BIJLAGEN

Bijlage 1 Beleidskader bij het programma mobiliteit

Het nationale beleidskader

- Mobiliteitsvisie 2050: Integrale bereikbaarheid, juiste mobiliteit op de juiste plaats, toekomst van mobiliteit moet voldoen aan publieke kaders voor duurzaamheid, gezonde leefomgeving en veiligheid.
- Kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil: Voorzieningen moeten bereikbaar zijn voor Nederlanders.
- Strategisch plan verkeersveiligheid 2030: Verkeersveiligheid bevorderen vooral voor kwetsbare groepen zoals ouderen en kinderen.
- Het klimaatakkoord van 2019 stelt dat in 2050 alle vervoersmiddelen emissieloos moeten zijn.
- De landelijke doelen voor duurzaamheid en bereikbaarheid helpen Gemeente Berg en Dal om richting te geven aan het programma mobiliteit. Het programma mobiliteit voor een gezonde leefomgeving sluit aan bij de nationale richtlijnen.

Het provinciale beleidskader

- Visie voor een bereikbaar Gelderland: Het kijkt vooruit naar de bereikbaarheidsopgaven en -strategie tot 2030 . Twee belangrijke punten zijn, Verbinden, veranderen, vergroenen en de ambitie om reizigers te verleiden de slimste en schoonste keuze te maken.
- Gelderland vlot en veilig bereikbaar: Nieuwbouw moet plaatsvinden op plekken die al goed bereikbaar zijn te voet , op de fiets of met het ov. Dit stimuleert duurzame verplaatsingen.
- De provinciale ambities om duurzame verplaatsingen te stimuleren door slim te bouwen en de reiziger centraal te stellen zijn geven het belang aan van een programma mobiliteit voor Berg en Dal.

Het regionale beleidskader

- Regionale agenda 2025-2028 Groene Metropool Regio Arnhem-Nijmegen: Een van de doelen is om in 2030 55% CO2 reductie te hebben behaald waarbij mobiliteit een belangrijke rol speelt.
- Regionaal mobiliteitsprogramma 2030 Groene Metropool Regio Arnhem-Nijmegen
- Dit mobiliteitsprogramma moet bijdragen aan brede welvaart.
- De uitgangspunten vanuit de Groene Metropool Regio Arnhem-Nijmegen zijn van belang voor het programma mobiliteit in Berg en Dal omdat ze impact hebben op Berg en Dal. Daarnaast kan Berg en Dal actief de samenwerking zoeken met GMRAN om gebruik te maken van programma's zoals Slim& Schoon om duurzame verplaatsingen te stimuleren.

Het Berg en Dalse beleidskader

- Omgevingsvisie: De hoofdambitie van de omgevingsvisie van Berg en Dal is een gezonde leefomgeving. Onder andere het thema Duurzaam Verbonden omschrijft de koers van de mobiliteit in Berg en Dal voor de komende 10 jaar.
- Update woningbouw: Er zullen honderden huizen bijgebouwd worden op bestaande locaties en een aantal nieuwe locaties Dekkerswald, Groesbeek-Noord, Ooij, Millingen-West en de sportvelden in Leuth komende 10 jaar. Dit is noodzakelijk met de verwachting dat het woningtekort minder zal afnemen dan verwacht.

De omgevingsvisie is de aanleiding voor het programma mobiliteit in Berg en Dal. Het programma mobiliteit moet concrete invulling geven aan de ambities die er zijn op het gebied van mobiliteit voor een gezonde leefomgeving.

Bijlage 2 Risico analyse

Er is een risico-analyse op het gebied van verkeersveiligheid uitgevoerd, op basis van het 'Stappenplan Risicoanalyse' van het Kennisnetwerk Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

Er is gekeken naar 'Safety Performance Indicators', met 5 risico indicatoren toegepast op 9 beleidsthema's.

