



# Integrale mobiliteitsvisie gemeente Berg en Dal 2016 - 2026

Kadernota & beleidsuitwerking

Juni 2017

Definitief



**Royal  
HaskoningDHV**  
*Enhancing Society Together*

**Status:** Definitief

**Datum:** 09-06-2017

**Project naam:** Integrale mobiliteitsvisie gemeente  
Berg en Dal 2016 - 2026

**Project nummer:** BD7376-100-100

**Klant:** Gemeente Berg en Dal

**Klant contactpersoon:** Davy Beumer

**Registratienummer:** MO-AF20140124

**Auteur(s):** Chantal van der Krogt / Marieke Bijl

**Projectmanager:** Mirjam van de Wege

# Inhoudsopgave

## 1 Inleiding 3

- 1.1 Aanleiding 4
- 1.2 Opbouw mobiliteitsvisie 5
- 1.3 Leeswijzer 5

## 2 Inventarisatie beleid 7

## 3 Kansen, aandachtspunten en knelpunten 13

- 3.1 Fiets en voetganger 14
- 3.2 Autoverkeer 15
- 3.3 Vrachtverkeer 18
- 3.4 Openbaar vervoer 18
- 3.5 Samenvatting 19

## 4 Ambities en doelstellingen 2016-2026 22

- 4.1 Ambities en doelstellingen leefbaarheid en verkeersveiligheid 23
- 4.2 Ambities en doelstellingen fiets en voetganger 24
- 4.3 Ambities en doelstellingen autoverkeer 25
- 4.4 Ambities en doelstellingen vrachtverkeer 25
- 4.5 Ambities en doelstellingen openbaar vervoer 25
- 4.6 Ambities en doelstellingen gedragsbeïnvloeding 25

## 5 Beleidsuitwerking 27

- 5.1 Het maken van keuzes 28
- 5.2 Samenhangend netwerk 29
- 5.2.1 Fietsers en voetgangers 29

- 5.2.2 Autoverkeer 33
- 5.2.3 Vrachtverkeer 38
- 5.2.4 Openbaar vervoer 39
- 5.3 Inrichting van wegen 40
- 5.3.1 Algemene uitgangspunten Duurzaam Veilig 41
- 5.3.2 Ideaalbeeld fiets en voetgangers 44
- 5.3.3 Ideaalbeeld autoverkeer 46
- 5.3.4 Ideaalbeeld vrachtverkeer 50
- 5.3.5 Ideaalbeeld openbaar vervoer 50
- 5.3.6 Factsheets voorkeursvormgeving 51
- 5.4 Gedragsbeïnvloeding & samenwerking 60
- 5.4.1 Stimuleren duurzame keuzes 60
- 5.4.2 Educatie 61
- 5.4.3 Handhaving 62
- 5.5 Monitoring 62

## 6 Maatregelen en acties 64

- 6.1 Stappenplan voor het maken van keuzes 65
- 6.2 Wanneer is onderzoek noodzakelijk 65
- 6.3 Prioritering maatregelen 66
- 6.4 Maatregelen en acties 67
- 6.4.1 Maatregelen en acties samenhangend netwerk 67
- 6.4.2 Maatregelen en acties inrichting van wegen 68
- 6.4.3 Fietsers en Voetgangers 70
- 6.4.4 Autoverkeer 72

## Inhoudsopgave

- 6.4.5 Vrachtverkeer 73
- 6.4.6 Openbaar Vervoer en hulpdiensten 74
- 6.4.7 Maatregelen en acties gedragsbeïnvloeding en samenwerking 74
- 6.5 Monitoring en evaluatie 75

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Per 1 januari 2015 zijn de gemeenten Millingen aan de Rijn, Ubbergen en Groesbeek gefuseerd tot één gemeente die vanaf 1 januari 2016 de naam Berg en Dal draagt. Onderdeel van de fusie is het harmoniseren van het beleid van de drie gemeenten. Zo ook het beleid ten aanzien van verkeer en vervoer.

De gemeente Millingen aan de Rijn beschikte niet over mobiliteitsbeleid. Dat wil echter niet zeggen, dat de gemeente Millingen aan de Rijn niet actief bezig is geweest om de verkeersveiligheid en haar bereikbaarheid te waarborgen. Zo zijn in de jaren voorafgaand aan de fusie verschillende maatregelen getroffen, zoals de aanduiding en inrichting van erftoegangswegen in woonwijken (30 km/uur zone) en het buitengebied (60 km/uur zone). Daarnaast heeft de gemeente samen met de Stadsregio Arnhem Nijmegen de haalbaarheid onderzocht van een autoveer Millingen aan de Rijn – Rijnwaarden.

De gemeente Ubbergen heeft op 13 november 2014 het beleidsplan 'Verkeerscirculatieplan Ubbergen' vastgesteld, hierna aan te halen als VCP Ubbergen. Het VCP is een detailuitwerking van het integrale ruimtelijke beleid dat de gemeente Ubbergen voor de komende jaren heeft uitgestippeld. In het VCP wordt voor meerdere concrete knelpunten een oplossingsrichting aangedragen.

Centraal staat het standpunt dat de gemeente Ubbergen haar gastvrijheid wil vertalen naar haar wegennet; alle weggebruikers zijn welkom. Wel verwacht de gemeente van de weggebruikers terug dat ze rekening houden met elkaar om zo het wonen, werken en recreëren veilig en leefbaar te houden.

Om haar gastvrijheid te benadrukken wil de gemeente Ubbergen zogeheten Toeristische Overstap Punten (TOP's) realiseren. Door met faciliteiten het parkeren op deze locaties te stimuleren kan de last van recreatieverkeer op de leefbaarheid, verkeersveiligheid en ruimtelijke uitstraling worden beperkt.

Het meest actuele beleid voor de gemeente Groesbeek dateerde uit december 1999 met het 'Verkeersafwikkelingsplan' en 'Verkeersveiligheidsplan'. Specifiek voor het centrum van Groesbeek is op 10 mei 2007 een beleidsplan voor de verkeersafwikkeling vastgesteld, dit plan is in 2011 voorlopig ingetrokken.

De gewenste actualisatie van het totaal aan beleidsplannen is in 2014 in gang gezet als logische vervolgstap op de in 2012 vastgestelde Strategische Visie en de ruimtelijke vertaling daarvan in de Structuurvisie Groesbeek 2025 uit 2013.

De afronding van het nieuwe mobiliteitsbeleid voor Groesbeek is in 2014 aangehouden in afwachting van de fusie met de gemeenten Millingen aan de Rijn en Ubbergen. De gekozen opzet met navolgbare en transparante werkwijzen leent zich namelijk prima om na harmonisatie met het VCP Ubbergen te gelden voor het complete wegennet van de nieuwe gemeente Berg en Dal.

De voorliggende mobiliteitsvisie heeft tot doel om een samenhangend beleid op het gebied van verkeer en vervoer te ontwikkelen, gericht op een verkeersveilige, leefbare en optimaal bereikbare gemeente. Deze integrale mobiliteitsvisie zich daarbij op de deelname aan het verkeer te voet en per fiets, auto, openbaar vervoer en vrachtwagen.

De centrale vraag die in de mobiliteitsvisie beantwoordt wordt, is wat haalbare ambities zijn van de gemeente Berg en Dal op het gebied van verkeer- en vervoer voor de periode tot en met 2026, en op welke wijze deze ambities op transparante en navolgbare wijze tot concrete maatregelen en acties vertaald kunnen worden.

De mobiliteitsvisie Berg en Dal bevat de volgende onderdelen:

- De uitwerking van de essentiële onderdelen uit het nationale en provinciale verkeers- en vervoerplan en de vigerende visies en plannen van de gemeenten Millingen aan de Rijn, Ubbergen en Groesbeek waarin het gemeentelijk beleid is opgenomen.



- De afstemming met andere beleidsterreinen, zoals ruimtelijke ordening, economie en milieu.
- De ambities en de wijze waarop deze ambities transparant en navolgbaar vertaald worden naar maatregelen en acties;
- De fasering, de prioriteitsstelling en een indicatie van de bekostiging.

Door het opstellen van een mobiliteitsvisie met een bijbehorend meerjareninvesteringsplan geeft de gemeente Berg en Dal direct invulling aan de verplichtingen uit de Planwet verkeer en vervoer. De Planwet verkeer en vervoer stelt namelijk dat de gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders zorg moeten dragen voor het – zichtbaar – voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid, dat richting geeft aan de door de raad en het college te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer. Het gemeentelijk beleid dient hierbij op de essentiële onderdelen overeen te komen met het nationale en provinciale beleid.

## 1.2 Opbouw mobiliteitsvisie

Voor de mobiliteitsvisie 2016-2026 wordt gekozen voor een indeling in een viertal rapporten. De basis wordt gevormd door de Kadernota & Beleidsuitwerking. Dit is het document wat nu voor u ligt. Hierin worden feiten, wensen en ambities ten aanzien van het verkeer en vervoer in de gemeente Berg en Dal uiteengezet en uitgewerkt tot concrete maatregelen en acties.

Voor de leesbaarheid van het mobiliteitsplan zijn alle in 2014 uitgevoerde analyses voor het Groesbeekse wegennet opgenomen in een separaat 'Bijlagenrapport Groesbeek'.

Verder maakt het VCP Ubbergen onverkort als bijlage deel uit van de mobiliteitsvisie Berg en Dal.

Ook het Meerjaren Investeringsplan 2016-2026 (afgekort tot MIP) vormt een separaat onderdeel van de mobiliteitsvisie. Hierin staan alle plannen voor maatregelen en acties voor de komende jaren. Het MIP gaat in op prioriteit, realiseerbaarheid en financiering van de plannen op korte én lange termijn. De reden om het MIP niet te integreren in het hoofdrapport is gelegen in het feit dat het MIP door

de jaren heen veelvuldig geactualiseerd zal worden. Dit stuk is dynamisch, omdat gezocht zal worden naar werk met werk maken en de omstandigheden in de komende jaren kunnen en zullen veranderen. In het kader van de leesbaarheid zal het MIP, samen met de netwerkkaarten digitaal raadpleeg zijn.

De vier documenten ('Kader- en beleidsnota', 'bijlagenrapport Groesbeek', 'VCP Ubbergen' en het 'MIP 2016-2026') vormen samen de nieuwe en geactualiseerde mobiliteitsvisie Berg en Dal.

## 1.3 Leeswijzer

Het voorliggende rapport bestaat uit 2 hoofdonderdelen. In de hoofdstukken 2 t/m 4 worden de kaders voor het mobiliteitsplan opgezet. In de hoofdstukken 5 en 6 worden de kaders van het Berg en Dalse mobiliteitsbeleid uitgewerkt aan de hand van keuzeschema's opgenomen in factsheets tot concrete maatregelen, onderzoeken en acties.

In het kader stellende deel van het mobiliteitsplan staan twee vragen centraal: *waar staan we? en wat zijn onze ambities?* op het gebied van verkeer en vervoer. Deze vragen zijn gekoppeld aan de beleidskaders vanuit Rijk en provincie en de ruimtelijke en economische ontwikkelingen binnen de gemeente Berg en Dal en omgeving. Verkeer en vervoer is onlosmakelijk verbonden met het maken van keuzes en aangeven van gewenste kwaliteiten.

In hoofdstuk 2 wordt een schets gegeven van de ontwikkelingen binnen het landelijke, provinciale en het gemeentelijke beleid die invloed (gaan) uitoefenen op het verkeer en vervoer in de gemeente Berg en Dal.

In hoofdstuk 3 vindt u een beschrijving van de kansen, aandachtspunten en knelpunten van het huidige netwerk. Dit is onder andere gebaseerd op een analyse van de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen zoals opgenomen in de bijlagenrapporten.

In hoofdstuk 4 staan de ambities en doelstellingen per aandachtsveld beschreven. Deze ambities zijn mede geformuleerd tijdens de workshops die zijn gehouden.

Aan de hand van zes thema's worden de wensen en ambities die in dit mobiliteitsplan tot uiting komen beschreven. Ingegaan wordt op de aandachtsvelden autoverkeer, vrachtverkeer, openbaar vervoer, fietsers & voetgangers, leefbaarheid & verkeersveiligheid en Gedragsbeïnvloeding. Met specifieke aandacht voor de gebruikersgroepen jongeren en ouderen.

In de navolgende hoofdstukken worden de beleidsvoornemens om te komen tot een bereikbare, leefbare en veilige gemeente stapsgewijs geconcretiseerd. In hoofdstuk 5 worden de beleidsuitgangspunten aan de hand van vier onderdelen, te weten samenhangend netwerk, inrichting van wegen, gedragsbeïnvloeding & samenwerking en monitoring verder uitgewerkt. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 een overzicht gegeven van de maatregelen en acties. Deze groslijst vormt de basis voor het meerjarenuitvoeringsplan.



## 2 Inventarisatie beleid

*In dit hoofdstuk wordt kort omschreven welk overheidsbeleid van invloed is op de inhoud en de totstandkoming van het mobiliteitsplan van de gemeente Berg en Dal. Het gaat hierbij om landelijk, provinciaal en gemeentelijk beleid.*

### Nationaal beleid

Het Rijk legt de regie voor het verkeers- en vervoersbeleid meer en meer neer bij de decentrale overheden. In het landelijk beleid (de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte) is fors gesneden in de essentiële onderdelen die provincies en gemeenten moeten hanteren in hun beleidsplannen. Het Rijk legt meer taken neer bij de provincies en gemeenten en stelt minder concrete doelen die decentrale overheden moeten nastreven. Aspecten die nog wel een plaats moeten krijgen in het mobiliteitsplan zijn:

- Beschrijven van de wijze waarop de verschillende netwerken en modaliteiten optimaal worden verknoopt en benut én in samenhang worden ingezet. De noodzaak tot afstemming met betrokken overheden in de regio, het bedrijfsleven en het Rijk wordt aan de gemeente overgelaten.
- De gemeente geeft input om samen met de verschillende decentrale overheden in de PVVP's en RVVP's concreet vorm te geven aan de wijze waarop mensen, die niet zelf in hun mobiliteit kunnen voorzien, een vervoersvorm wordt geboden die de bereikbaarheid waarborgt van voorzieningen welke alleen in gemeenten met een centrumfunctie voorhanden zijn. Dit is dus geen directe taak van de gemeente, maar de gemeente dient wel indirect mee te denken en werken aan het regionale beleid.
- Alle overheden stimuleren het lopen en het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur.  
De gemeente doet dit door te zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort.

Deze overheden zorgen bovendien voor parkeervoorzieningen voor fietsers die op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag.

Voor de realisering van het fietsnetwerk wordt gesteld dat in provinciale en gemeentelijke beleidsplannen een doel voor 2020 wordt opgenomen.

- Gemeente heeft bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur (mede)verantwoordelijkheid voor het zo veel mogelijk in stand houden en verbeteren van kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer.
- Verplichting om de lokale verkeersveiligheidsknelpunten voor fietsers in kaart te brengen en een verbeteraanpak op te stellen met gedrags- en/of infrastructurele maatregelen.
- Ten aanzien van veiligheid zijn de doelstellingen aangescherpt van maximaal 640 verkeersdoden in 2020 naar 500 (-55% ten opzichte van 2002) en van maximaal 13.500 gewonden in 2020 naar 10.600 (-55%). Aanvullend stelt het SVIR dat wegbeheerders in de periode tot 2020 bij aanleg van nieuwe wegen en/of in het kader van beheer en onderhoud de vastgestelde essentiële herkenbaarheidskenmerken op de betreffende wegen toepast.

### Provinciaal beleid

De provincie Gelderland is op dit moment bezig met een herijking van het ruimtelijk- en verkeersbeleid in de vorm van het opstellen van de omgevingsvisie (vastgesteld op 14 januari 2014 door Gedeputeerde Staten). Deze omgevingsvisie is een herziening van o.a. het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan uit 2004. Ambities uit deze omgevingsvisie zijn:

- Bereikbaar houden van de belangrijkste stedelijke netwerken.
- Goede toegang voorzieningen buiten stedelijke netwerken, gebruikmakend van de kracht van de lokale samenleving.
- Goede verbindingen tussen steden en omliggende gebieden;
- Investeren in nieuwe vormen van openbaar vervoer.

Bij de vertaling van de ambitie naar oplossingen doorloopt de provincie de volgende drie principes: voorkomen, benutten en bouwen.

Dit houdt in dat de eerder ingezette koers van verdere optimalisering van het infrastructuurnetwerk en een toenemende aandacht voor de betere benutting van de bestaande voorzieningen (infrastructuur en vervoersdiensten, via verkeers- en mobiliteitsmanagement) onomstreden is. Pas waar de capaciteit van netwerken of vervoerdiensten voor de toekomst structureel tekort schiet komt de optie bouwen in beeld: het aanleggen van nieuwe infrastructuur en/of introduceren van nieuwe vervoersvoorzieningen.

In het provinciaal Verkeers- en Vervoersplan zijn nog een aantal aspecten opgenomen die van belang zijn voor de gemeente Berg en Dal:

De Provincie werkt aan een kwaliteitsnetwerk voor goederenvervoer. Met behulp van het Kwaliteitsnet goederenvervoer is duidelijk waar vrachtverkeer op het wegennet gewenst is en waar niet, en waar het dus wordt gefaciliteerd of juist ontmoedigd. Het netwerk van de gemeente Berg en Dal bevat geen wegen die onderdeel uitmaken van het kwaliteitsnet Goederenvervoer.

- De provincie stimuleert het fietsverkeer op de korte en middellange afstand, met name in stedelijke gebieden en naar economische centra, scholen en recreatieve voorzieningen. De komst van de elektrische fiets maakt het noodzakelijk de aandacht te verbreden van alleen aandacht voor (voornamelijk) lokale afstanden tot circa 7,5 km, naar ook de langere regionale fietsafstanden en snelfietsroutes en de rol van de fiets in de gehele ketenverplaatsing. Wat dit laatste betreft, is er een sterk verband met het openbaar vervoer en mobiliteitsmanagement. De fiets als voor- en natransportmiddel is zeker bij de trein een belangrijke ketenfactor. Daarom zijn faciliteiten (waar onder stallingmogelijkheden) bij knooppunten en stations van belang.
- Extra aandacht besteden aan de veiligheid van fietsers.
- Zoveel mogelijk organisaties, bedrijven en mensen in staat stellen om samen te werken aan de verbetering van de verkeersveiligheid (cultuur).
- Senioren en fietsers (ook schoolgaande fietsers) vormen een steeds groter wordende kwetsbare groep waar we meer

aandacht aan zullen moeten besteden. De opkomst van de elektrische fiets maakt dit probleem nog nijpender, door de combinatie van hogere snelheid en hogere leeftijd.

#### Gemeentelijk beleid; Millingen aan de Rijn

Hoewel de gemeente Millingen aan de Rijn niet over mobiliteitsbeleid beschikt, is de gemeente wel actief bezig geweest om de verkeersveiligheid en haar bereikbaarheid te waarborgen. Zo zijn in de jaren voorafgaand aan de fusie onder andere de volgende maatregelen getroffen;

- Aanduiding en inrichting tot 30 km/uur zone van het gedeelte van de Heerbaan tussen de Rivierstraat en de Wethouder Koenenstraat en nagenoeg alle woonwijken;
- Aanduiding en inrichting tot 60 km/uur zone van het buitengebied, omgeving Zeelandsestraat, Molenstraat, Crumpsestraat en Spaldropweg. De meeste van deze wegen zijn in het kader van het wegbeheer ook verbreed, waardoor de meest frequente passages nu mogelijk zijn op de asfaltrijbanen in plaats van door de onverharde bermen;
- Herinrichting schoolzone St. Martinusschool;
- Wijzigen ontsluiting Klaverland en Theetuin door een gedeelte van de CR Waiboerweg te verbreden en als openbare weg te bestemmen met een beperking in het gebruik als fietspad en een ontheffing voor gemotoriseerd verkeer ten behoeve van de bewoners van het Klaverland.

