

# Op weg naar nieuw mobiliteitsbeleid

Gemeente Beuningen

Opdrachtgever  
Titel rapport

Gemeente Beuningen  
Op weg naar nieuw mobiliteitsbeleid

Kenmerk  
Datum publicatie

014400.20230904.R1.01  
4 september 2023

Projectteam Goudappel

Floris Frederix, Lisa Doornbos

Projectteam opdrachtgever

Carmen Linssen, Laurens Kok

© Copyright Goudappel BV 4-9-23

# Inhoudsopgave

|                                              |           |
|----------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Nieuw mobiliteitsbeleid</b>            | <b>4</b>  |
| 1.1 Wat is mobiliteitsbeleid?                | 4         |
| 1.2 Waarom nieuw mobiliteitsbeleid?          | 4         |
| 1.3 Wat is de aanpak?                        | 5         |
| 1.4 Leeswijzer                               | 5         |
| <b>2. Bevindingen van de verkenning</b>      | <b>6</b>  |
| 2.1 Resultaten inventarisatie                | 6         |
| 2.2 Resultaten trendatelier                  | 11        |
| 2.3 Resultaten enquête                       | 13        |
| 2.4 Resultaten dialoogbijeenkomst            | 17        |
| <b>3. Conclusie van de verkenning</b>        | <b>18</b> |
| <b>4. De kern van het mobiliteitsbeleid?</b> | <b>20</b> |

# 1. Nieuw mobiliteitsbeleid

**Het doel van dit rapport is om u op de hoogte te brengen van de tussentijdse resultaten voor het opstellen van een nieuw mobiliteitsbeleid. Verder lichten we toe welke input we graag van u willen ontvangen om mee te nemen in de vervolgfase.**

**In dit eerste hoofdstuk wordt een korte introductie gegeven op het mobiliteitsbeleid: Wat is het, waarom is een vernieuwing nodig en hoe gaan we te werk?**

## 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 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 te 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 een 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, omdat deze ten tijde van het opstellen van het plan nog niet bekend waren. 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, wordt daarom onderverdeeld in drie onderdelen:

- Mobiliteitsvisie
- Mobiliteitsplan
- Uitvoeringsprogramma

De mobiliteitsvisie 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 en in hoofdstuk 3 zijn de conclusies opgenomen.

De volgende stap bestaat uit het vaststellen van de doelen en speerpunten (visie) en de uitwerking daarvan in specifieke thema's. In deze stap willen we graag van de gemeenteraad weten welke aspecten zij belangrijk vinden en welke volgens hen terug moeten komen in het mobiliteitsbeleid. Hierover wordt meer beschreven in hoofdstuk 4.

## 2. Bevindingen van de verkenning

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

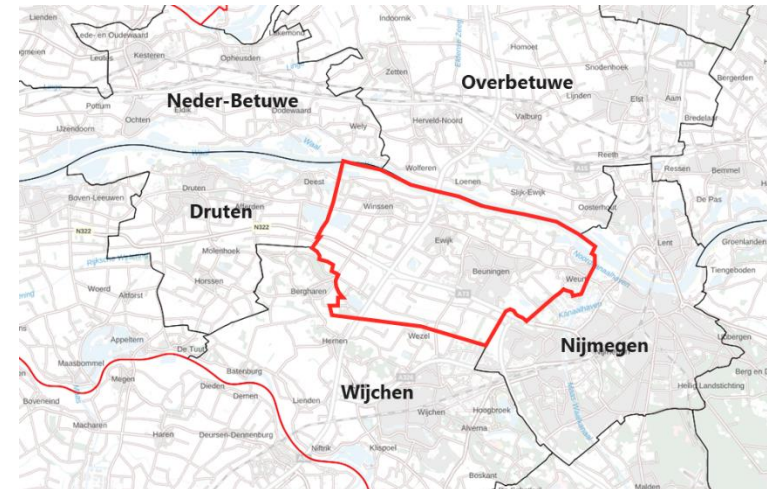
- Een inventarisatie van het huidige lokale en regionale beleid, de wegenstructuur, verkeersveiligheid, knelpunten en de toekomstige (ruimtelijke) ontwikkelingen.
- Daarnaast zijn er in een (ambtelijk) trendatelier verwachte trends en ontwikkelingen besproken, en is er een enquête onder de inwoners uitgevoerd.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

### 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 dicht aan de 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.

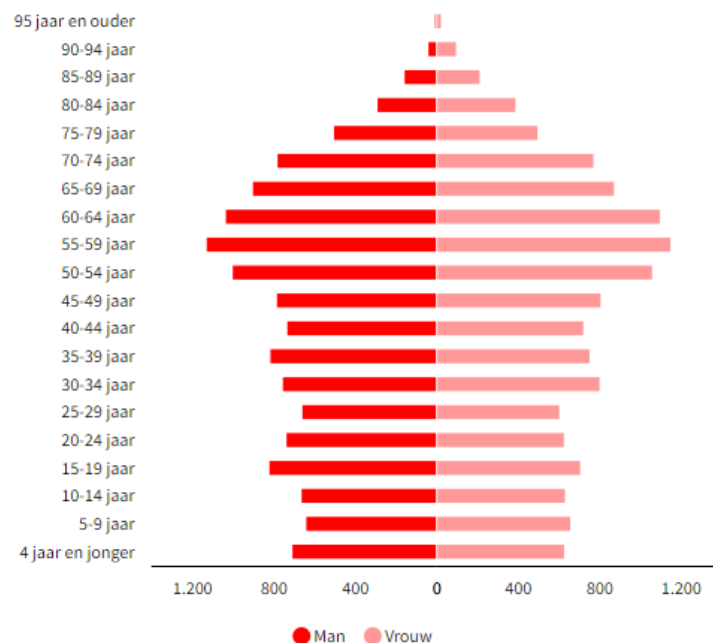


Figuur 2.1: De gemeente Beuningen in de regio.