Risico-indicatoren	Beleidsthema's
1. Veilige wegen	1. Veilige infrastructuur
2. Veilige snelheden	2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Veilige voertuigen	3. Technologische ontwikkelingen
4. Veilige verkeersdeelnemers	4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Hoogwaardige traumazorg	5. Onervaren verkeersdeelnemers
	6. Rijden onder invloed
	7. Snelheid in het verkeer
	8. Afleiding in het verkeer
	9. Verkeersovertreders

Risico analyse: de samenvatting

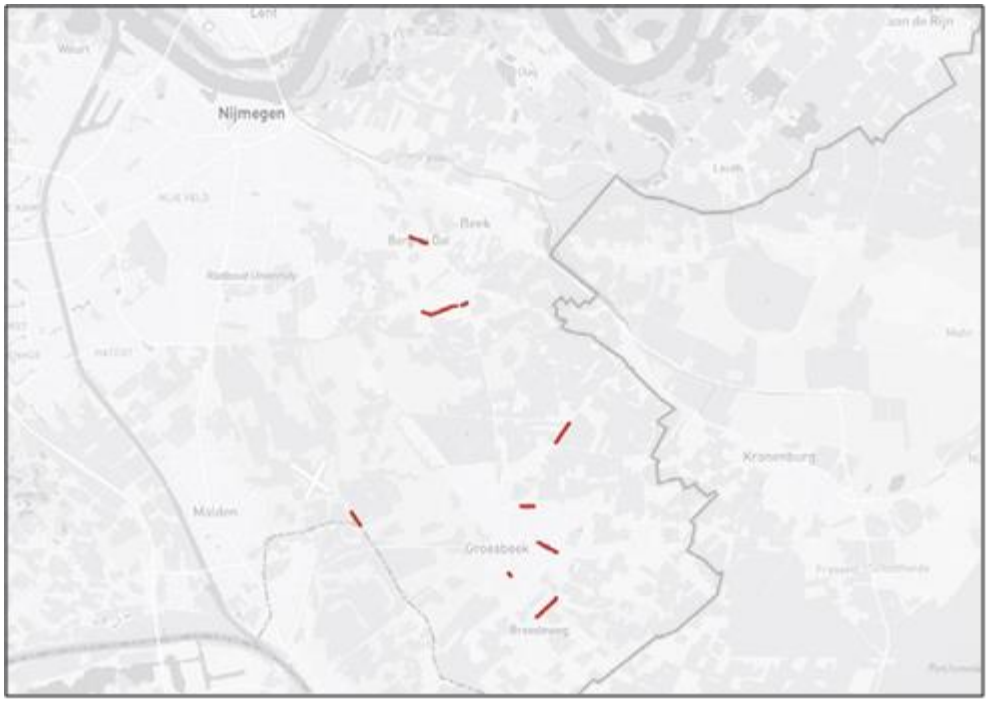
Er is een hoge demografische groene en grijze druk. Dit betekent veel jongeren én ouderen. Dit zijn relatief kwetsbare weggebruikers.

Aantal wegen niet conform CROW-inrichtingsrichtlijnen

- Op 30 wegen vaak geen klinkerverharding
- Langs sommige 50 km/u wegen ontbreken fietsvoorzieningen
- Op 60 km/u wegen vaak geen snelheidsremmers bij lange rechtstanden
- Op 80 km/u wegen vaak een overrijdbare middenbermafscheiding en erfaansluitingen

Relatief veel wegvakken met hoge V85 snelheden (V85 ligt vaak +15 km/u boven de toegestane snelheid. V85 is de snelheid die maximaal wordt gereden door 85% van de weggebruikers).

Aantal kruispunten met hoge concentratie van ongevallen (uitsluitend materiele schade en/of letsel) in Groesbeek en Berg en Dal.



Op deze kaart staan de wegvakken in gemeente Berg en Dal met een hoge risicoscore(0,6 – 1). Dit komt voort uit de BLIQ-rapportage.

Bijlage 3 Participatienota

Inleiding

In de participatienotitie beschrijven we wat we ophaalden in gesprek met inwoners en belangenorganisaties. Deze notitie vullen we aan wanneer het programma ter inzage is geweest. Zo nemen we ook de resultaten uit eventuele zienswijzen mee.

