

# Gemeentelijk Mobiliteitsplan 2017

**Ruud Spijkers**  
05-10-2017 | 1.7



Naam opsteller	Ruud Spijkers	Datum vaststelling	23-11-2017
Team	Ruimtelijk Beleid	Vastgesteld door	Gemeenteraad Lingewaard
Datum en versie	05-10-2017 en 1.7	Eventueel publicatiedatum	





## Inhoudsopgave

### Inhoudsopgave

Samenvatting .....	2
1. Inleiding .....	4
1.1 Systematiek	5
1.2 Leeswijzer	5
2. Beleid op hoofdlijnen .....	6
2.1 Terugblik en huidige situatie	6
2.2 Verkeer in 2040	6
2.3 Beleid op hoofdlijnen	7
2.4 Relatie met andere beleidsterreinen	7
3. Bereikbaarheid .....	9
3.1 Huidige situatie en ontwikkelingen	9
3.2 Beleid	9
4. Fietsverkeer .....	11
4.1 Huidige situatie en ontwikkelingen	11
4.2 Beleid	11
5. Openbaar vervoer .....	14
5.1 Huidige situatie en ontwikkelingen	14
5.2 Beleid	14
6. Verkeersveiligheid .....	15
6.1 Huidige situatie en ontwikkelingen	15
6.2 Meldingen	16
6.3 Beleid	16
7. Parkeren .....	17
7.1 Beleid	17
7.2 Huidige situatie en ontwikkelingen	17
7.3 Parkeernormen	18
8. Infrastructuur .....	19
8.1 Woonstraten	19
8.2 Gebiedsontsluitingswegen	19
8.3 Ronde versus kruispunt	19
9. Bijlage: communicatie .....	20
10. Bijlage: Literatuurlijst .....	21
11. Bijlage: Monitoring .....	22



## Samenvatting

Voorliggende nota vervangt het vigerend Gemeentelijk Mobiliteitsplan Lingewaard 2009 (GMP). Dat bood een doorkijk tot 2017, maar is niet meer actueel. Daarom voorziet het collegeprogramma 2014-2018 in het opstellen van dit nieuwe GMP.

### Doel van deze nota

- Vastleggen van het beleid op hoofdlijnen
- Anticiperen op ontwikkelingen
- Basis voor het bijbehorende maatregelenprogramma en de investeringsagenda
- Leidraad en toetsinstrument bij ruimtelijke ontwikkelingen en werkzaamheden in de openbare ruimte
- Informeren van het bestuur, de organisatie en belanghebbenden binnen de gemeente over onze plannen en de locaties waar we maatregelen denken te gaan nemen
- Interne afstemming voor werkzaamheden in de openbare ruimte (werk met werk maken)

De nota parkeerkencijfers is een afzonderlijke nota om externe partijen specifiek hierover te informeren.

### Terugblik

Na vaststelling van het GMP 2009 is er veel verbeterd, maar zijn er ook dingen blijven liggen of niet in beeld gekomen. De bereikbaarheid per OV is aanzienlijk verbeterd door de komst van de hoogfrequente buslijn 300 en goede haltevoorzieningen. Dit is een uitstekend alternatief voor de ideeën destijds voor een Trolleybusverbinding, waarvoor onvoldoende draagvlak was. De bereikbaarheid per fiets is verbeterd door realisatie van een fietsverbinding tussen Huissen en Arnhem en het Rijnwaalpad. Lokaal is de verkeersafwikkeling verbeterd door het aanpassen van de rotonde Nielant/Ir. Molsweg in Huissen en aanleg van twee rotondes op de Karstraat. De bereikbaarheid van Lingewaard via het omliggend hoofdwegennet is echter verslechterd, met name op de A325 en N325. Dat draagt bij aan sluipverkeer door Huissen. Daarnaast kunnen nog een paar nieuwe fietsverbindingen worden gerealiseerd en is de breedte van veel fietspaden ontoereikend. De smalle fietspaden en de lage busfrequentie naar de kleinere kernen in Lingewaard, doet afbreuk aan de bereikbaarheid ervan. Ook moet de oversteekbaarheid van de gebiedsontsluitingswegen op diverse plaatsen worden verbeterd. Kortom, er is meer aandacht nodig voor de verbetering van bestaande wegen en kruispunten.

### Ontwikkelingen

Ondanks alle plannen voor het omliggende Rijkswegennet, zoals doortrekking A15, is het twijfelachtig of de congestie tijdens de spitsuren volledig en definitief wordt opgelost. De afgelopen 50 jaar is de congestie op hoofdwegen en drukte in het openbaar vervoer alleen maar toegenomen, ondanks alle nieuwe wegen, verbredingen, extra treinen en bussen en logistieke optimalisatie binnen de transportsector. Bovendien hebben de maatregelen slechts een doorkijk naar de toekomst van zo'n 15 jaar. Er wordt geen rekening gehouden met groei van de bevolking na 2030 of met een toename van mobiliteit. Kortom, het is verstandig om te anticiperen op verdere groei van de mobiliteit door sterker in te zetten op behoud en verbetering van bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto.

### Wat willen we bereiken

Het eerder ingezette beleid wordt gecontinueerd: verbeteren van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid, het bevorderen van het fietsgebruik en openbaar vervoer en het beperken van hinder in de vorm van barrièrewerking, geluidhinder en luchtverontreiniging.



