

WAT HAALDEN WE OP?

Dit zijn de ontwikkelingen landelijk en in de regio:

Landelijk

- Duurzame en actieve verplaatsingen worden gestimuleerd en die krijgen meer ruimte.
- Investeren in veilige en toegankelijke infrastructuur voor fietsers.
- Rekening houden met snelheidsverschillen (dankzij verschillende type fietsen) op de nieuwe fietsverbindingen.
- Sinds 2018 worden er meer elektrische fietsen verkocht dan gewone fietsen.
- De openbare ruimte moet zo ingericht zijn dat iedereen zich zelfstandig kan verplaatsen ongeacht fysieke beperkingen.
- Steeds meer aandacht voor de voetganger.
- Het verlagen van de snelheden in dorpen en steden om de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers te waarborgen.
- Delen in plaats van bezitten van een auto wordt gestimuleerd.
- De mobiliteitstransitie waarbij schoon vervoer de norm wordt.

Regio

- Groei in deelmobiliteit.
- Autoluwe binnenstad en het verlagen van snelheden in Nijmegen.
- Verduurzamen van woon-werkverkeer aan de hand van regionale programma's zoals Slim & Schoon Onderweg.

Dit leerden we uit de inwonerspeiling:

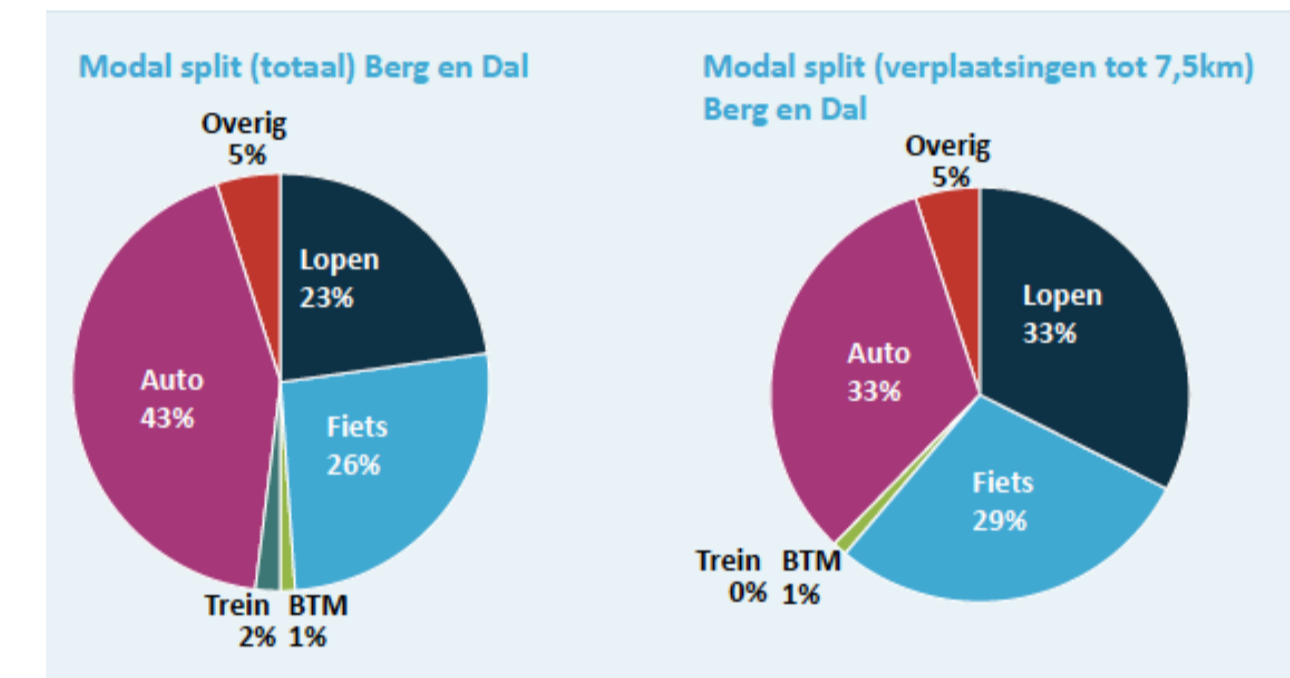
1. Veel inwoners gaan te voet of met de fiets naar plekken in het dorp maar er is ook nog een grote groep die de auto in het dorp gebruikt.
2. De auto is de belangrijkste manier om op plekken buiten het dorp te komen. Mensen weten de bus ook goed te vinden.
3. Er zijn ongeveer evenveel mensen met een normale fiets als een elektrische fiets.
4. Gemak is de belangrijkste reden om een vervoersmiddel te kiezen.
5. Reistijd en het meenemen van bagage speelt bij de keuze voor de auto een grotere rol dan bij de fiets of het ov.
6. 16% van de ov-gebruikers heeft geen alternatief. Voor hen is openbaar vervoer onmisbaar.
7. Lage kosten speelt bij fietsen een grotere rol in het kiezen voor het fietsen.
8. Bijna 1 op de 4 inwoners heeft wel eens moeite om op de bestemming te komen.
9. Om mobiliteit makkelijker te maken zouden volgens inwoners een aantal dingen moeten verbeteren:
 - Betaalbaarheid
 - Verbeteren van fiets- en wandelroutes
 - Voorzieningen en bushaltes dichterbij huis
10. Te hard rijdende auto's, onveilige fietsroutes en kruisingen zijn de meest genoemde knelpunten.