Om de bereikbaarheid van Millingen aan de Rijn te verbeteren, heeft de gemeente samen met de Stadsregio Arnhem Nijmegen de haalbaarheid onderzocht van een autoveer Millingen aan de Rijn – Rijnwaarden.

Die studie heeft aangetoond dat een autoveer de bereikbaarheid van Millingen aan de Rijn van en naar de Liemers aanzienlijk zal verbeteren. Helaas kan een autoveer (nog) niet op bestuurlijk draagvlak rekenen in de gemeente Rijnwaarden en is daardoor de haalbaarheid niet gebleken.

### Gemeentelijk beleid; Ubbergen

Het VCP Ubbergen vormt een detailuitwerking van het integrale ruimtelijke beleid dat de gemeente Ubbergen voor de komende jaren heeft uitgestippeld.

Dit beleid is vastgelegd in de Structuurvisie Buitengewoon Ubbergen (gemeente Ubbergen, 6 oktober 2011). Hierin staat de richting beschreven die de gemeente nastreeft als het gaat om ontwikkelingen van ruimtelijke kwaliteit, mobiliteit, leefbaarheid, natuur & milieu en recreatie. De belangrijkste intenties hierin zijn:

- Doorontwikkeling van het recreatieve en natuurlijke klimaat richting de status van “De Groene Poort van Gelderland”, zowel voor inwoners van de gemeente als van daarbuiten.
- Het omvormen van een aantal steenfabrieksterreinen tot recreatieve concentratiepunten en ecologische pleisterplaatsen.
- Het verder uitwerken van het netwerk aan recreatieve verbindingen door ontbrekende schakels in te vullen en de aanleg van Toeristische Opstappunten op andere vormen van vervoer.
- Verantwoorde inpassing van schaalvergroting in de agrarische gebieden.
- De woningbouwopgave wordt gerealiseerd door het zoveel mogelijk benutten van inbreidingslocaties binnen de bestaande kernen.
- Het vinden van oplossingen voor de groeiende (recreatieve) verkeersdruk op onder meer de dijken, de polder, de N325, de N840 en de Rijksstraatweg.
- Anticiperen op de gevolgen van klimaatverandering; het vinden van meer ruimte voor waterberging.

### Gemeentelijk beleid; Groesbeek

Specifiek voor Groesbeek geldt dat de sterk radiale wegenstructuur met de huidige en toekomstige omvang van het verkeer in sommige gebieden, zoals het centrum met winkels en andere voorzieningen, tegen de grenzen aanloopt ten aanzien van de leefbaarheid en

ruimtelijke kwaliteit van de omgeving. Objectief gezien kan het Groesbeekse wegennet de hoeveelheid verkeer goed verwerken, een aantal verkeersstromen conflicteren echter steeds meer met de ruimtelijke ambitie van de gemeente Groesbeek.

In het beleidsplan voor de verkeersafwikkeling van en naar het centrum van Groesbeek d.d. 10 mei 2007 is invulling gegeven aan de vanuit ruimtelijke ordening ontstane eis om de hoeveelheid verkeer op de Dorpsstraat terug te dringen. Door de verkeersregelininstallatie te vernieuwen en te verplaatsen kon aan weerszijden van het centrum de verkeersstroom door het centrum gedoseerd worden toegelaten tijdens winkelopeningstijden.

De vermindering van de capaciteit tijdens winkelopeningstijden leidde in de jaren daaropvolgend daadwerkelijk tot een vermindering van de autointensiteit op de Dorpsstraat ten gunste van het beoogde gebruik van de Hulsbroek. Politiek bleek echter weinig draagvlak voor het doseren, zolang het centrum van Groesbeek nog niet de centrumuitstraling heeft. In 2011 is bestuurlijk teruggekomen op het beleidsplan van 10 mei 2007, waarbij is besloten om het doseren uit te stellen tot na realisatie van het centrumplan.

De gewenste reductie van de hoeveelheid verkeer in de Dorpsstraat van Groesbeek is echter niet vrijblijvend; in het kader van de ruimtelijke plannen voor het centrum zijn harde afspraken gemaakt met ontwikkelaars om de leefbaarheid in de nieuw te realiseren woningen en appartementen te garanderen in het kader van de Wet Geluidhinder.

In 2012 is voor de gemeente Groesbeek een Strategische Visie Groesbeek 2025 opgesteld. In de strategische visie is op hoofdlijnen de koers voor de verkeersontwikkeling in de komende decennia bepaald. De ambitie ten aanzien van bereikbaarheid is de volgende:

- Een adequate infrastructuur toegespitst op de lokale veiligheid en comfort.
- Meewerken aan regionale ontwikkelingen. Voortdurende aandacht voor de veiligheid en het optimaal onderhouden van de bestaande infrastructuur.
- De focus voor de toekomst ligt op verkeersveiligheid.

Groesbeek ligt enigszins decentraal en dat versterkt het imago van rust, ruimte en exclusiviteit. De gemeente gaat daarom geen grootschalige nieuwe infrastructuur aanleggen. Wel wordt gewerkt in regionaal verband samen met andere overheden aan eventuele verbeteringen in de bereikbaarheid van de totale regio in een groter verband.

Dit standpunt is geen doel op zich, of een gevolg van budgettaire overwegingen, maar past bij het beleid van de hogere overheden om eerst het huidige wegennet te benutten voordat infrastructuur uitgebreid wordt. Daarnaast is het in lijn met de inhoud van de ambities zoals neergelegd in de gemeentelijke visie om de kwaliteit van de openbare ruimte, de rustige landschappelijke ligging en de prioriteit bij een hoogwaardig netwerk voor langzaam verkeer centraal te stellen.

De strategische visie is uitgewerkt in de structuurvisie. De structuurvisie is leidend voor het opstellen van het mobiliteitsplan. In de structuurvisie is gekozen voor een nieuw scenario dat zowel de doorstroming en veiligheid, als de mogelijkheden voor een attractief verblijfsklimaat in het centrum, als de toegankelijkheid voor het langzaam verkeer verbetert.

Om dit te bereiken zijn in de Structuurvisie de volgende ambities opgenomen:

- Versterken van de verblijfsfunctie van het centrum Groesbeek.

- Het bieden van meer keuzevrijheid in routes en modaliteiten.
- Het spreiden van verkeerstromen over het bestaande wegennet
- Goede en logische geleiding van het bestemmingsverkeer naar parkeervoorzieningen waarbij de bestaande radiaal door het centrum ontlast wordt.
- Nieuwe toeristische relaties tussen het centrum en het buitengebied voor langzaam verkeer.

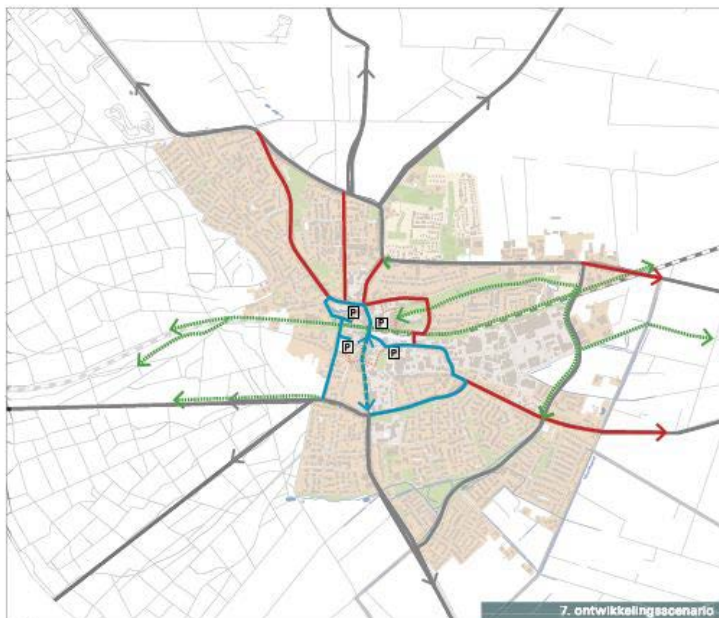
Het scenario, waarin deze ambities zijn verwerkt, is weergegeven in Figuur 2-1.

Met dit ontwikkelingsscenario wordt zowel recht gedaan aan de intentie van de strategische visie als met de breed gedragen wens om het centrumgebied minder te belasten met doorgaand verkeer en ruim baan te bieden aan het langzaam verkeer. Daarnaast wordt in regionaal verband de verkeersafwikkeling in de regio verbeterd, zodat minder (sluip)verkeer door Groesbeek rijdt.

De keuzes uit de structuurvisie zullen leiden tot gewijzigde verkeersstromen binnen de gemeente. Een van de belangrijke vragen hierbij is of de wegen die in de toekomst gebruikt worden voor het spreiden van het verkeer, dit verkeer op een veilige manier kunnen verwerken (met de huidige vormgeving).

De structuurvisie Groesbeek is een eerste uitwerking van de ambities, zoals benoemd in de Strategische visie. Om de ambities op het gebied van bereikbaarheid en verkeersveiligheid te kunnen vertalen naar de verkeerskundige consequenties voor de gemeente Groesbeek is een mobiliteitsplan noodzakelijk.





- huidige hoofdwegen
- erftoegangswegen
- parkeerroute (erftoegangsweg)
- - - impuls parkeren (erftoegangsweg)
- fietsverbinding
- P parkeerplaats

Figuur 2-1 Ontwikkelingsscenario

Het verkeer eist steeds meer ruimte (stilstaand en rijdend). De druk op milieu en klimaat stijgt met de groei van het autoverkeer. Geluid en luchtkwaliteit, vooral  $\text{NO}^2$ -emissie, zorgen voor nog onopgeloste problemen. Groesbeek streeft daarom naar een duurzame invulling van het mobiliteitsvraagstuk. Duurzame mobiliteit kan hierbij worden omschreven als het zo optimaal mogelijk gebruik maken van de infrastructuur en de beschikbare vervoersmiddelen.

Een duurzaam mobiliteitsplan bevat doelen die leiden tot een duurzaam evenwicht tussen bereikbaarheid, milieu, klimaat en energieverbruik. Naast een goede bereikbaarheid in en naar omliggende dorpen binnen de gemeente, ook voor degenen die geen auto bezitten, betekent duurzame mobiliteit ook het zorgen voor een veilige en gezonde leefomgeving, een schone lucht, een dragelijke hoeveelheid geluid en een omgeving waarin land en natuur worden beschermd en ontsnipperd. Verder draagt duurzame mobiliteit bij aan het oplossen van grensoverschrijdende problemen ten aanzien van klimaat, energie en grondstoffen, met een minimale uitstoot van schadelijke gassen en zekerheid van energievoorziening.

De gemeente kiest ervoor om bij de verdere verduurzaming van de mobiliteit in te zetten op het benutten van kansen en het faciliteren en stimuleren van (de meest) kansrijke maatregelen die op draagvlak kunnen rekenen bij inwoners en bedrijven. Met de aanpak worden de inwoners en bedrijven in beweging gezet (gefaciliteerd) en gestimuleerd om zich duurzamer te verplaatsen.

Omdat van alle  $\text{CO}^2$  emissie ongeveer 18% wordt veroorzaakt door het verkeer, streeft de gemeente Groesbeek naar een reductie van  $\text{CO}^2$  en energieverbruik. Dit kan onder andere door de transitie naar schone voertuigen en energie te stimuleren en te faciliteren.



3 Kansen,  
aandachtspunten en  
knelpunten

*Om te bepalen waar de gemeente Berg en Dal in de toekomst naar toe wil, is het van belang te weten waar de gemeente zich anno 2015 bevindt. Het huidige netwerk biedt kansen, maar bevat ook aandachtspunten en knelpunten.*

*In dit hoofdstuk worden de kansen, aandachtspunten en knelpunten van het huidige netwerk beschreven. Vanuit dit vertrekpunt worden in de volgende hoofdstukken de ambities en doelstellingen geformuleerd.*

### 3.1 Fiets en voetganger

De gemeente Berg en Dal kan als toeristisch centrum profiteren van een veilig fietsnetwerk waarbij alle belangrijke toeristische bestemmingen worden aangedaan. Het in de Structuurvisie beschreven fietskruis draagt bij aan een betere bereikbaarheid van het centrum van Groesbeek voor toeristisch recreatief fietsverkeer.

De recreatieve aantrekkingskracht van de gemeente zorgt op piekmomenten voor een aanzienlijke toeloop van zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer. Dit legt een zekere druk op het wegennet van Berg en Dal en op de parkeervoorzieningen bij de recreatieve bestemmingen. Op verschillende recreatieve wegen wordt de doorgang voor hulpdiensten en agrarisch verkeer belemmerd vanwege het smalle profiel van de wegen, maar ook wordt de berijdbare wegbreedte extra versmald door de vele geparkeerde auto's. Met name dit laatst genoemde punt wordt als problematisch ervaren.

Een belangrijke oorzaak van de problemen op de recreatieve wegen is dat deze wegen niet alleen een recreatieve verbindende functie hebben (van het hoofdwegennet naar recreatieve bestemmingen), maar ook als verblijfspot erg aantrekkelijk zijn (nb: de uitzichten vanaf de Ooijse Bandijk behoren bijvoorbeeld tot de mooiste van Nederland).

Kortom: er is sprake van zowel verblijfs-/belevingsgedrag als verplaatsingsgedrag, en dat door diverse vervoersmiddelen (te voet, fiets, motor en auto). De bewuste wegen nodigen in theorie wel al deze vervoersmiddelen uit, maar zijn in de praktijk niet of nauwelijks uitgerust voor de diversiteit die het met zich meeneemt.

Door middel van promotie van de recreatieve fietsroute kan het gebruik van de routes worden vergroot. Door de onbekendheid van toeristen is een veilig wegontwerp en een goede bewegwijzering daarbij essentieel. De aanwezige recreatieve routes kunnen beter onder de aandacht gebracht worden en de verschillende vervoerswijzen kunnen beter 'verleid' worden om routes te nemen die voor het betreffende verplaatsingsmotief beter geschikt zijn zodat ongewenst ontmoedigd wordt.

Op wegen die onderdeel uitmaken van het (recreatieve) fietsroutenetwerk dient zo min mogelijk autoverkeer nagestreefd te worden.

De in de structuurvisie Groesbeek beschreven doelstelling om het verkeer meer te spreiden over de verschillende erftoegangswegen zorgt weliswaar voor minder intensiteit op de Dorpsstraat in Groesbeek, maar brengt als risico met zich mee dat verkeer verplaatst naar wegen waar veel fietsverkeer aanwezig is en die niet zijn ingericht op een duurzaam veilige menging van beide vervoerswijzen.

De routes die door Groesbeek lopen zijn veelal druk met autoverkeer. Het gaat dan vooral om de routes in noord-zuid richting. Vooral de gebiedsontsluitende route Nijmeegsebaan – Nieuweweg – Molenweg – Cranenburgsestraat – Hulsbroek - Nieuwe Drulsegeweg – Bredeweg / Herwendaalseweg – Mooksebaan kent een groot aantal drukke oversteeklocaties. Op deze route zit veel autoverkeer en de snelheden zijn relatief hoog.

De gemeente heeft op verschillende strategische locaties oversteekvoorzieningen (middengeleiders of rotondes) gerealiseerd.

De vormgeving van de oversteekvoorzieningen is echter niet uniform, dit leidt tot een verminderde herkenbaarheid en onduidelijkheid voor het verkeer. De beleving is dat de oversteekvoorzieningen niet zorgen voor het verlagen van de snelheid van het verkeer en dat automobilisten nauwelijks stoppen op locaties waar een voetgangersoversteek (zebra) is aangebracht.

Ook ontbreken op een aantal locaties oversteekvoorzieningen, bijvoorbeeld op de Nieuwegeweg in Groesbeek en de oversteekbaarheid van de provinciale wegen N843 ter plaatse van de Breedeweg en de N840 bij de Snap.

Verder zorgen de drukke wegen nabij scholen en sportvoorzieningen voor potentieel onveilige verkeerssituaties. Dit geldt bijvoorbeeld voor de locatie nabij de sportvelden van Treffers en Achilles en tennisvereniging Groesbeek. Een aantal schoolroutes loopt langs potentiële conflictpunten. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de schoolroutes richting Nijmegen en dan vooral de oversteek in de bocht Nijmeegsebaan – Nieuwegeweg en de parallelweg van de N325.

Verschillende recreatieve routes worden als smal ervaren. Met name de fietsverbindingen richting Nijmegen worden zeer intensief gebruikt, maar zijn relatief smal. Hetzelfde geldt voor de voormalige RGV fietspaden in het gebied. De komst van de E-bike maakt de wens voor bredere fietspaden alleen maar groter. De E-bike biedt kansen om het fietsgebruik in de gemeente Berg en Dal verder te vergroten. Met de komst van de E-bike is het namelijk de verwachting dat fietsers steeds grotere afstanden gaan afleggen. Zowel toeristen als de eigen inwoners zullen door de E-bike gemiddeld meer kilometers gaan fietsen over grotere afstanden. Zo worden ook bestemmingen die tussen de 7.5 km tot 20 km gelegen zijn, prima met de E-bike bereikbaar. Dit maakt het des te belangrijker om in breder perspectief na te denken over de (vormgeving van) fietsroutes en de relaties tussen de gemeenten. De gemeente moet zich inzetten om fietsvoorzieningen ook na de gemeentegrens op een logische manier voort te zetten.

Verder zijn er geen duidelijke stallingsmogelijkheden voor de fiets in de centra van Groesbeek en Beek en zijn er onvoldoende oplaadpunten voor E-bikes.

### 3.2 Autoverkeer

Conform provinciale doelstelling dient eerst het huidige wegennet benut te worden, pas daarna komt het aanleggen van nieuwe infrastructuur in beeld.

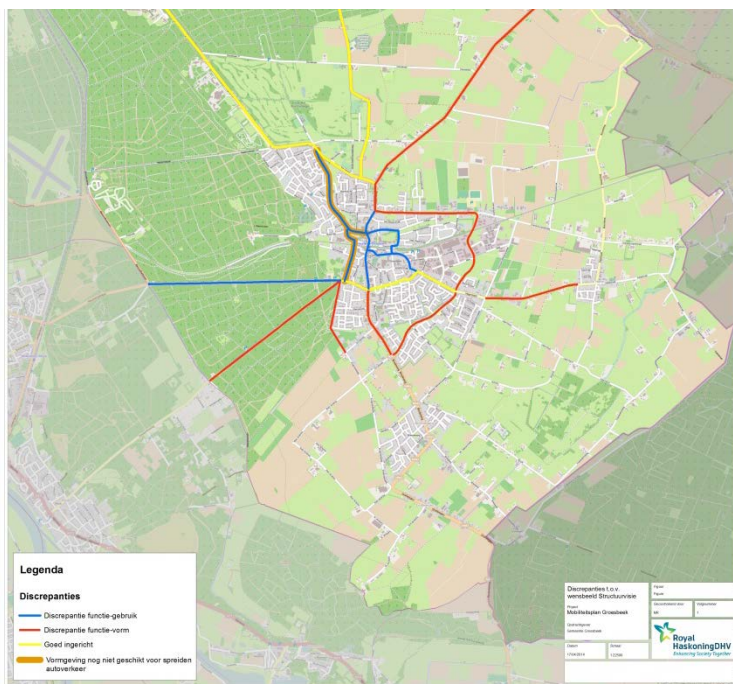
Binnen de huidige wegencategorisering zijn mogelijkheden om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid nog verder te verbeteren door maatregelen te treffen aan de bestaande infrastructuur of door een kortsluiting te maken, waardoor met kleinschalige nieuwe infrastructuur het netwerk beter benut kan worden.

