

Programma Mobiliteit Gemeente Berg en Dal

Het college van burgemeester en wethouders van Gemeente Berg en Dal

gelezen de tekstinhoud van "Programma Mobiliteit Gemeente Berg en Dal" d.d. 10-03-2026

Overwegende dat:

Besluit;

Artikel I

"Programma Mobiliteit Gemeente Berg en Dal" opgenomen in Bijlage A wordt vastgesteld.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking per 20-05-2026

Aldus vastgesteld door Gemeente Berg en Dal, 10-03-2026

Het college van burgemeester en wethouders van Gemeente Berg en Dal, 19-05-2026

Namens deze,

Mw. K. Janssen

Teamleider Ruimtelijke Ontwikkeling

Bijlage A Bijlage bij artikel I

Programma Mobiliteit Gemeente Berg en Dal

1 INLEIDING

1.1 Voorwoord

Dagelijks fiets ik door onze prachtige gemeente. Op weg naar het gemeentehuis of om bij een van onze projecten te gaan kijken. Ik geniet dan van de groene omgeving. Ik zie waar het goed gaat en ook waar we het nog beter kunnen maken voor inwoners en bezoekers.

Met dit Programma Mobiliteit scherpen we onze koers op verkeer en mobiliteit aan. We zien dat mobiliteit belangrijk is om mee te kunnen doen in de samenleving. Het zorgt ervoor dat mensen in beweging kunnen komen. We gaan daarom meer aandacht geven aan lopen en fietsen. Zo kunnen we als gemeente eraan bijdragen dat zoveel mogelijk inwoners in de nabijheid van hun huis prettig en comfortabel bij de supermarkt, huisarts of café kunnen komen.

Velen van ons werken elders, bezoeken het ziekenhuis of volgen onderwijs buiten de gemeente. We moedigen u aan om steeds vaker en verder op de fiets te stappen. Natuurlijk houden we oog voor de mensen die simpelweg afhankelijk zijn van de auto.

Mobiliteit neemt ruimte in terwijl we zorgvuldig moeten afwegen waar we ruimte aan willen geven. We willen het Groene Goud beschermen. Ook daar maken we keuzes in dit programma Mobiliteit.

Ria Barber

Wethouder gemeente Berg en Dal

1.2 Aanleiding

Een groepje wandelaren is op weg van Millingen naar Groesbeek over het Pieterpad. Onderweg kruisen ze fietsers. De fietsers genieten terwijl ze fietsen over de heuvels. Ze houden de benen stil als ze afdalen van de stuwwal en komen op adem in de uitgestrekte Ooijpolder. In Leuth zien ze twee mensen met een kinderwagen in de bus stappen. Die mensen gaan naar het centrum van Nijmegen om te winkelen. Als de fietsers in Millingen aankomen zien ze net vrienden met de auto vertrekken. Zij gaan naar familie in Breedeweg. Mobiliteit is overal. En in Berg en Dal is alle mobiliteit omringd door het Groene Goud.

In gemeente Berg en Dal is de omgevingsvisie in april 2025 vastgesteld. Het programma mobiliteit is een uitwerking van de omgevingsvisie op het gebied van mobiliteit, verkeer en vervoer. In het programma staat hoe we invulling geven aan de centrale ambitie van de omgevingsvisie: 'de gezonde leefomgeving'. Daarnaast werken we toe naar klimaatneutraal. Dit betekent dat we de impact van onze mobiliteit moeten beperken. Dit doen we aan de ene kant door inwoners en bezoekers duurzamere mobiliteitskeuzes te laten maken. Aan de andere kant zetten we in op het beperken van het gebruik van fossiele brandstoffen.

Het huidige mobiliteitsbeleid is verouderd en nieuwe ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, verkeer en vervoer vragen om nieuw beleid. Met het programma bepalen we de koers voor de komende jaren en welke maatregelen we de komende jaren gaan uitvoeren om de doelen te bereiken.

De opgaven en mogelijkheden zijn in de verschillende delen van de gemeente Berg en Dal anders. In de dagelijkse mobiliteit zijn het bereiken van de supermarkt, de basisschool, de huisarts of de sportclub belangrijk voor veel inwoners. Voor veel dorpen geldt dat deze voorzieningen in de buurt zijn. Het is nog niet voor iedereen makkelijk en haalbaar om deze plekken zelf te voet of fietsend te bereiken. Deze inwoners zijn afhankelijk van iemand anders om hen te brengen of vinden de loop- of fietsroute niet prettig. Zij kiezen dan voor de auto.

Regelmatig moeten inwoners uit Berg en Dal ook naar plekken buiten hun dorp. De alternatieven die iemand heeft zijn afhankelijk van waar je woont en welke richting je op moet. In de dorpen Breedeweg, de Horst, Leuth, Kekerdorp, Millingen aan de Rijn is de afstand naar Nijmegen groter. In deze dorpen heb je nu eenmaal vaker de auto nodig om ergens te komen. Terwijl je vanuit Beek, Berg en Dal, Groesbeek, Ooij en Ubbergen de fiets en de bus vaker als goed alternatief hebt voor de auto. Bovendien is het vanuit deze dorpen interessant om over te stappen op de trein in Nijmegen of Molenhoek. Als je van de stuwwal de polder in moet of andersom, dan zijn de opties met het openbaar vervoer schaars. Al met al is de auto niet weg te denken uit gemeente Berg en Dal en het programma Mobiliteit moet hierop inspelen.

In dit Programma Mobiliteit spreken we af hoe we invulling geven aan de opgaven van Berg en Dal. De gezonde leefomgeving is hierbij het uitgangspunt. Verkeersveiligheid is hierbij altijd een randvoorwaarde.

Na vaststelling van het Programma Mobiliteit werken we periodiek een uitvoerings-programma uit. Hierin staat concreet beschreven welke projecten we oppakken in de komende jaren. We zetten hierbij zoveel mogelijk in op het werk met werk maken.

Leeswijzer rapport

- a. Voor u ligt het Programma Mobiliteit van gemeente Berg en Dal. Bij het schrijven van het programma is het uitgangspunt om een compact en makkelijk leesbaar programma neer te leggen.
- b. In hoofdstuk 2 beschrijven we de huidige situatie en uitdagingen rond mobiliteit in de gemeente. Dit doen we door links het verhaal van Berg en Dal neer te zetten en rechts de verdiepende informatie te plaatsen.
- c. In hoofdstuk 3 leggen we uit wat onze visie is op de rol van mobiliteit binnen 'de gezonde leefomgeving'. Deze visie vormt de komende jaren het uitgangspunt hoe om te gaan met mobiliteit van, naar en binnen de gemeente.
- d. In hoofdstuk 4 werken we de toekomstvisie uit door te laten zien waar we de komende jaren aan willen werken.
- e. In hoofdstuk 5 lichten we de belangrijkste ondersteunende documenten toe. Deze zijn allen geactualiseerd met het schrijven van dit programma Mobiliteit.
- f. In de Programma mobiliteit bijlagen is uitgebreide informatie opgenomen over het bestaande beleidskader, geanalyseerde data, de risicoanalyse en input uit het participatietraject.

Proces

In april 2025 startten we met het Programma Mobiliteit. We analyseerden alle beschikbare informatie. We hielden een inwonerspeiling om de ervaringen met mobiliteit en verkeer op te halen. We organiseerden begin mei een masterclass om het participatieproces te starten. We spraken met collega's binnen de gemeente en belanghebbenden uit de gemeente.

Deze eerste fase gaf ons inzicht in de belangrijkste uitdagingen voor Berg en Dal. We bespraken deze met de raads werkgroep en het college. Met de afspraken uit de Omgevingsvisie in gedachte, ontwikkelden we onze visie op mobiliteit. We stemden dit af met collega's binnen de gemeente.

Het Programma Mobiliteit lag van 1 september tot en met 3 oktober ter inzage. Aan de hand van de zienswijzen hebben we het Programma Mobiliteit definitief gemaakt. De reactienota is bijgevoegd bij besluitvorming.

Omgevingsvisie als overkoepelend uitgangspunt

Begin 2025 is de omgevingsvisie 'De Vergezichten van Berg en Dal' door de gemeenteraad vastgesteld. Dit is het eerste beleidsinstrument in de beleidscyclus van de Omgevingswet. In de omgevingsvisie staan de integrale doelen en ambities voor de lange termijn opgesteld. Deze visie is de basis voor de ontwikkeling van themaprogramma's zoals het programma mobiliteit.

In de omgevingsvisie is de hoofdambitie een gezonde leefomgeving voor mens, flora en fauna. Dat gaat om een leefbare, schone en veilige omgeving, die bijdraagt aan geestelijke en lichamelijke gezondheid. Een duurzame omgeving voor volgende generaties is belangrijk.