Dit leerden we uit de verkeersanalyse:

Er is een hoge demografische groene en grijze druk. Dit betekent dat er veel jongeren én ouderen zijn. Dit zijn relatief kwetsbare weggebruikers.

- Aantal wegen niet conform landelijke inrichtingsrichtlijnen zijn ingericht.
- Op 30 wegen ontbreekt er stevige bestrating, wat voor ongemak kan zorgen.
- Langs sommige 50 km/u wegen ontbreken fietspaden.
- Op 60 km/u wegen vaak geen snelheidsremmers.
- Op 80 km/u wegen vaak een makkelijk overrijdbare middenberm en sluiten erven direct aan op de weg, wat risico's oplevert.

Bij afstanden tot 7,5km heeft lopen hetzelfde aandeel als de auto. De fiets zit er nog iets onder. In vergelijking met andere gemeenten scoort Berg en Dal voor de korte afstanden iets hoger met lopen maar iets lager met fietsen.



Dit leerden we uit de klankbordgroepen:

De belangrijkste uitdagingen binnen gemeente Berg en Dal waar we de komende jaren mee aan de slag willen:

- De kwaliteit van het bestaande fietsnetwerk verbeteren.
- We moeten aansluiten bij de Mobiliteitstransitie van Nijmegen.
- De filevorming en de slechte oversteekbaarheid van de N325 vragen om toekomst bestendige oplossingen.
- Balans tussen recreanten en bewoners op de dijken.
- Een goede afweging maken in verkeersveiligheid en passende inrichting van wegen.
- Het parkeerbeleid herzien voor toegankelijke en duurzame mobiliteit.
- Het behouden en waar nodig versterken van de busverbindingen naar en tussen de dorpen.
- Bij weginrichting houden we rekening met het landbouwverkeer.

HET PROGRAMMA MOBILITEIT

Omgevingsvisie Berg en Dal

De centrale ambitie is een gezonde leefomgeving. Mobiliteit is daar een onderdeel van. Er zijn drie thema's waarop de acties voor mobiliteit gericht zijn. Dat zijn bewegen, meedoen en schoon.

Programma Mobiliteit

De drie manieren waarop we mobiliteit willen inpassen de komende jaren zijn:

Bewegen

We moeten ervoor zorgen dat meer mensen in beweging komen. Mensen komen in beweging als lopen naar plekken in het dorp prettig en toegankelijk is. Fietsroutes moeten zorgen voor een ontspannende ervaring, zodat dat je makkelijker opstapt in plaats van in je auto stapt.