De vier kernen van de gemeente Beuningen hebben elk een verschillend karakter. De meeste voorzieningen liggen in het centrum van de kern Beuningen, waar ook de meeste inwoners wonen. De gemeente Beuningen telt bijna 27.000 inwoners. De Primos-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).

### Leeftijdspiramide

Beuningen, aantal personen

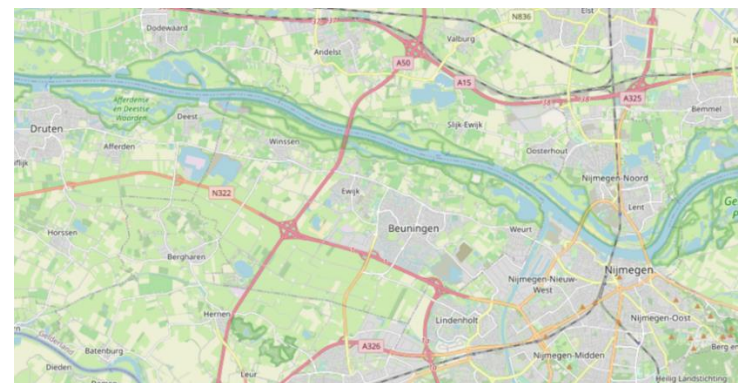


Figuur 2.2: De leeftijdspiramide laat een relatief grote groep 50+ers zien (bron: CBS 2022).

Daarnaast speelt vergrijzing de komende jaren steeds meer een rol, wat ook terug te zien is in de leeftijdspiramide van de gemeente. Dit leidt tot nieuwe uitdagingen op het gebied van toegankelijkheid en bereikbaarheid voor alle inwoners van de gemeente.

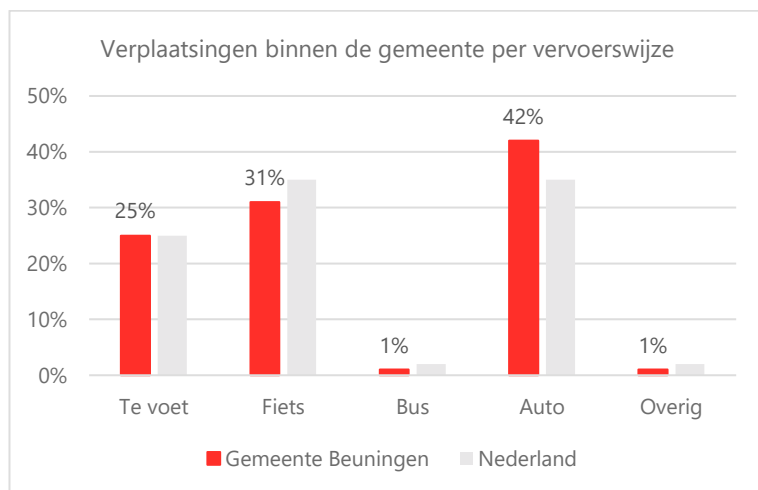
### Mobiliteit

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, 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.



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

Binnen de gemeente zijn er een aantal belangrijke doorgaande verbindingen, zoals de Schoenaker, de Wilhelminalaan en de Van Heemstraweg. De doorgaande wegen 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 de meeste wegen een maximumsnelheid van 60 km/u. Opvallend is daarom de snelheidslimiet van 80 km/u op de Schoenaker.



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

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. Daarnaast wordt er veel gefietst en gewandeld. 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 autobezit lager (31%). Uit de vergelijking met het gemiddelde van Nederland valt op te maken dat op de korte afstanden er nog verder kan worden ingezet op de fiets.

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, en ook voor de leeftijdscategorie tot 30 jaar is het autobezit hoger dan gemiddeld in Nederland.

### *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 fietsverbindingen, waarvan de snelfietsroute richting Nijmegen een goed voorbeeld is.

Voor de meeste reizen buiten de regio met het openbaar vervoer is de reistijd langer dan 45 minuten (zie figuur 2.5). 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 Nijmegen en Wijchen binnen een half uur fietsen te bereiken vanuit de kern Beuningen.



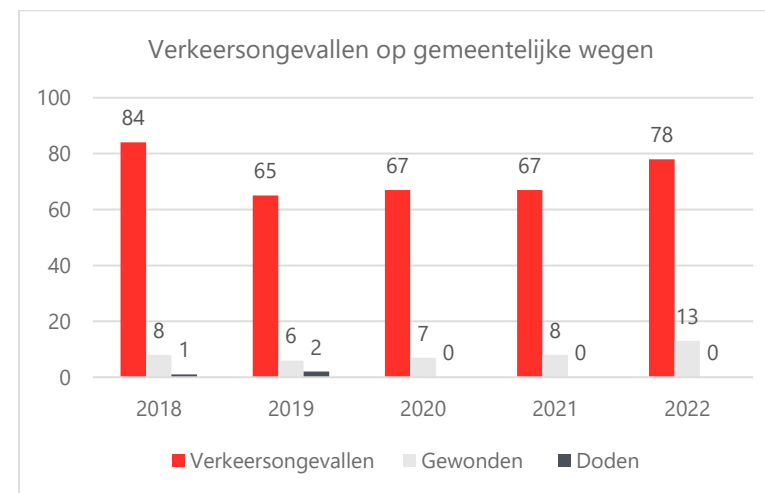
Figuur 2.5: Reistijd van 30 en 60 minuten met het openbaar vervoer vanuit de kern Beuningen. Bron: mapitout.iamsterdam.com

Elektrisch rijden neemt toe binnen de gemeente, maar is wel iets lager dan gemiddeld in Nederland. Verder zijn nieuwe vervoerswijzen als deelmobiliteit op dit moment niet aanwezig binnen de gemeente.