### **Wat gaan we daarvoor doen**

- Bemmel aansluiten op de A325. Hoe dit het beste kan, wordt nog onderzocht en daarbij wordt rekening gehouden met de effecten van het doortrekken van de A15. Alle mogelijkheden komen in beeld en gemeente Lingewaard blijft hierover in overleg met gemeente Nijmegen en de provincie, conform de hierover door de gemeenteraad aangenomen moties: 'doorbreek de impasse' en 'onderzoek varianten bereikbaarheid Bemmel'. Zo'n aansluiting ontlast de Papenstraat. Houtakker beter ontsluiten met een nieuwe aansluiting op de van Elkweg biedt de mogelijkheid om de Papenstraat te ontlasten
- We gaan onderzoek doen naar een verkeersroute langs de doorgetrokken A15, tussen de N838 en N839, waarmee het oostelijk deel van onze gemeente beter kan worden ontsloten en de woonkernen zoveel mogelijk worden ontlast van doorgaand verkeer
- De verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de Karstraat, tussen de Linge en Polseweg, verbeteren met aandacht voor de bus en langzaam verkeer
- Daarop aansluitend gaan we het sluipverkeer door Huissen, en het belang van betere verkeersafwikkeling op de route N325-A325, onder de aandacht brengen bij de provincie en onderzoek doen naar mogelijke oplossingen
- Inzetten voor een snelfietsroute langs de doorgetrokken A15 en verbeteren van enkele fietsverbindingen en fietspaden, onder meer tussen Bemmel en Elst, maar vooral ook bestaande fietspaden en oversteekplaatsen verbeteren. Dat laatste ook voor de verkeersveiligheid
- Streven naar kwantitatief en kwalitatief beter busvervoer, waarvoor we met de provincie in overleg gaan. We gaan onderzoeken of de oostelijke kernen beter openbaar vervoer kunnen krijgen, bijvoorbeeld in de vorm van shuttlebussen en aansluiting op lijn 300
- Terughoudendheid met aanleg van rotondes op drukke routes, onder meer omdat die een kleinere capaciteit hebben dan een kruispunt met verkeerslichten
- Voorgesteld wordt om vooralsnog dezelfde parkeernormen te blijven hanteren en de parkeerdruk in het centrumgebied van Huissen te onderzoeken nadat de relevante ontwikkelingen daar zijn afgerond
- In het kader van ketenmobiliteit en doortrekking A15 moet worden nagegaan of het P+R-terrein bij de van Elkweg in Bemmel kan worden opgewaardeerd en of het zinvol is om deze naar een andere locatie te verplaatsen
- We gaan onderzoek doen naar parkeergelegenheid met bijbehorende voorzieningen voor vrachtwagens

### **Wat mag het kosten**

De verwachte gemeentelijke kosten voor uitvoeren van het maatregelenprogramma in 10 jaar zijn ongeveer €10 miljoen euro. Begroot is nu €2,2 miljoen en de verwachting is dat we ongeveer €2 miljoen subsidie kunnen ontvangen. Dat betekent dat aanvullend ongeveer €5,8 miljoen nodig is over een periode van 10 jaar.

Voor voorbereiding – ontwerptekeningen, vooronderzoek – is ongeveer €30.000,- per jaar nodig. Voorbereiding is mede van belang omdat voor subsidieaanvragen uitgewerkte plannen nodig zijn.



# 1. Inleiding

Voorliggende nota is een actueel verkeersbeleidsplan met bijbehorend maatregelenprogramma. Het vervangt het vigerend Gemeentelijk Mobiliteitsplan Lingewaard 2009 (GMP). Dat bood een doorkijk tot 2017, maar is niet meer actueel. Daarom voorziet het collegeprogramma in het opstellen van dit nieuwe GMP en een nota parkeernormen.

## Doel van deze nota

- Vastleggen van het beleid op hoofdlijnen
- Anticiperen op ontwikkelingen
- Basis voor het bijbehorende maatregelenprogramma
- Leidraad en toetsinstrument bij ruimtelijke ontwikkelingen en werkzaamheden in de openbare ruimte
- Informeren van het bestuur en belanghebbenden binnen de gemeente over onze plannen en de locaties waar we maatregelen denken te gaan nemen
- Interne afstemming voor werkzaamheden in de openbare ruimte (werk met werk maken)

## Hoe

- Toekomstvisie bepalen en inzicht geven in ontwikkelingen
- Actualiseren en vastleggen van beleid in de vorm van doelen, wensen, uitgangspunten en werkwijze
- Prioriteiten stellen

## Uitgangspunten voor de schrijfwijze

- Bondige tekst, want een beleidsnota is geen doel maar een hulpmiddel
- Begrijpelijk voor iedereen
- Praktisch bruikbaar en op uitvoering gericht
- Achtergrondinformatie zoveel mogelijk in bijlagen

Het belang van vastgesteld gemeentelijk ruimtelijk beleid neemt toe als de Omgevingswet in werking treedt. Naar verwachting is dit in 2021. De omgevingsvisie vervangt dan het bestemmingsplan als planvorm en daarin wordt dan voor diverse aspecten, waaronder verkeer, verwezen naar de bijbehorende beleidsnota's.





## 1.1 Systematiek

Deze beleidsnota en het bijbehorende maatregelenprogramma zijn niet statisch en vormen de basis van de 'Plan – Do – Check – Act' cyclus:

- Plan – deze nota inclusief maatregelenprogramma
- Do – opstellen jaarplannen, uitwerken en uitvoeren maatregelen
- Check – monitoren, evalueren en rapporteren
- Act – zo nodig bijstellen van beleid, maatregelenprogramma of jaarplan

We gaan dus structureel monitoren en tenminste jaarlijks rapporteren om te kunnen bijsturen en het management en bestuur goed te informeren.

Uitgangspunt bij de uitwerking van belangrijke reconstructies is dat de diverse alternatieven, inclusief nul-optie, worden benoemd en dat de voor- en nadelen worden vergeleken.

## 1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk twee blikt terug, kijkt vooruit en beschrijft het beleid op hoofdlijnen. In de daarop volgende hoofdstukken wordt per thema het verkeersbeleid uitgewerkt. Losse bijlagen: evaluatie, maatregelenprogramma en nota parkeernormen.



## 2. Beleid op hoofdlijnen

### 2.1 Terugblik en huidige situatie

De evaluatie laat zien dat er na vaststelling van het GMP 2009 veel is verbeterd, maar dat er ook dingen zijn blijven liggen of niet in beeld zijn gekomen. De bereikbaarheid per OV is aanzienlijk verbeterd door de komst van de hoogfrequente buslijn 300 en goede haltevoorzieningen. De bereikbaarheid per fiets is verbeterd door realisatie van een fietsverbinding tussen Huissen en Arnhem en het Rijnwaalpad. Lokaal is de verkeersafwikkeling verbeterd door het aanpassen van de rotonde Nielant/Ir. Molsweg in Huissen en aanleg van twee rotondes op de Karstraat. De bereikbaarheid van Lingewaard via het omliggend hoofdwegennet is echter verslechterd, met name op de A325 en N325. Dat draagt bij aan sluipverkeer door Huissen. Daarnaast kunnen nog een paar nieuwe fietsverbindingen worden gerealiseerd en is de breedte van veel fietspaden ontoereikend. De kwaliteit van de fietsverbindingen naar, en de busfrequentie in de kleinere kernen in Lingewaard laat te wensen over, wat afbreuk doet aan de bereikbaarheid van die kernen. Ook moet de oversteekbaarheid van de gebiedsontsluitingswegen op diverse plaatsen worden verbeterd, ook met het oog op verkeersveiligheid. Kortom, er is meer aandacht nodig voor de verbetering van bestaande wegen en kruispunten.