Meedoen

Je gezond voelen heeft ook te maken met of je je onderdeel voelt van de samenleving. Mobiliteit zorgt ervoor dat mensen op de plek van bestemming kunnen komen. Dan is het nodig dat ze zo min mogelijk belemmeringen ervaren en alternatieven hebben. We werken aan het bereikbaar houden van de dorpen in Berg en Dal, zodat onze inwoners mee blijven doen in de samenleving.

Schoon

We willen dat het Groene Goud in onze gemeente zo min mogelijk verstoord wordt door mobiliteit. De verstoring vindt plaats door te veel geluid, stank of drukte. Deze overlast gaan we verminderen door ons zoveel mogelijk schoon en stil te verplaatsen.

Doelen

Tastbare doelen per thema waar we de komende tien jaar aan willen werken:

Bewegen

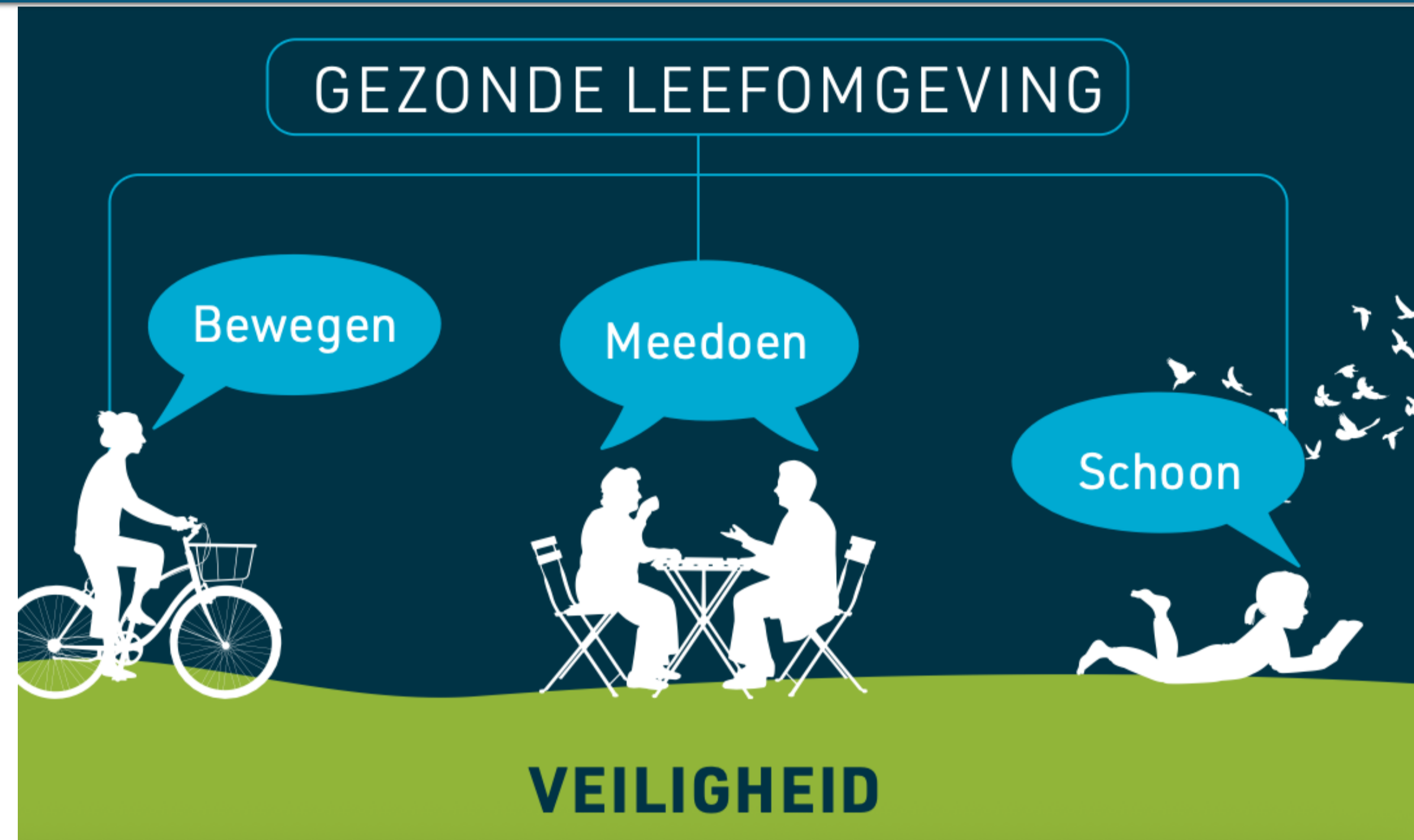
- In 2035 is tenminste op drie locaties de fietsinfrastructuur aantoonbaar verbeterd volgens de afspraken in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte.
- In 2035 is het aandeel voetgangersbewegingen, op een afstand tot 7.5 kilometer, 35%. Dit betekent een stijging van 6% ten opzichte van 2023.
- In 2035 is het aandeel verplaatsingen op de fiets, op een afstand tot 7,5 kilometer, 32%. Dit betekent een stijging van 10% ten opzichte van 2023.