In 2015 is bijvoorbeeld de route Spaldropweg - Crumpsestraat buiten de bebouwde kom verbreed in het kader van duurzaam wegbeheer. Deze route zou nu ook geschikt kunnen zijn om de wijk Nielingen te ontsluiten, bijvoorbeeld door de Lange Paol vanaf de Zeelandsestraat door te trekken naar de Crumpsestraat. Een dergelijke ontsluiting maakt het netwerk in Millingen aan de Rijn minder kwetsbaar en verdeelt de lasten die verkeer met zich mee brengt;

De Dorpsstraat in Groesbeek is een noord-zuid verbinding waaraan verschillende voorzieningen liggen. Aan deze weg is in de wegencategorisering uit 1999 de functie van erftoegangsweg toegekend. Hoewel aan de Dorpsstraat de functie is toegekend van verblijfsgebied is de verkeersintensiteit op de weg relatief hoog. Dit is het gevolg van de historisch radiaal gegroeide wegenstructuur, waarbij de wegen samenkomen in de kern. De 'rondweg' Cranenburgsestraat – Hulsbroek - Nieuwe Drulsegeweg ontlast deels het centrum. Uit het gebruik van de verschillende wegen blijkt echter dat de rondweg niet aantrekkelijk genoeg is ten opzichte van de route door de Dorpsstraat.

De in de structuurvisie beschreven doelstelling om het verkeer meer te spreiden over de verschillende erftoegangswegen biedt kansen om de Dorpsstraat te ontlasten. Minder autoverkeer leidt uiteindelijk tot een leefbaarder en levendiger centrum.

Het spreidingsmodel voor het autoverkeer vraagt om het nemen van geschikte maatregelen op de wegen waarover het autoverkeer wordt gespreid, zodat deze geschikt zijn of worden gemaakt voor deze functie. Daarnaast kan het spreidingsmodel alleen slagen als de route ook daadwerkelijk aantrekkelijk genoeg is voor het autoverkeer. Dit betekent dat de inrichting afgestemd moet worden op de functie van de weg. Er zijn bijvoorbeeld wegen die qua vormgeving nog niet geschikt zijn voor de doelstelling in de structuurvisie ten aanzien van het spreiden van autoverkeer en/of het afwikkelen van parkeerterreinen. Denk hierbij aan de route 'Dries – Burgemeester Ottenhoffstraat' en de route 'Kerkstraat – Houtlaan'. Hier ligt de uitdaging om de routes aantrekkelijk te maken voor autoverkeer en tevens de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer op deze route (ook kruisend) te waarborgen.



Figuur 3-1 Discrepancies t.o.v. wensbeeld structuurvisie (1<sup>e</sup> figuur Groesbeek / 2<sup>e</sup> figuur Ubbergen)

Binnen het wegennet zijn ook andere wegvakken waarbij geen goede afstemming is tussen functie, vormgeving en gebruik. Zo zijn binnen het netwerk wegvakken aanwezig die een functie hebben als erftoegangsweg, maar zijn vormgegeven als gebiedsontsluitingsweg, waar de snelheid te hoog ligt en/of de intensiteit te hoog is voor een erftoegangsweg. Dergelijke situaties leiden tot een verminderde leefbaarheid. Enkele voorbeelden hiervan zijn:

- Hoge Horst: Functie erftoegangsweg maar ingericht als een gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden en buiten de bebouwde kom een maximum toegestane snelheid van 80 km/uur.
- Knapheideweg: De gereden snelheid van een groot deel van het verkeer is te hoog voor een functie als erftoegangsweg.
- De Ooise Bandijk tussen Nijmegen en Oortjeshikken: De weg heeft als wensbeeld de functie van erftoegangsweg heeft en hoofdzakelijk door aanwonenden en door langzaam verkeer gebruikt wordt, maar dat het gebruik op de recreatieve piekmomenten hier niet bij aansluit (veel doorgaand recreatief autoverkeer).
- De Erlecomsedam tussen Oortjeshikken en St. Hubertusweg bij Ooij: De problematiek is hier hetzelfde als bij de Ooise Bandijk.



- De Erlecomsedam/Duffeldijk tussen de Erlecomseweg en Kekerdom: Ook hier is de problematiek hetzelfde als bij de Ooise Bandijk.
- N843 in Breedeweg. Hier vormt de provinciale weg een barrière in de kern waardoor de leefbaarheid onder druk staat.

Andersom zijn er ook wegen die een functie hebben als gebiedsontsluitingsweg maar niet zijn ingericht voor een dergelijke functie. Enkele voorbeelden hiervan zijn:

- Herwendaalseweg: geen fietsvoorzieningen.
- Wylersbaan, Cranenburgsestraat/Hulsbroek/Nieuwe Drulseweg en Mooksebaan: De belijning is op deze wegen niet conform de recente Essentiële Herkenbaarheidskenmerken (dubbele as- en kantmarkering).
- De Steenhuivelsestraat/Botsestraat door Leuth: In de functionele indeling volgens de mobiliteitsvisie heeft dit wegvak de functie van gebiedsontsluitingsweg. De bijbehorende weginrichting is binnen de bebouwde kom van Leuth echter niet te realiseren gezien de beperkte breedte en de positie van de fiets en voetganger. Daarnaast heeft de weg binnen Leuth zelf een toegangbiedende functie.

Ook zijn er wegen die vanwege hun secundaire functie vragen om aanpassing van de vormgeving. Voor de Heerbaan is geen directe parallelle route voorhanden in geval van evenementen, calamiteiten en wegwerkzaamheden. In die gevallen wordt het verkeer veelal omgeleid via de Rivierstraat – Rijndijk – Burgemeester Eijckelhofstraat of Steenstraat – Wethouder Koenenstraat. Niet op alle punten is deze route geschikt voor het verwerken van grotere verkeersstromen. Zo is de opgang van de dijk in de Rivierstraat te smal voor verkeer in twee rijrichtingen. Als alternatief zou gekeken moeten worden of de route CR Waiboerweg – Rijndijk geschikt gemaakt kan worden als onderdeel van de omleidingsroute.

Belangrijk aandachtspunt in Millingen aan de Rijn is het bestrijden van de trillingshinder die veel omwonenden van de Heerbaan ervaren als gevolg van verkeer. Hoewel onderzoek heeft vastgesteld dat de trillingen niet dermate sterk zijn dat ze kunnen leiden tot schade,

worden de trillingen wel degelijk gevoeld en ziet de gemeente het als haar plicht om (verkeers)maatregelen te treffen.

Tevens is sprake van knelpunten op specifieke locaties. Het gaat hierbij met name om knelpunten op kruispunten en oversteeklocaties. De knelpunten ten aanzien van oversteekbaarheid concentreren zich voornamelijk op de gebiedsontsluitende route van Nieuweweg tot Nieuwe Drulseweg. De rondweg wordt ervaren als een barrière voor het langzaam verkeer om veilig en comfortabel de overkant van de straat te bereiken.

In de voormalige gemeente Ubbergen is de kruising tussen de St. Hubertusweg en de Erlecomsedam een locatie dat als onveilig wordt beoordeeld. Hier dienen fietsers vanuit Erlecom over te steken naar het vrijliggende fietspad van de St. Hubertusweg, maar hiervoor zijn geen faciliteiten/attentieverhogende middelen aanwezig.

Niet alleen liggen er kansen binnen de eigen infrastructuur ook ontwikkelingen in omliggende gemeenten kunnen kansen bieden voor Berg en Dal. Zo ontstaan met de komst van de 2e stadsbrug in Nijmegen, de toekomstige doortrekking van de A15 en de B9 (in Duitsland) mogelijkheden om de bereikbaarheid van de gemeente Berg en Dal te verbeteren.

Het verkeer van en naar de gemeente heeft belang bij een goede doorstroming op de hoofdwegen in de regio. Hiertoe hoeven de verbindingswegen tussen de kernen niet ingrijpend te veranderen. Wel behoeft de doorstroming vanaf de N325 bij het Traianusplein verbetering. En is het in het belang van de bereikbaarheid van de gehele gemeente dat de S100 route in Nijmegen goed functioneert. Ten aanzien van parkeervoorzieningen beschikt de gemeente Berg en Dal over voldoende aanbod aan parkeergelegenheden. De parkeerroutes in met name Groesbeek zijn echter niet duidelijk aangegeven, wat leidt tot onnodig zoekverkeer en een grote verkeersdruk door het centrum. De routes verschillen namelijk ten tijde van evenementen wanneer juist de parkeerroutes van belang zijn om ook gebiedsvreemd verkeer snel te geleiden naar een beschikbare parkeerplaats. Ook hier zijn kansen om de druk op het centrum te verminderen.

De druk op de verschillende (recreatieve)wegen leiden niet alleen tot leefbaarheids en verkeersveiligheidsknelpunten, maar vormt tevens een barriere voor de migratie van aanwezige Fauna.

Op verschillende wegen treedt een conflict op tussen verkeer en migratieactiviteit van de verschillende fauna. Dit speelt met name tussen zonsopgang en zonsopkomst in de maanden maart – april en in het najaar.

### 3.3 Vrachtverkeer

De N325, N840, N842, N843 en de verbinding Mooksebaan – Groesbeekseweg zijn de belangrijkste ontsluitingsroutes voor het vrachtverkeer. In de gemeente Mook en Middelaar wordt met regelmaat gepleit voor een afwaardering van de route naar Groesbeek voor vrachtverkeer.

De gemeente beschikt over een hoofdwegenstructuur die uitermate geschikt is als ontsluiting voor vrachtverkeer. Routing door woonstraten is in veel gevallen onnodig; er is vrijwel altijd een goed alternatief voorhanden. Dit alternatief is echter niet altijd de kortste route in afstand waardoor navigatie apparatuur het verkeer op diverse locaties door woonwijken stuurt. Een voorbeeld hiervan is het gebruik van diverse kleine woonstraatjes in Millingen aan de Rijn in plaats van de daarvoor beter geschikte Heerbaan en Zeelandsestraat in Millingen aan de Rijn. Een oplossing kan worden gevonden in het strategisch plaatsen van gesloten verklaringen voor landbouw- en/of vrachtverkeer. Zo is doorgaand vrachtverkeer alverboden in de centrumzones in Beek en in Groesbeek. Duidelijke bebording in combinatie met handhaving, als ook opname in navigatieapparatuur zal moeten leiden tot het bedoelde gebruik over de gebiedsontsluitende wegen.

In de algemene plaatselijke verordening (APV) van Berg en Dal is vastgelegd dat (langdurig) parkeren van vrachtverkeer in de kernen niet is toegestaan. Bovenstaande betekent dat vrachtwagenchauffeurs niet in de kernen hun voertuig kunnen stallen, behalve op plaatsen die daarvoor zijn aangewezen. De aangewezen plekken worden echter steeds schaarser, als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

### 3.4 Openbaar vervoer

Berg en Dal kent een fijnmazig netwerk aan buslijnen. De voorzieningen richting Nijmegen zijn frequent en comfortabel. Door deze combinatie is het OV voor een deel van de bestemmingen concurrerend met de auto. Door bezuinigingen van Rijksoverheidswege bestaat het risico dat de concurrentiepositie van het OV wordt verminderd.

Er is geen openbaar vervoerverbinding met Gennep. De inwoners van Groesbeek hebben echter nauwelijks een binding met deze kern.

Er is dan ook geen sterke behoefte om het netwerk uit te breiden in de richting van Gennep. Daarnaast is uit een praktijkproef gebleken dat ook verbindingen naar Mook, Kranenburg en Wyler geen openbaar vervoersvraag opleveren van enige betekenis.

Behoudens een lijnbus voor scholieren is er geen rechtstreekse openbaar vervoerverbinding tussen Groesbeek, de Ooijpolder en Millingen. Overdag op werkdagen is er wel een directe route mogelijk met een overstap in Beek tussen de lijnbussen uit Millingen en de buurtbussen uit Groesbeek. Een goede overstap op de Verbindingsweg in Beek, inclusief locatie en marketing omtrent de mogelijkheden van deze verbinding is een aandachtspunt.

Een reactivering van de voormalige spoorlijn Nijmegen – Groesbeek – Kranenburg – Kleve als een tramlijn is een belangrijke kans voor het openbaar vervoer in de gemeente Berg en Dal. Met een tram kan voor het centrale en zuidelijke deel van de gemeente een wezenlijk snellere verbinding ontstaan van en naar het station van Nijmegen en de Nijmeegse binnenstad. Reistijden van en naar Groesbeek worden daarmee korter, wat de aantrekkingskracht van Groesbeek voor toerisme, winkelend publiek maar ook als vestigingsplaats vergroot. Aandachtspunt bij eventuele reactivering is wel de inherente afname aan businzet naar en in de gemeente Berg en Dal. Een andere opzet van busdiensten moet dan overwogen worden om de goede bereikbaarheid van voorzieningen en de kerkdorpen te behouden.



Tijdens evenementen in het centrum van Groesbeek wordt de Dorpsstraat afgesloten voor het verkeer. Dit vindt meerdere keren per jaar plaats. De busmaatschappij wil echter niet via de route Burg. Ottenhoffstraat – Kerkstraat – Houtlaan haar bussen omleiden, aangezien zij de route ongeschikt acht voor bussen met een lage vloer. De bussen worden daarom omgeleid via de Cranenburgsestraat – Hulsbroek – Nieuwe Drulsegeweg. Een groot deel van het centrum en de wijken direct ten zuiden van het centrum worden tijdens evenementen dan ook niet bediend door bussen.

Het toegankelijk maken van de bushaltes is een belangrijk speerpunt voor de stadsregio Arnhem Nijmegen en de daarin deelnemende gemeenten, zodat de instap voor mensen met een rolstoel, kinderwagen of blindegeleidestok makkelijker gaat. De landelijke norm schrijft voor dat 46% van de haltes toegankelijk moet zijn.

De stadsregio en stadsregiogemeenten streven er echter naar om voor 2015 75 % van de haltes aangepast te hebben. Ook in Groesbeek zijn verschillende haltes geschikt voor reizigers met een motorische en visuele beperking, echter nog niet alle haltes in Groesbeek zijn (visueel en motorisch) toegankelijk.

De aanrijdtijden voor ambulances van en naar Ubbergen en met name Millingen aan de Rijn staan al enige tijd onder druk. Beide kernen zijn afhankelijk van de medische faciliteiten in Nijmegen. Als bij wegwerkzaamheden in de regio de directe routes zijn afgesloten voor het verkeer wordt de aanrijdtijd te lang. Ten dele is dit momenteel ondervangen door een ambulance te positioneren op de gemeentewerf / brandweerkazerne in Beek. Vanuit deze post kan de Ooijpolder en Millingen aan de Rijn sneller bereikt worden dan vanuit de voorheen gebruikte posten in Nijmegen.

### 3.5 Samenvatting

In de onderstaande tabel staan alle kansen, knelpunten en aandachtspunten kort benoemd.

Thema: Langzaam verkeer: fietsers en voetgangers	
Kansen:	Berg en Dal kan als toeristische gemeente profiteren van een veilig fietsnetwerk waarbij alle belangrijke toeristische bestemmingen worden aangedaan.
	De e-bike biedt kansen om het fietsgebruik te vergroten.
	Door middel van marketing van recreatieve fietsroutes kan het gebruik verder vergroot worden.
Aandachtspunten:	Spreidingsmodel brengt als risico met zich mee dat verkeer verplaatst naar wegen waar veel fietsverkeer aanwezig is en die niet zijn ingericht op en dergelijke menging van beide vervoerswijzen.
Knelpunten:	De routes die door Groesbeek lopen zijn veelal druk met autoverkeer. Vooral de route Nieuwegeweg-Cranenburgsestraat-Nieuwe Drulsegeweg kent een groot aantal drukke oversteeklocaties. De oversteeklocaties zijn niet eenduidig herkenbaar en autoverkeer houdt weinig rekening met overstekend langzaam verkeer. Voor fietsers (met name scholieren) vormt deze route een belangrijk obstakel.
	Op de Nieuwegeweg, gelegen aan de noordkant van de kern Groesbeek, ontbreken oversteeklocaties.
	De recreatieve aantrekkingskracht legt een zekere druk op het wegennet van Berg en Dal en op de parkeervoorzieningen bij de recreatieve bestemmingen.
	Op de kruising tussen de St. Hubertusweg en de Erlecomsedam dienen fietsers vanuit Erlecom over te steken naar het vrijliggende fietspad van de St. Hubertusweg, maar hiervoor zijn geen faciliteiten/ attentieverhogende middelen aanwezig.
	Sport- en schoollocaties langs drukke wegen leidt tot potentieel onveilige verkeerssituaties.
	Een aantal schoolroutes lopen langs potentiële conflictpunten. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de schoolroutes richting Nijmegen en de basisschool Adelbrecht.
	Verschillende recreatieve routes worden als smal ervaren. Met name de fietsverbindingen richting Nijmegen worden zeer intensief gebruikt, maar zijn relatief smal.

	Langs Nieuwe Rijksweg N325; Ontbreken goede geleiding bij nacht (wat nodig is vanwege verblinding). Ontbreken goede verbinding tussen fietspad en tunnel onder de weg naar de Alde Wetering Ontbreken fietsvoorzieningen en parkeren op fietsvoorzieningen op Nijmeegs grondgebied .
	Langs N840 / Steenheuvelsestraat: Ontbreken goede oversteekvoorziening bij De Snap
	Langs N842 (Nijmeegsebaan): Te smalle fietspaden gelet op intensiteit en snelheidsverschillen fietsverkeer
<b>Thema: Autoverkeer</b>	
Kansen:	Het spreidingsmodel biedt kansen om de Dorpsstraat in Groesbeek te ontlasten.
	Ontwikkelingen in omliggende gemeenten (zoals 2e stadsbrug in Nijmegen, doortrekken van de A15 en B9) kunnen kansen bieden voor Berg en Dal, maar ook bedreigingen als door die ontwikkelingen meer autoverkeer via het wegennet in de gemeente moet worden afgewikkeld.
	Groesbeek beschikt over voldoende aanbod aan parkeergelegenheden dit biedt kansen voor de voorzieningen.
	De verbreedde route Spaldropweg - Crumpsestraat zou nu ook geschikt kunnen zijn om de wijk Nielingen te ontsluiten. Dit maakt het netwerk in Millingen aan de Rijn minder kwetsbaar en verdeelt de lasten die verkeer met zich mee brengt.
	Indien de route CR Waiboerweg – Rijndijk geschikt gemaakt wordt voor het verwerken van grote verkeersstromen, dan kan deze fungeren als omleidingsroute als door evenementen, calamiteiten of wegwerkzaamheden verkeer geen gebruik kan maken van de Heerbaan.
Aandachtspunten:	De vormgeving van de wegen waarover het autoverkeer wordt gespreid ('Route Dries – Burgemeester Ottenhoffstraat' en de route 'Kerkstraat – Houtlaan') moeten ook qua vormgeving duurzaam veilig geschikt zijn voor deze spreidingsfunctie.
	Veel omwonenden van de Heerbaan ervaren trillingshinder als gevolg van verkeer.
	De parkeerroutes zijn (met name tijdens evenementen) niet duidelijk aangegeven, wat leidt tot onnodig zoekverkeer en een grote verkeersdruk door het

	centrum.
Knelpunten:	Berg en Dal kent wegen waar de vormgeving en/of gebruik niet overeenkomen met de functie: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hoge Horst: Functie erftoegangsweg maar ingericht als een gebiedsontsluitingsweg.</li> <li>▪ Knapheideweg: Snelheid te hoog voor een functie als erftoegangsweg.</li> <li>▪ Rijbaan: Intensiteit te hoog voor een functie als erftoegangsweg met fietsers op de rijbaan.</li> <li>▪ Route Spoorlaan, Burgemeester Ottenhoffstraat, Houtlaan: Parkeeroute langs een erftoegangsweg.</li> <li>▪ Herwendaalseweg: Geen fietsvoorzieningen.</li> <li>▪ Wylerbaan, Rondweg (Cranenburgsestraat/Hulsbroek/Nieuwe Drulseweg) en Mooksebaan: Belijning niet correct.</li> <li>▪ De Ooise Bandijk tussen Nijmegen en Oortjeshekken: Intensiteit te hoog voor een functie als erftoegangsweg met fietsers op de rijbaan.</li> <li>▪ De Erlecomsedam tussen Oortjeshekken en St. Hubertusweg bij Ooij: De problematiek is hier hetzelfde als bij de Ooise Bandijk.</li> <li>▪ De Erlecomsedam / Duffeltdijk tussen de Erlecomseweg en Kekerdom: Ook hier is de problematiek hetzelfde als bij de Ooise Bandijk.</li> <li>▪ De Steenheuvelsestraat / Botsestraat door Leuth: Functie gebiedsontsluitingsweg maar ingericht als een erftoegangsweg (waarbij fietsvoorzieningen ontbreken).</li> <li>▪ N843: provinciale weg vormt barriere en daarmee leefbaarheidsprobleem in Breedeweg</li> </ul>
	Ten aanzien van de externe bereikbaarheid, behoeft de doorstroming vanaf de N325 bij het Traianusplein en de S100 route in Nijmegen, in de spits verbetering.
	Barriere werking van wegen voor de migratie van aanwezige fauna.
	Kruispunt Heumensebaan – Rijlaan Mooksebaan Knapheideweg is onveilig door beperkt zicht, groot aanbod verkeer en hoge snelheden.
	Kruispunt Hoge Horst - Koningin Wilhelminaweg Onvoldoende overzicht kruispunt en polderblindheid (waardoor de snelheid als hoog wordt ervaren)
<b>Thema: Vrachtverkeer</b>	
Kansen:	De gemeente beschikt over een hoofdwegenstructuur die uitermate geschikt is als ontsluiting voor vrachtverkeer. Routing door woonstraten is in veel gevallen onnodig; er vrijwel altijd een goed alternatief voorhanden.