Op de volgende bladzijdes presenteren we al wel de resultaten uit de inwonerspeiling.

Inwonerspeiling – Wat zegt het ons?

1. Veel bewoners gaan op te voet of met de fiets op pad binnen het dorp, maar er is ook nog een grote groep die de auto 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 even veel inwoners met een ‘normale’ fiets als een elektrische fiets. In een heuvelachtige gemeente als Berg en Dal is dat niet gek.

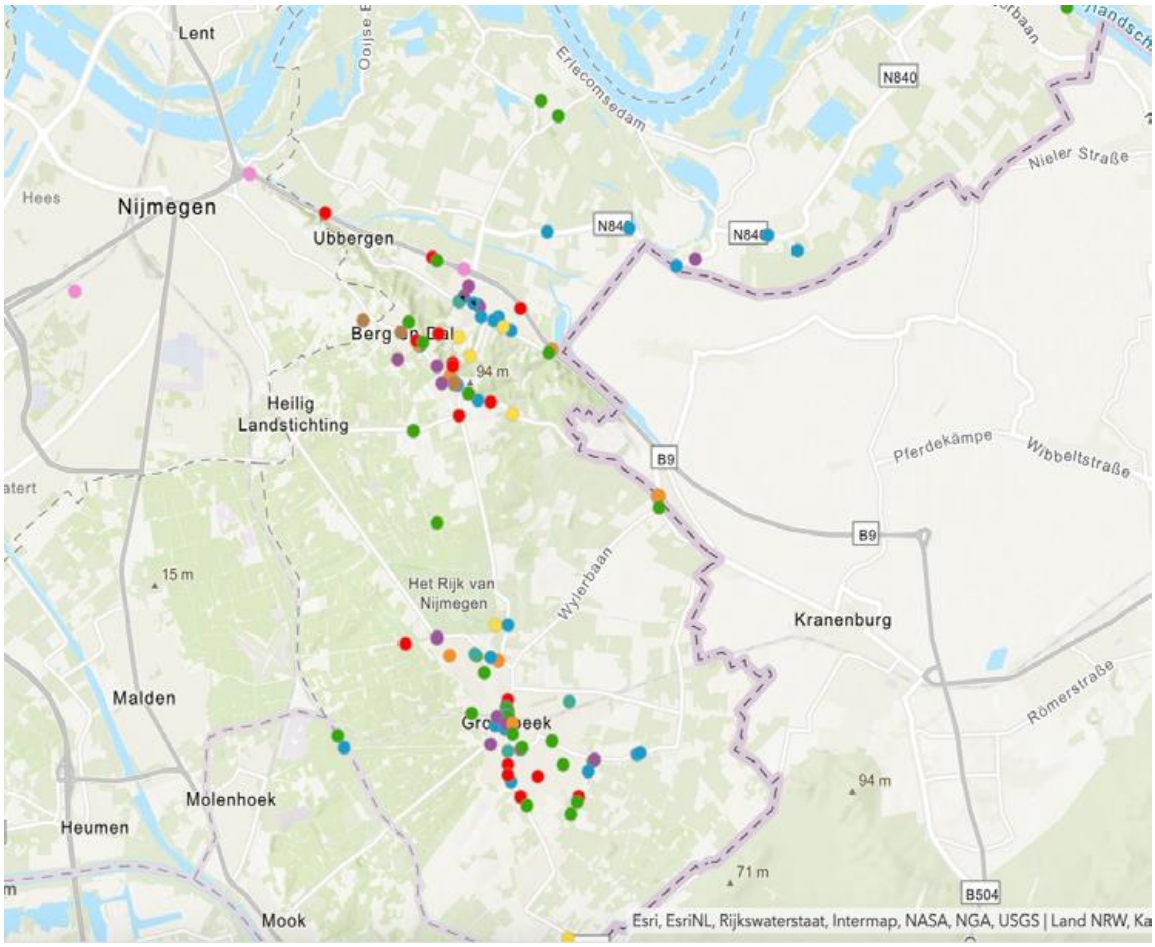
4. Gemak is de belangrijkste reden om een vervoersmiddel te kiezen. Inwoners kiezen waarschijnlijk vaak onbewust voor de auto, fiets of bus, omdat het een gewoonte is.
5. Reistijd en het meenemen van bagage speelt voor de keuze van de auto een veel grotere rol dan bij de fiets of het ov.
6. 16% van de ov-gebruikers geeft aan geen alternatieven te hebben om te reizen. Voor hen is het ov onmisbaar.
7. Lage kosten speelt bij de fiets een grotere rol in de vervoerskeuze dan bij andere vervoersmiddelen.
8. Bijna een op de vier inwoners heeft wel eens moeite om op de bestemming te komen met het vervoersmiddel naar keuze. De grootste uitdagingen zijn de kosten van reizen, de ov-dienstregeling of onprettige fiets- en wandelroutes.
9. Om mobiliteit makkelijker te maken zouden volgens onze inwoners een aantal dingen moeten verbeteren:
10. Betaalbaarheid
11. Het verbeteren van de fiets- en wandelroutes
12. Voorzieningen en bushaltes dichterbij huis
13. We zien dat mensen de meeste knelpunten ervaren binnen de kernen. Een probleem zoals 'te hard rijdende auto's' noemen mensen uit de hele gemeente. Onveilig fietsroutes en kruisingen zijn de andere twee knelpunten die het meest genoemd worden.