Meedoen

- In 2035 kan iedereen in gemeente Berg en Dal vanuit elk dorp (>500 inwoners) in de spits nog steeds het centrum van Nijmegen bereiken binnen 30 minuten met het openbaar vervoer.
- In 2035 hebben we van iedere wijk en dorp in de gemeente een wijkscan gemaakt gericht op toegankelijkheid van de wijken hebben we de toegankelijkheid in twee wijken verbeterd.
- Alle uitgevoerde infrastructurele projecten tot 2035 komen overeen met de wegencategorisering uit het Programma Mobiliteit. In 2030 evalueren we de stand van zaken en sturen we bij waar nodig.

Schoon

- In 2035 is de ervaren geluidshinder, veroorzaakt door wegverkeer op wegen waar 50 kilometer per uur of harder gereden wordt, verminderd met 3% ten opzichte van 15%. De ervaren geluidshinder van wegverkeer tot 50 km/u is verminderd van 23% in 2024 tot 14% in 2035. In 2035 is geluidshinder van brommers en scooters verminderd van 29% in 2024 naar 20%.
- In 2035 heeft er een emissiereductie van 85% ten opzichte van 2016 plaatsgevonden.



WAT WILLEN WE DOEN?

Bewegen

1. We verwijderen onnodige obstakels op fietspaden en we verbeteren het fietsnetwerk waar mogelijk. We zoeken hierbij ook naar de potentiële nieuwe fietsroutes.
2. We gaan werken aan toegankelijkheid van looproutes in de dorpen. We gaan wijk- en dorps scans uitvoeren om knelpunten op looproutes naar belangrijke voorzieningen vast te stellen. Via beheer en onderhoud voeren we de maatregelen vervolgens uit. Voor een toegankelijk Berg en Dal willen we de WMO-adviesraad actief betrekken bij herinrichtingsprojecten, om advies te krijgen over toegankelijke inrichting van de openbare ruimte.
3. Om bewegen te stimuleren is gedragsverandering nodig. We sluiten ons aan bij landelijke en regionale campagnes en programma's om gezond reisgedrag te stimuleren. Denk hierbij aan het landelijke programma Doortrappen dat jaarlijks interventies en activiteiten organiseert om mensen zo lang mogelijk zelfstandig te laten fietsen.

Meedoen

1. We zetten in op het behoud van de openbare vervoerverbindingen in onze gemeente en we realiseren toegankelijke en aantrekkelijke haltes.
We gaan ook onderzoeken of we, net als in Nijmegen, een busvoordeelabonnement kunnen aanbieden aan inwoners met een laag inkomen.
2. We faciliteren vraagafhankelijk vervoer in onze gemeente. We onderzoeken daarbij of we initiatieven zoals AutoMaatje kunnen ondersteunen. We brengen ook de potentie van deelauto's in Berg en Dal in kaart. Daarnaast zetten we de regionale bewonersaanpak in bij nieuwe woningbouwlocaties.
3. We ontwikkelden een nieuwe wegencategorisering waarbij we het principe '30 km/u in de bebouwde kom tenzij...' hanteren. Stap voor stap gaan we deze wegencategorisering realiseren. We lobbyen bij de provincie voor het verbeteren van de doorstroming op de N325 voor ov en autoverkeer.