Er zijn vier hoofdambities:

- a. Het Groene Goud in Balans: het beschermen en versterken van het karakteristieke Berg en Dalse landschap. Er is balans nodig tussen natuur, gebruik en beleving
- b. De Dorpen als Basis: onze gemeente bestaat uit 10 dorpen met hun eigen karakter en krachten. Om de sociale cohesie te behouden zetten we in op ontmoeting en voorzieningen.
- c. Duurzaam Verbonden: duurzame verbindingen met Nijmegen en de regio zijn essentieel, maar deze verplaatsingen gaan het liefst schoon en duurzaam.
- d. Gezond Milieu, Water en Bodem: het tegengaan van geluidsbelasting en luchtvervuiling is belangrijk en een basis voor een gezonde leefomgeving.

2 HET VERTREKPUNT IN 2025

2.1 Mobiliteit in 2025

Het vertrekpunt vertelt hoe het er nu voor staat met mobiliteit in gemeente Berg en Dal. We kijken naar de bestaande beleidskaders. We verdiepen ons in de ervaringen van bewoners. We halen op wat er in regio speelt. Tot slot analyseren we beschikbare verkeersgegevens. In dit hoofdstuk beschrijven we de belangrijkste bevindingen.

Gemeente Berg en Dal wordt gekenmerkt door het mooie groene heuvellandschap en haar karaktervolle dorpen. De gemeente ligt dichtbij Nijmegen. De directe fiets- en busverbindingen richting de stations en de binnenstad zijn erg waardevol. Ten oosten van gemeente Berg en Dal liggen Kranenburg en Kleve. Ook hier maken veel van onze inwoners gebruik van al wat beide plaatsen te bieden hebben.

Juist de onderlinge verbindingen tussen de verschillende dorpskernen binnen onze gemeente ontbreken soms. Wie in Millingen aan de Rijn woont en met de bus naar Groesbeek wil, reist vaak via Nijmegen. Daarom is het aanvullend vervoer op het reguliere openbaar vervoernetwerk, zoals de haltetaxi en buurtbus, essentieel voor de bereikbaarheid van de dorpen.

Daarnaast is de 'dorpskracht' aanwezig en dat is te zien als men kijkt naar de initiatieven zoals Automaatje en de TukTuk. Dit maakt dat mensen langer actief blijven en zo elkaar kunnen blijven ontmoeten in de gemeente. Toch wordt de auto vaak als vervoersmiddel gebruikt naar Kleve of naar andere dorpen in de gemeente. De grote afstanden binnen de gemeente en het ontbreken van goede busverbindingen maakt dat het autobezit en de autoafhankelijkheid relatief hoog is.

De aanwezigheid van de auto belemmert soms prettig lopen en fietsen in de dorpskernen, omdat er hard wordt gereden. Ook wordt de verkeersveiligheid als slecht ervaren op de 60km/uur wegen buiten de bebouwde kom. Daarnaast wordt de begaanbaarheid van de fietspaden en wandelpaden als onvoldoende ervaren. Toch wordt de fiets op korte en lange afstanden goed gevonden, maar het kan altijd beter.

Het vele fietsgebruik in de gemeente is te zien aan het intensief gebruik van de fietsroutes. Door de Ooijpolder, de bossen op de stuwwal en de pontjes. Deze routes dragen bij aan de bereikbaarheid van onze gemeente. Deze routes worden niet alleen door recreanten gebruikt, maar ook door de inwoners van Berg en Dal voor hun woon-werkverkeer. Dit kan het soms ook druk maken in deze ogenschijnlijke rustige omgeving.

Met een blik naar de toekomst zal de openbare ruimte veranderen. De komende 10 jaar worden er honderden woningen gerealiseerd in voornamelijk Groesbeek-Noord (Lubertse Akkers), Ooij, Millingen-West, Dekkerswald en in Leuth. Hierdoor ontstaan er nieuwe verkeersstromen. Dit betekent dat er moet worden nagedacht over hoe deze gebieden te bereiken zijn op een schone en gezonde manier.

Hierbij is de mobiliteitstransitie een belangrijke ontwikkeling. De mobiliteitstransitie staat voor het verminderen, verschoneren en veranderen van mobiliteit. Dit is nodig om de impact op het klimaat te verminderen, om minder ruimte te gebruiken voor mobiliteit en ervoor te zorgen dat iedereen overal kan blijven komen.

De mobiliteitstransitie biedt nieuwe kansen voor de mobiliteit van jong en oud in Berg en Dal. In buurtgemeente Nijmegen zijn ze hier al mee bezig. Ook Berg en Dal wil graag meebewegen en inzetten op duurzame mobiliteit, maar wel op haar eigen manier: het moet passen bij het karakter van de dorpen.

We houden ook rekening met wat er gebeurt in de Groene Metropoolregio en bij onze buurgemeenten. De Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen werkt volop aan de transitie naar duurzame mobiliteit. Gemeente Nijmegen werkt op verschillende vlakken aan het stimuleren van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Het is nu het moment voor ons om daarop in te spelen zodat inwoners van Berg en Dal ook in de toekomst kunnen komen waar ze zijn moeten.

Beleidskader

Naast de omgevingsvisie zijn er op nationaal, regionaal, provinciaal en gemeentelijk niveau verschillende beleidsdocumenten die de basis vormen voor het programma mobiliteit (zie bijlage 1). De belangrijkste punten om mee te nemen zijn:

- a. Verkeersveiligheid aanpakken door risicogestuurd te werken in plaats van reactief.
- b. Kwetsbare doelgroepen zoals ouderen, kinderen of fietsers verdienen extra aandacht.
- c. Streven naar duurzame bereikbaarheid voor inwoners en bedrijven om mee te kunnen doen in de maatschappij.
- d. Alle vervoersmiddelen en reisbewegingen moeten duurzaam en emissieloos worden.

- e. Eerst bestaande infrastructuur benutten, voordat er nieuwe infrastructuur bij komt.
- f. Inzetten op actieve en duurzame recreatie.
- g. Tot 15 km vol inzetten op de fiets, o.a. door gedragsbeïnvloeding en verbeteren van het hoofdfiets-netwerk.
- h. Bestaande ov-netwerk uitbreiden met HUBs. Dit zijn overstappunten waar verschillende vervoerswijzen samenkomen. Een bezoeker kan op een hub overstappen van de bus naar een deelfiets of een bewoner die overstapt van auto naar ov..
- i. Gedragsbeïnvloeding en educatie voor jong en oud.

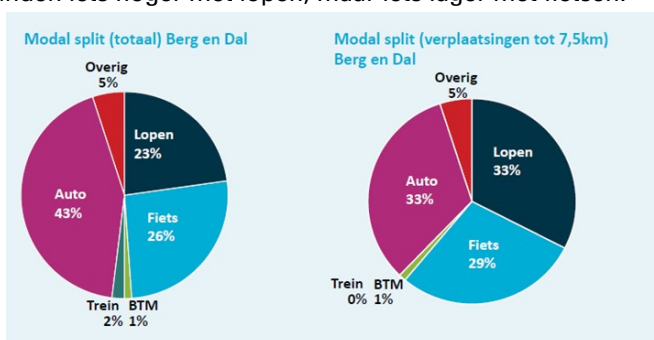
Risicoanalyse

De risicoanalyse (zie bijlage 2) laat zien waar de hoogste verkeersveiligheidsrisico's in gemeente Berg en Dal zijn. Dit zijn de belangrijkste risico's:

- a. Er zijn zowel veel jongeren als steeds meer ouderen in Berg en Dal: kwetsbare verkeersdeelnemers.
- b. Weginrichting niet overal conform CROW-richtlijnen: 30 km/u geen klinkerverharding; 50 km/u zonder vrije fietsvoorziening; 60 km/u geen snelheidsremmers bij lange rechtstanden; 80 km/u met overrijdbare middenberm en erfaansluitingen.
- c. Relatief veel wegvakken met hoge snelheidsovertredingen (V85). De v85 staat voor de snelheid die door 85% van de weggebruikers maximaal wordt gereden.
- d. Aantal kruispunten in Groesbeek en Berg en Dal met hoge concentratie ongevallen.

Modal split

De Modal Split gaat over de vervoerskeuze bij verplaatsingen. In onderstaande figuren zien we dat in Berg en Dal de auto het meest gebruikte vervoersmiddel is. Bij afstanden tot 7,5 km 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.