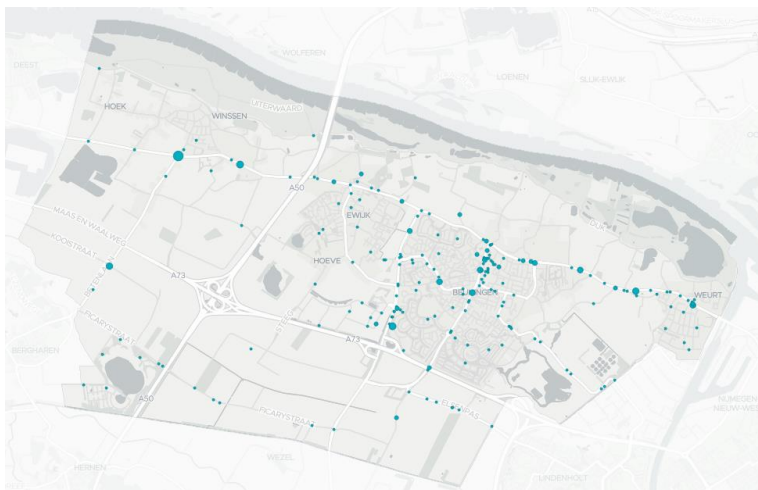
Dit is een groot verschil met bijvoorbeeld buurgemeente Nijmegen, waar een groter aanbod is van deelauto's en deelfietsen.

### 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 doorgaande routes, waar relatief veel kwetsbare verkeersdeelnemers bij betrokken zijn.



Figuur 2.6: Verkeersongevallen in de afgelopen 5 jaar. Bron: VIA verkeersongevallen 2018-2022, geregistreerd door de politie.



*Figuur 2.7: Op welke locaties zijn verkeersongevallen geregistreerd?  
Bron: VIA verkeersongevallen 2018-2022, 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 opstellen van het nieuwe mobiliteitsbeleid. Ook zijn er een aantal punten uit het bestaande GVVP die mogelijk aandacht vergen in het nieuwe

mobiliteitsbeleid, zoals kruispunten en wegvakken waar veel ongevallen plaatsvinden.

Vanuit het gemeentelijke beleid worden ook de geplande woningbouwontwikkelingen meegenomen. Verder zijn er een aantal onderwerpen die vanuit de Omgevingsvisie (2021) van belang zijn. Zo is het verbeteren van verkeersveiligheid, prioriteit voor fietsers en voetgangers, en het realiseren van een veilige, schone en gezonde leefomgeving van belang.

### **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 afstanden en het bevorderen van de verkeersveiligheid. Ook in de Gelderse Omgevingsvisie hebben knooppunten in het mobiliteitssysteem en de fiets een belangrijke rol. Ambitie is dat in 2030 35% van het totaal aantal verplaatsingen met de fiets is.

## 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 gevraagd aan twaalf beleidsmedewerkers van verschillende domeinen wat zij van een aantal voorgestelde 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 echter als zeer relevant werden beoordeeld zijn **4 Vergrijzing en aandacht voor toegankelijkheid**, **5 Opmars van de elektrische fiets**, en **10 Aandacht voor verkeersveiligheid**. De trends die als relevant beoordeeld werden, zijn **3 Trek naar de stad?** en **7 Elektrisch personenvervoer wordt steeds goedkoper**. De enige trend die als niet relevant werd beoordeeld is **8 Openbaar vervoer (OV) volledig elektrisch vanaf 2025**. De andere trends zitten hier tussenin, variërend tussen enigszins relevant en redelijk relevant.