Knelpunten:	Als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen wordt het aantal (aangewezen) locaties waar vrachtwagenchauffeurs hun voertuigen kunnen parkeren steeds schaarser.
<b>Thema: Openbaar vervoer</b>	
Kansen:	Een reactivering van de voormalige spoorlijn Nijmegen – Groesbeek – Kranenburg – Kleve als een tramlijn is een belangrijke kans voor het openbaar vervoer in de gemeente Berg en Dal.
	Verschillende haltes zijn geschikt voor reizigers met een motorische en visuele beperking, maar nog niet alle haltes zijn toegankelijk.
Aandachtspunten:	Het OV netwerk is fijnmazig, frequent en comfortabel. Hierdoor is het OV voor een deel van de bestemmingen concurrerend met de auto. Door bezuinigingen bestaat het risico dat de concurrentiepositie van het OV wordt verminderd.
	Bij eventuele reactivering van de voormalige spoorlijn als tramlijn is een andere opzet van het busnetwerk nodig, aangezien bij verminderde DRU's de bediening van voorzieningen en kerkdorpen zal verminderen.
	Voor Millingen aan de Rijn en delen van Ubbergen geldt dat wanneer bij wegwerkzaamheden in de regio de directe routes zijn afgesloten voor het verkeer de aanrijdtijden voor nood- en hulpdiensten te lang worden.
Knelpunt:	Een groot deel van het centrum van Groesbeek en de wijken direct ten zuiden van het centrum worden tijdens evenementen niet bediend door bussen.

4 Ambities en  
doelstellingen  
2016-2026

*In dit hoofdstuk verplaatsen we ons naar de toekomst, elf jaar na de vaststelling van dit plan. Waar willen we in 2026 staan op het gebied van verkeer? Dit hoofdstuk beschrijft de ambities die de gemeente Berg en Dal heeft voor de toekomst en de daarmee samenhangende doelstellingen, waarbij de gemeente zich specifiek richt op:*

- 1. Het beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers.*
- 2. Inzetten op een leefbaar en kwalitatief hoogstaand centrumgebied.*
- 3. Bevorderen van recreatief verkeer.*

*In onderstaande paragrafen wordt het toekomstbeeld waar de gemeente naar streeft beschreven. De ambities zijn tot stand gekomen aan de hand van de evaluatie uit de vorige hoofdstukken en de ambities zoals verwoord in het VCP Ubbergen, de Strategische visie en Structuurvisie Groesbeek.*

*De relatief korte scope tot 2026 komt voort uit de wens van de gemeente om de streefbeeld realistisch te houden en acties qua planning niet te ver naar de toekomst te verschuiven.*

#### **4.1 Ambities en doelstellingen leefbaarheid en verkeersveiligheid**

In 2026 voldoet de wegenstructuur van Berg en Dal aan de vijf landelijke principes van de verkeersveiligheidsvisie Duurzaam Veilig. Dit betekent onder andere dat de wegenstructuur zo is vormgegeven dat het voor de weggebruiker duidelijk is welk gedrag van hem of haar verlangd wordt en dat het aantrekkelijker is om de gebiedsontsluitingswegen te gebruiken dan de erftoegangswegen.

De recreant weet de gemeente Berg in Dal in grote aantallen te vinden. De gemeente wordt gezien als een gastvrije gemeente. Alle vervoerswijzen vinden een veilig thuis in Berg en Dal. Er is sprake van zogenaamde ontvlechting van de verschillende vervoerswijzen en verplaatsings motieven.

De recreatieve automobilititeit wordt geleid en verleid om vanaf de gebiedsontsluitingswegen over te stappen op de fiets of om een wandeling te maken door de natuurgebieden. Hierdoor kan de 'onthaastende recreant' op wegen die als verblijfsplek erg aantrekkelijk ongestoord de natuur beleven.

De bestaande knelpunten wat betreft leefbaarheid en verkeersveiligheid zijn gemonitord, geëvalueerd en waar mogelijk zijn maatregelen genomen. Ook de verkeersveiligheid in het buitengebied is vergroot. Hierdoor wordt in 2026 voldaan aan de landelijke verkeersveiligheidsdoelstellingen. Vanwege het zeer lage aantal ernstige ongevallen in Berg en Dal is het lastig om het voor Berg en Dal geldende aandeel in de reducties vast te stellen en te houden. De gemeente sluit zich daarom aan bij het 'nul-slachtoffers' principe.

De gemeente heeft zich specifiek gericht op het beschermen van de kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers), waarbij ingezet is op het verbeteren van de situatie rondom scholen. Met een combinatie van gedragsbeïnvloeding en concrete maatregelen, is de verkeersveiligheid rondom scholen significant verbeterd. De omgeving rondom basisscholen is herkenbaar en eenduidig ingericht en er zijn veilige school-thuisroutes gecreëerd met veilige oversteekplaatsen, waarbij de juiste balans is gevonden tussen verkeersveiligheid en de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer.

De situatie waarbij ouders er voor kiezen om de kinderen vanwege onveilige fiets- of looproute met de auto te brengen doet zich niet voor. Minimaal 75% van de ouders kiest ervoor om de kinderen met de fiets of als voetganger naar school te laten gaan. Het gebruik van de auto bij het van en naar school brengen is hiermee geminimaliseerd.



## 4.2 Ambities en doelstellingen fiets en voetganger

In 2026 zijn de omstandigheden voor de fietser in de gemeente Berg en Dal verder verbeterd. Daar waar nodig beschikt de fietser over een vrijliggend fietspad, waarbij ook de fietsoversteken veilig zijn.

Daar waar een vrijliggend fietspad wel nodig maar niet mogelijk is, is voor de fietser voldoende ruimte gereserveerd op de rijbaan. Ook afstanden langer dan 7,5 km zijn door de aanwezigheid van goede fietsvoorzieningen aantrekkelijk om te maken.

De gemeente heeft de ambitie om in 2026 de kwaliteit van recreatieve fietsroutes te verbeteren meer dan waargemaakt. Hierdoor is Berg en Dal ontwikkeld tot een aantrekkelijk recreatief centrum en worden Groesbeek, Beek, Berg en Dal en Millingen aan de Rijn gezien als een goede uitvalsbasis om de omliggende natuurgebieden met heuvels en dalen te ontdekken. De belangrijkste fietsroutes door de gemeente leiden over rustige, veilige wegen, waardoor de recreatieve fietser optimaal kan genieten.

Eenmaal op de bestemming aangekomen kan de fietser zijn fiets veilig stallen. Er wordt een duidelijke link gelegd tussen de recreatieve fietspaden in de omliggende bossen en het centrum van Groesbeek waar de horeca gelegenheden zijn.

De E-bike is in Berg en Dal inmiddels een gangbaar vervoersmiddel. Het vervoersmiddel heeft de harten van de toeristen veroverd. Het recreatieve fietsnetwerk is afgestemd op deze verkeersdeelnemers er zijn lange en snelle fietsverbindingen naar omliggende gemeentes. Op diverse locaties (zoals bij restaurants en attracties) kan je je fiets opladen.

De combinatie van realisatie van concrete maatregelen en het nadrukkelijk vermarkten van het toeristische en recreatieve aanbod heeft de gemeente Berg en Dal zich duidelijk gepositioneerd en geprofileerd als recreatief aantrekkelijke gemeente.

Uiteindelijk is de ambitie voor de lange termijn alle kernen en wijken in onze gemeente met vrijliggende fietspaden onderling te verbinden, als ook met de centra van de dorpen, de OV-voorzieningen en de kernen en voorzieningen in onze buurgemeenten. Een dergelijke ontvlechting van netwerken is een kostbare aangelegenheid met veel ruimtebeslag. Op korte termijn zal een ontvlechttingsvisie opgesteld worden, met een prioritering van de nodige maatregelen, zodat bij ruimtelijke procedures (zoals bestemmingsplannen) ingespeeld kan worden op de benodigde ruimte voor het ontvlechten van netwerken.

De gemeente wil zich profileren als wandelgemeente en wil hierop sturen. Ambities worden verder aangescherpt en er wordt gestuurd op nut en noodzaak van voorzieningen voor voetgangers binnen- en buiten de bebouwde kom zoals goede oversteekplaatsen en parkeerplaatsen voor de overstap inclusief juiste bewegwijzering. Wandelaars worden gefaciliteerd door middel van kwaliteits hoogwaardige routes.

In de zomer van 2016 is de gemeente daartoe het initiatief gestart van het project 'Regie op wandelen'. Samen met betrokken partijen, zoals grondeigenaren, wandelverenigingen etc. willen wij de gemeente Berg en Dal op de kaart zetten als dé wandelgemeente van Nederland. De diversiteit in ons landschap laat zich immers het best ervaren door te wandelen. Dit project is geïnitieerd vanuit het vakgebied natuur en landschap, maar zal ook beleidsmatig ingebed worden in deze mobiliteitsvisie.

De infrastructuur voor de voetganger is aangepast op alle gebruikers, van jonge kinderen tot de groeiende groep senioren. Dit betekent dat in ieder dorp de trottoirs (mits ruimtelijk inpasbaar) breed genoeg zijn en dat op strategische plaatsen oversteekvoorzieningen en verlagings in de trottoirbanden zijn aangebracht.

De trottoirs zijn goed onderhouden en kerngebieden zijn extra toegankelijk voor mensen die zich minder gemakkelijk kunnen bewegen (bijvoorbeeld ouderen of minder validen).



In de omgeving van basisscholen is en blijft een veilige verkeerssituatie voor langzaam verkeer aanwezig. Daar waar het autoverkeer het fietsverkeer doorsnijdt zijn veilige oversteekvoorzieningen gerealiseerd die passend zijn voor de omvang van de verkeersstromen.

#### 4.3 Ambities en doelstellingen autoverkeer

In 2026 is de gemeente Berg en Dal vanuit de buurgemeenten en vanuit het Rijkswegennet goed bereikbaar. De verbindingswegen tussen de kernen zijn niet ingrijpend veranderd. Wel zijn ze veiliger en herkenbaarder. Het (winkel)centrum van Groesbeek is van drukke doorgangsroute omgevormd naar een aangenaam verblijfsgebied. Doorgaand verkeer rijdt zo veel mogelijk over de gebiedsontsluitingswegen en/of respecteert het verblijfsklimaat op de erftoegangswegen en past daartoe zijn/haar gedrag aan. Het marktplein is vrij van geparkeerde auto's. Het plein is een ontmoetingsruimte met een hoge ruimtelijke kwaliteit en geschikt voor evenementen, terrasvorming etc.

In 2026 is er in de gemeente Berg en Dal over het algemeen geen parkeeroverlast, ook niet in de woonwijken. Op specifieke plekken waar in het verleden problemen ontstonden met parkeren zijn deze opgelost door de infrastructuur aan te passen of door het toepassen van regulering.

Fauna kan vrij bewegen tussen de verschillende natuurgebieden. Door de genomen maatregelen vormen de (recreatieve) wegen geen barriere meer voor de migratie van amfibieën.

#### 4.4 Ambities en doelstellingen vrachtverkeer

Het goederenvervoer van en naar de bedrijventerreinen verloopt in 2026 probleemloos. In de gemeente worden vrachtauto's niet door woonstraten geleid als alternatieve routes van hogere rangorde beschikbaar zijn. Het (goederen)vervoer ten gevolge van de bedrijvigheid in de gemeente wordt volledig afgewikkeld over de gebiedsontsluitingswegen en leidt niet tot overlast in woongebieden en de centra van Beek en Groesbeek.

Daar waar de hoofdroute van het vrachtverkeer het fietsverkeer kruist, wordt extra aandacht besteed aan de zichtbaarheid van de fietser. De gemeente zorgt hierbij voor een veilige en goed onderhouden infrastructuur.

Ten behoeve van de uitstraling van het centrumgebied en behoud van beschikbare parkeerruime voor lichte voertuigen, parkeren vrachtwagens niet in het centrumgebied maar parkeren op aangewezen plekken.

#### 4.5 Ambities en doelstellingen openbaar vervoer

In 2026 kent de gemeente Berg en Dal een duurzaam openbaar vervoernet. Dat houdt in dat de lijnvoering van grote bussen zo min mogelijk door woonstraten rijdt, dat loopafstanden naar de haltes acceptabel zijn en dat de busreis comfortabel is. De gemeente voldoet aan de doelstelling om tenminste 75 % van de haltes aangepast te hebben aan personen met een visuele of motorische beperking en gaat voor een ambitie van 100%. Om de ketenmobiliteit te stimuleren is de overstap van fiets naar bus eenvoudig te maken. De belangrijke bushaltes zijn hiertoe voorzien van goede stallingsvoorzieningen voor de fiets.

In 2026 voert de provincie een sterke lobby bij o.a. de Rijksoverheid om de reactivering van de voormalige spoorlijn Nijmegen – Kleve als tramlijn op de MIRT planning te krijgen voor de periode 2028 – 2040. Het tracé van de voormalige spoorlijn is behouden en wordt toeristisch, recreatief gebruikt door de Grenzland Draisine als ook door recreatief, utilitair en toeristisch fietsverkeer.

#### 4.6 Ambities en doelstellingen gedragsbeïnvloeding

In 2026 wordt er nog steeds gewerkt met permanente verkeerseducatie gericht op de diverse vervoerswijzen en doelgroepen. Bij infrastructurele projecten wordt uitgelegd wat er veranderd wordt en waarom. De gedragsverandering bij scholen tijdens het brengen en halen van schoolkinderen resulteert in veiligere schoolomgevingen. De scholen zelf spelen hierin een belangrijke rol.

Ook de vergrijzende verkeersdeelnemer en de minder valide wordt niet vergeten: verkeerseducatie is en blijft een belangrijk onderdeel van verkeersveiligheid.

## 5 Beleidsuitwerking

*Het bereiken van de in hoofdstuk 3 en 4 genoemde ambities en doelstellingen kan alleen door heldere keuzes te maken. Er is een duidelijke beleidsvisie nodig over waar de aandacht op gericht wordt en op welke manier. Hierbij weegt niet alleen de wens van de gemeente Berg en Dal mee, maar moet ook rekening gehouden worden met doelen en ambities van hogere overheden (zie H2).*

*In dit hoofdstuk werken we de in hoofdstuk 4 per thema beschreven ambities en doelstellingen verder uit. Dit doen we door de ambities te vertalen naar concrete beleidsuitgangspunten waarmee de gemeente aan de slag kan. De beleidsuitgangspunten worden gegroepeerd naar de volgende onderdelen: samenhangend netwerk, inrichting van de weg, gedragsbeïnvloeding & samenwerking en monitoring. Hierbij wordt concreet aangegeven wat noodzakelijk is om het ideaalbeeld te halen.*

### 5.1 Het maken van keuzes

De mobiliteitsvisie kent een aantal pijlers die het vertrekpunt vormen bij een nadere uitwerking. Deze pijlers zijn mobiliteit, veiligheid en samenwerken en komen tot uiting in:

- Duurzame mobiliteit in samenhang met een robuust verkeerssysteem voor alle modaliteiten ( fiets-, en voetverkeer, auto- en vrachtverkeer en openbaar vervoer).
- Een leefbare en aantrekkelijke gemeente zowel in het buitengebied, als in de kernen.
- Een verkeerssysteem waarbij de kans op ongevallen tot een minimum wordt beperkt en waarbij alle weggebruikers zich veilig voelen en/of zich bewust zijn van een onveilige situatie.
- Het nu en straks bereikbaar houden van de gehele gemeente via het nationale, regionale en lokale wegennet. Het bereikbaar houden van bedrijventerreinen, centra, de dorpskernen en een verantwoorde bereikbaarheid van de buitengebieden zijn daarbij belangrijke aspecten. Mobiliteit en economie zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.
- De gemeente voelt zich verantwoordelijk voor de wegen binnen haar grondgebied.

- De veiligheid op de weg wordt echter niet alleen bepaald door de wegen die er liggen maar vooral ook door het gedrag van de weggebruikers. En die weggebruikers zijn voor een groot deel de inwoners van de gemeente. Daarom is het voor de mobiliteit en veiligheid in de gemeente Berg en Dal van belang dat iedereen weet hoe die zich het beste kan gedragen op de weg, wat er van hen verwacht wordt en wat de gevolgen zijn als daarvan afgeweken wordt. Met behulp van duidelijke communicatie, informatie en educatie wil de gemeente hen blijven betrekken bij het verkeer en vervoer in de gemeente.

Omdat in de gemeente verschillende wegen zijn waar vanuit geografische ligging op piekmomenten grote groepen verkeersdeelnemers samenkomen met verschillende vervoerswijzen en motieven, heeft de gemeente een duidelijke keuze gemaakt:

#### Beleidspeerpunt:

**“In de gemeente Berg en Dal is iedereen welkom, maar op piekmomenten is niet voor iedereen ruimte. Vanuit de structuur en inrichting van het wegennet dient te sturing uit te gaan. Duidelijk moet zijn wie prevaleert op momenten dat er conflicten optreden tussen verschillende typen weggebruikers”.**

Bovenstaand beleidspeerpunt geldt zowel voor de wegen in de centra als voor recreatieve wegen.

- Op de wegen in het centrum van Beek, Groesbeek en Millingen aan de Rijn komt op piekmomenten langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer samen, waarvan een deel het centrumgebied als bestemming heeft, maar waar ook doorgaand verkeer gebruik van maakt. Het gemotoriseerd verkeer is hier welkom maar dit mag niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid van het langzame verkeer.