Inwonerspeiling

Om de balans op te maken hebben we een inwonerspeiling uitgezet (zie bijlage 3). Deze is door 364 respondenten ingevuld. Voornamelijk uit Groesbeek, Millingen aan de Rijn en Beek. De belangrijkste conclusies die we hieruit kunnen trekken zijn:

- a. Ongeveer 95% van de respondenten beschikt over een (elektrische) fiets en ongeveer 86% van de respondenten beschikt over een auto.
- b. Binnen het dorp wordt voornamelijk gebruik gemaakt van lopen (93% van de respondenten) en fietsen (84% van de respondenten). De helft van de respondenten geeft ook aan nog steeds regelmatig met de auto te gaan binnen het dorp.
- c. 38% van de respondenten geeft aan de trein te gebruiken voor reizen buiten het dorp. De bus (50% van de respondenten) wordt voor deze reizen iets meer gebruikt.
- d. Bijna een vierde van de respondenten geeft aan niet altijd op de bestemming te komen met hun voorkeursvervoersmiddel.
- e. De uitdagingen rondom reizen gaan voornamelijk over de kosten (40% van de respondenten) en slechte aansluiting met het ov (30% van de respondenten). Onprettige fiets- en wandelpaden is ook een van de uitdagingen.
- f. 27% van de respondenten geeft aan dat het betaalbaar maken van vervoersmiddelen zou helpen. Een verbeterd ov-netwerk zou ook bijdragen of meer goedkope parkeerplaatsen.

- g. Op een kaart konden respondenten knelpunten aangeven. Ze noemen vooral knelpunten rondom:
- h. De verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers die onder druk staat;
- i. Straten en wegen waar mensen ervaren dat er te veel verkeer is;
- j. Fietspaden die aan onderhoud toe zijn;
- k. Te hard rijdende auto's op een aantal doorgaande wegen;
- l. Toegankelijkheid van looproutes en onprettige oversteken;
- m. Foutgeparkeerde auto's.

2.2 De belangrijkste uitdagingen in 2025

Het vertrekpunt maakt ook duidelijk welke opgaves er zijn in gemeente Berg en Dal. Het Programma Mobiliteit vertelt hoe we met deze opgaves omgaan. De belangrijkste opgaves zijn:

Aanhaken bij de Mobiliteitstransitie Nijmegen

De mobiliteitstransitie is landelijk, maar ook bij buurgemeente Nijmegen in volle gang. Nijmegen gaat voor een autoluwe binnenstad. De binnenstad van Nijmegen blijft bereikbaar met de auto waarbij bezoekers steeds vaker aan de randen van de stad zullen parkeren. Als gemeente zullen we hierop in moeten spelen.

De filevorming en oversteekbaarheid van de N325

De N325 vormt de belangrijkste verbinding naar de Waalbrug vanuit de polder en Duitsland. Op de weg zelf staan auto's en de bus regelmatig in de file in de richting van Nijmegen. Tegelijkertijd is de oversteek voor langzaam verkeer bij de Ubbergseweg gevaarlijk. Hier wordt al aan gewerkt. We willen met provincie Gelderland, gemeente Nijmegen en de Groene Metropoolregio tot een toekomstbestendige oplossing komen voor de N325.

De kwaliteit van het fietsnetwerk

De gemeente heeft momenteel al een uitgebreid (recreatief) netwerk aan fietsroutes, maar niet overal is de kwaliteit van de fietsroutes naar wens. Tegelijkertijd moeten er keuzes worden gemaakt welke fietsroutes met prioriteit worden aangepakt. De keuze is om een aantal hoofdroutes uit te kiezen of te gaan voor een fijnmazig netwerk.

Recreatie op de dijken

Met een toename van recreatie in eigen land en de groei van Nijmegen trekt de mooie omgeving van onze gemeente steeds meer bezoekers aan. Het is belangrijk dat er balans blijft tussen gastvrijheid voor recreanten en leefbaarheid voor bewoners. Bij de dijken speelt de vraag of deze toegankelijk moeten blijven voor iedereen op ieder moment.

Inrichting van de wegen

GOW30 is landelijk geïntroduceerd als een nieuwe wegcategorie. GOW staat voor gebiedsontsluitingsweg. Ook in onze gemeente speelt de vraag welke wegen geschikt zijn om de snelheid van 50km/u naar 30km/u terug te brengen. Zo maken we deze straten veiliger en prettiger voor voetgangers en fietsers. Daarnaast is het ook de vraag of 80km/u wegen buiten de bebouwde kom naar 60km/u kunnen of moeten. Wij kunnen dit niet altijd zelf bepalen want sommige wegen zijn van provincie Gelderland. Een goede afweging in verkeersveiligheid en passende inrichting is hierbij essentieel.

Parkeerbeleid

Parkeerbeleid is een belangrijk instrument om duurzame mobiliteit te stimuleren. Als gemeente vinden we het belangrijk dat we een gastvrije gemeente blijven en dat de bereikbaarheid voor inwoners op orde is. Er moet een balans worden gevonden tussen het faciliteren van parkeren en het stimuleren om alternatieve vervoersmiddelen te gebruiken. Welke inrichting past hier bij?

De busverbindingen naar en tussen de dorpen

Met de komst van de nieuwe ov-concessie gaan er ook veranderingen plaatsvinden in het huidige busnetwerk. Voor de meeste kernen blijven we een goede busverbinding behouden, maar er zullen mogelijk ook (kleine) dorpen zijn waar de verbinding minder wordt. Vraagafhankelijk vervoer biedt hier mogelijk een oplossing.

Landbouwverkeer

Als gemeente hebben we ook te maken met landbouwverkeer. We vinden het belangrijk dat er in de weginrichting rekening mee wordt gehouden, maar het is ook belangrijk dat de veiligheid van ander verkeer gewaarborgd blijft. Het vinden van balans hierin is belangrijk.

Verbinding naar de A73

Bij file op de A73 worden er alternatieve routes gezocht die dwars door onze gemeente gaan. We zien dit liever anders en proberen het doorgaande verkeer door Groesbeek en Breedeweg te ontmoedigen.

3 DE TOEKOMST IN 2035

3.1 Visie op Mobiliteit

Gemeente Berg en Dal pakt de uitdagingen en dilemma's voor de toekomst met beide handen aan. Hierbij is een visie op de rol van mobiliteit nodig. Een visie bepaalt hoe we de komende jaren afwegingen maken, welke projecten we het meeste aandacht geven en aan welke afspraken we elkaar houden. Op deze pagina beschrijven we deze visie. Op de volgende pagina leggen we uit welke concrete doelstellingen we nastreven.

De belangrijkste ambitie van gemeente Berg en Dal is het creëren en behouden van een gezonde leefomgeving. Dit hebben we afgesproken in de Omgevingsvisie. Er zijn drie manieren waarop mobiliteit ingepast kan worden in de gezonde leefomgeving. We onderscheiden: bewegen, meedoen en schoon.

De eerste manier is: **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. Fietsen brengt je bovendien ook naar andere dorpen, Nijmegen of Kranenburg.

De tweede manier is: **meedoen**. Je gezond voelen heeft ook te maken met of je je onderdeel voelt van de maatschappij. 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.

De derde manier is **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.

Veiligheid is een randvoorwaarde bij alles wat we doen. Met alle projecten die we uitvoeren werken we aan een veiligere situatie op de straten en wegen in Berg en Dal. Hierbij hebben we zowel aandacht voor de objectieve verkeersveiligheid als de sociale veiligheid.



Komende jaren gaan we werken vanuit deze visie. We realiseren ons dat de auto-afhankelijkheid in Berg en Dal voorlopig blijft. Veel mensen zullen een auto nodig hebben om in andere dorpen en regio's te komen. Onze aandacht zal zich vooral richten op het verbeteren en vergroten van de mogelijkheden voor de voetganger, de fietser en de ov-gebruiker. We passen onze wegen en straten aan wanneer deze aan de beurt zijn voor beheer en onderhoud. Dit betekent dat we nadenken over een aangepaste inrichting als we aan de weg gaan werken omdat het riool vervangen moet worden of het wegdek toe is aan onderhoud.

3.2 De tastbare doelen

We hebben een aantal doelen die de ambitie 'gezonde leefomgeving' meetbaar maken voor de onderdelen Bewegen, Meedoen en Schoon. Deze doelen stellen we voor onszelf om komende jaren te monitoren of we vooruitgang boeken in de gewenste richting. Dit doen we op twee momenten over een periode van

10 jaar. Een moment in 2030 en een in 2035. Deze tastbare doelen maken dat we de maatregelen kunnen toetsen en tijdig kunnen bijsturen waar nodig.