Prik op de kaart

Er zijn 153 knelpunten aangegeven (sommige punten hebben meerdere mensen gezet, die zijn gebundeld). Het aantal punten op de kaart staat niet gelijk aan het aantal respondenten. Een respondent kan meerdere knelpunten hebben doorgegeven.

Meest genoemde/visuele locaties van knelpunten

1. Dorpsstraat – Pannenstraat – Herwendaalseweg – Bredeweg
2. Koningin Willhelminaweg
3. Oude Kleefsebaan
4. Rijksstraatweg
5. Nieuwe Holleweg en Oude Holleweg
6. Nassaustraat



Prik op de kaart: Samenvatting

- De meeste knelpunten zijn gefocust op de verkeersveiligheid van de fietser en voetganger. Locaties aan de Dorpsstraat, Oude Kleefsebaan, Rijksstraatweg, Nieuwe Holleweg en Oude Holleweg worden als druk en auto gefocust ervaren. Op deze wegen delen de voetgangers en fietsers vaak nog direct de weg met de automobilist dat zorgt voor onveilige en onprettige reis ervaringen.
- Het onderhoud van de fietspaden is op een aantal plaatsen niet goed. Respondenten ervaren pijn tijdens het fietsen door de gaten en heuvels in de weg op bijvoorbeeld de Oude Kleefsebaan.
- Er wordt op veel plekken te hard gereden zo worden de Oude Kleefsebaan, Dorpstraat en de Zevenheuvelenweg een ‘racebaan’ genoemd. Op andere plekken zoals de Rijksstraatweg wordt de maximale snelheid overschreden omdat er niet goed gehandhaafd wordt.
- De onprettige oversteekplekken gaan in veel gevallen om onlogische oversteek plekken (Dorpstraat bij het Gemeentehuis waar je als fietser naar het zebrapad moet lopen om
- veilig over te kunnen steken) of het ontbreken van een veilige oversteek plek (school aan de Kerstendalseweg er zijn geen zebrapaden naar de speelpleintjes).

- Gelijkwaardige kruispunten waar de voorrangregels niet gehanteerd worden, worden als onveilig ervaren. Zoals bij de kruising Spoorlaan en Pompweg.
- Voor de wandelroutes gaat het om geen goede looppaden die toegankelijk zijn en afgescheiden van andere vervoersmiddelen (fiets en auto).
- Foutgeparkeerde auto's blokkeren de fietspaden en looppaden. Dit maakt dat voetgangers en fietsers soms de rijbaan op moeten (Hüsenhoff).
- Over filevorming is niet zoveel gezegd behalve de drukte rondom Nijmegen.