Schoon

1. We zetten in op het verminderen van de drukte op de dijken op de drukste momenten.
1. We realiseren laadinfrastructuur voor elektrisch rijden. Daarbij faciliteren we de realisatie van snellaadpunten. We onderzoeken ook hoe we de geluids- en geuroverlast van het verkeer kunnen verminderen.
2. We stimuleren werkgevers via een werkgeversaanpak meer in te zetten op duurzame mobiliteit. Hierbij volgen we het regionale programma Slim en Schoon Onderweg.

TOETSINGSKADERS

Fietsnetwerk

Het netwerk laat zien welke fietsroutes we hebben in onze gemeente. We maken onderscheid in hoofdfietsroutes, utilitaire fietsroutes en recreatieve fietsroutes. Bij ieder type horen eisen wat betreft de inrichting. Deze eisen werken we uit in het handboek inrichting openbare ruimte.

Wegencategorisering

In de wegcategorisering geven we per weg aan welke wegcategorie het is. In Nederland werken we met een onderscheid tussen erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. De eerste zijn vooral bedoeld voor lokaal bestemmingsverkeer. Op gebiedsontsluitingswegen verzamelen we verkeer om zo vlot mogelijk naar plaats van bestemming te komen.

In deze geactualiseerde wegcategorisering hanteren we het principe '30 km/uur tenzij...' in de bebouwde kom. Dit betekent dat er in de toekomst meer straten 30 km/u als maximale snelheid hebben. We passen dit toe wanneer we ook de inrichting van de weg daar op aan kunnen sluiten.

Onze handvatten bij het uitvoeren van het Programma Mobiliteit

Toetsingskader mobiliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen

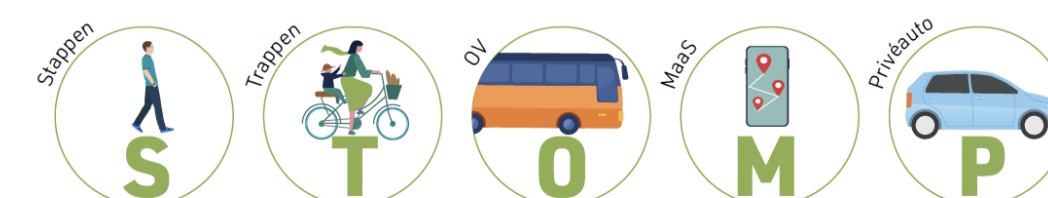
In dit toetsingskader leggen we vast welke ruimte we geven aan fiets- en autoparkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen.

We gaan verschil maken tussen gebieden in de gemeente. In kernen dichterbij Nijmegen hanteren we een lagere parkeernorm dan kernen die verder van Nijmegen af liggen.

Handboek Inrichting Openbare Ruimte

Gemeente Berg en Dal beschrijft in dit handboek hoe straten, wegen, pleinen en parken moeten worden ingericht. Wanneer het Programma Mobiliteit is vastgesteld actualiseren we dit handboek.

We hebben daarbij bijvoorbeeld aandacht voor toegankelijkheid. Daarnaast is STOMP een ontwerpprincipes dat we uit willen werken in het handboek.