Bewegen

- a. In 2035 is op tenminste drie locaties in gemeente Berg en Dal de fietsinfrastructuur aantoonbaar verbeterd volgens de afspraken in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte.
- b. In 2035 is het aandeel voetgangersbewegingen, op een afstand tot 7,5 kilometer, 35%. Dit betekent een stijging van 6% ten opzichte van 2023. Het tussentijdse doel in 2030 is dat het aandeel voetgangersbewegingen 34% is.
- c. 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. Het tussentijdse doel in 2030 is dat het aandeel fietsverplaatsingen 30,5% is. We monitoren doel 2 en 3 aan de hand van het jaarlijkse onderzoek naar reisgedrag dat het CBS uitvoert. De 0-meting is op basis van data uit 2023. Er zal een tussen meetmoment plaatsvinden in 2030 en een laatste meting in 2035.
- d. In 2030 is het autobezit in Berg en Dal niet verder gestegen dan 1,17 auto per huishouden. In 2035 verwachten we een daling tot 1,05 auto per huishouden.

Meedoen

- a. 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.
- b. In 2035 hebben we van iedere wijk en dorp in de gemeente een wijkscan gemaakt gericht op toegankelijkheid van de wijk en hebben we de toegankelijkheid in twee wijken verbeterd.
- c. 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

- a. In 2030 is de geluidshinder veroorzaakt door wegverkeer op wegen waar 50 kilometer per uur of harder gereden wordt verminderd van 15% in 2024 met 2,5% in 2030. In 2035 is er een daling van 3%. De geluidshinder van wegverkeer tot 50 km/u is verminderd van 23% in 2024 naar 20% in 2030. In 2035 is de geluidshinder van wegverkeer <50km/u gedaald tot 14%. In 2030 is geluidshinder van brommers en scooters verminderd van 29% in 2024 naar 25%. In 2035 is dit percentage verder gedaald tot 20%. Dit is te monitoren door de GGD monitor te gebruiken en te kijken naar de indicator woon- en leefomgeving.
- b. In 2030 heeft er een emissiereductie van 70% ten opzichte van 2016 plaatsgevonden. In 2035 is de emissiereductie verhoogd naar 85% ten opzichte van 2016. Dit meten we op basis van de gegevens uit de klimaatmonitor.

4 HOE WE KOMENDE JAREN WERKEN AAN MOBILITEIT

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk beschrijven we hoe we de komende jaren werken aan de drie ambitielijnen: bewegen, meedoen en schoon. Per ambitielijn beschrijven we welke acties we in de komende jaren willen uitvoeren en wat de rol is van de gemeente. We onderscheiden drie rollen:

- a. **Proactief:** we hebben dit in eigen hand en kunnen een actie zelf opstarten. Een voorbeeld is het aanpassen van de weg als de weg in ons beheer is.
- b. **Faciliterend:** we gebruiken kennis, materialen of input van andere overheden of organisaties. Een voorbeeld is het uitvoeren van een gedragscampagne die door de rijksoverheid is ontwikkeld.
- c. **Lobby:** we willen andere overheden of organisaties beïnvloeden om actie te ondernemen. Een voorbeeld is het beïnvloeden van provincie Gelderland om actie te ondernemen op de N325.

Per ambitielijn leggen we in de groene kaders uit welke beleidsuitgangspunten we hanteren. Deze beleidsuitgangspunten vormen de basis voor hoe we de komende jaren keuzes maken.

4.2 Bewegen

4.2.1 Welke ontwikkelingen zien we in Nederland?

Het belang van duurzame mobiliteit neemt toe

Het Klimaatakkoord heeft gemeenten aangezet om duurzame en actieve verplaatsingen te stimuleren en meer ruimte te geven. Verplaatsingen te voet, op de fiets of met het openbaar vervoer helpen niet alleen bij het verminderen van uitstoot, maar ook om een gezonde leefomgeving te creëren waar beweging centraal staat.

Om dit te realiseren wordt er overal volop geïnvesteerd in veilige en toegankelijke infrastructuur voor fietsers. Nieuwe fietsverbindingen en inrichting van comfortabele en veilige fietsroutes dragen hier aan bij. Deze nieuwe fietsverbindingen moeten rekening houden met de snelheidsverschillen dankzij de verschillende soorten fietsen op het fietspad. Denk aan speed pedelecs, elektrische bakfietsen en fatbikes. De e-fiets wint nog steeds aan populariteit. Al sinds 2018 worden er meer e-fietsen verkocht dan gewone fietsen (KiM, 2023). De e-fiets zorgt er voor dat mensen steeds grotere afstanden afleggen. In Berg en Dal is de e-fiets een belangrijk hulpmiddel om verder te komen.

Toegankelijke infrastructuur

De aandacht voor goede toegankelijke infrastructuur voor voetgangers en fietsers is mede voortgekomen bij de ondertekening van het VN verdrag Handicap in 2016. Dit verdrag stelt eisen aan overheden om de openbare ruimte op zo een manier in te richten dat iedereen zich zelfstandig kan verplaatsen, ongeacht fysieke beperkingen. De rechten en vrijheden van mensen met een beperking worden op deze manier beschermd en gewaarborgd. De voetganger is lang onderbelicht geweest in mobiliteitsbeleid. Landelijk zijn veel overheden, kennisinstellingen en belangenbehartigers aangesloten bij het Nationaal Masterplan Lopen. Binnen dit Masterplan wordt er volop gewerkt aan meer investeringen in lopen en meer kennis over lopen.

4.2.2 Wat is het beleid van de gemeente?

Iedereen, jong en oud, zou zich veilig moeten kunnen bewegen naar basisvoorzieningen. Fietsen en lopen is gezond en het is een duurzame manier van reizen. Voor het realiseren van een gezonde leefomgeving is het essentieel om hierop in te zetten. Daarom ondersteunen en stimuleren we als gemeente voetgangers en fietsers.

Het zelfstandig bereiken van voorzieningen is niet vanzelfsprekend voor iedereen. Mensen in een rolstoel, scootmobiel, met rollator, kinderwagen of met een driewielers moeten veilige en brede loop- en fietspaden kunnen gebruiken. **Toegankelijkheid** van de openbare ruimte is daarom een belangrijk aandachtspunt komende jaren.

Fietsen is van belang voor het versterken van de verbindingen in onze gemeente, tussen én in de dorpen. Om te zorgen dat fietsen aantrekkelijk is en blijft is een hoogwaardig **fietsnetwerk** belangrijk. Niet alleen voor bewoners, maar ook voor recreatieve fietsers die genieten van het mooie landschap van onze gemeente. In hoofdstuk 5 staat het fietsnetwerk en bijbehorende kwaliteitseisen.

Bewoners en bezoekers van onze gemeente kiezen dagelijks voor een manier om van A naar B te komen. We stimuleren mensen om te kiezen voor lopen of fietsen. Ook recreanten die wandelen of fietsen trekken we in onze gemeente graag aan.

Op de volgende bladzijde beschrijven we in het groene kader welke beleidsuitgangspunten we hanteren. Daarna beschrijven we de acties die bij dit hoofdstuk horen. Deze acties richten zich op lopen, fietsen en gedragsmaatregelen.

Als gemeente...

- a. Voorkomen we waar mogelijk afsluitingen van wandel- en fietspaden wanneer er onderhoud of wegwerkzaamheden plaatsvinden op de autorijbaan.
- b. Hanteren we het fietsnetwerk met de categorieën hoofd fietsroutes, utilitaire routes en recreatieve routes.
- c. Vinden we verharde voetpaden de norm rondom voorzieningen en in de dorpen. We vinden dat onverharde paden in het buiten- en recreatiegebied een kwaliteit blijven.
- d. Geven we toegankelijke, rolstoelvriendelijke of handbike routes voor recreanten aandacht in het toekomstige omgevingsprogramma Recreatie.
- e. Realiseren we fietsenstallingen om fietsers te verwelkomen in de dorpscentra.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen...

- Passen we het STOMP principe (Stappen, Trappen, Ov, Mobiliteitsdiensten, Privé-auto) toe.
- Werken we met een gebiedsindeling om zo de parkeernorm af te stemmen op de kenmerken van een gebied.
- Bieden we de mogelijkheid om deelmobiliteit toe te passen om zo een lagere parkeernorm te hanteren.
- Fietsparkeren wordt een voorwaarde bij voorzieningen. In het toetsingskader ruimtelijke ontwikkelingen is dit verder uitgewerkt.

In de openbare ruimte...

- Het STOMP principe (Stappen, Trappen, Ov, Mobiliteitsdiensten, Privéauto) wordt toegepast bij herinrichting van bestaande wegen.
- Hanteren we een norm voor toegankelijkheid in de openbare ruimte. Dit is verder uitgewerkt in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte.