### 2.2 Verkeer in 2040

- Toename van het autobezit lijkt landelijk sinds 2013 te zijn gestopt
- De prognose is dat de bevolkingsomvang van Lingewaard licht gaat krimpen, maar landelijk is er nog groei van 17,1 tot 18,0 miljoen in 2034 en regionaal van 730 duizend nu naar 780 duizend in 2040
- Hierdoor, en door nieuwe bedrijven, zal het aantal verplaatsingen in de regio nog behoorlijk toenemen
- Vergrijzing neemt verder toe
- Recreatief gebruik van het buitengebied neemt verder toe
- Ketenmobiliteit, zoals overstappen van auto op bus, neemt verder toe en de deelfiets zal daarbij een belangrijkere rol gaan spelen
- Het aandeel elektrische fietsen en high speed e-bikes (tot 40 km/uur) zal aanzienlijk toenemen
- Lingewaard is veranderd van een groeigemeente naar beheergemeente, dus de aandacht gaat hoofdzakelijk uit naar beheer en verbetering van bestaande infrastructuur
- Ondanks alle nieuwe infrastructuur en extra capaciteit van openbaar vervoer neemt de congestie op het hoofdwegennet al 50 jaar toe, zitten veel treinen en bussen in de spits vol en er is nog geen zicht op dat dat verandert
- Huidige verkeersplannen richten zich vooral op bestaande problemen en verkeersprognoses voor de toekomst kijken slechts 10 tot 15 jaar vooruit
- Hoge verwachtingen van technologische ontwikkelingen die congestie oplossen zijn voorlopig niet reëel

Kortom: het is twijfelachtig of, met alleen de huidige plannen, de congestie in de spitsuren op de hoofdwegen rond Lingewaard volledig gaat verdwijnen.

Als gemeente kunnen we vooral iets betekenen voor de lokale doorstroming, fietsers, verkeersveiligheid en in beperkte mate voor het openbaar vervoer.



## 2.3 Beleid op hoofdlijnen

### Doelen

- Verbeteren bereikbaarheid/verkeersdoorstroming
- Verbeteren verkeersveiligheid
- Duurzamere mobiliteit
  - Bevorderen fietsgebruik
  - Bevorderen openbaar vervoer
  - Betere voorzieningen voor voetgangers en minder validen
  - Verbeteren ketenmobiliteit
  - Bevorderen elektrisch rijden
- Beperken verkeerslawaaï, uitstoot, energiegebruik en barrièrewerking
- Ordenen parkeren

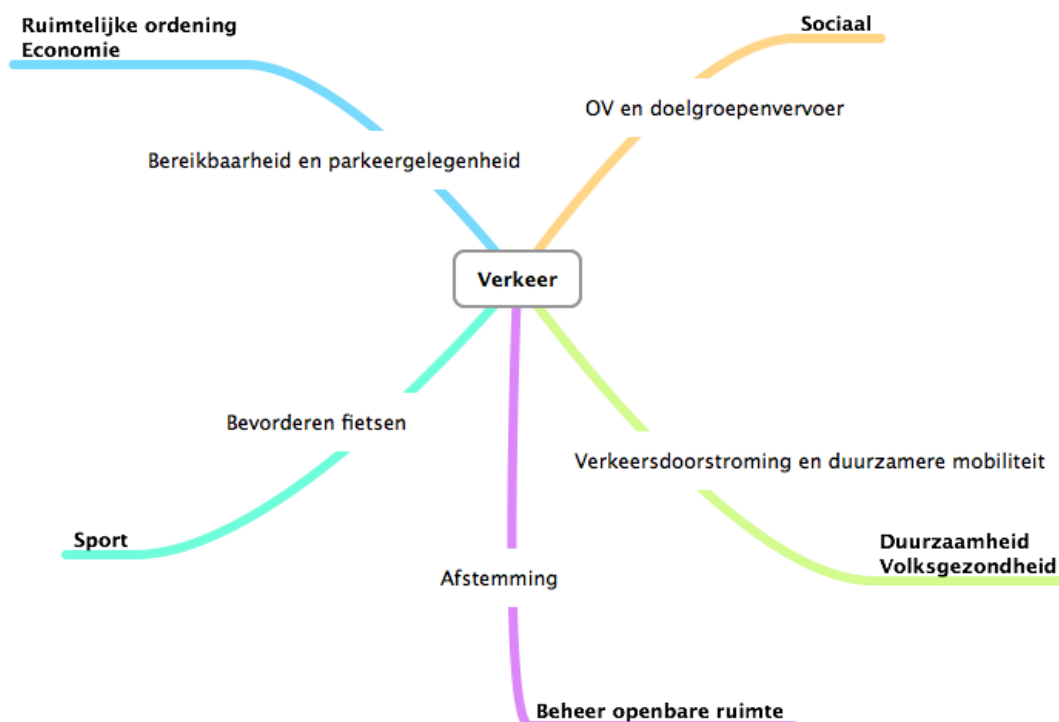
### Uitgangspunten

We combineren verkeersmaatregelen zoveel mogelijk met onderhoud aan wegen en riolering.

### Nieuwe accenten

Sterker inzetten op bevorderen fietsgebruik als alternatief voor de auto, zowel vanuit het oogpunt van bereikbaarheid als duurzaamheid en volksgezondheid.

## 2.4 Relatie met andere beleidsterreinen





Aan beleid voor duurzamer verkeer is deels al invulling gegeven met de beleidsnota duurzaamheid:

- Met de elektrische dienstauto's, dienstfietsen en dicht bij de ingang gelegen overdekte fietsenstalling geven we als gemeente het goede voorbeeld
- We laten openbare laadpalen aanleggen

Daarnaast gaan we inzetten op bevorderen fietsgebruik en openbaar vervoer en verbeteren van de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers, voetgangers en minder validen.

Goede bereikbaarheid en voldoende parkeergelegenheid zijn een vereiste voor het economisch functioneren van winkelcentra en bedrijven.

Park Lingezege is van belang als groene buffer en vanwege de recreatieve waarde, maar kan alleen als zodanig functioneren als het goed bereikbaar is. Het completeren van de fietsverbindingen is daarvoor van belang.



## 3. Bereikbaarheid

### 3.1 Huidige situatie en ontwikkelingen

De bereikbaarheid van Lingewaard per auto staat al lang onder druk door congestie op het hoofdwegennet tijdens spitsuren. De plannen voor het omliggende rijkswegennet zullen de situatie voor de middellange termijn verbeteren. Zoals gezegd is het de vraag of het ook voor de lange termijn een afdoende oplossing biedt.