- Op recreatieve wegen gaat de ‘onthaastende recreant’ (mensen die van de plek en de omgeving willen genieten), voor het recreatieve verkeer voor wie het verplaatsen over aantrekkelijke wegen een doel op zich is”.

De hiervoor genoemde vertrekpunten worden in dit hoofdstuk per onderdeel verder uitgewerkt. Daarbij wordt uiteengezet wat de taken daarin zijn voor de gemeente en alle betrokkenen, hoe de uitwerking daarvan zal gaan plaatsvinden en wat concrete stappen zijn om dat te bereiken. Hierbij wordt extra aandacht besteed aan de drie belangrijke gebruikersgroepen binnen de gemeente.

#### Drie gebruikersgroepen

##### 1. De jeugd

Jongeren en kinderen verplaatsen zich veelal met de fiets of te voet en zijn daardoor kwetsbaar. Het gedrag van spelende kinderen en fietsende scholieren is vaak onvoorspelbaar. Dat maakt het van belang dat het zicht op deze groep weggebruikers goed is en dat de gevolgen beperkt zijn als het toch fout gaat, bijvoorbeeld door een goede plaatsing op de weg en lage snelheden.

##### 2. Werkenden

Het woon-werkverkeer bepaalt een groot deel van het totale verkeer, vooral tijdens de spitsperiodes. Een goede doorstroming en veilige afwikkeling van het vele verkeer is van belang.

##### 3. Ouderen

Tot slot is er bijzondere aandacht voor de steeds groter wordende groep ouderen binnen de gemeente. Deze groep blijft tot op steeds latere leeftijd deelnemen aan het verkeer, bijvoorbeeld ook door de elektrische fiets. De toegankelijkheid van voorzieningen, de parkeermogelijkheden bij de eigen woning en de kwaliteit van de voetpaden zijn voor deze groep zeer belangrijk om mobiel te blijven.

## 5.2 Samenhangend netwerk

In deze paragraaf beschrijven we de netwerken van de verschillende weggebruikers. Hierbij is het van belang ook te kijken naar de samenhang tussen de netwerken. Het faciliteren van ketenmobiliteit, dus het mogelijk maken van overstappen tussen verschillende netwerken, is belangrijk voor reizigers om van hun vertrekadres naar aankomstadres te komen.

### 5.2.1 Fietsers en voetgangers

Fietsers en voetgangers vormen een belangrijke groep binnen het verkeersbeeld van de gemeente. Het is van belang dat de fietsers en voetgangers zich veilig binnen de gemeente en van en naar de gemeente kunnen verplaatsen.

Hierbij heeft de gemeente zich duidelijk uitgesproken:

*“Ruimte bieden aan het autoverkeer mag niet ten koste gaan van de veiligheid van fietsers en voetgangers en de directheid van langzaamverkeer verbindingen!”*

#### Fietsers

De gemeente Berg en Dal kent een samenhangend netwerk van fietsverbindingen. Het regionale fietsnetwerk vormt de basis voor dit netwerk. Binnen de gemeente is dit netwerk verfijnd zodat zowel wordt aangesloten op omliggende gemeentes als op belangrijke lokale voorzieningen zoals scholen, sportvoorzieningen en andere bestemmingen.

Binnen dit netwerk is een aantal fietsverbindingen benoemd tot hoofdfietsroute. Deze vormen een directe verbinding tussen de kernen en worden daardoor ook het meest intensief gebruikt.

De kwaliteitseisen voor de fietsvoorzieningen op deze verbindingen zijn dan ook hoog. Op deze hoofdfietsroutes kunnen fietsers zich veilig en vlot verplaatsen.

De hoofdfietsroutes stralen aantrekkingskracht uit doordat ingezet is op het comfort. Verder zijn ze herkenbaar en voorzien van een goede bewegwijzering. In de factsheets is ingegaan op de

voorkeurskenmerken wat betreft de inrichtingsvorm van de hoofdfietsroutes en de vormgeving van kruispunten met hoofdfietsroutes.

De overige wegen van het fietsnetwerk bestaan uit de utilitaire routes en recreatieve routes. Deze secundaire routes variëren van straten/wegen waarop gefietst kan worden tot vrijliggende fietspaden. Ook hier wordt ingezet op de pijlers 'samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort' maar zijn vooral gericht op een veilige verplaatsing en minder op een vlotte verplaatsing.

Naast het fietsroutenetwerk zijn er meerdere fietsverbindingen die geen onderdeel vormen van het fietsnetwerk. Dit zijn alle overige fietsverbindingen, voornamelijk gericht op het verbinden van het fietsnetwerk met de herkomst en bestemming van de fietser. Dit is een fijnmazig netwerk wat niet op de kaart is aangegeven.

De gemeente kent vrijwel geen ontbrekende schakels in het fietsnetwerk. De structuur van het fietsnetwerk binnen de gemeente blijft grotendeels gehandhaafd. Het is reeds een fijnmazig netwerk en acties om ontbrekende schakels hierin te realiseren (zoals de fietsverbinding langs het spoor) zijn reeds in gang gezet. De meerwaarde van de fietsverbinding langs het spoor kan verder vergroot worden voor utilitair fietsverkeer door aansluitingen te realiseren naar gezondheidscentrum Op de Paap en de woonwijk Hüsenhoff alsook het doortrekken van de hoofdfietsroute langs de N842 naar het centrum van Groesbeek.

Ten aanzien van recreatief gebruik biedt de E-bike kansen om het fietsgebruik in Berg en Dal verder te vergroten. Zowel toeristen als de eigen inwoners zullen door de E-bike gemiddeld meer kilometers gaan fietsen over grotere afstanden. Ook bestemmingen die tussen de 7.5 km tot 20 km van Groesbeek gelegen zijn, worden prima met de E-bike bereikbaar. Er zal dus een behoefte ontstaan naar lange en snelle fietsverbindingen richting de omliggende steden en dorpen. Het huidige netwerk voorziet in dergelijke fietsverbindingen in nagenoeg alle hoofdrichtingen.

De kwaliteit en de vormgeving van de fietspaden die in deze structuur zijn opgenomen is naar verwachting voor een aantal paden nog niet op het gewenste niveau. In paragraaf 6.3.2 zijn richtlijnen opgenomen als randvoorwaarden voor de fietspaden uit het hoofdfietsnetwerk.

Het fietsknooppuntennetwerk vormt de basis voor het recreatief fietsverkeer. De bewegwijzering hiervan wordt door RBTKAN verzorgd, welke ook middels marketing het netwerk promoot.

De samenvoeging van gemotoriseerd verkeer met het recreatief fietsverkeer verloopt niet overal zonder problemen. Beide gebruikers ondervinden overlast van elkaar vanwege de verschillen in snelheid en de breedte van sommige wegen. Dit speelt vooral op de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom.

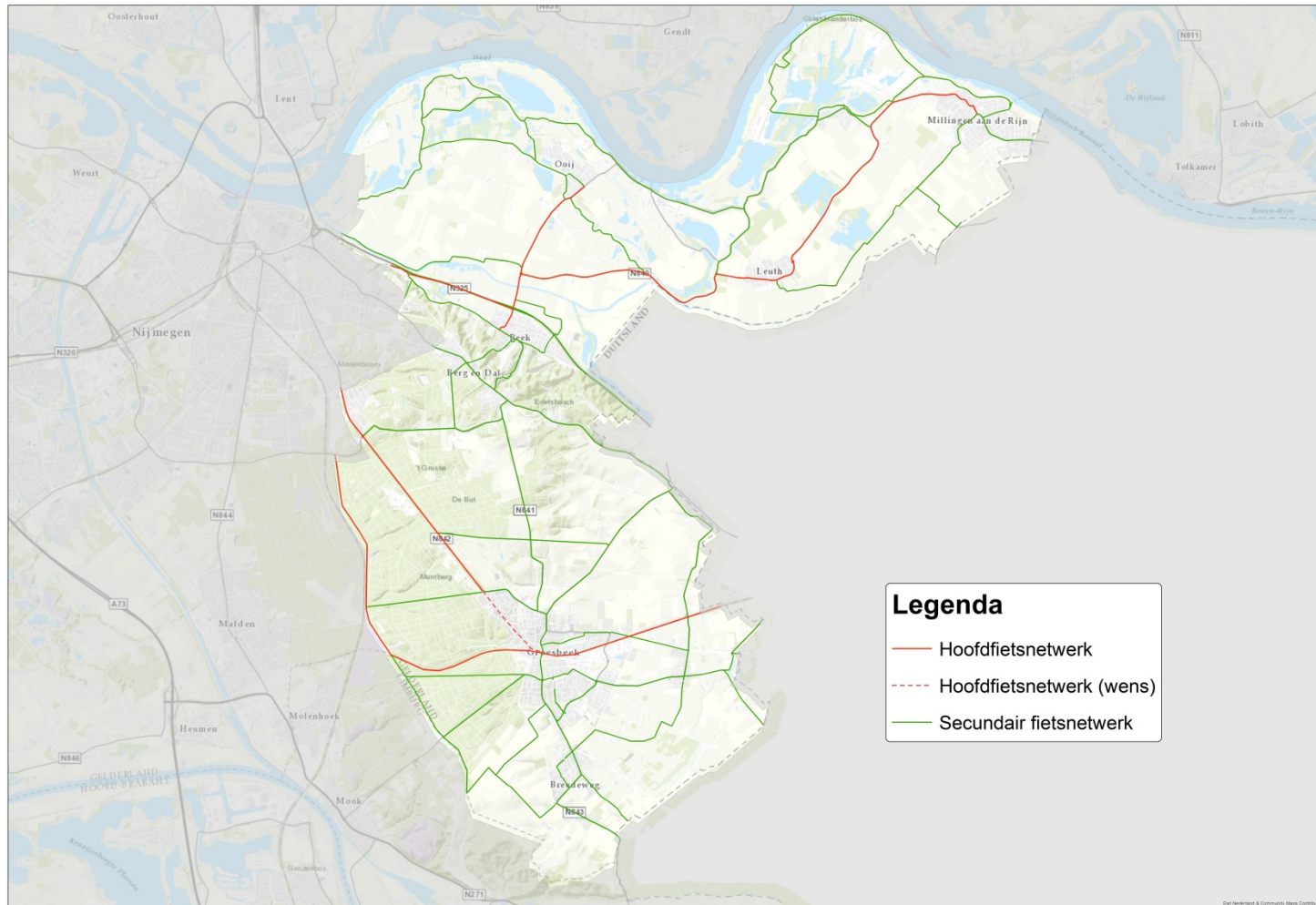
De gemeente Berg en Dal heeft de wens de gemeente nog aantrekkelijker te maken voor recreatie (zie structuurvisie) en daarvoor is een kwaliteitsslag noodzakelijk. Ingestoken zou moeten worden op een ontvlechting van de beide netwerken, dus dat van de auto en recreatief fietsverkeer, waar dat mogelijk is.

Hierbij kan gekeken worden naar passende en wenselijke routes, afhankelijk van de attractie- of bestemmingspunten.

Belangrijk hierin is ook de mogelijkheid van het aandoen van horecapunten als rustmoment. Waar ontvlechting niet mogelijk is, moet de vormgeving van de wegen nader onderzocht worden.

Een belangrijkste eerste stap hiertoe is gezet met de aanleg van het fietspad langs de voormalige spoorlijn. Met dit fietspad wordt de fietsverbinding van oost (knooppunt 83) naar west (knooppunt 33) ontvlochten van het wegennet. Tevens zal de kans benut worden om knooppunt 88 te situeren in het hart van het Groesbeekse centrum.





Figuur 5-1 Fietsnetwerk

### Voetgangers

Voetgangers kennen, gezien de afstanden die zij afleggen geen specifiek netwerk, want het gaat om diffuse relaties tussen herkomst en bestemming. Aandacht voor oversteekpunten, onderhoud van voetpaden en verkeersveiligheid spelen dan ook overal een grote rol.

Specifieke aandacht zou daarbij uit moeten gaan naar de belangrijkste wandelroutes, zoals het Pieterpad. Het op kaart samenbrengen van de recreatieve wandel- en fietsroutes in combinatie met parkeer (TOP's), horeca en verblijfsmogelijkheden biedt inzicht in de locaties waar verkeersveiligheid een mogelijk issue is. Een dergelijke kaart biedt tevens kansen om de toeristisch-economische mogelijkheden in Berg en Dal te vermarkten.

### Schoolroutes

Voor het langzaam verkeer zijn de schoolroutes een continu punt van aandacht. De directe schoolomgevingen zijn reeds of op korte termijn herkenbaar ingericht.

De aandacht richt zich nu hoofdzakelijk op de schoolroutes. Hiervoor zal periodiek onderzoek uitgevoerd moeten worden naar de daadwerkelijk gebruikte routes van en naar scholen. Waar deze routes samenkomen of kruisen met gebiedsontsluitingswegen moet specifiek bekeken worden of maatregelen getroffen moeten worden om de verkeersveiligheid te verbeteren. In hoofdstuk 6 wordt hiertoe een nadere onderzoeksopzet gegeven.

#### Beleidspunten Schoolroutes:

##### Algemeen:

- Schoolroutes lopen niet zonder aanvullende maatregelen langs gebiedsontsluitingswegen.
- Schoolroutes worden zo veel mogelijk gebundeld op de meest veilige route.
- Schoolroutes zijn uniform vormgegeven:
  - dezelfde oplossingen komen terug (eenduidig wegbeeld).
- Schoolroutes zijn herkenbaar:
  - Alle weggebruikers weten wanneer zij extra rekening moeten houden met fietsende en lopende kinderen.
  - De kinderen zelf herkennen de schoolroute en weten dat dit de veiligste route van en naar school betreft.

## 5.2.2 Autoverkeer

### Wegencategorisering

#### *Doorgaand verkeer verleiden naar andere routes*

Binnen de Structuurvisie heeft de gemeente Groesbeek duidelijke keuzes gemaakt ten aanzien van autoverkeer in de gemeente. In overeenstemming met het provinciale beleid zal eerst de ruimte die de huidige infrastructuur biedt benut worden om de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit betekent dat de gemeente kiest voor het spreiden van het autoverkeer over de beschikbare infrastructuur en niet voor bundeling op bepaalde routes. Hier is invulling aan gegeven door een aantal erftoegangswegen aan te wijzen die naast de verblijfsfunctie ook een rol te vervullen voor het verwerken van het autoverkeer van en naar het centrum van Groesbeek. In de wegencategorisering van de gemeente worden deze wegen aangeduidt als Erftoegangsweg Plus.

Bovenstaande betekent dat wegennet van de gemeente Berg en Dal is onderverdeeld in de volgende wegencategorien:

- Erftoegangswegen (ETW)
- Gebiedsontsluitingswegen (GOW)
- Erftoegangswegen Plus (ETW+)

In de kaders die volgen is een toelichting opgenomen van de categorien, daarbij is aangegeven welk gedrag en gebruik verwacht wordt.

#### Erftoegangsweg:

Bij erftoegangswegen ligt de prioriteit bij het langzame verkeer en het bestemmingsverkeer. De verblijfskwaliteit staat hier centraal. Het langzame verkeer heeft een zeer grote bewegingsvrijheid; De weg wordt gedeeld door alle gebruikersgroepen. Het 'uitwisselen' gebeurt zowel op wegvakken als kruispunten, wat betekent dat er overal oversteekbewegingen kunnen worden gemaakt. Om de kans op ernstig letsel door een eventueel frontaal-conflict te verkleinen moet de weg zodanig worden ingericht dat de snelheid laag is. Bovendien moet duidelijk worden gemaakt dat er prioriteit is voor het langzame verkeer, hiertoe moet het gedrag van gemotoriseerd verkeer worden beïnvloed.

Bestuurders blijven alert als zij slechts korte afstanden afleggen. Doorgaand verkeer is dan ook niet welkom op erftoegangswegen. De erftoegangswegen zijn voor gemotoriseerd verkeer uitsluitend bedoeld om aanliggende percelen te kunnen bereiken, de auto is hier te gast.

#### Kenmerken erftoegangsweg:

- Functie:
  - Verblijven en uitwisselen.
- Gedrag:
  - Bestuurders rijden langzaam en alert; ze zijn hoffelijk naar het langzame verkeer.
  - Grote bewegingsvrijheid.
- Gebruik:
  - Alleen bestemmingsverkeer.
- Om het risico op ongevallen te beheersen wordt ingezet op:
  - De ernst van een ongeval beperken.

### Gebiedsontsluitingsweg:

Bij gebiedsontsluitingswegen staat het doelgericht verplaatsen centraal en ligt de nadruk op de verkeersfunctie. Dit zijn de drukste wegen in de gemeente. Verplaatsingen op regionaal niveau moeten bij voorkeur via gebiedsontsluitingswegen afgewikkeld worden. Een goede doorstroming is belangrijk om te zorgen dat deze wegen als zodanig worden gebruikt en autoverkeer te verleiden gebruik te maken van de gebiedsontsluitingswegen (in plaats van erftoegangswegen). Een hoge snelheid en het minimaliseren van conflictpunten zorgt voor de gewenste doorstroming van het verkeer. Dit wordt gerealiseerd door het uitwisselen van verkeer voornamelijk op kruispunten te laten plaatsvinden. Vanwege de relatief hoge snelheid moeten conflicten met kruisen en overstekend verkeer zo veel mogelijk worden vermeden. Hiertoe is scheiding tussen langzame en snelle vervoerswijzen nodig. Ook dienen obstakels op enige afstand van de rijbaan te liggen.

Kenmerken gebiedsontsluitingsweg:

- Functie:
  - Verplaatsen, stromen.
- Gedrag:
  - Rijden met een constante (relatief) hoge snelheid.
  - Vermijden van conflicten.
  - Beperkte bewegingsvrijheid.
- Gebruik:
  - Doorgaand en ontsluitend verkeer.
- Om het risico op ongevallen te beheersen wordt ingezet op:
  - De kans op een ongeval beperken.

