaan;
- Aanleg regionale fietsroutes Batavierenpad Noord en -Zuid in 2015 en 2016;
- Koningstraat tussen Schoenaker en Hoogstraat 30 km/u (tevens fietsstraat) in 2015;
- Aanleg fietspad ten zuiden van Beuningse Plas in 2017;
- Doortrekken fietspad vanaf Beuningse Boys in Ewijk naar nieuwbouw Ewijk in 2018.

Deze maatregelen hebben ertoe geleid dat er tussen 2019 en 2022 tussen 5% en zelfs 35% meer gefietst werd op de belangrijkste fietsroutes in de gemeente.

Voor het openbaar vervoer zijn in de laatste jaren vanwege corona minder maatregelen genomen, omdat er in deze periode minder gebruik werd gemaakt van het openbaar vervoer. Buslijn 11 is als gevolg hiervan bijvoorbeeld ingekort. In de jaren tot 2020 was een stijgende lijn te zien in het aantal reizigers dat gebruik maakte van de bussen in Beuningen. Ook in de jaren vanaf 2021/2022 is weer een toename te zien van het aantal reizigers in de bussen waarbij het totaal aantal reizigers weer in de buurt van voor 2020 komt.

Inmiddels rijden ook de buurtbussen op lijn 565 tussen Wijchen en Beuningen weer als vanouds; deze lijn is in coronatijd zelfs uitgebreid. In de tellingen van gebruikers op deze lijnen is terug te zien dat er elke maand weer meer reizigers van de bus gebruik maken.

B.1.2.3 Het maximaal voorkomen van sluipverkeer

Aanleiding

In het voorgaande GVVP werd benoemd dat het met name in de verblijfsgebieden zaak is om de hoeveelheid verkeer te beperken door ongewenst sluipverkeer te voorkomen. Dit ging om bijvoorbeeld de Kooistraat, Ooigraaf, Koningsstraat en de Elsenpas.

Hoe was het toen?

Het sluipverkeer in het GVVP wordt benoemd in relatie tot de ontsluiting van het industrieterrein De Sluis in Weurt, het centrum van Beuningen en het centrum van Ewijk (De Klef) en voor het buitengebied de Ficarystraat. Er ontbreekt echter een probleemomschrijving en kwantificering voor de reden dat deze locaties specifiek benoemd worden.

Hoe is het nu?

Op een aantal locaties zijn door de jaren heen maatregelen getroffen om sluipverkeer te voorkomen. Het realiseren van een robuuste verkeersstructuur was hier onderdeel van.

Op de volgende locaties zijn maatregelen genomen:

- Op de Kooistraat (parallel aan Maas en Waal-weg) zijn maatregelen genomen om sluipverkeer te voorkomen. Zo is het verboden op werkdagen tussen bepaalde tijden de Kooistraat te gebruiken, uitgezonderd voor bestemmingsverkeer.
- Op de Wilhelminalaan (vanaf de Elsenpas in zuidelijke richting) is een verbod voor gemotoriseerd verkeer geplaatst, met uitzondering van bestemmingsverkeer/ontheffingshouders.
- De aanleg van de Verlengde Wilhelminalaan in 2012 om gemotoriseerd verkeer een alternatieve verbinding met de A73 te bieden, en daarmee verkeer door de kern van Beuningen te verminderen.
- Op de Palinggracht is in 2012 een pleintje aangelegd met een inklapbaar paaltje om het doorgaand verkeer te weren.
- Op de Van Heemstraweg is op een aantal wegvakken de snelheid verlaagd naar 60 km/u en op delen naar 50 km/u.
- De Jonkerstraat is afgesloten voor doorgaand autoverkeer.
- De Dorpsingel t.h.v. nummer 3A is afgesloten voor doorgaand autoverkeer.

Waar redelijkerwijs mogelijk hebben we dus in de afgelopen jaren maatregelen genomen om sluipverkeer te voorkomen.

Bijlage 2 Basiskenmerken per wegcategorie

De tabel op de volgende pagina laat de basiskenmerken per wegcategorie zien, voor zowel wegen binnen als buiten de bebouwde kom. Deze kenmerken zijn gebaseerd op richtlijnen van het CROW . Bij het (her)inrichten van wegen dienen deze kenmerken als uitgangspunt te worden genomen. Maatwerk per weg blijft echter noodzakelijk.

	GOW 50	GOW 30	ETW 30	GOW 80	ETW I 60	ETW II 60
Functie	verkeer	verblijven en verkeer	verblijven	verkeer	verblijven en verkeer	verblijven en verkeer
Snelheid	50 km/u	30 km/u	30 km/u	80 km/u	60 km/u	60 km/u
Kantmarkering	ja (of troittoirband)	geen	geen	ja	ja (bij geen fietsstroken)	geen
Rijrichtingscheiding	(dubbele) asstreep of middenberm	geen	geen	dubbele asstreep of middenberm	geen	geen
Intensiteit (indicatief)	> 4.000 mvt/etm	2.000 - 8.000 mvt/etm	< 6.000 mvt/etm	> 3.000 mvt/etm	2.000 - 6.000 mvt/etm	< 3.000 mvt/etm
Fietsvoorziening	vrijliggend fietspad of parallelweg	vrijliggend fietspad of fietsstrook	geen (gemengd op rijbaan) of fietstraat bij hoge intensiteiten fietsers	vrijliggend fietspad of parallelweg	vrijliggend fietspad (bij hoge intensiteiten fietsers of hoge snelheid autoverkeer) of fietsstrook	rijbaan
Busroute	ja	ja	bij voorkeur niet	ja	ja	niet aanwezig
Rijbaanbreedte	5,8 - 7,8 m	5,8 - 6,8 m	4,8 - 5,8 m	> 7,5 m	4,5 - 6,2 m	2,5 - 4,5 m
Verharding	asfalt	geheel of gedeeltelijk klinkers	klinkers	asfalt	asfalt	asfalt
Parkeren	bij voorkeur niet	buiten de rijbaan (langsparkeren)	op of buiten de rijbaan (haaks/langs)	niet aanwezig	in de berm	in de berm
Openbaar vervoer	haltekom	halteren op de rijbaan of haltekom	op de rijbaan of niet aanwezig	halteren op aanliggende voorziening	op de rijbaan	niet aanwezig
Snelheidsremmers	niet aanwezig	bij oversteeklocaties/conflict-punten	remmers op kruispunten (plateaus) en wegvak (lange afstanden)	niet aanwezig	remmers op kruispunten (plateaus) en wegvak (lange afstanden)	niet aanwezig
Oversteek-voorzieningen	alleen bij kruispunten of op wegvak met voorziening	verleiden van oversteek via geconcentreerde voorzieningen op wegvak	geen apart oversteek-voorzieningen nodig	alleen bij kruispunten	geen apart oversteek-voorzieningen nodig	geen apart oversteek-voorzieningen nodig

Tabel 5.1: Een overzicht van de basiskenmerken per wegcategorie op basis van CROW Richtlijnen. (mvt/etm = motorvoertuigen per etmaal)

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