Belangrijkste knelpunten of aandachtspunten:

- 'Dorpensingel': Bommel aansluiten op de A325. Hoe dit het beste kan, wordt nog onderzocht en daarbij wordt rekening gehouden met de effecten van het doortrekken van de A15. Alle mogelijkheden komen in beeld en gemeente Lingewaard blijft hierover in overleg met gemeente Nijmegen en de provincie, conform de hierover door de gemeenteraad aangenomen moties: 'doorbreek de impasse' en 'onderzoek varianten bereikbaarheid Bommel'. In de begroting is een bedrag voor ons aandeel aan dit project gereserveerd. Zo'n aansluiting ontlast de Papenstraat.
- Verkeersdruk en verkeersafwikkeling op de Papenstraat in Bommel
- Doorgaand verkeer door Haalderen en Gendt
- De Ressensestraat: de wegversmallingen en fietsoversteken in de voorrang zijn potentieel onveilig en gaan ten koste van de doorstroming. Dit moet op korte termijn worden aangepakt en voor de langere termijn moet worden gezocht naar een ongelijkvloerse kruising van het Rijnwaalpad
- Verkeersdoorstroming Karstraat en veiligheid in de haakse bocht laat te wensen over
- Sluipverkeer en doorgaand vrachtverkeer door Huissen, deels door lokale bedrijven, maar ook door congestie op de provinciale wegen A325 en N325 (Pleijroute). De provincie gaat onderzoeken hoe de doorstroming kan worden verbeterd. Doorstroming op die route is van groot belang voor de bereikbaarheid van Lingewaard en leefbaarheid in Huissen
- Verkeersafwikkeling rotonde Nielant/Ir. Molsweg was een knelpunt dat is aangepast, maar bezien moet worden of dit voldoende is

### 3.2 Beleid

Het beleid is om de bereikbaarheid en verkeersafwikkeling op gebiedsontsluitingswegen te bevorderen en hinder te beperken. Dit doen we door:

- Onderzoek naar een aansluiting van Bommel op de A325
- Onderzoeken of een verkeersroute parallel aan de doorgetrokken A15, tussen N838 en N839, kan worden gerealiseerd, zodat de oostelijke kernen beter worden ontsloten en de woonkernen zoveel mogelijk worden ontlast van doorgaand verkeer
- De Houtakker in Bommel aan te sluiten op de Van Elkweg, wat ook de Papenstraat ontlast
- Aandringen bij provincie op onderzoek en maatregelen tegen congestie op A325 en N325
- Aansluitend zetten we ons in voor behoud en verbetering van alle viaducten over de A325 en de aansluitende verbindingen en openhouden van de Vossenpelssestraat
- Kruispunten en enkele wegvakken efficiënter vorm te geven
- Verkeerslichten te optimaliseren, met aandacht voor veiligheid, fiets en bus
- Eventueel op termijn enkele rotondes te vervangen door kruispunten met verkeerslichten, als dat nodig is voor betere verkeersdoorstroming
- Beperken van onnodig doorgaand verkeer door Huissen
- In het glastuinbouwgebied Next Garden enkele wegen aan te passen ten gunste van vrachtverkeer, zodat ze de woonstraten mijden, en voor fietsverkeer een verbinding te



realiseren zodat er een alternatief ontstaat voor de route langs de Karstraat. Deze zaken gebeuren in afstemming met ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied

- Wegversmallingen in gebiedsontsluitingswegen vervangen door vluchtheuvels op kruispunten

Goede bereikbaarheid en het beperken van verkeershinder staan deels op gespannen voet met elkaar, want als we de doorstroming op de Karstraat verbeteren, dan wordt deze route ook interessanter voor sluipverkeer.



## 4. Fietsverkeer en ander langzaamverkeer

**Fietsen is gezond, ontziet het milieu en is door de e-bike een prima alternatief geworden voor de auto voor afstanden tot wel 25 km. De gunstige ligging van Lingewaard ten opzichte van Arnhem en Nijmegen draagt hieraan bij. Er is veel woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer tussen de kernen van Lingewaard onderling en tussen Lingewaard en Arnhem en Nijmegen. Voetgangers en minder validen liften veelal mee met de fietsmaatregelen.**

### 4.1 Huidige situatie en ontwikkelingen

Qua fietsverbindingen is de situatie in Lingewaard over het algemeen goed, met ruimte voor verbetering. Sinds de vaststelling van het GMP in 2009 zijn diverse nieuwe verbindingen gerealiseerd, waaronder het Rijnwaalpad en een fietspad tussen Huissen en Arnhem. Dit zijn hoogwaardige fietspaden, maar in het overige deel van het fietsnetwerk valt kwalitatief nog veel te verbeteren. Zo voldoet de breedte van veel fietspaden niet aan de richtlijnen en is ontoereikend, zeker nu de snelheden en snelheidsverschillen tussen fietsers groter worden door de opkomst van de e-bike.

Deze ontwikkeling biedt kans om de fiets als alternatief voor de auto te gaan gebruiken over langere afstanden, tot zo'n 25 km. Dat vraagt om fietsverbindingen met weinig oponthoud en meer ruimte om in te halen. Een andere ontwikkeling is de opkomst van deelfietsen. Wellicht worden in de toekomst deelfietsen aangeboden bij belangrijke bushaltes en de carpoolplaatsen.

De bushaltes van lijn 300 zijn afgelopen jaren voorzien van fietsparkeervoorzieningen.

### Provinciale fietsnetvisie

De provincie is bezig met het opstellen van een fietsnetvisie, waarin het belang en de gewenste kwaliteit van de regionale fietsverbindingen wordt vastgelegd. Dit zal vervolgens de basis vormen voor een uitvoeringsprogramma en voor de subsidieregeling waarvan gemeenten dan gebruik kunnen maken.

### 4.2 Beleid

Het beleid is erop gericht om fietsgebruik te bevorderen en veiliger en prettiger te maken. Dit doen we door:

- Aanleg van nieuwe fietsverbindingen
- Verbeteren van bestaande fietspaden
- Aanleg oversteekvoorzieningen (ook voor de veiligheid)
- Plaatsen van voldoende fietsparkeervoorzieningen
- Aandacht voor de fiets bij ruimtelijke ontwikkelingen en werkzaamheden in de openbare ruimte
- Promotie, bijvoorbeeld woon- werkvergoedingen of wellicht aandacht voor de fiets op onze site en de gemeentepagina
- Bij maatregelen voor fietsers wordt afzonderlijk aandacht besteed aan voetgangers en minder validen
- Bij ruimtelijke ontwikkelingen en werken in de openbare ruimte wordt expliciet rekening gehouden met de toegankelijkheid voor voetgangers en minder validen



### Toelichting nieuwe fietsverbindingen

Langs de doorgetrokken A15 zal een snelfietsroute worden gerealiseerd tussen Rijnwaalpad en de snelfietsroute Duiven-Zevenaar. In Bemmell zal onder andere het fietspad naar Huissen hierop worden aangesloten en het zal een alternatief zijn voor de fietsroute langs de Papenweg-Herckenratweg-Ressensestraat.