FIETSNETWERK

Onderscheid van fietsroutes in het fietsnetwerk

In Berg en Dal onderscheiden we drietype fietsroutes die aansluiten bij de behoeftes van de fietsers:

Hoofd fietsroutes

Hoofd fietsroutes zijn de rode lopers tussen onze dorpen en richting Nijmegen en Molenhoek. Hier verwachten we de beste kwaliteit voor fietsers. Denk aan brede vrijliggende fietspaden, rood asfalt en waar mogelijk voorrang op gemotoriseerd verkeer. Deze routes zijn herkenbaar en geleiden je automatisch door het dorp naar het volgende dorp. Deze routes zijn zowel overdag als in de avond prettige en comfortabele routes. We verwachten op deze routes de meeste fietsers.

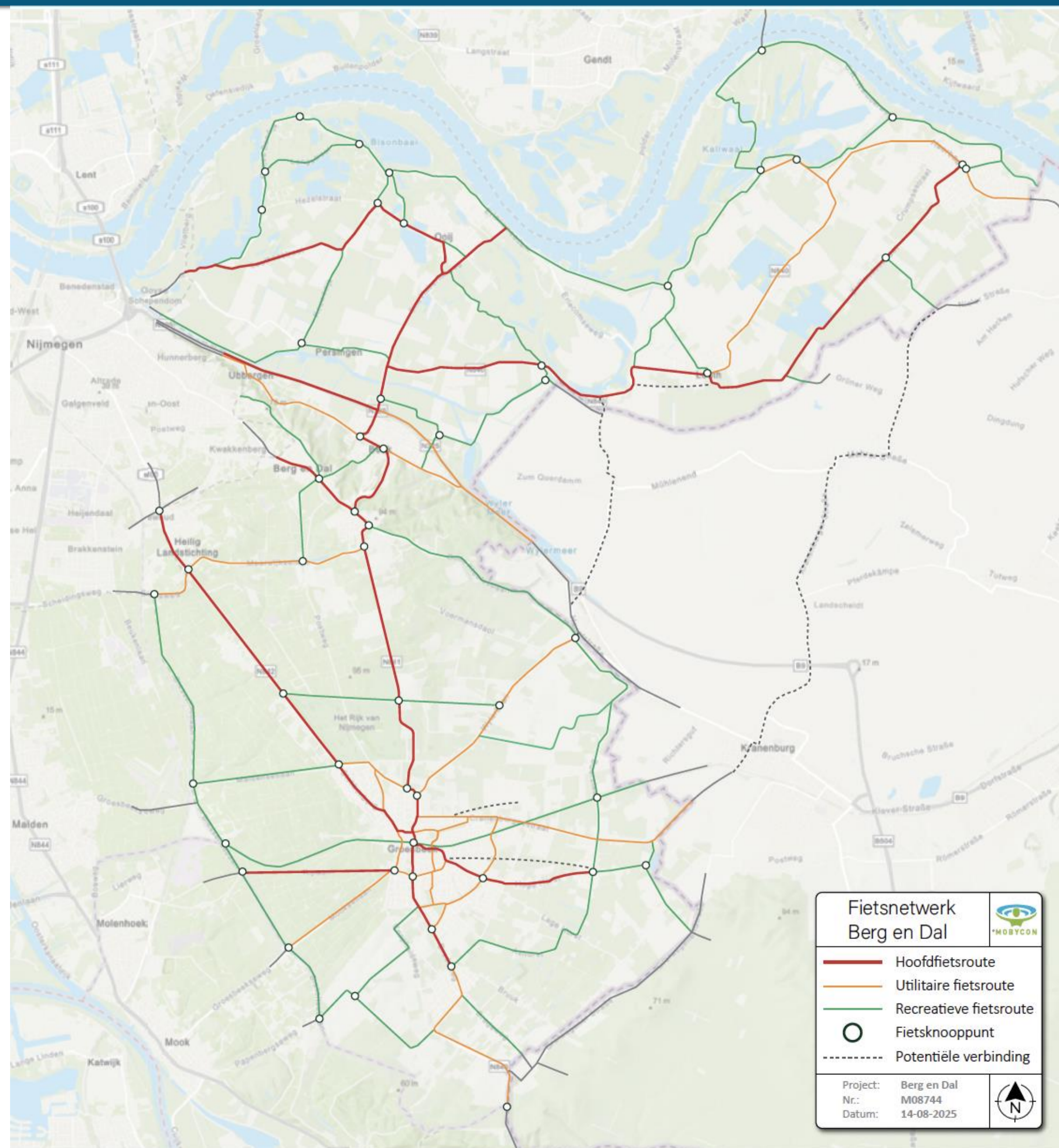
Utilitaire fietsroutes

Utilitaire routes zijn de andere routes die vooral in en tussen de dorpen bestaan. Deze worden vooral gebruikt voor de alledaagse fietsritten. Hier staan we toe dat fietsers en automobilisten (vaker) mengen. We accepteren hier bijvoorbeeld ook brede fietsstroken op wegen binnen de bebouwde kom.

Recreatieve fietsroutes

Recreatieve routes worden vooral gebruikt door recreatieve fietsers. Mensen die voor hun plezier een dag- of meerdaagse tocht maken. Deze routes liggen vooral buiten de bebouwde kom en kruisen andere fietsroutes in de bebouwde kom. Op recreatieve fietsroutes is de inpassing in het landschap belangrijk. Dit betekent dat we waar nodig concessies doen op de kwaliteit voor de fietser.

De gewenste maatvoering, gebruik van materialen en maatregelen op een fietsroute beschrijven we in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte.



WEGCATEGORISERING

Wegcategorisering in Berg en Dal

Een weg categorisering laat zien welke functie iedere weg in Berg en Dal idealiter heeft. Aan de hand van deze weg categorisering bepalen we hoe we een weg herinrichten wanneer we in de komende jaren een weg onderhouden.