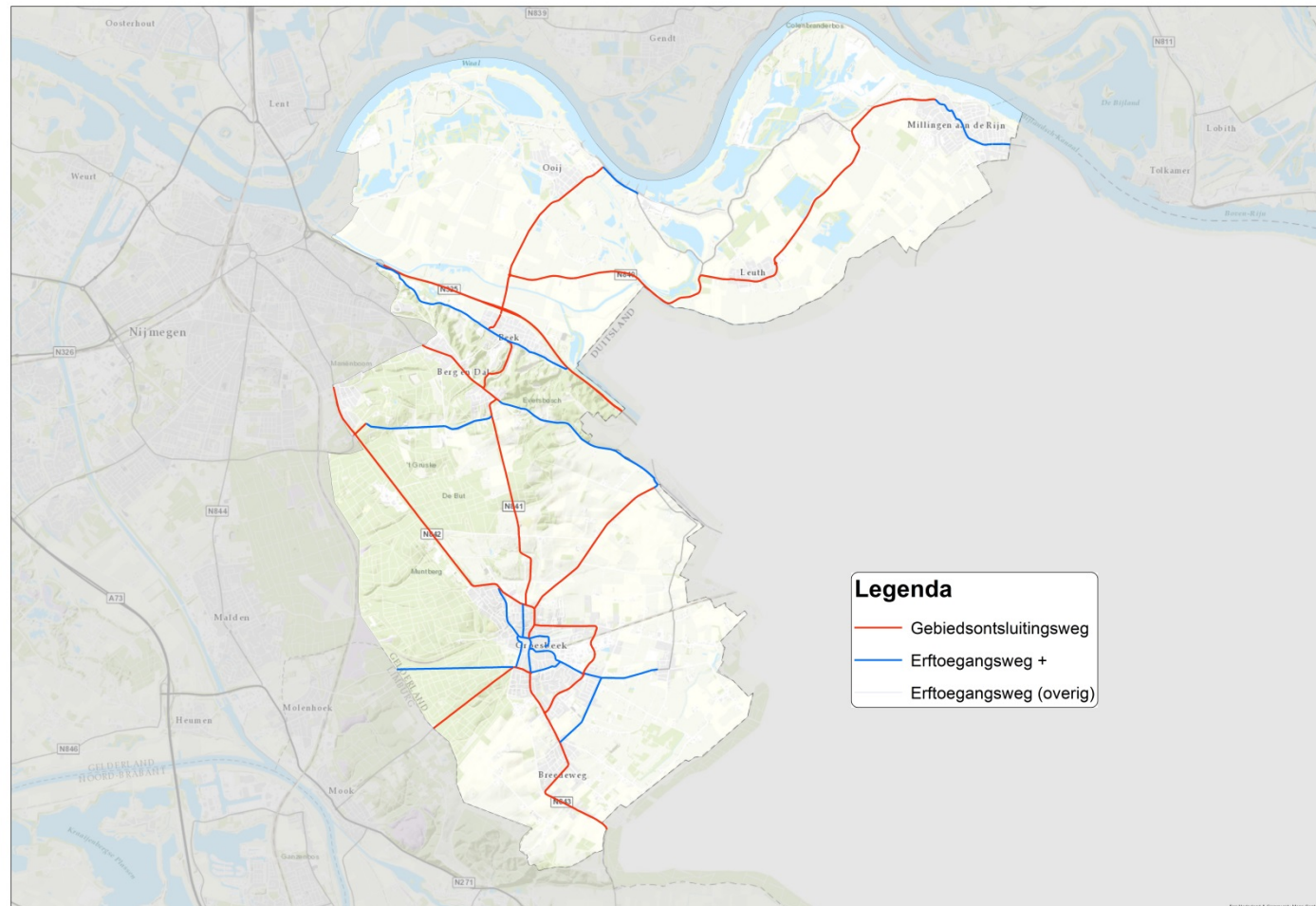
### Erftoegangsweg Plus

Dit zijn wegen waar de nadruk ligt op de verblijfskwaliteit maar waar ook de doorgaande auto welkom is. Dit mag echter niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid van het langzame verkeer. Dit betekent dat aandacht nodig is voor een juiste balans tussen enerzijds de aantrekkelijkheid van de route voor de afwikkeling van het verkeer en anderzijds het veilig mede gebruik van de weg door het langzaam verkeer. Om dit te bewerkstelligen krijgt het langzame verkeer een duidelijke plek in het wegprofiel. Dit kan door het aanbrengen van een in rood uitgevoerde fietsstrook. Door het toepassen van een fietsstrook krijgt de fietser niet alleen een duidelijker plek binnen het profiel, maar wordt de rijloper voor het autoverkeer tevens optisch smaller, wat gemotoriseerd verkeer min of meer verplicht hun gedrag, snelheid en plaats op de weg af te stemmen op de aanwezigheid van fietsers. Bij tegemoetkomend verkeer wordt gemotoriseerd verkeer daardoor min of meer gedwongen achter de fietser te blijven rijden.

Kenmerken erftoegangsweg Plus:

- Functie:
  - Uitwisselen en stromen.
- Gedrag:
  - Afdwingen van een lage snelheid en alertheid van bestuurders
  - Enige bewegingsvrijheid, door verkeersdeelnemers een duidelijke plek te geven binnen het wegprofiel.
- Gebruik:
  - Bestemmings- en ontsluitend verkeer.
- Om het risico op ongevallen te beheersen wordt ingezet op:
  - De ernst en kans op een ongeval beperken.





Figuur 5-2 Categorisering wegennet



### *Interne bereikbaarheid*

Uitgangspunt vanuit de Groesbeekse Strategische Visie en de Structuurvisie is het niet gaan aanleggen van grootschalige nieuwe infrastructuur. Dit geldt ook als beleidsuitgangspunt in de mobiliteitsvisie voor de gehele gemeente Berg en Dal. Dit betekent dat geen nieuwe infrastructuur, zoals rondwegen worden gerealiseerd. Wel blijven kleinschalige aanpassingen mogelijk om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken of om netwerken te completeren. Een voorbeeld hiervan is de mogelijkheid om woonwijken en/of gebieden slimmer te ontsluiten door middel van kleinschalige nieuwe infrastructuur. Denk hierbij aan het verbinden van De Lange Paol met de Crumpsestraat in Millingen aan de Rijn.

Het wegennet van de gemeente Berg en Dal is ingedeeld in de drie categorieën. Figuur 5-2 geeft deze categorisering weer. Voor het Groesbeek wegennet zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd ten opzichte van de wegencategorisering uit het Verkeersveiligheidsplan van 23 december 1999:

1. De Hoge Horst tussen Kon. Wilhelminaweg en de kern De Horst was in het Verkeersveiligheidsplan gecategoriseerd als erftoegangsweg. Dit wegvak heeft echter de inrichting van een gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden en een maximum toegestane snelheid van 80 km/uur. Uit de inventarisatie (o.a. de ongevallenanalyse) blijkt dat dit wegvak verkeersveilig functioneert. Het wensbeeld om dit wegvak te degraderen tot erftoegangsweg wordt dan ook losgelaten en dit wegvak wordt nu gecategoriseerd als erftoegangsweg +;
2. Het gedeelte van de Meerwijkselaan tussen de rotonde bij de Sionshof en de bebouwde komgrens van de Heilig Landstichting was gecategoriseerd als erftoegangsweg en aangeduid met een maximum toegestane snelheid van 30 km/uur. De ligging in hoofdzakelijk bosgebied sluit niet aan bij de beleving die weggebruikers hebben van een 30 km/uur zone. De werkelijk gereden snelheid ligt dan ook hoger. Het grootste nadelig effect daarvan is dat de weggebruikers de 30 km/uur zone reeds zijn vergeten als zij via de Profetenlaan de woonwijken binnen rijden.

Dit wegvak de Meerwijkselaan wordt nu gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. De maximum toegestane snelheid kan dan verhoogd worden naar 50 km/uur wat beter aansluit bij de beleving van de weggebruiker. Ter hoogte van de aansluiting met de Profetenlaan zal een nieuwe poortconstructie het 30 km/uur regime in de woonwijken aanduiden;

De erftoegangswegen die ook een rol zullen spelen voor het spreiden van het verkeer en/of het afwikkelen van parkeerverkeer worden apart benoemd. Nadrukkelijk blijft het hier wel gaan om erftoegangswegen met een maximum toegestane snelheid van 30 km/uur. Door deze wegen apart te benoemen als 'erftoegangsweg plus' (ETW+) wordt geborgd dat we op deze wegen aandacht houden voor een juiste balans tussen enerzijds de aantrekkelijkheid van de route voor de afwikkeling van het verkeer en anderzijds het veilig mede gebruik door het langzaam verkeer.

### *Evenementen bereikbaarheid*

Vanwege een goede bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten, als ook de algemene bereikbaarheid van het centrum mogen de route Dorpsstraat – Pannenstraat en Houtlaan niet gelijktijdig afgesloten worden; Om de bereikbaarheid van de parkeergarage Dorpsstraat te waarborgen mag de Dorpsstraat bij niet-parcours gebonden evenementen niet afgesloten worden tussen het kruispunt met de Molenweg en de toegang naar de parkeergarage.

### *Externe bereikbaarheid*

Berg en Dal kan profiteren van maatregelen in de regio. Betrokkenheid bij de doorontwikkeling van het regionale netwerk is essentieel. Die doorontwikkeling dient namelijk de bereikbaarheid van de regio en daarmee ook van de gemeente Berg en Dal te verbeteren.

De gemeente ziet het als haar taak ervoor te waken dat ontwikkelingen niet leiden tot een onevenredige aantasting van de leefbaarheid langs de wegen.

De gemeente beschouwt het verkeersnetwerk als een geheel zonder rekening te houden met de beheergrenzen. Aangaande de inrichting

van de provinciale wegen doorheen het gebied beschouwt de gemeente de verkeerssituaties als ware het een van haar eigen wegen. Met dien verstande dat de gemeente niet verantwoordelijk is voor deze wegen en daarom niet financieel verantwoordelijk is voor het oplossen van knelpunten op deze wegen.

In dit kader werkt de gemeente in regionaal verband samen aan het behouden van een naadloze aansluiting op de door andere wegbeheerders gecategoriseerde wegen. Ook draagt de gemeenten in dit kader gesignaleerde knelpunten met oplossingsrichtingen aan bij andere wegbeheerders, zoals de Provincie Gelderland. Niet alleen verkeersveiligheid maar ook de doorstroming op de wegen naar buurgemeenten dient gewaarborgd te worden

Specifiek zal de gemeente pleiten voor het categoriseren van de Groesbeekseweg in de gemeente Mook en Middelaar als gebiedsontsluitingsweg, dat past bij het besluit van de gemeente Mook en Middelaar begin 2014 om de bebouwde kom van Mook uit te breiden en de snelheid op het wegvak tussen de oude kom grens en de Biesseltsebaan te verlagen naar 50 km/uur.

### Recreatief verkeer

Het recreatief gebruik van de wegen gaat gemaard met recreatiemobiliteit, onder andere auto- en motorverkeer. Met name in het buitengebied, en dan concreet op de dijk, leidt dit tot overlast. De gemeente zet in op recreatievormen waarbij de beleving van het landschap en de cultuurhistorie centraal staat.

Dit houdt onder meer in dat zij haar gastvrijheid richting wandelaars en fietsers wil vergroten. Voor de recreatiemobiliteit heeft dit als gevolg dat de gemeente op een aantal trajecten het (recreatief) gemotoriseerd verkeer wil ontmoedigen ten faveure van de fietser en wandelaar.

Dit houdt onder andere in dat op wegen waar een knelpunt ontstaat doordat op piekmomenten veel doorgaand recreatief autoverkeer hiervan gebruik maakt push- en pullmaatregelen worden getroffen:

- Het stimuleren dat de veelbezochte bestemmingen worden bereikt via wegen die daarvoor geschikt zijn.
- Het slim situeren van toeristische opstappunten (zie volgende paragraaf), zodat recreanten gestimuleerd worden om daar hun auto te parkeren en de voet of per fiets hun weg te vervolgen.
- Het dusdanig inrichten van wegvakken dat het meer uitstraalt dat de weg hoofdzakelijk voor aanwonenden en langzaam verkeer bedoeld is. Mogelijke maatregelen hiervoor zijn:
  - Aanpassen dwarsprofiel met brede fietsstroken/fietsuggestiestroken (verschil zit in het feit dat bij fietsstroken dat parkeren niet is toegestaan).
  - Aanleg karrespoor.

Nb: Het instellen van een verbod voor specifieke verkeersdeelnemers (zoals motoren) is niet wenselijk aangezien een dergelijke maatregel strijdig is met de ambitie van de gemeente om gezien te worden als gastvrije gemeente.

### Parkeren

De parkeerroutes in Groesbeek zijn, met name tijdens evenementen, niet duidelijk aangegeven, wat leidt tot onnodig zoekverkeer en een grote verkeersdruk door het centrum. Om dit verkeer beter te geleiden is het wenselijk dat de mogelijkheden van een Dynamisch Parkeer Route Informatie Systeem (P.R.I.S.) worden onderzocht. Dit systeem moet verkeer tijdens evenementen, wanneer delen van de reguliere parkeerroute zijn afgesloten, via de juiste route leiden.

De in 2015 nieuw gerealiseerde verbinding tussen Wisselpad en Nijverheidsweg maakt daarbij ook een parkeerroute aan de oostzijde van het centrum mogelijk.

Een verdere kans voor de parkeerroute ligt in het rechtstreeks verbinden van de Spoorlaan met de Gooiseweg. De rotonde bij de Zuidmolen wordt via zo'n verbinding vlot verbonden met de oostzijde van het centrum, als ook met het gezondheidscentrum Op de Paap.

Het gewenste systeem heeft hier dus niet zo zeer betrekking op het dynamisch aangeven van vrije parkeerplaatsen, maar op een dynamische route aanduiding waarbij de routing veranderd als rijden via de reguliere parkeerroute niet wenselijk/mogelijk is.

### Ketenmobiliteit

Vanuit het stimuleren van ketenmobiliteit is het belangrijk dat automobilisten op de gewenste locaties kunnen overstappen op de fiets of het openbaar vervoer. Van belang is dat dit op logische locaties geschiedt en het voorzieningenniveau van goede kwaliteit is. Met carpoolplaatsen wordt het samen reizen gestimuleerd en transferia faciliteren de overstap naar OV. Hierbij sluit de gemeente aan bij initiatieven vanuit de regio. Bij een eventuele reactivering van de voormalige spoorlijn Nijmegen-Kleve worden mogelijkheden en nut en noodzaak, voor overstapvoorzieningen onderzocht.

Toeristische opstapplaatsen (TOP's) moeten ervoor zorgen dat de recreant met de auto de recreatiegebieden kan bereiken en kunnen overstappen op de fiets of wandelend verder de natuur kunnen ontdekken. De TOP's dienen dus op strategische locaties te worden gesitueerd, ze moeten bereikbaar zijn via de gebiedsontsluitingswegen en direct aansluiten op toeristische attractiepunten zodat mensen verleid worden hier gebruik van te maken. Daarnaast kan met de locatiekeuze juist ook gestuurd worden op minimalisering van verstoring van Fauna.

Bij voorkeur worden TOP's aangesloten op (recreatieve) voorzieningen zoals horeca of een natuurinformatiecentrum. Door voorzieningen te combineren wordt de aantrekkingskracht vergroot en kan een TOP van voldoende omvang worden gerealiseerd waarbij geen barrières opgeworpen worden in de vorm van (hoog) parkeergeld.

Doel is de TOP's te ontwikkelen tot een regionaal concept die herkenbaar is voor de toerist. Dit kan door een 'huisstijl' te ontwikkelen, waarbij de TOP bijvoorbeeld wordt voorzien van een marker. De TOP's zijn qua inrichting meer dan een parkeerplaats.

Een top is voorzien van een informatiepaneel met de recreatieve routes en is aangekleed met meubilair zoals picknick plaatsen. Daarnaast beschikken grootschalige TOP's over oplaadmogelijkheden voor zowel de elektrische auto als fiets.

### 5.2.3 Vrachtverkeer

#### Te faciliteren routes

Het vrachtverkeer wordt primair afgewikkeld via de gebiedsontsluitende wegen. Op deze wegen wordt het vrachtverkeer gefaciliteerd.

Ten behoeve van een goede economische bereikbaarheid en een gedeelde last van het verkeer voor aanwonenden zet de gemeente in op het realiseren en geschikt houden van routes voor vrachtverkeer in alle windrichtingen. Het gaat daarbij om de routes:

- N843 door de Breedeweg richting Gennepp/A73/A77-A57 (D);
- Mooksebaan – Groesbeekseweg – N271 richting A73;
- N842 – S100 / Groesbeekseweg richting Nijmegen;
- Wylerbaan – grensovergang Wyler – Hauptstrasse – B9/A325;
- N840 – A325 (ontsluiting vanuit de polder richting hoofdwegennet).

Speciale aandacht gaat daarbij uit naar het realiseren van een voor vrachtverkeer geschikte vormgeving van de grensovergang in Wyler, een en ander in samenwerking met de gemeente Kranenburg en Kreis Kleve.

Doorgaand vrachtverkeer is uit oogpunt van verkeersveiligheid en leefbaarheid niet toegestaan in de centrumzones van Beek en Groesbeek Onder laatstgenoemder vallen onder andere de wegen Dorpsstraat, Houtlaan, Kerkstraat, Pannenstraat en de verbinding tussen Nijverheidsweg en Wisselpad.

Op de overige erfdoegangswegen in de kernen accepteren we een maximaal aandeel vrachtverkeer van 5%, boven dit percentage dient gekeken te worden naar mogelijke oplossingen. Ook worden

maatregelen getroffen als het aandeel vrachtverkeer op een route weliswaar onder de 5% ligt maar structureel gebruik wordt gemaakt van de route terwijl er een geschikt alternatief voorhanden is.

Om navigatiesystemen de routes van hogere orde te laten aangeven, zal de gemeente strategisch geplaatste verboden op vrachtverkeer inzetten om kortere routes via erftoegangswegen onmogelijk te maken. Een voorbeeld daarvan is de situatie in Millingen aan de Rijn waar vrachtverkeer door navigatiesystemen via de Spaldropweg en woonstraten wordt geleid in plaats van via de net wat langere, maar wel beter geschikte Heerbaan.

Vestigingsbeleid is noodzakelijk ten aanzien van bedrijven ten behoeve van leefbaarheid in wijken. Bedrijven moeten worden toegestaan op basis van de verwachte verkeersintensiteit. Indien de vestiging of uitbreiding van een bedrijf naar verwachting deze grenzen in de omliggende woonstraten zal overschrijden dient gekeken te worden naar mogelijkheden om hierin te sturen, of te minderen. Indien dit niet mogelijk is, kan dit een basis vormen om geen bouwvergunning te verlenen.

Dit percentage geldt niet voor de Gooiseweg – Kloosterstraat in Groesbeek. Deze erftoegangswegen vervullen een functie voor de bereikbaarheid voor vrachtverkeer van de bedrijventerreinen I en II. Vrachtverkeer blijft (onbeperkt) toegestaan op de Gooiseweg – Kloosterstraat. Langs deze route vindt echter geen bewegwijzing plaats naar de bedrijventerreinen. Dit vindt plaats via de gebiedsontsluitende wegen Herwendaalseweg – Bredeweg - Nieuwe Drulseweg – Hulsbroek – Gooiseweg - Kloosterstraat.

Zodra de Gooiseweg met de Spoorlaan kan worden verbonden ontstaat tevens een rechtstreekse verbinding tussen Gooiseweg en de bedrijventerreinen I en II via de Industrieweg. De Kloosterstraat kan dan aan belang voor het bedrijventerrein inleveren.

## 5.2.4 Openbaar vervoer

### Huidig netwerk

*Verbeteren relatie Groesbeek –Ooijpolder.*

De gemeente hecht waarde aan het behouden van het huidige netwerk aan openbaar vervoer wat bestaat uit een samenhangend geheel van:

- Lijnbussen
- Buurtbussen
- Vraag afhankelijk vervoer (Stadsregiotaxi)

Het openbaar vervoer is met deze drie systemen voor iedereen en alle voorzieningen bereikbaar.

Verbetering wordt vooral gezien in het beter laten aansluiten en vermarkten van de lijnbussen en buurtbussen in Beek op de relatie Groesbeek – Ooij. Bij succes is een frequentieverhoging van de buurtbus Beek – Groesbeek een mogelijkheid om de verbinding Groesbeek – Ooij verder te verbeteren.

Het vraagafhankelijk openbaar vervoer wordt tevens gebruikt om te voorzien in de vervoersbehoefte van mensen die beperkt zijn in hun mobiliteit. In 2014-2015 loopt, separaat aan dit mobiliteitsplan, een onderzoek naar de verdere integratie van de Stadsregiotaxi met andere vervoersstromen die door veranderingen in het sociale domein in verantwoordelijkheid naar de gemeente komen. In het kader van dit mobiliteitsplan is het van belang het vraagafhankelijk vervoer te behouden voor alle OV reizigers, WMO geïndiceerd of niet.

### *Behoud lijnvoering Afrikamuseum*

Aandachtspunt is verder het behoud van de lijnbus naar het Afrikamuseum. Deze buslijn is van groot belang voor het duurzaam kunnen voortbestaan van het museum. Met deze buslijn blijft het museum namelijk bereikbaar voor interessante doelgroepen, zoals schoolklassen.