Op termijn moet worden gezocht naar een goede oplossing voor de kruising van het Rijnwaalpad met de Ressensestraat, bij voorkeur in de vorm van een ongelijkvloerse kruising.

In het buitengebied tussen Huissen, Bemmell en Elst ontbreken een paar rechtstreekse fietsverbindingen. In het kader van de herstructurering van dit gebied, wordt naar oplossingen gezocht. Verder ontbreekt tussen Elst een vrijliggend fietspad op het viaduct over de A325 in de route Kattenleger-Bemmelsestraat, langs de Plak en op het viaduct van de Plak over de A15. Dit viaduct wordt aangepast bij het doortrekken van de A15.

### Toelichting oversteekvoorzieningen

Op veel plaatsen kan de oversteekbaarheid van gebiedsontsluitingswegen worden verbeterd en tegelijk de veiligheid worden verbeterd, door het realiseren van vluchtheuvels (middengeleiders) in de hoofdrijbaan. Daarmee wordt de toegestane snelheid afgedwongen en kan in twee fasen worden overgestoken. Dit zijn vaak ook de locaties die door fietsers als onveilig worden ervaren. Als het mogelijk is de vluchtheuvel voldoende breed te maken om opstelruimte te bieden voor een auto, dan verbetert dat uiteraard ook voor autoverkeer de doorstroming. De locaties waar een vluchtheuvel gewenst is, zijn kruispunten van gebiedsontsluitingswegen met drukke zijwegen of bij intensief gebruikte uitritten zoals bij een supermarkt. Het gaat in Lingewaard om tientallen locaties, dus prioriteren en zoveel mogelijk werk-met-werk maken is noodzakelijk. Bij een aantal locaties gaat het om provinciale wegen en zullen we de provincie verzoeken om maatregelen te treffen.

*Voorbeeld: op het kruispunt Karstraat/Papenstraat in Bemmell zou een vluchtheuvel in de Papenstraat uitkomst bieden. Trouwens ook voor linksafslaan auto's uit de Karstraat.*



### Fietsparkeren

We gaan inventariseren waar nog behoefte is aan meer of betere fietsparkeervoorzieningen bij de entrees van winkelgebieden, supermarkten en openbare gebouwen en zo nodig de capaciteit uitbreiden, eventueel samen met ondernemers. We onderzoeken ook waar behoefte bestaat aan oplaadpunten voor elektrische fietsen.

### Promotie fietsgebruik

Goede infrastructuur is een basisvoorwaarde voor het bevorderen van fietsgebruik, maar om meer mensen gebruik te laten maken van de fiets, is gedragsverandering nodig. Dat betekent dat we reclame moeten gaan maken en informatie moeten bieden om gewoontes te doorbreken. Fietsplannen met gunstige





belastingregelingen kunnen ook veel goed doen. Samen met een aantal grote werkgevers kunnen we fietsgebruik bevorderen.



## 5. Openbaar vervoer

### 5.1 Huidige situatie en ontwikkelingen

Met de komst van lijn 300 Nijmegen Arnhem heeft de gemeente Lingewaard hoogwaardig openbaar vervoer gekregen zonder dat dit ten koste ging van het kleinstedelijk karakter. Bemmelen, Huissen en Ressen worden nu goed bediend. De belangrijkste haltes zijn de afgelopen jaren toegankelijk gemaakt voor minder validen. De haltevoorzieningen langs de Vossenpels en N838 (Gendt-Haalderen-Huissen) laten te wensen over. Soms ontbreekt een wachtplaats en fietsparkeervoorzieningen ontbreken volledig. Ook is de busfrequentie in de oostelijke kernen relatief laag.

De lijnen en regeling zijn als volgt:

- Lijn 300 Arnhem-Huissen-Bemmelen-Ressen-Nijmegen heeft doordeweeks een kwartierdienst, een 7,5 minutendienst tussen Bemmelen en Nijmegen in de ochtendspits en tussen Nijmegen en Bemmelen in de avondspits en na de avondspits een halfuurdienst
- Lijn 33 Arnhem-Huissen-Angeren-Doornenburg-Bemmelen-(Vossenpels)-Nijmegen heeft doordeweeks een halfuurdienst, een kwartierdienst tussen Arnhem en Huissen in de avondspits en Huissen en Arnhem in de ochtendspits en na de avondspits een uurdienst
- Lijn 35 Bemmelen-Elst NS-station, halfuurdienst, rijdt tot 19 uur

### 5.2 Beleid

Het beleid is om het openbaar vervoer een zo goed mogelijk alternatief te laten zijn voor de auto qua reistijd en comfort. Dat doen we door:

- Aangeven van wensen voor de dienstregeling bij de vervoerder en bij de provincie als concessieverlener
- Onderzoeken of de oostelijke kernen beter openbaar vervoer kunnen krijgen, bijvoorbeeld in de vorm van shuttlebussen en aansluiting op lijn 300
- Beperken reistijd en bevorderen comfort
- Verbeteren haltevoorzieningen
- Promotie

Met name op de route door Huissen is het mogelijk om de doorstroming voor de bus te verbeteren, als dat in de toekomst nodig blijkt te zijn. Dit kan door de bus binnen de bebouwde kom op de rijbaan te laten halteren of door rotondes te vervangen door een kruispunt met verkeerslichten, waarbij de bus prioriteit krijgt.