4.2.3 Wat gaan we doen?

Thema	Actie	Rol van de gemeente
Fietsnetwerk	We verwijderen obstakels op het fietsnetwerk op het dat moment dat we gaan herinrichten. We doen dit onder andere aan de hand van meldingen van inwoners en de inventarisatie van de Fietsersbond.	Proactief
Fietsnetwerk	We passen de voorrangsituatie aan op de rotonde 2e Colonjes – Bredeweg – Nieuwe Drulseweg. Zo creëren we eenduidigheid op het fietsnetwerk.	Proactief
Fietsnetwerk	We gaan stap voor stap de kwaliteit op het fietsnetwerk verbeteren. We hebben in elk geval onderstaande projecten op de planning. Wanneer deze gerealiseerd zijn, bepalen we waar we de volgende acties op het fietsnetwerk doen. We kijken hierbij naar mogelijkheden om werk-met-werk te maken, subsidiemogelijkheden en de prioriteiten uit onze analyses van het fietsnetwerk.	Proactief
Fietsnetwerk	We realiseren bewaakte fietsenstallingen in de centrumgebieden om fietsen naar de winkel comfortabeler te maken. We beginnen met het realiseren van een bewaakte fietsenstalling in het centrum van Groesbeek.	Proactief
Toegankelijkheid	We voeren per dorp een wijkscan uit. Hiermee bepalen we waar de aandachtspunten liggen voor toegankelijkheid. De voorgestelde maatregelen uit een scan programmeren we via het beheer en onderhoud. Elk jaar voeren we in één of twee wijken/dorpen een scan uit.	Proactief
Toegankelijkheid	We zorgen dat het Programma Mobiliteit en bijbehorende beleidsregels voor de inrichting van de openbare ruimte landen in onze interne werkprocessen.	Proactief
Toegankelijkheid	Bij herinrichting betrekken we de WMO-adviesraad actief om advies te geven over toegankelijkheid.	Faciliterend
Beïnvloeden gedrag en verkeerskeuze	Jaarlijks sluiten we aan bij twee landelijke en/of regionale campagnes om jong en oud te stimuleren zich op actieve en veilige manier te verplaatsen. We sluiten hierbij aan bij de landelijke en regionale campagnes zoals 'kort ritje, da's zo gefietst of 'zet je licht aan'.	Faciliterend
Beïnvloeden gedrag en verkeerskeuze	Als gemeente gaan we meedoen in het programma Doortrappen. Dit wordt gefaciliteerd door het Rijk en provincie Gelderland. We organiseren jaarlijks een interventie of activiteit. Daarnaast communiceren we over Doortrappen via onze gemeentelijke kanalen.	Faciliterend
Beïnvloeden gedrag en verkeerskeuze	We stimuleren het verkeerseducatieprogramma van provincie Gelderland actief. Na 4 jaar heeft iedere school in de gemeente minimaal eenmalig een activiteit uit het programma georganiseerd.	Faciliterend
Beïnvloeden gedrag en verkeerskeuze	We volgen de regionale ontwikkelingen in de Bewonersaanpak. Wanneer deze beschikbaar komt, voeren we dit uit bij nieuwe woningbouw zoals Lubertsche Akkers, Dekkerswald en het Reomieterrein.	Faciliterend

4.4 Meedoen

4.4.1 Welke ontwikkelingen zien we in Nederland?

Iedereen moet kunnen meedoen

Om mee te kunnen doen in de samenleving is goede bereikbaarheid van cruciaal belang. Dit wordt landelijk onderstreept met het Bereikbaarheidspeil. Een kabinetstandpunt dat in 2025 is vastgesteld. Dit stelt vast dat de bereikbaarheid van basisvoorzieningen, banen en goederen op peil moet blijven en waar nodig verbeterd moet worden. Wanneer er nieuwe woningen of (maatschappelijke) voorzieningen worden gebouwd, moet er beoordeeld worden of mensen deze locaties kunnen bereiken.

Delen in plaats van bezitten

Initiatieven zoals Coöperatie Auto of Wijzijndeel, waarbij buurtgenoten samen een elektrische auto delen, tonen aan dat autobezit niet altijd nodig is om je vrij te kunnen bewegen. Dit biedt mensen die afhankelijk zijn van een auto om bepaalde bestemmingen te bereiken een duurzame alternatief aan. Er zijn ook talloze voordelen waar dit in landelijke dorpen gebeurt. Mensen sluiten hierbij aan om bijvoorbeeld hun tweede auto weg te doen.

Lagere snelheid in de dorpen en steden

Er wordt sinds 2019 landelijk gewerkt aan het Strategische Plan Verkeersveiligheid. De centrale ambitie is 0 verkeersslachtoffers. Een grote ontwikkeling waar zowel steden als dorpen aanwerken is het terugbrengen van de snelheid. Dit zorgt ervoor dat de kans op ongelukken, met name tussen voetgangers, fietsers en automobilisten, afneemt. En de ernst van ongelukken neemt af. Er is een nieuwe soort weg geïntroduceerd: een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u. Deze weg is wel bedoeld om verkeer te ontsluiten uit een wijk of dorp maar er wordt ook veel overgestoken, er zijn veel bestemmingen aan de weg enzovoort. Daarom vinden we daar 50 km/u minder gepast.

4.4.2 Wat is het beleid van de gemeente?

Om mee te kunnen doen vinden wij als gemeente het belangrijk dat onze bewoners op een duurzame en toegankelijke manier basisvoorzieningen kunnen bereiken, maar ook belangrijke plekken zoals werk, school en het ziekenhuis. Het verder ontwikkelen en verbeteren van de openbaar vervoerverbindingen, prettige overstapplaatsen en zorgvuldige ontsluitingen zijn hierbij erg belangrijk.

Gemeente Berg en Dal heeft op dit moment vanuit alle dorpen met meer dan 500 inwoners een **goede busverbinding met Nijmegen**. Toch zijn niet alle (buurten van) dorpen even goed verbonden met de stad en zijn de verbindingen tussen de dorpen vaak niet goed. Daarom is **vraagafhankelijk vervoer** van essentieel belang om bewoners en bezoekers op plekken te krijgen die er toe doen. Dit is een belangrijke ontwikkeling voor een gezonde leefomgeving.

Goede overstappunten zijn een belangrijke schakel om **ketenreizen** mogelijk te maken. Dit betekent dat je makkelijk over moet kunnen stappen van het ene vervoersmiddel naar het andere. Het realiseren van toegankelijke bushaltes, fietsenstallingen en een TOP/HUB dragen hier aan bij. Door deze ontwikkelingen wordt een duurzame reis makkelijker en sneller.

Het gebruik van de auto blijft onderdeel van mobiliteit in Berg en Dal. Met dit programma Mobiliteit stellen we ook het Toetsingskader Ruimtelijke Ontwikkelingen vast. Hierin beschrijven we hoeveel ruimte we voortaan willen geven aan auto- en fietsparkeren. Zo zorgen we ervoor dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen ontsloten worden binnen de kaders van een gezonde leefomgeving. We willen bij nieuwe ontwikkelingen de focus leggen op prettige woongebieden waar de verkeersfunctie niet dominant is. Ontmoeten, spelen en groen komen centraal te staan.

Daarnaast werken we aan de veiligheid van onze straten en wegen. We vernieuwen de wegcategorysering en hanteren voortaan het '30 kilometer per uur in de bebouwde kom tenzij 50 km/u gewenst is'. In het buitengebied gaan we op een aantal plekken terug van 80 km/u naar 60 km/u. Zo werken we aan veiligere straten en wegen.

Op de volgende bladzijde beschrijven we in het groene kader welke beleidsuitgangspunten we hanteren. Daarna beschrijven we de acties die bij dit hoofdstuk horen. Deze acties richten zich op openbaar vervoer, deelmobiliteit en autobereikbaarheid.

Als gemeente...

- a. Werken we aan onze infrastructuur vanuit het werk-met-werk maken principe. Dit betekent dat we aan een weg gaan werken wanneer het aan de beurt is voor onderhoud.
- b. We pakken acute onveilige situaties, zoals loszittende tegels, of directe risico's voor weggebruikers direct aan en lossen ze op. Inwoners kunnen hier melding van maken via de app Meldpunt Buitenruimte.
- c. Blijven we de busverbindingen op de wegen van het ov-netwerk faciliteren.
- d. We pakken acute onveilige situaties, zoals loszittende tegels, of directe risico's voor weggebruikers direct aan en lossen ze op. Inwoners kunnen hier melding van maken via de app Meldpunt Buitenruimte.
- e. Geven we de bus, waar mogelijk en wenselijk, voorrang op ander gemotoriseerd verkeer.
- f. Doen we ons best dat inwoners in ieder dorp (met meer dan 500 inwoners) in de spits binnen 30 minuten in het centrum van Nijmegen zijn met de bus.
- g. Willen we dat de centrumdorpen Groesbeek, Millingen aan de Rijn en Beek-Ubbergen meerdere toegankelijke haltes hebben die ook zijn voorzien van een fietsenstalling, verlichting en een veilige oversteek. In de andere dorpen is er tenminste één bushalte met dit voorzieningenniveau.
- h. Vinden we aanvullende vervoersdiensten op het reguliere ov-netwerk van belang. Diensten zoals de haltetaxi, buurtbus of vrijwilligersvervoer Automaatje ondersteunen we actief.
- i. Zetten we in op de ontwikkeling van een TOP / HUB in Beek. Hier komen naast reguliere buslijnen mogelijkheden om deelmobiliteit aan te bieden. Mogelijk kan er een combinatie plaatsvinden met andere voorzieningen, zoals pakketkluis of bedrijvigheid. Deze TOP / HUB vergroot de kansen om reizigers op de N325 over te laten stappen op het ov.
- j. Voeren we het integraal verkeersplan voor Beek-Berg en Dal uit en ontwikkelen een verkeersplan voor het te ontwikkelen gebied Lubertse Akkers.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen...