#### *Doorgang route Houtlaan voor OV bij evenementen*

Een ander aandachtspunt betreft de lijnvoering van de lijnbussen in geval van evenementen, waarbij de Dorpsstraat – Pannenstraat is afgesloten. De vervoerder geeft om verkeerstechnische redenen de voorkeur aan een omleiding over de Cranenburgsestraat – Hulsbroek – Nieuwe Drulsegeweg. Met deze omleiding wordt echter een groot deel van het centrum van Groesbeek onttrokken van openbaar vervoer. Vanuit het openbaar vervoer gezien heeft het dan ook de voorkeur om de route Kerkstraat – Houtlaan berijdbaar te maken voor de lage vloerlijnbussen.

#### Onderzoek combinatie Stadsregiotaxi en doelgroepenvervoer

Het beleidsuitgangspunt is dat de gemeente voldoende toegankelijk openbaar vervoer aanbiedt voor jong en oud. In dit kader vindt binnen de regio overleg plaats om vervoermiddelen doeltreffende in te zetten door te combineren, zodat doelgroepvervoer slim en efficiënt plaatsvindt en vervoer voor iedereen mogelijk wordt gehouden of gemaakt.

In de nieuwe OV-visie van de provincie Gelderland wordt uitgegaan van een vast-net, een flex-net en een stadsnet. Voor de gemeente is uitgangspunt dat dit niet mag leiden tot vershraling van het OV-aanbod. Met de provincie is afgesproken dat eerst alternatieven in het kader van flexnet worden gerealiseerd alvorens buslijnen worden opgeheven.

#### Reactivering spoorlijn op langere termijn

De gemeente is onder voorwaarden (zie amendement 4 oktober 2012) voorstander van reactivering van de voormalige spoorlijn Nijmegen – Kleve als tramlijn. Vanwege het ontbreken van zicht op de daartoe benodigde financiën heeft de Stadsregio Arnhem Nijmegen in haar rol als vervoersautoriteit de eventuele reactivering uitgesteld tot na 2025. De reactivering valt daarmee buiten de planhorizon van dit mobiliteitsplan.

Dit besluit dateert van eind 2013. Op dat moment was reeds een workshop gehouden in het kader van het Groesbeekse mobiliteits-

plan, waarbij de reactivering als tramlijn als kans benoemd is. Uit de workshop zijn twee duidelijke aandachtspunten naar voren gekomen, die van belang zijn als in de toekomst concreet sprake wordt van reactivering:

1. Een P&R halte nabij de Hulsbroek; indien enkel een halte wordt gerealiseerd in het centrum van Groesbeek ontstaat het reële risico dat de voor de ondernemers en hun klanten belangrijke parkeerplaatsen in het centrum gebruikt gaan worden door OV reizigers. Een tweede halte aan de Hulsbroek kan niet alleen van belang zijn voor de ontsluiting van het bedrijventerrein maar is tevens een logische zoeklocatie voor een vlot bereikbare P&R locatie.
2. Als de voormalige spoorlijn gereactiveerd wordt, dan is het bij gelijkblijvende BDU bijdragen aan de vervoersautoriteit inherent dat het aantal uren businzet naar Groesbeek moet worden teruggebracht.

Om de bereikbaarheid van de voorzieningen, woonwijken en kerkdorpen te waarborgen is dan een andere opzet van het busnetwerk op zijn plaats. Mogelijkheden worden gezien in het inkorten van de lijndiensten tot aan het knooppunt tussen tram en bus in combinatie met de cirkelvormige inzet van buurtbussen vanaf deze stationslocatie naar de woonwijken en kerkdorpen in het zuiden en zuidoosten van Groesbeek.

### 5.3 Inrichting van wegen

Leefbaarheid en verkeersveiligheid zijn belangrijke begrippen die in grote mate bepalen hoe prettig de bewoners en bezoekers van Berg en Dal zich binnen de gemeente voelen. Op dit vlak heeft de gemeente zich duidelijk uitgesproken:

*“Leefbaarheid en verkeersveiligheid gaan boven doorstroming”.*



### 5.3.1 Algemene uitgangspunten Duurzaam Veilig

#### Weginrichting conform Duurzaam Veilig

De gemeente maakt consequente keuzes bij de indeling en inrichting van wegen, waarbij de uitgangspunten van Duurzaam Veilig de basis vormen. In oktober 2012 publiceerde het CROW de publicatie 'Basiskennmerken wegontwerp – Categorisering en inrichting van wegen' (publicatie 315) waarin de richtlijnen ten aanzien van de categorisering en vormgeving van wegen zijn samengebracht. Gesteld wordt dat er 12 functionele eisen zijn voor een Duurzaam Veilig wegennet.

#### Functionele eisen Duurzaam Veilig Wegennet:

1. Realisatie van zo groot mogelijke aaneengesloten verblijfsgebieden.
2. Minimaal deel van de rit over relatief onveilige wegen.
3. Ritten zo kort mogelijk maken.
4. Kortste en veiligste route samen laten vallen.
5. Zoekgedrag vermijden.
6. Wegcategorieën herkenbaar maken.
7. Aantal verkeersoplossingen beperken en uniformeren.
8. Conflicten vermijden met tegemoetkomend verkeer.
9. Conflicten vermijden met kruisend en overstekend verkeer.
10. Scheiden van verkeerssoorten.
11. Snelheid reduceren op potentiële conflictpunten.
12. Vermijden van obstakels langs de rijbaan.

#### Functionaliteit van het wegennet

Eén van de pijlers van Duurzaam Veilig is het principe van 'functionaliteit'. Dit houdt in dat iedere weg is ontworpen voor een specifieke functie, waarbij het gewenst is dat de functie die aan een weg wordt toegekend ook in overeenstemming is met het werkelijke gebruik van de weg. De hoeveelheid verkeer en de snelheid van het verkeer moet passend zijn bij de functie van de weg.

#### Herkenbaarheid

De 2e pijler van Duurzaam Veilig is het principe van 'herkenbaarheid'. Dit houdt in dat de weggebruiker aan de vormgeving en de omgevingskenmerken van de weg automatisch kan afleiden welk verkeersgedrag van hem verwacht wordt. Het gewenst gedrag moet een logisch vervolg zien van de vormgeving.

De categorietoekenning van wegen is primair bedoeld om in een netwerk de snelste route te kunnen onderscheiden van de minder vlotte alternatieven.

Dit onderscheid moet duidelijk herkenbaar zijn voor de weggebruiker, zodat deze een juiste routekeuze kan maken.

Het tweede doel is om binnen elke categorie, op de wegvakken en de kruispunten een zo uniform mogelijk verkeersgedrag te bereiken, waardoor dit meer voorspel wordt. De weggebruiker wordt dan niet zo gauw meer verrast door onverwachte situaties of gedragingen. Een belangrijke voorwaarde voor aangepast en uniform gedrag is de herkenbaarheid van de wegcategorie; onzekerheid hierover moet zo veel mogelijk worden voorkomen.

Het aantal verschillende oplossingen voor knelpunten in het wegennet (knooppunten, kruispunten, oversteken, regelingen enzovoort) moet zo klein mogelijk zijn. Ook daardoor neemt de voorspelbaarheid toe en bij consequente toepassing van dit uitgangspunt verloopt ook het leerproces van de minder ervaren verkeersdeelnemer naar verwachting sneller.

#### Homogeniteit

Grote verschillen in snelheid, massa en richting voorkomen is zeer belangrijk voor het realiseren van een verkeersveilig wegennet. De kans op frontale ontmoetingen op wegen met hoge snelheden of intensiteiten moet worden vermeden. Op de erftoegangswegen is het doel de snelheid van het verkeer zo laag te laten zijn, dat de kans op ernstig letsel door een eventueel frontaal-conflict zeer klein is.

Kruisend (inclusief afslaand) en overstekend verkeer (tussen de kruispunten) geven landelijk aanleiding tot veel en soms ernstige ongevallen. Dit geldt in het bijzonder voor de kwetsbare deelnemers in het verkeer, de voetgangers en fietsers.

Een essentieel uitgangspunt van duurzaam veilig verkeer is dat verkeerssoorten zo veel mogelijk moeten worden gescheiden zodra een deel van de weggebruikers kwetsbaar is. Naast kwetsbaarheid zijn snelheids- en massaverschillen de belangrijkste argumenten voor deze scheiding.

Zeker binnen bestaand bebouwde gebieden is het soms niet mogelijk de gebiedsontsluitingswegen zo vorm te geven, dat de verschillende verkeersdeelnemers een eigen plek op de weg hebben. In dat geval moet de rijsnelheid van het verkeer sterk verminderen zodat de weggebruiker voldoende mogelijkheden heeft voor waarnemen, reageren en zo nodig corrigeren. Een dergelijke snelheidsverlaging is van belang wanneer auto's, fietsers en mogelijk overstekende voetgangers, samen voorkomen. Ook op erftoegangswegen (binnen en buiten de bebouwde kom) kunnen snelheid reducerende maatregelen nodig zijn.

### Herkenbaarheidseisen

#### *Inrichtingseisen*

Naast veilig, is het ook belangrijk dat de snelheidslimiet voor de gebruikers van de Berg en Dalse infrastructuur geloofwaardig is.

Dit wil zeggen dat de limiet aansluit bij de verwachtingen die het wegbeeld (=weginrichting + omgeving) oproept. Iedere wegcategorie heeft vanuit deze functionaliteits- en homogeniteitsgedachten zijn typen verkeersdeelnemers (alleen gemotoriseerd snelverkeer of een mix van gemotoriseerd verkeer en fietsers en voetgangers), toegestane manoeuvres (zoals inhalen, invoegen of kruisen) eigen veilige snelheid (hoog of laag). De gedragingen die daarbij passen, zouden in het ideale geval door het wegbeeld moeten worden ondersteund of opgeroepen. Zo worden de verschillende wegcategorieën herkenbaar gemaakt.

#### *Basiskennmerken*

De Basiskennmerken Wegontwerp zijn ingestoken vanuit verkeersveiligheid en herkenbaarheid. Bij de inrichting van de weg kunnen ook verkeersdoorstroming, stedenbouwkundige en milieukundige overwegingen, etc. meespelen in beslissingen ten aanzien van het wegontwerp.

Het zal in de praktijk voorkomen dat, om wat voor reden dan ook, zelfs de minimale inrichting (incl. compenserende maatregelen) niet gerealiseerd kan/zal worden. Zowel ontwerper als beleidsmaker dient zich er dan van bewust te zijn, dat getornd wordt aan de bij dat Basiskennmerk behorende Basisseis voor verkeersveiligheid. De wegbeheerder moet zich dan realiseren dat ingeleverd wordt op de verkeersveiligheid en/of herkenbaarheid.

#### *Uniformiteit in verkeersmaatregelen*

Het uitgangspunt is om verblijfsgebieden sober in te richten. Dit betekent dat niet op iedere weg een veelvoud aan verkeersmaatregelen wordt aangebracht, maar alleen op locaties waar bijvoorbeeld verkeersstromen samenkomen, veel mensen oversteken of op onoverzichtelijke kruispunten en bij ongeval locaties.

Een speciaal aandachtspunt in een Duurzaam Veilig wegennet is de overgang tussen binnen en buiten de bebouwde kom.

Deze zogenaamde komgrenzen zijn traditioneel alleen herkenbaar aan een bord met daarop de plaatsnaam, maar dit is niet voldoende. Het passeren van een komgrens betekent namelijk ook een verandering van het snelheidsregime. Om verkeer dat een kern komt binnenrijden af te laten remmen, worden komgrenzen gecombineerd met verkeersmaatregelen.

Hetzelfde geldt ook voor de grenzen van de 30 km/uur zones. Ook deze grenzen dienen duidelijk herkenbaar te zijn.

### Eenvoud in maatregelen en verkeerstekens

Belangrijk is dat de verkeersmaatregelen eenvoudig worden uitgevoerd: geen felgekleurde paaltjes en geen verkeersborden, wanneer deze niet noodzakelijk zijn. Hoe rustiger het wegbeeld, des te rustiger de weggebruiker.

Een uitzondering vormen schoollocaties; deze dienen duidelijk als dusdanig waarneembaar te zijn vanaf de weg. Felle kleuren zal een weggebruiker associëren met de aanwezigheid van kinderen. Indien de schoollocaties niet opvallen door kleurgebruik op het eigen terrein en/of bijvoorbeeld speelpleinen, dan kan met gekleurd straatmeubilair toch de aandacht worden gevestigd op de schoollocatie.

Bij een herkenbaar en uniform ingericht wegennet horen geen overbodige of dubbele verkeersborden en –tekens.

Voordat borden gesaneerd kunnen worden, is het eerst van belang te weten waar welke bebording aanwezig is. In 2014 is een begin gemaakt met het digitaliseren van het beheer van verkeerstekens. De verkeerstekens worden geïnventariseerd door Cyclomedia en daarna gekoppeld aan de beheerssystemen. Vervolgens wil de gemeente de verkeerstekens koppelen aan de eventueel daarvoor genomen verkeersbesluiten. Op die manier wordt inzichtelijk gemaakt waar en waarom welke verkeerstekens staan.

Daarbij zal beleid vastgelegd dienen te worden hoe wij als gemeente met de plaatsing van bebording om wensen te gaan. Temeer ook omdat een deel van de huidige bebording niet is geplaatst op basis van de vigerende wet- en regelgeving, maar op basis van verzoeken van burgers en bestuurders, bijvoorbeeld als extra verduidelijking van een verkeerssituatie. Vanuit het verleden zijn er ook verkeersborden geplaatst zonder verkeersbesluit. De gegevens uit de inventarisatie zouden vervolgens getoetst moeten worden aan het vastgelegde beleid, op basis waarvan het aantal te verwijderen borden bepaald wordt. Als beleidsuitgangspunt hanteren we daarbij de regel dat bebording wordt verwijderd als:

- De bebording niet is geplaatst ter wettelijke regeling van het verkeer.
- De reden tot plaatsing van de borden inmiddels achterhaald is.
- De aspecten waartoe de bebording waarschuwt al duidelijk voortvloeit uit de gesteldheid van de weg en/of de aard van de omgeving.

Bij de planvorming van nieuwe ontwikkelingen zullen de mogelijkheden voor sanering van de verkeersborden direct meegenomen worden. Het saneren van verkeersborden dient projectmatig opgepakt te worden. Via werkervaringsplaatsen zal capaciteit beschikbaar gesteld kunnen worden. De werkzaamheden bestaan uit het inventariseren van de verkeersborden, het opstellen van een saneringsplan, het opstellen van de verkeersbesluiten en doorlopen van de bezwaar- en beroepsprocedures.

### Algemene beleidsuitgangspunten Duurzaam Veilig

- Wegreconstructies worden uitgevoerd conform de richtlijnen van de CROW (ASVV 2012, Basiskennmerken wegontwerp en het handboek Wegontwerp).
- Bij de aanleg van verkeersmaatregelen uitgaan van een uniform en doelmatig ontwerp.
- Bij de aanleg van verkeersmaatregelen op OV-routes of routes voor hulpdiensten altijd kiezen voor maatwerk, in overleg met busvervoerder en/of hulpdiensten.
- Bij de planvorming van nieuwe ontwikkelingen zullen de mogelijkheden voor sanering van de verkeersborden meegenomen worden. Alleen de noodzakelijke bebording conform de vigerende wet- en regelgeving zal worden (terug)geplaatst.

### 5.3.3 Ideaalbeeld fiets en voetgangers

#### Vormgeving voetpaden

De kwaliteit van de voetpaden in de gemeente verdient continu de aandacht.

Vanwege de toegankelijkheid voor iedereen en in het bijzonder voor ouderen en slecht ter been zijnde, is het van belang dat de trottoirs en oversteekplaatsen goed begaanbaar en onderhouden zijn.

Dit geldt in het bijzonder bij (zorg)centra en andere voorzieningen en attractiepunten. Periodiek dient middels de schouw in het kader van het wegbeheer vastgesteld te worden of de kwaliteit en staat van onderhoud van de belangrijke voetpaden voldoet.

Hierbij moet ook gekeken worden naar overlast van bijvoorbeeld overhangende begroeiing, overlast op dagen dat afvalbakken buiten staan en de kwaliteit en veiligheid van de oversteekvoorzieningen.

Dit valt onder het algemeen wegenbeheer van de gemeente Berg en Dal.

Periodiek moet de kwaliteit en staat van onderhoud van de voetpaden geïnventariseerd worden. In het bijzonder bij centra, en zorgvoorzieningen.

#### Uitgangspunten vormgeving Voetpaden

- Voetpaden dienen vlak en voldoende breed te zijn (conform richtlijnen uit ASVV), met aan minimaal één zijde van een straat een breedte van 1,80 meter en met op en afritten voor rolstoelers en rollators.
- Bij ieder weertype is een voetpad mogelijk

#### Vormgeving fietspaden

- Op plaatsen waar het fietsnetwerk samenkomt met een gebiedsontsluitingsweg zijn altijd fietsvoorzieningen aanwezig (fietspaden of fietsstroken).

- Conflicten met autoverkeer worden zo veel mogelijk vermeden.
- Binnen 30 km/uur gebieden worden in principe geen fietsvoorzieningen aangelegd.
- Een uitzondering geldt voor erftoegangswegen met een dubbelfunctie voor het spreiden van verkeer of het afwikkelen van parkeerkeer. Een rode fiets(suggestie)strook kan hier wenselijk zijn om het verkeer te attenderen op de op de route gelegen fietsroute.
- Daar waar menging of kruising onvermijdelijk is, zoals in het centrumgebied van Groesbeek, is de vormgeving dusdanig dat het rijgedrag van de weggebruikers (dus ook van de fietsers) aangepast is aan de situatie.
- Bij het “aanwijzen” van een fietsroute moet geprobeerd worden om straten te selecteren waar het aandeel autoverkeer laag is. Indien dergelijke straten op een gewenste fietsrelatie niet aanwezig zijn, wordt gekeken naar het toepassen van extra fietsvoorzieningen zoals fietsstroken – of paden.
- Voldoende en veilige stallingsvoorzieningen bij bestemmingspunten (scholen, centra en werkgebieden).
- Fietsvoorzieningen worden aangelegd conform de technische eisen uit ASVV.

#### Uitgangspunten vormgeving

Door de komst van de E-bike en de algehele toename van het fietsverkeer is de veiligheid op smalle fietspaden in het geding. De gemeente houdt er dan ook rekening mee dat ook bestaande fietspaden in de toekomst mogelijk verbreed moeten worden en grijpt daarbij ruimtelijke en/of financiële kansen aan.

Naast veiligheid is ook fietscomfort een belangrijke doelstelling. Om die reden wil de gemeente alle paaltjes en obstakels op fietspaden die niet voldoen aan de recentste landelijke richtlijnen voor paaltjes op fietspaden volgens het CROW elimineren. Deze doelstelling is nodig om het comfort te vergroten en ook om de toename aan ongevallen met dergelijke palen te voorkomen.



#### Uitgangspunten vormgeving Fietspaden

- Vrijliggend/aanliggend fietspad:
  - Hoofd fietsnetwerk: breedte bij tweerichtingsverkeer minimaal 3,00 meter, streefwaarde 3,50 meter.
  - Secundair fietsnetwerk; breedte bij tweerichtingsverkeer minimaal 2,50 meter, streefwaarde 3,00 meter.
  - Hoofd fietsnetwerk: breedte bij eenrichtingsverkeer minimaal 2,00 meter, streefwaarde 2,75 meter.
- Fietsstrook op de rijbaan:
  - Breedte, streefwaarde 1,70 meter.
- Verhardingen:
  - Materiaal: om reden van comfort asfalt; in buitengebied steeds meer gebruik van beton. Uitzondering geldt voor de wegen waar omwille van het dorpser karakter gekozen wordt voor gebakken elementen.
  - Kleur fietsstroken: donkerrood.
  - Kleur vrijliggende fietspaden; normaal donkergrijs.
- Openbare verlichting langs alle hoofdroutes in verband met sociale veiligheid.