We hanteren in de weg categorisering het principe '30 kilometer per uur in de bebouwde kom tenzij dit niet wenselijk is vanwege de doorstroming van verkeer.'

Het verlagen van de snelheid op een aantal wegen en straten, creëert ruimte voor voetgangers en fietsers, draagt bij aan de veiligheid van de wegen en straten, mits ze goed zijn ingericht, en kan bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en verminder van geluidsoverlast.

Twee typewegen voor de auto:

Erftoegangsweg: Een erftoegangsweg is langs woon en winkelgebieden maar kan ook een landweg zijn in het buitengebied. Deze wegen zijn bedoeld om bestemmingen te bereiken zoals thuis, winkels of een boerderij.

Gebiedsontsluitingsweg: Is de belangrijkste doorgaande weg door een stad of dorp. Deze wegen hebben in veel gevallen een doorstroombaan.

Wegcategorieën	Maximale snelheid	Waar	Uitleg
Erftoegangsweg 30 ETW30	30km/u	Binnen de bebouwde kom	Woonstraten in de stad/dorp. Iedereen gebruikt de weg samen: auto's, fietsers, voetgangers. Veilig en rustig verkeer.
Erftoegangsweg 60 ETW60	60km/u	Buiten de bebouwde kom	Smalle landwegen buiten de bebouwde kom. Er wordt rustig gereden, vaak zonder apart fietspad. Bestemmingsverkeer, geen doorgaand verkeer.
Gebiedsontsluitingsweg 30 GOW30	30km/u	Binnen de bebouwde kom	Uitzonderlijk: een drukke weg in de wijk waar de snelheid extra laag is gemaakt. Doorstroom en veiligheid in balans.
Gebiedsontsluitingsweg 50 GOW50	50km/u	Binnen de bebouwde kom	Drukke doorgaande weg binnen de bebouwde kom. Vaak met verkeerslichten en fietspaden ernaast.
Gebiedsontsluitingsweg 60 GOW60	60km/u	Buiten de bebouwde kom	Kleinere doorgaande weg buiten de bebouwde kom. Er wordt rustig gereden, vaak met kruisingen of fietsstroken.
Gebiedsontsluitingsweg 80 GOW80	80km/u	Buiten de bebouwde kom	Belangrijke doorgaande weg buiten de stad/dorp. Hier stroomt verkeer goed door, met aparte rijstroken en vaak ook fietspaden los van de weg.