- a. Zorgen we bij (nieuwe) voorzieningen zoals zorgcentra, winkels en ov-haltes voor voldoende en volgens de richtlijnen ingerichte gehandicapte parkeerplaatsen.
- b. Onderzoeken we eerst of het huidige wegennet het extra verkeer aan kan, wanneer we nieuwe woningen of voorzieningen realiseren, voordat we nieuwe infrastructuur voorstellen.

In de openbare ruimte...

- a. Zoeken we naar mogelijkheden om de huidige parkeerplaatsen te bundelen op één plek wanneer we een bestaande buurt herinrichten. Bovendien gaan we uit van het huidige aantal parkeerplaatsen en breiden we dit aantal niet uit. We voeren een parkeerdrukmeting uit om te bepalen of er ruimte is om het aantal parkeerplaatsen te verminderen.
- b. Willen we dat de routes voor voetgangers van en naar de belangrijkste voorzieningen in ieder dorp toegankelijk zijn voor iedereen.
- c. Bij herinrichtingsprojecten van doorgaande wegen zal het belang van landbouwverkeer expliciet meegenomen worden in de afweging van een herinrichting. Zo werken we aan weginrichtingen die aansluit bij de behoeftes van alle verkeersdeelnemers.

4.4.3 Wat gaan we doen?

Thema	Actie	Rol van de gemeente
	We gaan in gesprek met de lokale initiatieven zoals TukTuk en AutoMaatje om ervaringen op te halen. We halen op wat ze nodig hebben om inwoners van dienst te blijven.	Faciliterend
Ov-verbindingen naar Nijmegen en tussen de dorpen	We verkennen of en hoe we het busvoordeelabonnement ook in gemeente Berg en Dal kunnen inzetten en voor welke doelgroepen dit relevant is. We gaan hiervoor ook in overleg met de Groene Metro-poolregio Arnhem – Nijmegen om te horen of deze behoefte in meer gemeenten is. Een busvoordeelabonnement kan ervoor zorgen dat het ov toegankelijker wordt voor sommige groepen.	Proactief

Thema	Actie	Rol van de gemeente
Prettige overstap ketenreis +ov-hubs	We toetsen de bestaande bushaltes op toegankelijkheid en comfort. De voorgestelde maatregelen die hieruit voort komen programmeren we via beheer en onderhoud. We denken hierbij aan bankjes, bushokje, geleidelijnen, oversteekplaats en reisinformatie.	Proactief
Prettige overstap ketenreis +ov-hubs	We brengen in kaart wat de potentie is van deelauto's in verschillende delen van de gemeente en waar er interesse is in bijv. deelauto's. We zien zelf potentie om deelauto's via buurtinitiatieven te stimuleren.	
Prettige overstap ketenreis +ov-hubs	We onderzoeken de mogelijkheid om de keervoorziening voor de bus in Millingen te verbeteren. Hierbij onderzoeken we ook of de Duitse buslijn 60 richting Kleve van deze nieuwe keervoorziening gebruik kan maken.	Proactief
Zorgvuldige en veilige ontsluitingen	We herinrichten tenminste drie wegen om te voldoen aan de ambities uit de wegategorisering. Hiervan zijn in elk geval de maatregelen uit het Integraal Verkeersplan Beek - Berg en Dal onderdeel van. Wanneer we drie wegen hebben herin-gericht, bepalen we wat de volgende stappen gaan zijn.	Proactief
Zorgvuldige en veilige ontsluitingen	We gaan in gesprek met provincie Gelderland, Groene Metropoolregio en gemeente Nijmegen over de ervaren problemen op de N325. De inzet is dat we een oplossing zoeken waardoor de bus geen hinder ondervindt van de vertraging op de N325. Tegelijkertijd zetten we in op de ontwikkeling van de TOP/HUB Beek. We blijven ook in gesprek over een toekomstbestendige oplossing voor het kruisend fietsverkeer ter hoogte van de Ubbergseweg.	Lobby
Zorgvuldige en veilige ontsluitingen	We zetten onze lobby voort richting provincie Gelderland om de snelheid op de provinciale wegen, die in de bebouwde kom van onze dorpen liggen, te verlagen naar 30 km/u.	Lobby
Zorgvuldige en veilige ontsluitingen	We pakken risicovolle locaties op het wegennetwerk aan wanneer er beheer of onderhoud plaatsvindt aan een weg. De wegategorisering bepaalt welke inrichting een weg krijgt.	Proactief
Digitalisering	We werken als gemeente aan het digitaliseren van onze mobiliteit- en verkeersdata. Hierbij volgen we de landelijke richtlijnen en proberen we waar mogelijk regionaal samen te werken.	Proactief

4.6 Schoon

4.6.1 Welke ontwikkelingen zien we in Nederland?

Landelijk wordt er ingezet op de mobiliteitstransitie waarbij schoon vervoer de norm moet worden. Het Klimaatakkoord stelt hierbij doelen waarbij in 2035 alle nieuwe auto's elektrisch zijn. Er wordt in het hele land gewerkt aan het plaatsen van laadpalen. In de ene gemeente kiezen ze ervoor om dit proactief te doen, in andere gemeenten plaatsen ze laadpalen op aanvraag. In sommige gemeenten kiezen ze voor laadpleinen maar op veel plekken zijn de laadpleinen versnipperd door de wijk.

De ambitie is om ook de logistieke sector en het woon-werkverkeer te verduurzamen. Steeds meer gemeenten werken met logistieke hubs aan de rand van de centra waar vracht wordt overgeladen van grote vrachtwagens naar kleinere elektrische voertuigen om pakketjes af te leveren. Dit gebeurt vooral in de steden. Daarnaast wordt er regionaal ingezet op de verduurzaming van woon-werkverkeer door werkgevers te ondersteunen. Het regionale programma Slim & Schoon biedt een werkgeversaanpak aan waarbij er met werkgevers wordt meegedacht hoe thuiswerken, meer fietsgebruik of overstap naar ov gestimuleerd kan worden. Gemeente Berg en Dal kan hier ook gebruik van maken om zijn eigen duurzaamheidsambities uit te voeren.

4.6.2 Wat is het beleid van de gemeente?

Gemeente Berg en Dal heeft een groene omgeving waar mens en natuur samenkomen. Om dit te behouden voor de huidige generatie en de toekomstige generatie vinden wij als gemeente het belangrijk om in te zetten op **schone verplaatsingen**. Het elektrificeren van gemotoriseerd vervoer is hier een onderdeel van. Zo krijgt iedereen de kans om te groeien en bloeien in onze mooie gemeente.

Autoverkeer zorgt op aantal plekken voor overlast en dat is niet bevorderlijk voor mens en natuur. Daarom is het belangrijk dat we als gemeente inzetten op een **afname van milieueffecten** en de **overlast** die het creëert aanpakken. We willen dat inwoners en bezoekers het landschap beleven op een manier die zo stil en schoon mogelijk is.

Om luchtvervuiling en geluidsoverlast van gemotoriseerd verkeer tegen te gaan is de transitie richting **elektrische voertuigen** belangrijk. De gemeente kan hierin faciliteren. Door het gebruik van elektrische voertuigen te stimuleren en **laadvoorzieningen** aan te leggen.

Overlast van verkeer komt onder andere ook voort uit geluid en drukte van **logistieke bewegingen**. Het verduurzamen en innoveren, bijvoorbeeld door pakketkluizen of klein elektrisch vervoer in te zetten, vermindert de overlast. Ook het stimuleren van **werkgevers** om hun werknemers op een duurzamere manier te laten reizen draagt bij aan een schoner Berg en Dal.

Op de volgende bladzijde beschrijven we in het groene kader welke beleidsuitgangspunten we hanteren. Daarna beschrijven we de acties die bij dit hoofdstuk horen. Deze acties richten zich op elektrificatie van vervoer en verminderen van overlast van verkeer.

Als gemeente...