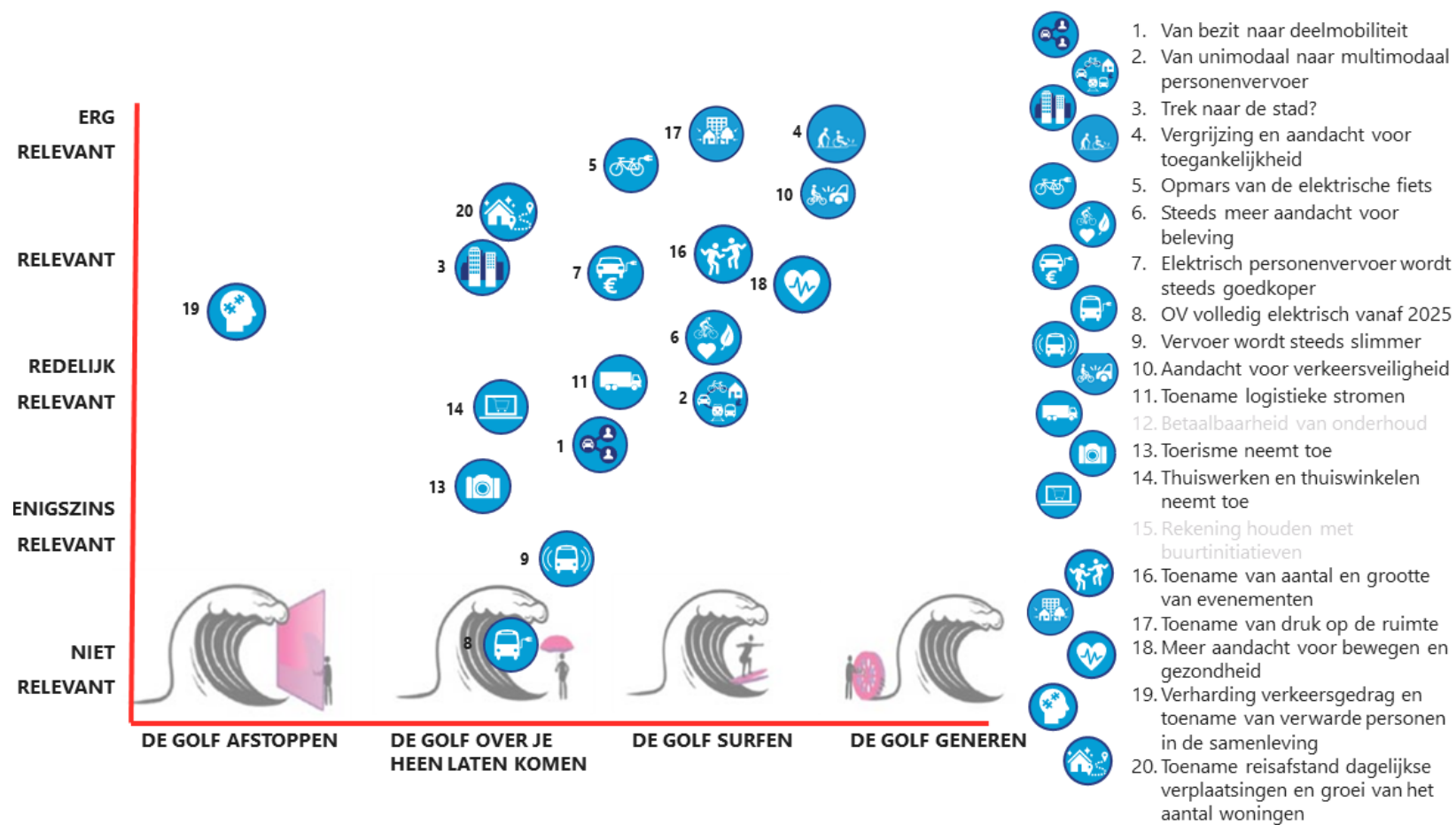
Van de zes (tijdens de sessie) toegevoegde trends is **17 Toename van de druk op de ruimte** beoordeeld als zeer relevant. Daarnaast

zijn **16 Toename van het aantal en de grootte van evenementen**, **18 Meer aandacht voor bewegen en gezondheid**, **19 Verharding van verkeersgedrag en toename van verwarde personen in de samenleving**, en **20 Verdere dagelijkse verplaatsingen en groei van het aantal woningen** als relevante trends benoemd.

### *Welke strategie hoort er bij deze trends?*

Op het gebied van strategie is gebruik gemaakt van het golfmodel. 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 trend **4 Vergrijzing en aandacht voor toegankelijkheid** en **10 Aandacht voor verkeersveiligheid** binnen de golf surfen en de golf genereren. Voor de toegevoegde trends valt ook **18 Meer aandacht voor bewegen en gezondheid** hier tussenin. Verder valt voor de nieuw toegevoegde trends **19 Verharding verkeersgedrag en toename van verwarde personen in de samenleving** onder de golf afstoppen en dus voorkomen dat deze negatieve trend doorzet.



Figuur 2.8: De uitkomsten van het trendatelier. De trends die rechtsbovenin staan zijn belangrijke input voor het mobiliteitsbeleid.

### *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.

## **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 leeftijd 25-44 jaar (50%), gevolgd door 44-64 jaar (35%). De groep 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:

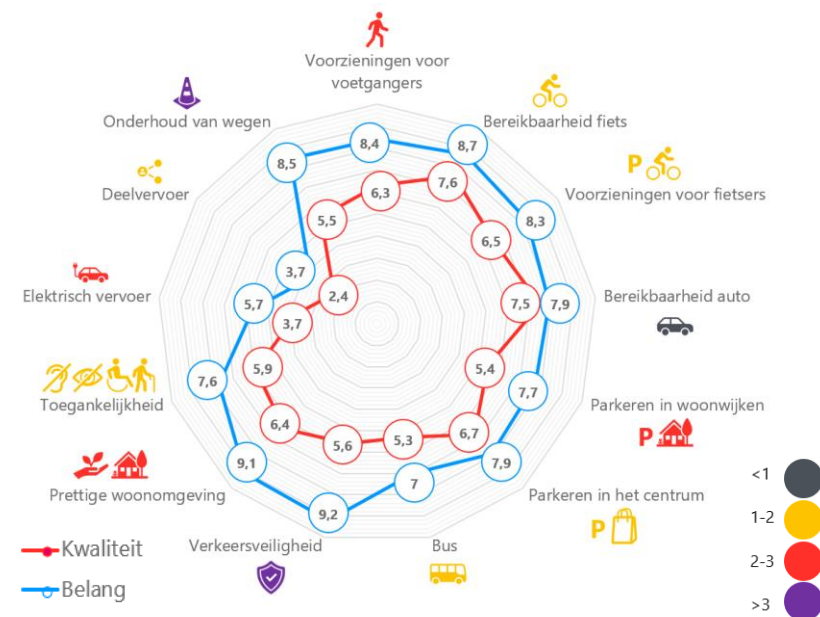
- Kwaliteit en belang van mobiliteitsthema's;
- Uitdagingen en trends;
- Locaties op de kaart; waar gaat het goed, en waar kan het beter?