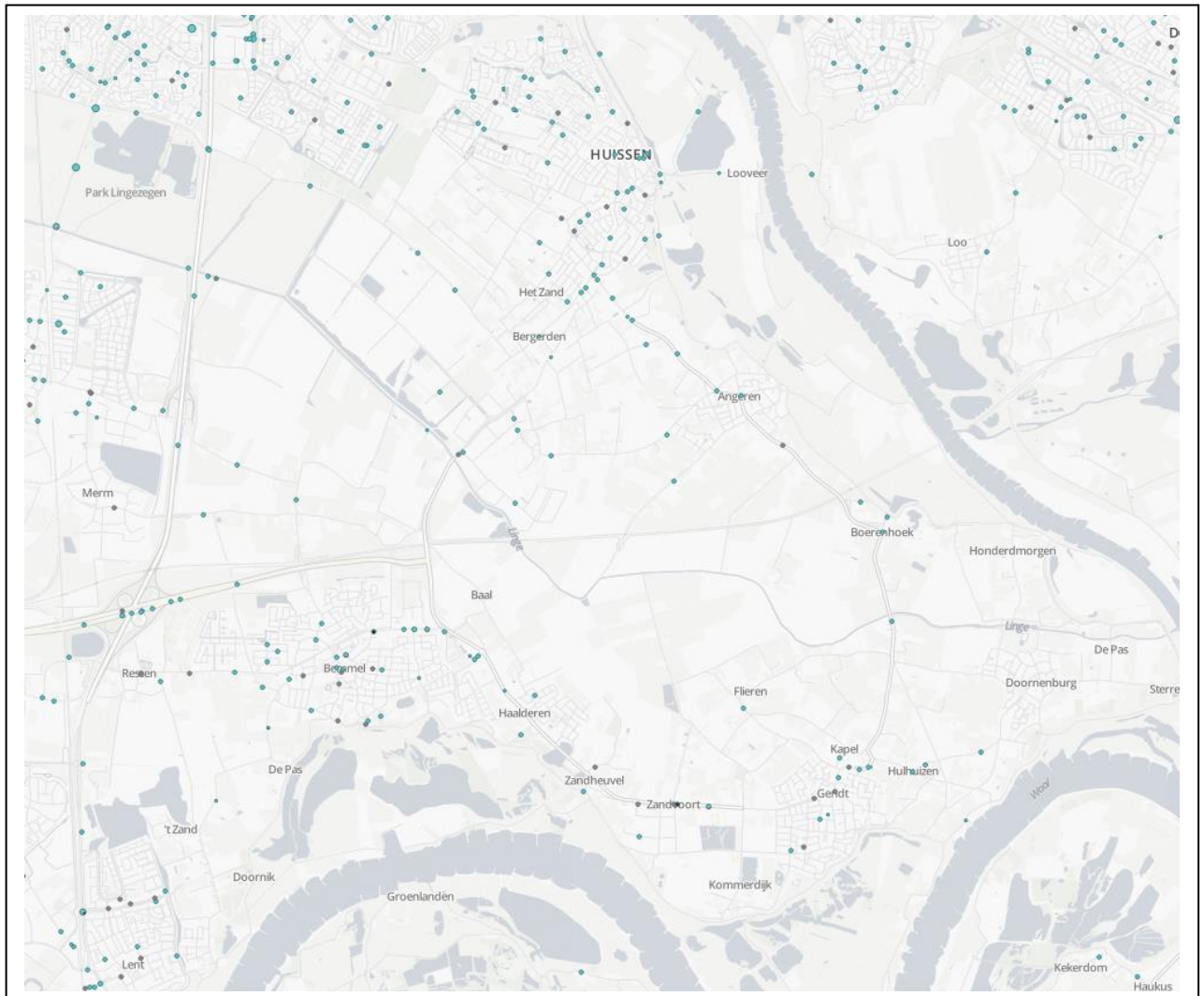
Daarnaast kan de vervoerder in de toekomst eventueel gelede bussen inzetten tijdens de spits, waardoor de halteringstijd wordt verkort.



## 6. Verkeersveiligheid

### 6.1 Huidige situatie en ontwikkelingen

Gemeente Lingewaard heeft, zover bekend, geen ongevalconcentratiepunten. De afbeelding toont locaties van geregistreerde ongevallen. Om gericht de veiligheid te verbeteren is via de wijkplatforms en meldingen die wij ontvangen, informatie verzameld. Daarnaast is op basis van expertise bepaald waar sprake is van een potentieel onveilige locatie.



Afbeelding 6.1 Overzicht van geregistreerde ongevallen

In het verleden is al veel gedaan om de verkeersveiligheid te verbeteren. Denk aan de 30 km-zones, veilige schoolomgevingen, aparte fietsvoorzieningen, rotondes, vluchtheuvels en inrichting van enkele dijken als 60 km-zone. Op een aantal kruispunten op gebiedsontsluitingswegen ontbreken nog vluchtheuvels en is het voor de veiligheid en oversteekbaarheid gewenst die aan te leggen. Waar mogelijk moeten die ongeveer 5 meter breed zijn voor een optimaal effect.



## 6.2 Meldingen

Onze gemeente ontvangt geregeld verkeer-gerelateerde meldingen. Meestal gaat dat over verkeersveiligheid of snelheid of een combinatie. Bij klachten over snelheid, gaan we als volgt te werk:

- Beoordelen of de weg terecht binnen of buiten de bebouwde kom is ingedeeld
- Beoordelen of de weg bij de juiste categorie is ingedeeld: 50/30 of 80/60 km/uur
- Onderzoeken hoe hard er wordt gereden, met onze radarinstallatie
- Beoordelen of de komgrens of wegcategorie moet worden aangepast en of verkeersmaatregelen gewenst zijn. Zo ja, dan kosten en baten ervan afwegen tegen maatregelen elders

## 6.3 Beleid

Het beleid is er op gericht om de kans op ongevallen en onveiligheidsgevoel te reduceren. Dat doen we door:

- Aanpassen van (potentieel) onveilige locaties met prioriteit voor drukke (fiets)routes
- Aandacht voor schoolomgevingen en schoolroutes
- Gedragsbeïnvloeding: voorlichting, educatie en handhaving

### Toelichting aanpassingen infrastructuur

- Bij drukke aansluitingen op gebiedsontsluitingswegen worden, waar mogelijk, vluchtheuvels in de hoofdrijbaan gerealiseerd
- Rechtopstaande trottoirbanden en opsluitbanden langs fietspaden worden geleidelijk vervangen door afgeschuinde. Dat beperkt de kans op vallen en de kans op letsel bij een val
- Nieuwe woonstraten kunnen eventueel als woonerf worden ingericht - de veiligste inrichtingsvorm - bestaande in principe als 30 km-zone. In elk geval moet verkeersveiligheid worden meegewogen bij stedenbouwkundige plannen
- Fietspaden worden, waar mogelijk, geleidelijk verbreed tot minimaal 2,5 meter, drukke routes 3 meter
- Ook wordt, waar mogelijk, voldoende ruimte aangebracht tussen fietspad en rijbaan
- Waar dat nog niet is gebeurd, wordt de vormgeving van wegen afgestemd op de wegcategorie volgens de principes van 'duurzaam veilig'. Dat geldt bijvoorbeeld voor dijkwegen die zijn aangewezen als 60-zone. Die krijgen een visuele versmalling in de vorm van rode fietssuggestiestroken en drempels of plateaus, wat de snelheid beperkt. Hetzelfde geldt voor andere wegen in het buitengebied die intensief door fietsers gebruikt worden. Ook is de inrichting van sommige 30 km-zones nog niet op het gewenste niveau.