- a. Treffen we in de dorpskernen snelheidsremmende maatregelen om hard rijdend verkeer tegen te gaan en de verkeersoverlast (geluid, onveiligheid) te verminderen. Aan de hand van de wegcatégorisering en risicoanalyse bepalen we welke locaties prioriteit hebben.
- b. Plaatsen we laadpalen 'vraaggestuurd' en daarmee faciliteren we de transitie naar elektrische voertuigen.
- c. Blijven we aangehaakt bij regionale ontwikkelingen en het programma 'Slim en Schoon' om kansen voor de gemeente te verzilveren wanneer deze zich voordoen.
- d. Formuleren we acties binnen het Schone Lucht Akkoord en voeren deze uit met behulp van financiering vanuit het Schone Lucht Akkoord.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen...

- a. Zorgen we ervoor dat er bij utilitaire gebouwen, waar meer dan 20 parkeerplaatsen gerealiseerd worden, dat 10% een laadvoorziening heeft en 50% een leiding heeft zodat het in de toekomst aangesloten kan worden op het laadnetwerk.

In de openbare ruimte...

- a. Gebruiken we zoveel mogelijk circulaire materialen.
- b. Werken we met oplossingen die ook bijdragen aan het verminderen van hittestress. Het gaat bijvoorbeeld om het creëren van schaduwroutes of waterdoorlatende parkeerplekken.
- c. Passen we groene buffers toe met bomen, struiken of gras langs drukke wegen om verkeersgeluid te onderdrukken.

4.6.3 Wat gaan we doen?

Thema	Actie	Rol van de gemeente
Afname van milieueffecten en overlast	We kijken terug naar alle eerder uitgevoerde onderzoeken rondom verkeer op de Ooijse Bandijk en Erlecomsedam. Op basis hiervan beoordelen we of en hoe we een interventie willen doen op een deel van de Ooijse Bandijk en/of Erlecomsedam. Hiermee willen we de drukte op de dijken verminderen zodat omwonenden minder hinder ervaren en het recreatieve verkeer in weekenden en op feestdagen meer ruimte heeft.	Proactief
Stimuleren elektrificatie vervoer en laadpalen	We onderzoeken of we met behulp van subsidie de pont tussen Millingen en Doornenburg én Millingen en Pannerden kunnen verduurzamen.	Faciliterend
Stimuleren elektrificatie vervoer en laadpalen	De bunkerstations aan de Waal kunnen een rol spelen in de verduurzaming van de scheepvaart op de Waal. Dit zou op lange termijn een vermindering van de uitstoot kunnen betekenen op de Waal, ook binnen onze gemeentegrenzen. Wanneer nodig willen we als gemeente meedenken en verkennen wat we kunnen betekenen om deze transitie te faciliteren.	Faciliterend
Stimuleren elektrificatie vervoer en laadpalen	We ondersteunen de komst van laadpunten voor de fiets, in samenwerking met onder andere recreatieve partners en toeristische ondernemers.	Faciliterend
Stimuleren elektrificatie vervoer en laadpalen	De gemeentelijke organisatie geeft het goede voorbeeld en gaat actief aan de slag met fietsstimulering door een E-bikeprobeeractie te introduceren.	Faciliterend
Stimuleren elektrificatie vervoer en laadpalen	We faciliteren het realiseren van snellaadpunten. Er zal minstens één snellaadpunt voor auto's gerealiseerd worden in Groesbeek.	Proactief
Verduurzaming logistiek en via werkgevers	De gemeente doet mee met de werkgeversaanpak die vanuit programma's uit de regio worden georganiseerd. Denk hierbij aan Slim en Schoon van de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen.	Faciliterend

5 ONDERSTEUNENDE KADERS

5.1 Inleiding



In dit programma Mobiliteit leggen we uit hoe we vanuit de ambitielijnen ‘bewegen, meedoen en schoon’ werken aan een gezonde leefomgeving. In het vorige hoofdstuk schreven we welke beleidsuitgangspunten we hanteren. Er horen ook een aantal overkoepelende documenten bij. Deze documenten zijn:

- a. Fietsnetwerk
- b. Wegcategorisering
- c. Toetsingskader Mobiliteit bij Ruimtelijke Ontwikkelingen
- d. Handboek Inrichting Openbare Ruimte

Deze documenten gebruiken we om ontwikkelingen aan infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen te staven aan de beleidsambities. Op de volgende pagina’s leggen we de beleidsuitgangspunten van deze toetsingskaders uit.

5.2 Fietsnetwerk

Op de kaart hier rechts staat het fietsnetwerk weergegeven. Op dit fietsnetwerk geven we aan welke routes we belangrijk vinden. We zoeken naar manieren om de belangrijke fietsroutes te ontvlechten van doorgaande autoroutes. Zo zien we mogelijkheden om een andere route voor fietsers vanuit de Horst naar Groesbeek te maken en de route tussen Leuth en Millingen comfortabeler te maken voor fietsers. Hetzelfde geldt voor de route van Groesbeek naar Molenhoek.

Hoofd fietsroutes

Hoofd fietsroutes zijn de rode lopers tussen onze dorpen, 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 primair 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.



5.3 Wegcategorisering

Een wegcategorisering laat zien welke functie iedere weg in Berg en Dal idealiter heeft. Voor een aantal wegen en straten geldt dat ze er nu anders uitzien, en daarmee functioneren, dan we zouden willen. Aan de hand van deze wegcategorisering bepalen we hoe we een weg herinrichten wanneer we in de komende jaren een weg onderhouden.

Dit betekent niet dat alle bestaande wegen direct worden veranderd bij een veranderde categorisering. Wegen kunnen wel sneller worden aangepast als blijkt dat vanwege de veiligheidssituatie snelle aanpassingen benodigd zijn.

In dit wegcategoriseringsplan laten we alleen de hoofdroutes voor het autoverkeer zien en de wegen die we zelf in beheer hebben. Alle wegen buiten de bebouwde kom die niet zijn afgebeeld, categoriseren we als ETW60. Alle wegen binnen de bebouwde kom die niet zijn afgebeeld, categoriseren we als ETW30.

Bij het opstellen van deze wegcategorisering houden we een aantal doelen van het Programma Mobiliteit in gedachten:

- a. We maken het aantrekkelijker voor mensen om te voet en met de fiets te verplaatsen.
- b. We willen de luchtkwaliteit verbeteren en geluidsoverlast verminderen.
- c. We willen dat iedereen veilig diens bestemming kan bereiken.

Daarom hanteren we in de wegcategorisering 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 verminderen van geluidsoverlast.

Bovendien creëert het ruimte voor meer groen en meer ruimte voor spelen en ontmoeten.

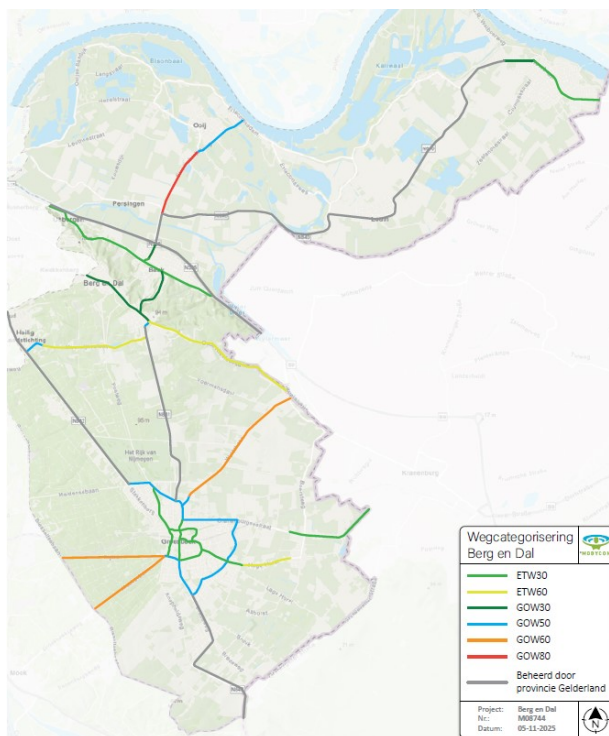
Zo willen we in woongebieden prioriteit geven aan spelen, ontmoeten en verblijven ten opzichte van de verkeersfuncties in een wijk.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente wordt zoveel mogelijk uitgegaan van het gebruik van de bestaande infrastructuur. Daarbij moet goed worden gelet op de ontsluiting van het bouwplan op het bestaande wegennetwerk en of dit past binnen het wegcategoriseringsplan. In dit wegcategorise-

ringsplan worden geen nieuwe wegen opgenomen. Alleen bij de ontsluiting van de nieuwbouwwijken Lubertse Akkers en Millingen-West voorzien we nieuwe infrastructuur.