### 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 2.9. 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 2.9. 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 elektrische vervoer scoren laag, omdat dit nog niet of weinig aanwezig is in de gemeente.



Figuur 2.9: 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 doorgaande wegen 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. Daarbij 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.

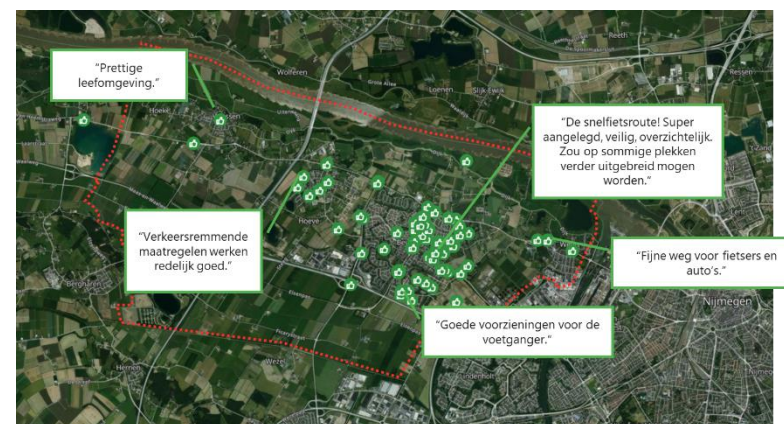
Belangrijke trends zijn volgens de respondenten het realiseren van leefbare en groene wijken en het fietsgebruik en de opkomst van de elektrische fiets. Daarnaast hebben de respondenten de volgende uitdagingen en trends toegevoegd in de opmerkingen:

- 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.

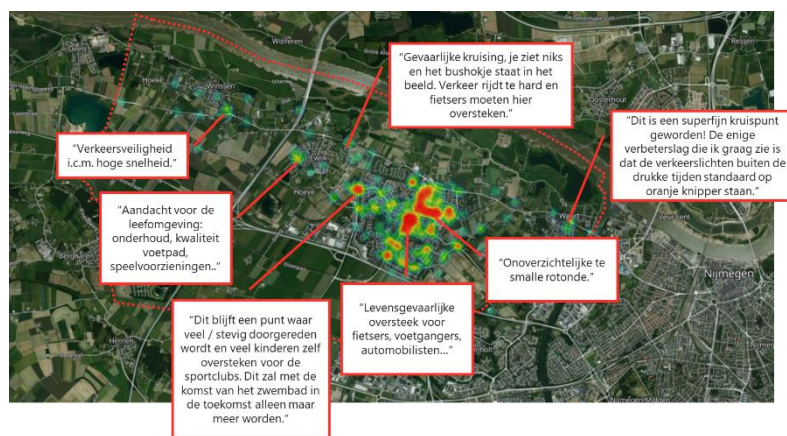
### *Waar gaat het goed, en waar kan het beter?*

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 2.10 en 2.11 (uitvergrote versies van deze kaarten zijn in de bijlage toegevoegd).



*Figuur 2.10: De aangegeven goede punten met een aantal uitgelichte opmerkingen.*

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

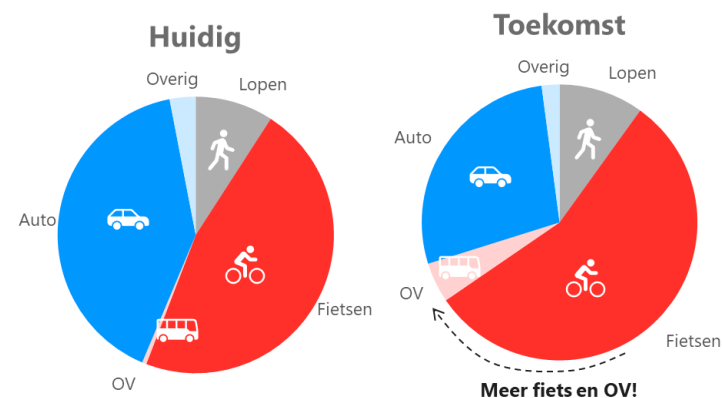


Figuur 2.11: De aangegeven verbeterpunten met een aantal uitgelichte opmerkingen.

### 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. Opvallend is dat de verwachting is dat er meer gebruik gemaakt zal worden van de fiets en het openbaar vervoer, ten opzichte van nu.

Als toelichting geven veel respondenten 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 2.12: 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 een aantal organisaties; in een bijeenkomst met de omliggende gemeenten, hulpdiensten en openbaarvervoerbedrijven en in een andere bijeenkomst met belangenvertegenwoordigers van onder andere de ouderen, bedrijventerreinen, Fietzersbond, 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 gescheiden 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.