### Toelichting schoolomgevingen en schoolroutes

Een aantal schoolomgevingen en -routes zijn al veiliger ingericht, voor de andere gaan we dat nog doen. Daarbij zal meer dan voorheen worden ingezet op gedragsbeïnvloeding bij ouders en scholieren. We gaan in samenwerking met de scholen promoten dat kinderen en ouders met de fiets of te voet naar school gaan. Dat is goed voor de verkeersveiligheid, de gezondheid en het milieu. Ook zullen we er bij de scholen op aandringen om verkeersouders aan te stellen en te investeren in lesmateriaal voor verkeerseducatie.

### Toelichting gedragsbeïnvloeding

Veel van de klachten en meldingen die we als gemeente ontvangen, hebben betrekking op gedrag. Soms is dit op te lossen met fysieke maatregelen, maar we zullen via voorlichting, educatie en handhaving ook moeten inzetten op gedragsverandering.



## 7. Parkeren

### 7.1 Beleid

Het beleid is om het parkeren te ordenen met oog voor de ruimtelijke kwaliteit en te streven naar voldoende parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand. Dit doen we door:

- Eisen van voldoende parkeerplaatsen bij (ver)bouwplannen, volgens de nota parkeernormen
- Doorberekenen kosten als niet aan de eis kan worden voldaan en de gemeente zelf in de omgeving parkeervoorzieningen aanlegt
- Aanleggen parkeervoorzieningen
- Voor het centrum van Huissen het parkeren te concentreren op plaatsen net buiten het centrum en, in samenhang met de ontwikkelingen op de Aloysiuslocatie, te onderzoeken of de ruimtelijke kwaliteit van het Raadhuisplein kan worden vergroot door parkeercapaciteit ondergronds op te vangen
- Regelen parkeren in winkelcentra via blauwe zone (mits nodig)
- Reguleren van het parkeren van caravans, campers en aanhangers, via de APV
- Verbieden vrachtwagens en grote voertuigen te parkeren binnen de bebouwde kom, uitgezonderd daarvoor aangewezen locaties, via de APV
- Wegslepen als de veiligheid in het geding is, via de wegsleepverordening

### 7.2 Huidige situatie en ontwikkelingen

In sommige buurten is de parkeerdruk hoog door de toename van het autobezit. De parkeerdruk in buurten zal waarschijnlijk weinig meer toenemen, omdat de toename van het autobezit sinds 2013 vrijwel is gestopt. Dat neemt niet weg dat veel mensen parkeeroverlast ondervinden. Dit is echter, zoals gezegd, vaak het gevolg van gedrag en niet van een tekort aan parkeerruimte. Gedragsverandering is een belangrijk aspect in de communicatie naar inwoners. In het centrumgebied van Huissen is de parkeerdruk hoger dan gewenst, bleek uit onderzoek [lit 10] in 2015. In de overige kernen is er in algemene zin geen te hoge parkeerdruk.

Voor Huissen wordt nu een plan uitgevoerd om het centrum aantrekkelijker te maken, waarbij ook het parkeren beter wordt geregeld. Hiertoe is de blauwe zone uitgebreid, wordt een deel van het centrum autovrij en wordt de verkeerscirculatie aangepast. Langdurig parkeren wordt geconcentreerd aan de randen van het centrum: Molenwei, Arnhemse Poort en bij de nieuwe Albert Heijn. Bewoners hebben of krijgen een ontheffing voor de blauwe zone of voor het af te sluiten gebied. Vervolgonderzoek moet uitwijzen of deze maatregelen de hoge parkeerdruk oplossen. Tijdens evenementen blijft de parkeerdruk hoog.

Naast dit plan wordt ook gestreefd naar verbetering van de ruimtelijke kwaliteit door, in samenhang met de ontwikkelingen op de Aloysiuslocatie, te onderzoeken of de parkeerfunctie van het Raadhuisplein ondergronds kan worden opgevangen. Dit onderzoek gebeurt in overeenstemming met de op 13 juli 2017 vastgestelde motie van de gemeenteraad hierover.

➤ *Voorstel: handhaven van het gratis parkeren, omdat dat bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van de centra.*



### 7.3 Parkeernormen

Parkeernormen geven aan hoeveel parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd voor een bouwplan. De parkeernormen zijn gebaseerd op landelijke ervaringen. Hiermee kan een schatting worden gemaakt van het benodigde aantal parkeerplaatsen. Die cijfers, die door het CROW zijn vastgelegd in diverse uitgaven, hebben een behoorlijke bandbreedte.

#### Eerder vastgesteld beleid voor parkeren en parkeernormen

- In 2004 is met een collegevoorstel en -besluit vastgelegd dat we de ondergrens van de parkeerkencijfers uit de CROW-publicatie 182 uit 2003 hanteren
- In 2008 heeft het college besloten om voor goedkope woningen niet langer de ondergrens, maar de bovengrens te hanteren, omdat die ondergrens opleverde in Loovelden
- In 2016 heeft het college besloten om het parkeerbeleid en ontheffingenbeleid voor bestaande woningen in het centrumgebied Huissen aan te passen. Dit kwam voort uit het centrumplan Huissen: bewoners kunnen 1 ontheffing per adres aanvragen, tenzij ze parkeergelegenheid op eigen terrein hebben. Bovendien is besloten de prijs van een ontheffing te verhogen van 47 naar 60 euro en de opbrengsten te storten in een parkeerfonds

In 2013 heeft het CROW een publicatie met actuele parkeerkencijfers uitgebracht. Het ligt dan voor de hand om het gemeentelijk beleid op dit punt ook te actualiseren. Daar zitten echter een paar haken en ogen aan:

- De normen die we nu hanteren, lijken prima te functioneren
- De cijfers in de nieuwe uitgave kennen een grotere bandbreedte, zowel naar boven als naar beneden. Hanteren van de ondergrens volgens de nieuwe uitgave zal leiden tot parkeerproblemen

#### ➤ *Voorstel:*

- 1) We blijven voorsnog dezelfde parkeernormen hanteren: de ondergrens uit CROW-publicatie 182, uitgezonderd goedkope woningen waarvoor de bovengrens wordt gehanteerd*
- 2) Opnieuw de parkeerdruk in het centrumgebied van Huissen laten onderzoeken, nadat de relevante ontwikkelingen daar zijn afgerond*

De normen die we gebruiken, zijn opgenomen in de nota 'Parkeernormen Lingewaard', die momenteel in conceptvorm gereed is.