Wegcategorie	Volledige naam	Uitleg
ETW30	Erftoegangsweg 30 km/u	Deze wegcategorie komt alleen voor binnen de bebouwde kom. Op dit soort straten staat 'verblijven' centraal. Alle wegen binnen de bebouwde kom die niet zijn aangegeven op de kaart zijn ETW30. Bij het (her)inrichten van woonstraten streven we naar een woonerf waarbij parkeren aan de rand van het bouwblok plaatsvindt en zo spelen en ontmoeten in de openbare ruimte centraal komt te staan. We zijn terughoudend met het verlagen van de maximumsnelheid naar 15km/u vanwege de nadelen van een weginrichting die daarbij nodig is.
ETW60	Erftoegangsweg 60 km/u	Deze wegcategorie komt alleen voor buiten de bebouwde kom. De hoeveelheid verkeer is vaak laag en het heeft geen belangrijke functie in het netwerk.
GOW30	Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u	Deze wegcategorie komt alleen voor binnen de bebouwde kom. Dit is een nieuwe wegcategorie en wordt in Nederland officieel toegepast sinds 2023. Op dit soort wegen gold voorheen vaak 50 km/u, maar op een aantal wegen kwam daarmee de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het geding. Op deze wegen staat dus zowel 'stromen' als 'verblijven' centraal. Denk bijvoorbeeld aan een weg langs winkels en andere voorzieningen, waar mensen vaak moeten stoppen of oversteken.
GOW50	Gebiedsontsluitingsweg 50 km/u	Deze wegcategorie komt alleen voor binnen de bebouwde kom. Deze wegen hebben een ontsluitende functie en zijn zo ingericht dat het verkeer doorstroomt. Dit zijn vaak de wegen die centraal door een dorp lopen en aansluiten op de belangrijkste verbindingsweg naar een ander dorp of stad toe.
GOW60	Gebiedsontsluitingsweg 60 km/u	Deze wegcategorie komt alleen voor buiten de bebouwde kom. Net als de GOW80 is deze soort de belangrijkste in het verbinden van dorpen. Deze wegcategorie is nieuw in Nederland. Het wordt steeds vaker toegepast op wegen waar 80 km/u niet veilig is.
GOW80	Gebiedsontsluitingsweg 80 km/u	Deze wegcategorie komt alleen voor buiten de bebouwde kom. Dit zijn de belangrijkste wegen tussen dorpen. Ze hebben vooral een ontsluitende functie. We passen deze alleen nog toe waar het op een veilige manier is of kan worden ingericht voor 80 km/u.

In de wegcategorisering houden we de categorieën van het Duurzaam Veilig principe aan van het CROW. In bovenstaande tabel lichten we alle wegcategorieën kort toe. De wijze waarop ze ontworpen worden staat in Handboek Inrichting Openbare Ruimte.



5.4 Toetsingskader mobiliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen

Bij het programma Mobiliteit hoort ook het toetsingskader Mobiliteit bij Ruimtelijke Ontwikkelingen. Dit legt uit hoe gemeente Berg en Dal wil omgaan met parkeren van auto's en fietsen als er nieuwe functies op een locatie worden gerealiseerd.

Het toetsingskader wordt gebruikt door de gemeente en projectontwikkelaars. Ze zoeken hierin op hoeveel ruimte ze moeten geven aan auto- en fietsparkeren als ze nieuwe woningen of andere gebouwen willen bouwen.

Dit toetsingskader laat zien dat

- We erkennen dat de auto voor veel inwoners in Berg en Dal belangrijk is en blijft. We zien wel dat dit per dorp verschilt vanwege de alternatieven in de vorm van (elektrische) fiets of bus. We hanteren de gemiddelde parkeernorm. We maken onderscheid in de afstand van een dorp tot Nijmegen.
- We geven ruimte aan initiatieven voor deelmobiliteit. Hiermee kan de mobiliteitsbehoefte van een wijk anders ingevuld worden.
- Het autoparkeren bij nieuwe woningbouw wordt zoveel mogelijk gebundeld en gepland aan de rand van een bouwblok. Zo maken we de openbare ruimte tussen woningen aantrekkelijker voor voetgangers en fietsers.

Met deze punten in gedachten zijn de uitgangspunten voor het toetsingskader bepaald. Deze staan samengevat in het kader.

Aan de hand van het toetsingskader mobiliteit ruimtelijke ontwikkelingen bepalen we het aantal parkeerplaatsen voor auto's en fietsen dat moet worden gerealiseerd en in stand moet worden gehouden bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Als we verwijzen naar het CROW bedoelen we de CROW-publicatie 744 'Parkeercijfers 2024'. Wanneer er een nieuwe versie beschikbaar is, verwijzen we altijd naar de nieuwste publicatie Parkeercijfers. De uitgangspunten zijn:

- CROW geeft per stedelijkheidsgraad en type gebieden andere richtlijnen voor het benodigde aantal parkeerplekken. We hanteren 'weinig stedelijk'. We hanteren de volgende gebiedsindeling:

Gebiedstype	Dorp
Centrum	Groesbeek centrum
Schil centrum	Beek-Ubbergen, Berg en Dal, Groesbeek, Heilige Landstichting, Ooij
Rest bebouwde kom	Breedeweg, Erlecom, de Horst, Leuth, Kekerdom, Millingen aan de Rijn
Buitengebied	Buiten de bebouwde kom

- Wanneer nieuwe woningen worden gebouwd aan de rand van een dorp, wat nu nog onder buitengebied valt, hanteren we de gebiedsindeling van de kern waar de woningen worden gebouwd.
- CROW geeft bandbreedtes aan voor parkeernormen. Wij hanteren het gemiddelde van de bandbreedte. We bieden mogelijkheden om het minimaal aantal benodigde parkeerplaatsen te realiseren en het gemiddeld aantal benodigde parkeerplaatsen te reserveren.
- Met behulp van deelmobiliteit mag het benodigd aantal parkeerplaatsen gecorrigeerd worden. 1 Deelauto vervangt gemiddeld 4 privéauto's. Deelauto's moeten minimaal voor 10 jaar worden aangeboden op de aangewezen plek. Er mag maximaal 10% van de parkeerbehoefte gecorrigeerd worden met het aanbieden van deelmobiliteit.
- Bij bouwontwikkelingen moeten er ook fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden. Voor het berekenen van het aantal fietsparkeerplaatsen baseren we ons op de CROW-publicatie 'Fietsparkeerkencijfers 2025' of een nieuwere versie van deze CROW-kencijfers. We hanteren de gemiddelde norm. Het fietsparkeren voor bezoekers moet openbaar toegankelijk zijn.

5.5 Handboek inrichting openbare ruimte

Het Handboek Inrichting Openbare Ruimte gebruiken we als we een straat, plein of buurt opnieuw gaan inrichten. We spreken hierin af wat we belangrijk vinden als we de openbare ruimte vormgeven. Ruimte geven aan verkeer en mobiliteit is een van de vele zaken waar we plek voor moeten maken. Omdat we in het Programma Mobiliteit afspreken wat we belangrijk vinden in verkeer en mobiliteit, gaan we ook het Handboek Inrichting Openbare Ruimte actualiseren.

We gaan de volgende zaken uitwerken:

De wegcategorisering is een belangrijk kader voor het handboek. In het handboek beschrijven we welke ontwerpprincipes we gebruiken per soort weg. We kijken hierbij naar 'wegvakken' en 'kruispunten'. Met wegvakken bedoelen we stukken straat of weg tussen twee kruispunten in.

In het handboek geven we handvatten voor de exacte maten, materialen en bewegwijzering die nodig is bij de verschillen soorten weg. Daarnaast beschrijft dit handboek hoe de verschillende ruimtelijke opgaven (water, groen, energie, mobiliteit) worden afgewogen ten opzichte van elkaar.

De relevante beleidsuitgangspunten die we toepassen in het handboek zijn:

- We werken vanuit het STOMP-principe. Bij herinrichtingen starten we met de ruimte voor de voetganger, dan de fietser, dan het ov en vervolgens mobiliteitsdiensten en de privéauto.
- We werken de nieuwe wegcategorie gebiedsontsluitingsweg 30 km/u en gebiedsontsluitingsweg 60 km/u uit.
- Op hoofdfietsroutes krijgen fietsers waar mogelijk voorrang op automobilisten.
- Rond voorzieningen en in de bebouwde kom zijn verharde voetpaden de norm.
- We willen dat de routes voor voetgangers van en naar de belangrijkste voorzieningen in ieder dorp toegankelijk zijn voor iedereen.

Bijlage II Overzicht Documentenbijlagen

Programma mobiliteit bijlagen /join/id/regdata/gm1945/2026/0c4833ac609447f5b9b11cc6ddc94c19/nld@2026-05-18;13230508