# 3. Conclusie van de verkenning

**De resultaten van de inventarisatie, trendatelier, enquête en dialoogbijeenkomsten vormen samen de verkenning. Alles overwegend komen uit de verkenning drie belangrijke thema's naar voren, deze zijn hieronder verder toegelicht:**

- **Verkeersveiligheid**
- **Gezondheid**
- **Toekomstbestendigheid**

Naast de drie thema's zijn er ook twee onderwerpen belangrijk:

- De kracht van mobiliteitsinitiatieven vanuit inwoners;
- Parkeren in de woonwijken en in het centrum.

## *Verkeersveiligheid*

De overheid is er samen met de samenleving verantwoordelijk voor dat personen zich in de openbare ruimte veilig voelen én veilig kunnen verplaatsen. Verkeersveiligheid hoort daarbij. 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.

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

- Het totale aantal ongevallen in de gemeente fluctueert, maar er is geen dalende trend in het aantal 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.

## *Gezondheid*

Een gezonde leefomgeving en prioriteit voor fietsers en voetgangers zijn belangrijke onderwerpen in de omgevingsvisie. Veel belangengroepen benoemen ook gezondheid als belangrijkste thema voor het mobiliteitsbeleid. Uit het trendatelier blijkt dat binnen mobiliteit ook veel aandacht moet zijn voor: vergrijzing, toegankelijkheid, bewegen en gezondheid. Uit de inventarisatie 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 toegankelijkheid van mobiliteit voor alle inwoners, aangezien bijvoorbeeld de vergrijzing toeneemt.

### *Toekomstbestendigheid*

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

- Duurzame mobiliteit, zoals: elektrische fiets, openbaar vervoer, deelmobiliteit en elektrische auto.
- Mobiliteitseffecten van ruimtelijke plannen, zoals: woningbouwplannen en evenementen.

Duurzame mobiliteit 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.

Mobiliteitseffecten van ruimtelijke plannen volgt uit deze inventarisatie, omdat binnen de regio en de gemeente een grote woningbouwopgave is en er ook plannen zijn voor meer evenementen binnen de gemeente. Dit leidt beide tot een toename van verplaatsingen. Hoe daarmee om te gaan is tijdens de dialoogbijeenkomsten en het trendatelier als een belangrijk thema benoemd.

## 4. De kern van het mobiliteitsbeleid?

### *Wat is uw mening?*

In de volgende fase gaan we alle verzamelde informatie uit de inventarisatie uitwerken in de mobiliteitsvisie. Daarin staat waar de gemeente de komende 10 jaar naartoe werkt. Deze visie zal bestaan uit verschillende thema's. Vervolgens worden deze thema's uitgewerkt in het mobiliteitsplan en in het uitvoeringsprogramma worden tot slot de concrete maatregelen benoemd.

Zoals we ook inwoners en belangengroepen hebben bevroegd, zijn we in deze fase ook benieuwd naar uw mening. Wij hebben de volgende vragen waarover we graag uw mening willen weten.

### *Wat valt u op aan de inventarisatie?*

In dit document is een samenvatting van de inventarisatie opgenomen. Zo is er onder andere gekeken naar de demografie, het wegennet, vervoerswijzen, verkeersveiligheid en (o.a. ruimtelijke) ontwikkelingen. Ook zijn er de enquêteresultaten en de dialoogbijeenkomst. Wat valt u op aan de resultaten?

### *Wat zijn volgens u de belangrijkste thema's voor de uitwerking van het mobiliteitsbeleid?*

Op basis van de verkenning stellen wij drie thema's voor. Per thema wordt het plan verder uitgewerkt en worden maatregelen opgesteld.

Dit zijn de volgende thema's:

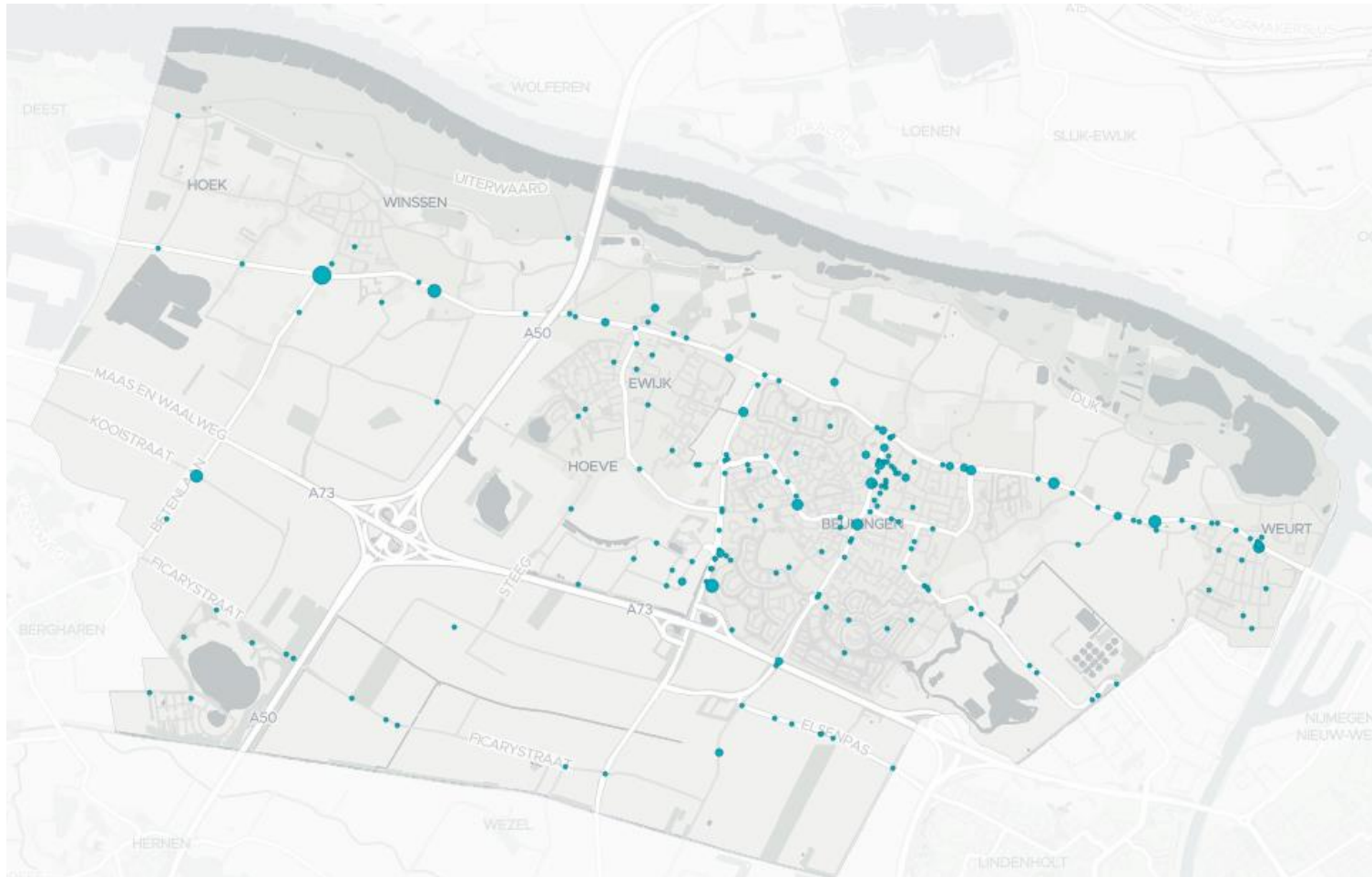
- Verkeersveiligheid
  - Zowel de objectieve als ook subjectieve verkeersveiligheid
- Gezondheid
  - Actieve modaliteiten dragen bij aan de gezondheid
  - Toegankelijkheid van mobiliteit
- Toekomstbestendigheid
  - Duurzame mobiliteit
  - Mobiliteitseffecten van ruimtelijke plannen

Zijn dit de juiste thema's of zou een ander thema toegevoegd moeten worden? En is een bepaald thema belangrijker dan een ander thema?

### *Welk onderwerp vindt u het belangrijkste dat in het mobiliteitsbeleid moet komen?*

Naast de thema's zijn er misschien nog specifieke onderwerpen die belangrijk zijn voor het mobiliteitsbeleid. Door bijvoorbeeld ruimtegebrek en financiële uitdagingen moeten keuzes gemaakt worden. Welk onderwerp heeft voor u de hoogste prioriteit voor het nieuwe mobiliteitsbeleid?