## 8. Infrastructuur

### 8.1 Woonstraten

Nieuw aan te leggen woonstraten kunnen vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit het best worden uitgevoerd in de vorm van een woonerf. De lagere rijsnelheden (max 15 km/h) en intensiteiten in een woonerf sluiten namelijk beter aan bij het verblijfskarakter dan een 30 km-zone. Tegenwoordig worden nieuw aangelegde woonstraten vaak aangelegd als 30 km-zone, maar dat hoeft dus niet. Het fenomeen 30 km-zone is eigenlijk bedacht als oplossing voor de verkeerssituatie in bestaande woonstraten, aangelegd in een tijd dat het autobezit heel beperkt was. In elk geval is het belangrijk dat stedenbouwkundige plannen voor woonstraten goed worden getoetst op verkeersaspecten zoals veiligheid en leefbaarheid.

### 8.2 Gebiedsontsluitingswegen

Deze wegen hebben een paar essentiële kenmerken:

- Voorrangswegen, dus voorrang op kruispunten is geregeld
- Maximum snelheid is 50 km/uur binnen de bebouwde kom, 80 km/uur erbuiten

Bij kruispunten en oversteekplaatsen voor langzaam verkeer is het wenselijk om vluchtheuvels toe te passen, zodat de snelheid op de hoofdroute binnen de toegestane grens blijft, en het kruisende verkeer in twee fasen kan oversteken. Waar mogelijk worden vluchtheuvels zo'n 5 meter breed, zodat er opstelruimte ontstaat voor een auto, zodat ook auto's in twee fasen kunnen oversteken. Op hele drukke punten moet wellicht worden gezocht naar ongelijkvloerse oplossingen.

Wegversmallingen horen niet thuis in gebiedsontsluitingswegen. Dit betekent dat enkele wegversmallingen worden verwijderd en dat op een aantal kruispunten vluchtheuvels worden aangelegd of verbreed als dat inpasbaar is.

### 8.3 Rotonde versus kruispunt

De aanleg van een rotonde op een kruispunt kan de verkeersveiligheid verbeteren. Dat wil echter niet zeggen dat een rotonde altijd de beste oplossing is. Kruispunten met verkeerslichten hebben een hogere capaciteit, zijn meestal compacter en bieden de mogelijkheid om lijnbussen prioriteit te geven. Vanwege de geringere capaciteit van een rotonde, moet terughoudendheid worden betracht met het toepassen ervan op de drukke kruispunten.

Als de doorstroming op bestaande rotondes in de toekomst problematisch wordt, dan moet er rekening mee worden gehouden dat deze gereconstrueerd moeten worden tot een kruispunt met verkeerslichten.



## 9. Bijlage: communicatie

Aan de wijkplatforms is gevraagd om zaken aan te dragen die volgens hen aangepakt moeten worden. Bijvoorbeeld voor de verkeersveiligheid, verkeersdoorstroming of fietsverkeer. Een aantal wijkplatforms heeft daaraan gehoor gegeven en hun inbreng is ofwel verwerkt in het maatregelendeel, ofwel wordt aangemerkt als melding.

Daarnaast is een informele inloopavond gehouden, waar alle geïnteresseerden vragen konden stellen en konden reageren of inbreng leveren voor het maatregelenprogramma. De wijkplatforms zijn hiervoor uitgenodigd. Daarnaast heeft de nota twee weken ter inzage gelegen en was deze in te zien via de site van gemeente Lingewaard.

Formele inspraak is voor dit beleidsplan niet aan de orde. Op het moment dat fysieke maatregelen in de openbare ruimte worden getroffen, kan dat wel het geval zijn.





## 10. Bijlage: Literatuurlijst

1. Structuurvisie Lingewaard 2012-2022
2. Beleidsnota Duurzaamheid
3. Nota Wonen 2016-2020
4. Economische beleidsvisie en uitvoeringsprogramma, 2016
5. Gemeentelijk Mobiliteitsplan Lingewaard 2009 en inspraaknota
6. GMP Lingewaard, van beleidsdoelen naar een uitvoeringsagenda, Grontmij, 8 mei 2010
7. Evaluatie mobiliteitsplan gemeente Lingewaard, januari 2014
8. Bereikbaarheidsvisie A325 (2012? door Movares in opdracht Stadsregio)
9. Verkeersonderzoek Huissen 16-10-2012 (Bureau de Groot Volker, opdracht Lingewaard) Dit rapport gaat met name in op vrachtverkeer door de kern.
10. Verkeersonderzoek Huissen; parkeeronderzoek centrumgebied, basis voor het centrumplan
11. Verkeersplan centrum Huissen, januari 2016
12. Quick scan fietsoplossingen Huissen (Haskoning in opdracht Stadsregio) Onderzoek naar haalbaarheid en kosten van vijf eerder bedachte oplossingsrichtingen
13. Stagerapport uitwerking uitvoeringsprogramma gemeentelijk mobiliteitsplan, 12 mei 2011
14. Verkenningsrapportage N839, provincie Gelderland 2017
15. Stagerapport duurzame mobiliteit, Lingewaard 2017
16. Koersnotitie slimme mobiliteit, provincie Gelderland
17. OV-visie provincie Gelderland

### Moties:

1. Doorbreek de impasse
2. Onderzoek varianten bereikbaarheid Bemmelen
3. Stedenbouwkundige verkenning Aloysiuslocatie



## 11. Bijlage: Monitoring

### Gegevens om te kunnen monitoren

- Geregistreerde verkeersongevallen – aantal per jaar
- Verkeersintensiteiten belangrijkste gemeentewegen
- Fietsintensiteiten belangrijkste fietspaden
- Fietsdiefstallen – aantal per jaar
- Geluidzonekaart – toe- of afname hinder
- Parkeerbezettingsgraad
- Aantal geparkeerde fietsen
- Capaciteit fietsparkeervoorzieningen
- Reistijd op bepaalde trajecten, auto/bus/fiets
- Stiptheid bus
- Reizigersaantallen OV
- Aantal (openbare) laadpalen elektrische auto's
- Gebruik van openbare laadpalen auto's
- Aantal (openbare) laadpalen fiets
- Gebruik laadpalen fiets
- Enquête
- Hoeveelheid doorgaand (vracht)verkeer door Huissen

### Rapporteren uitgevoerde maatregelen

- Geraamde kosten / werkelijke kosten
- Budget / subsidie
- Planning / datum gereed
- Kwalitatieve beschrijving effecten
- Gecombineerd met: ruimtelijke ontwikkeling / wegbeheer / rioolbeheer / groen / overig

Gemeente Lingewaard  
Kinkelenburglaan 6  
6681 BJ Bommel  
(026) 326 01 11

[www.lingewaard.nl](http://www.lingewaard.nl)