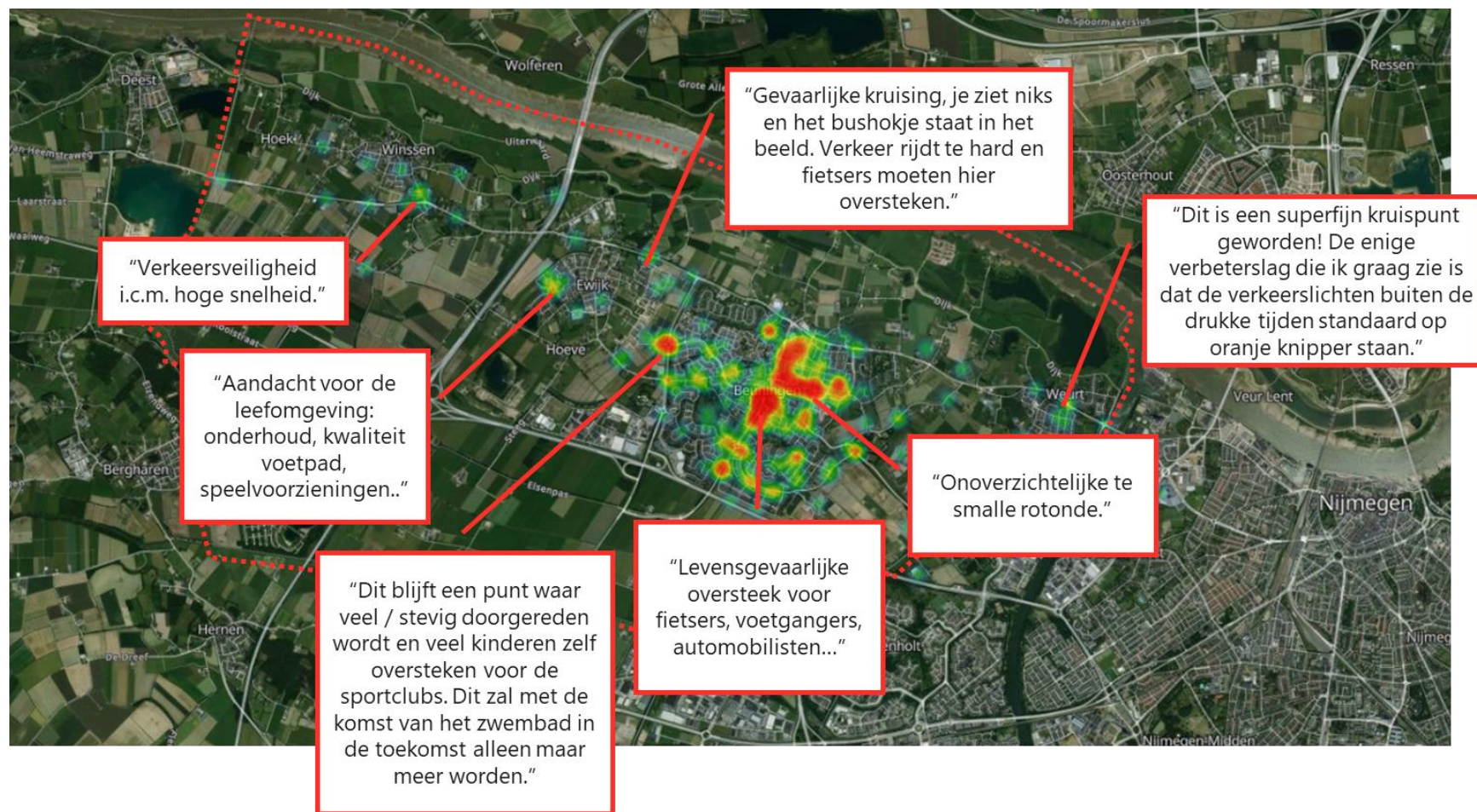
# Bijlage 1 Kaartbeelden



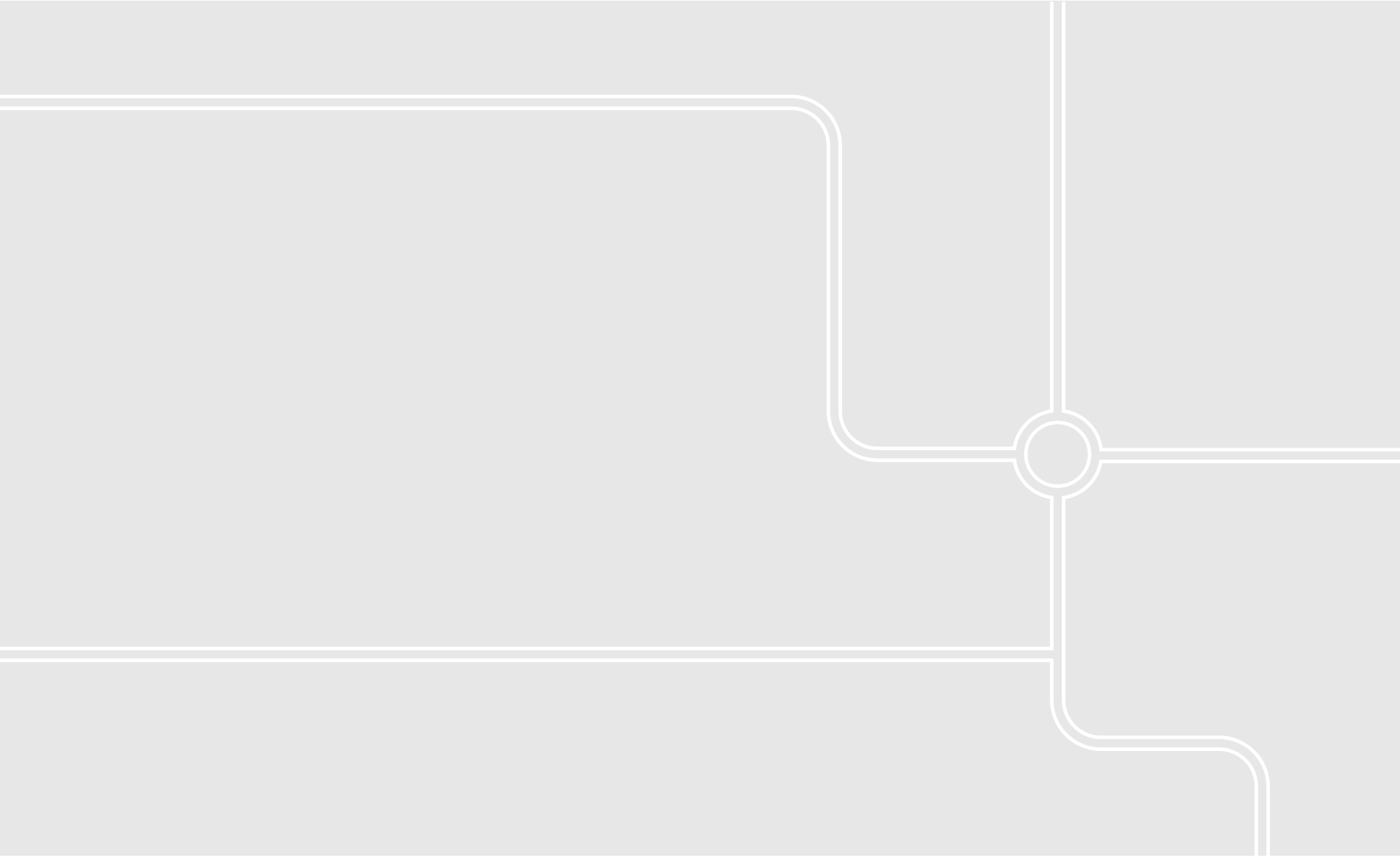
Figuur 4.1: Op welke locaties zijn verkeersongevallen geregistreerd? Bron: VIA verkeersongevallen 2018-2022, geregistreerd door de politie.



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