#### Uitgangspunten vormgeving Recreatieve fietspaden

- Verhardingsmateriaal bij voorkeur (asfalt)beton.
- Duidelijke bewegwijzering.
- Stallingsvoorzieningen bij (toeristische) attracties (buiten de commerciële verantwoordelijkheid) als overstapvoorziening tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer.

#### Fietsparkeren

Fietsers dienen hun fiets gemakkelijk te kunnen parkeren. Op locaties waar het ruimtegebruik mogelijk beperkt is of strijdig met voetpaden, terrassen etc, dan biedt de gemeente stallingsruimte met fietsenklemmen aan in de directe nabijheid van de te bezoeken voorzieningen.

#### Schoolroutes

Waar schoolroutes samenkomen of kruisen moet specifiek naar maatregelen gekeken worden. Hierbij kan gekozen worden om de conflictpunten aan te passen of een nieuwe veiliger route creëren. Voor dit laatste kan bijvoorbeeld het schoolverkeer verzameld worden bij één oversteek van een drukker weg en deze oversteek goed vorm te geven, in plaats op meerdere plaatsen kleinere groepen over te laten steken.

De aanpak van conflictpunten speelt op twee vlakken, ten eerste zijn dit voorzieningen op oversteekplekken, ten tweede zijn dit de voorzieningen langs de gebiedsontsluitingswegen.

Dit geldt niet alleen voor de routes naar het basisonderwijs maar ook voor de routes naar het voortgezet onderwijs in bijvoorbeeld Nijmegen. Op routes waar een concentratie van schoolgaande kinderen plaatsvindt, dient de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers zo goed mogelijk te worden gegarandeerd. De wijze waarop dit gebeurt hangt af van de knelpunten die in de huidige situatie op de routes worden ervaren.

#### Uitgangspunten recreatief fietsverkeer

- Hinder van gemotoriseerd verkeer voor fietser minimaliseren:
  - a. ontvlechting beide netwerken
  - b. verminderen gemotoriseerd verkeer
  - c. aanleggen fietsvoorziening:
- Auto-intensiteit tot 2.000 mvt/etm: gemengd verkeer.
- Auto-intensiteit 2.000 – 3.000 mvt/etm: fietsstrook of fietspad.
- Auto-intensiteit boven 3.000 mvt/etm: fietspad.



#### Uitgangspunten vormgeving schoolroutes

- Objectief en subjectief verkeersveilig.
- Duidelijk herkenbaar voor zowel het schoolgaande kind als de andere weggebruikers.

Mogelijke maatregelen om onveilige oversteken tegen te gaan:

- De schoolroute aanpassen: kinderen langs veiliger wegen en of oversteekvoorzieningen leiden. Samen met de scholen wordt gericht advies gegeven over de meest veilige schoolroute (Kranenburgs model);
- Oversteekvoorzieningen creëren/verbeteren: bij voorkeur door middel van klaar-overs. Indien dat onvoldoende is gaat de eerste voorkeur uit naar een middeneiland/getrapte oversteek. Indien ook dat niet mogelijk is gaat de voorkeur uit naar, een oversteeklicht of zebrapaden met signaalverlichting;
- Langsvoorzieningen verbeteren: bijvoorbeeld verbreding van het trottoir of fietsvoorziening, vrijliggende fiets- en voetpaden of een fysieke afscheiding tussen trottoir, fietsvoorziening en rijbaan passend bij de functie van de weg.
- Als vanaf een langsvoorziening een gebiedsontsluitingsweg moet worden overgestoken, dan wordt de oversteek dusdanig vormgegeven dat de oversteek haaks op de wegas plaatsvindt om goed zicht tussen vooral vrachtverkeer en langzaam verkeer te waarborgen.

#### 5.3.4 Ideaalbeeld autoverkeer

##### Vormgeving wegen

De maatvoering voor de wegen baseert de gemeente op de ontwerprichtlijnen zoals beschreven in de paragrafen 5.3.1

##### Leefbaar centrumgebied

In hoofdstuk 2 'Inventarisatie beleid' is ingegaan op onder andere het vigerende beleid van de gemeente Groesbeek. In de betreffende paragraaf wordt aangegeven dat de gewenste reductie van de hoeveelheid verkeer in de Dorpsstraat van Groesbeek niet vrijblijvend

Integrale mobiliteitsvisie gemeente Berg en Dal 2016-2026 © HaskoningDHV Nederland B.V.

is. Hieraan ligt een akoestisch onderzoek, welke gekoppeld is aan het bestemmingsplan Dorpsstraat – Mariëndaal, ten grondslag.

In het bestemmingsplan is namelijk uitgegaan van een verkeersreductie door middel van dosering met verkeerslichten. Vanwege draagvlak heeft de gemeente dit middel losgelaten en is gekozen voor de beleidsvisie 'spreiden van verkeer'. Door comfortabele alternatieve routes te bieden, bijvoorbeeld via de route Nijverheidsweg – Wisselpad, de route Houtlaan – Kerksstraat – Burg. Ottenhoffstraat en de route over de Hulsbroek wordt verwacht dat de verkeersintensiteit op de Dorpsstraat al zal afnemen doordat automobilisten zelf zullen kiezen een andere route te gebruiken.

In hoeverre daarbij nog dosering met verkeerslichten nodig zal zijn, zal afhankelijk zijn van de mate waarin de alternatieve routes aantrekkelijk gemaakt worden. Dit kan worden gemonitord aan de hand van periodiek uit te voeren verkeerstellingen.

##### Komgrenzen

Op erftoegangswegen wordt de komgrens gecombineerd met een wegversmalling, voorzien van een drempel. Op erftoegangswegen met veel verkeer (meer dan 4.000 mvt/etmaal), openbaar vervoer of een route voor hulpdiensten, wordt geadviseerd geen drempel toe te passen. Op (onverharde) veldwegen of zeer smalle wegen kan worden volstaan met uitsluitend de komborden.

Omdat het aanpakken van de komgrenzen de nodige investeringen vraagt krijgt het aanpakken van de komgrenzen op de belangrijkste en drukste wegen, de gebiedsontsluitingswegen in principe prioriteit. De overige komgrenzen dienen minimaal op de juiste bebording en goede staat van onderhoud gecontroleerd te worden.

Ook de grenzen van de 30 km/uur zones dienen duidelijk herkenbaar te worden uitgevoerd. Als minimale uitvoering wordt uitgegaan van bebording op de blauwe zonestaanders (i.p.v. de traditionele grijze flespalen) in combinatie met "30" markering op het wegdek. De zonestaanders worden geplaatst aan weerszijden van het wegvak. Indien daar te weinig ruimte voor is, wordt bij voorkeur een

wegversmalling toegepast om alsnog ruimte te bieden aan de zonestaander.

#### Acceptabele snelheidsremmers

Conform de CROW publicatie 315 en de richtlijnen van de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken (EHK) worden snelheidremmende maatregelen (zoals wegversmallingen, drempels of plateaus) alleen toegepast op erftoegangswegen.

#### Bestrijden van Trillingshinder

Veel omwonenden van de Heerbaan ervaren trillingshinder als gevolg van verkeer. Uit onderzoek is gebleken dat trillingen in diverse woningen weliswaar duidelijk gevoeld kunnen worden, maar dat deze niet dermate sterk zijn dat ze kunnen leiden tot schade. Als wegbeheerder was de gemeente Millingen aan de Rijn daarom niet verplicht om (verkeers)maatregelen te treffen. Toch worden de klachten serieus genomen en heeft het college van burgemeester en wethouders van Millingen aan de Rijn de doelstelling gesteld dat gezocht moet worden naar een inrichting van de Heerbaan waarbij de trillingen zo ver als mogelijk geminimaliseerd worden zonder dat dit ten koste gaat van de verkeersveiligheid.

In die analyse is geconstateerd dat trillingen in woningen als gevolg van verkeer afhankelijk zijn van een aantal factoren;

- Hoeveelheid en samenstelling van het verkeer; trillingen worden sterker naar mate de voertuigen zwaarder (beladen) zijn en naar mate de intensiteit van zwaar verkeer groter is. Aangezien er geen parallelle infrastructuur aanwezig is, noch tegen reële kosten gerealiseerd kan worden dient de hoeveelheid en samenstelling van het verkeer als vaststaand beschouwd te worden;
- Samenstelling van de ondergrond en bouwkundige karakteristieken van de ontvanger; factoren die buiten de directe invloedssfeer van de gemeente als wegbeheerder liggen;

- Oneffenheden in het wegdek; trillingen worden veroorzaakt als een voertuig tegen een hoogteverschil aanrijdt. Bijvoorbeeld bij drempels.

In 2015 is door de gemeenteraad van Groesbeek er voor gekozen om het nog te reconstrueren deel van de Heerbaan tussen Van Lyndenstraat en Burgemeester Eijckelhofstraat uit te voeren in asfalt in plaats van de eerder voorziene elementenverharding. Aandachtspunt daarbij is het behouden van een functioneel 30 km/uur regime, zonder snelheidsremmende maatregelen die weer trillingen genereren.

Ander aandachtspunt betreffen de overige delen van de Heerbaan, waar bewoners nog hinder ondervinden van trillingen door verkeer. Wordt op deze wegvakken ook gestreefd naar een verharding in asfalt (al dan niet met een vervroegde afschrijving van de verharding in elementen)? En zo ja, op welke wijze wordt dan het 30 km/uur regime vormgegeven? Of wordt de snelheid terug verhoogd naar 50 km/uur en wat betekent dat dan voor de verkeersveiligheid?

Als onderdeel van de uitwerking van dit vraagstuk wordt in 2015 – 2016 in overleg met omwonenden gekeken naar een alternatieve vormgeving van het kruispunt Wethouder Koenenstraat – Heerbaan – Burgemeester Van Gilsstraat. Nu bevindt zich op deze locatie een langgerekt plateau welke de snelheid bij het binnenrijden van de 30 km/uur zone remt. Gekeken wordt naar alternatieve vormgevingen waarbij de snelheid wordt geremd zonder een plateau toe te passen.

#### Autoparkeren

##### *Parkeerregulering alleen daar waar nodig*

Bij meldingen van parkeerproblemen wordt door gemeente eerst de schaal van het probleem onderzocht. Verkeersproblemen en parkeerproblemen in het bijzonder hebben een redelijke mate van subjectiviteit in zich. Om te voorkomen dat parkeermaatregelen worden genomen die achteraf niet nodig blijken te zijn, worden maatregelen alleen getroffen indien vooraf is aan te tonen dat er sprake is van een parkeerprobleem. Dit betekent dat maatregelen binnen de gemeente Berg en Dal altijd gebaseerd zijn op een

gedegen parkeeronderzoek. Leidend zijn daarbij de recentste parkeernormeringen volgens het CROW.

#### *Voldoende parkeeraanbod realiseren bij openbare voorzieningen*

Voor openbare voorzieningen is het belangrijk dat er genoeg openbare parkeerplaatsen aanwezig zijn. In de huidige situatie is dit al zo, maar dat moet ook zo blijven. Ten aanzien van het parkeeraanbod bij voorzieningen wordt gesproken over een parkeerprobleem wanneer de parkeerbezetting op het maatgevend moment van een gemiddelde dag meerdere malen een parkeerbezetting van meer dan 90% kent.

#### **Beleidsuitgangspunten gehandicaptenparkeerplaatsen**

- Het niet onder alle omstandigheden in de directe nabijheid van de woning kunnen parkeren.
- Het in het bezit zijn van een gehandicaptenparkeerkaart, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen kaarten voor bestuurders en passagiers in die zin, dat aanvragen die betrekking hebben op bestuurders in beginsel altijd in aanmerking komen voor een gereserveerde parkeerplaats en dat aanvragen die betrekking hebben op passagiers per individueel geval beoordeeld zullen worden. Deze gevallen zullen beoordeeld worden:
  - Op basis van de mogelijkheid en wenselijkheid tot het tijdelijk parkeren in de directe nabijheid van de woning voor het in en uitstappen.
  - Op de mogelijke beperkingen van de betreffende passagier, die het onmogelijk maken om zich zonder begeleiding vanuit het voertuig naar de voordeur te begeven of die het onmogelijk maken om zelfstandig op begeleiding te wachten.

#### *Gehandicaptenparkeerplaatsen*

Ook voor gehandicapten moeten voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. Voor het aantal en de maatvoering hiervan wordt gebruik gemaakt van de richtlijnen uit het ASVV.

Om in aanmerking te komen voor een op kenteken gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats, wordt sinds 18 juni 2002 het beleid gehanteerd, dat aan volgende twee criteria beide moet worden voldaan:

#### *Nieuwe ontwikkelingen*

Voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt de parkeervraag bepaald aan de hand van de richtlijnen en kencijfers uit de publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' van het CROW of recenter indien beschikbaar.

Uitgangspunt is dat parkeren plaats vindt op eigen terrein. Indien parkeren in de openbare ruimte niet is te vermijden, komen de kosten voor een eventuele aanpassing van de openbare ruimte voor de initiatiefnemer.

Bij wegreconstructies of ruimtelijke ontwikkelingen dient aandacht te worden geschonken aan het effect van de reconstructie op de aanwezige parkeervoorzieningen.

#### *Voldoende parkeeraanbod in woonstraten*

Bij hoge parkeerdruk dient het parkeren in de straat gereguleerd te worden. Op plaatsen waar de parkeerdruk te hoog is, kunnen eventueel perkjes of andere ruimtes ingericht worden als parkeerterrein. De mogelijkheden daartoe worden veelal beperkt door de vigerende bestemmingsplannen waarin binnen de bestemming groen geen parkeerplaatsen mogelijk zijn. Bij herzieningen van bestemmingsplan zou het wenselijk zijn om vast te leggen dat binnen groen bestemmingen ook de mogelijkheid open moet worden gehouden tot aanleg van parkeerplaatsen.

Uitgangspunt blijft dat overlast voorkomen wordt, door duidelijk aan te geven waar wel of niet geparkeerd mag worden. Inclusief bijbehorende handhaving.

Er mag niet (meer) in voortuinen geparkeerd worden als daarvoor een (langs)parkeerplaats op de weg moet worden opgeofferd (geen verlening van inritvergunning).

Het profiel van de straat moet, ook indien geen auto's geparkeerd staan, geen aanleiding geven tot hard rijden.

#### Criteria parkeerschijfzone

1. De aanvrager/aanvraagster dient binnen de parkeerschijfzone woonachtig, danwel gevestigd te zijn.
2. Parkeren is op eigen terrein niet mogelijk:
3. En aanvullend:
  - Of: Uit economische overwegingen dient de auto regelmatig gedurende het grootste gedeelte van de dag beladen te zijn met een kostbare (voor diefstal gevoelige) lading.
  - Of: De auto dient, uit een oogpunt van dienstverlening, acuut ter beschikking te staan (bijvoorbeeld arts, verloskundige, lid vrijwillige brandweer).

Om in aanmerking te komen voor een ontheffing zal men zowel aan de onder 1 en 2 aangegeven criteria als een der onder 3 genoemde criteria moeten voldoen.

#### Parkeerschijfzone

Om de parkeerplaatsen in het centrum van Groesbeek beschikbaar te houden voor winkelend publiek geldt in het centrum een parkeerschijfzone. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar:

- Parkeerplaatsen voor ultra kort parkeren ten behoeve van impuls aankopen. Deze parkeerplaatsen bevinden zich aan de Dorpsstraat en op het Dorpsplein direct bij de winkels. Hier geldt een maximale parkeerduur van 15 minuten.
- Parkeerplaatsen voor kort parkeren met een parkeerduur van maximaal 2 uur op korte afstand van de winkels.

Voor langparkeerders bevinden zich in het centrum parkeerterreinen op enige afstand van de winkels. Ook in het centrum van Beek zijn

een aantal parkeerplaatsen aan het Schellingshof aangewezen als parkeerschijfzone ten behoeve van winkelend publiek.

De gemeente kan ontheffing verlenen voor de parkeerschijfzone, waarbij de volgende criteria gelden:

#### Beleidspunten Parkeren:

- Parkeermaatregelen worden pas genomen wanneer uit gedegen parkeeronderzoek blijkt dat maatregelen noodzakelijk zijn.
- Parkeermaatregelen zijn passend bij het profiel van de weg.
- Bij voorkeur wordt aan één zijde van de straat geparkeerd. Hierbij moet gekozen worden voor de zijde die de meeste parkeer capaciteit oplevert.
- Bij lange rechtstanden wordt dit eenzijdige parkeren afgewisseld, met een minimale afstand van 50 meter tussen de asverspringingen.
- Indien voldoende ruimte aanwezig is, kan aan beide zijden van de weg geparkeerd worden.
- De hoeveelheid en de afmetingen van gehandicaptenparkeerplaatsen worden gebaseerd op de richtlijnen uit het ASVV.
- Voor bepaling van de parkeervraag bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt gebruik gemaakt van de kencijfers uit CROW publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie of recenter.
- Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen uitgangspunt dat parkeren plaats vindt op eigen terrein. Indien parkeren in de openbare ruimte niet is te vermijden, komen de kosten voor een eventuele aanpassing van de openbare ruimte voor de initiatiefnemer.
- De gemeente voert standaard een controleslag uit van de consequenties op het gebied van verkeer en parkeren bij nieuwe ontwikkelingen en/of uitbreidingen.



### 5.3.5 Ideaalbeeld vrachtverkeer

#### Vormgeving routes

Vanuit verkeerveiligheid is het belangrijk dat het vrachtverkeer gebruik maakt van de gebiedsontsluitingswegen, maar deze wegen moeten hiervoor dan wel geschikt zijn. Dit betekent dat rijcurven afgestemd moeten worden op het aanwezige vrachtverkeer en dat rotondes voldoende bereden kunnen worden. Daar waar de hoofdroute van het vrachtverkeer het fietsverkeer kruist wordt extra aandacht besteed aan de zichtbaarheid van de fietser.

Onderhoud van infrastructuur is erg belangrijk voor vrachtverkeer.

#### Acceptabele snelheidsremmers

Voor vrachtverkeer gaat de voorkeur uit naar snelheidsremmende maatregelen in het horizontale vlak, bijvoorbeeld in de vorm van asverspringingen. Maatregelen in het verticale vlak (als bijvoorbeeld drempels) geven voor de chauffeur meer discomfort dan het geval is voor een automobilist.

#### Vrachtautoparkeren

In de APV is vastgelegd dat het parkeren van grote voertuigen, waaronder vrachtauto's niet is toegestaan in de kernen. Een uitzondering geldt voor de wegen op de bedrijventerreinen I en II en De Ren in Groesbeek, als ook op het Molenveld in Millingen aan de Rijn en de bedrijventerreinen in Leuth en Ooij. In de APV zijn een aantal locaties aangeduid waar ook geparkeerd kan worden door o.a. de 'vrije chauffeurs'. Door ruimtelijke ontwikkelingen zijn die locaties ondertussen onmogelijk geworden.

Om dit vrachtautoparkeren te faciliteren dient een nieuwe locatie te worden aangewezen. Het heeft daarbij nadrukkelijk de voorkeur om die locatie te situeren aan een van de gebiedsontsluitende wegen.

Voor de hand ligt een locatie op het nieuw uit te geven bedrijventerrein Hulsbeek.

Hier zou een locatie kunnen worden ingericht voor een in overleg met de doelgroep te bepalen aantal vrachtauto's in orde grootte van 6 à 10 stuks.

### 5.3.6 Ideaalbeeld openbaar vervoer

#### Acceptabele loopafstanden tussen haltes en belangrijke bestemmingen

Ten behoeve van de concurrentiepositie van het OV dienen loopafstanden naar bushaltes acceptabel te zijn. Uitbreiding van het OV net is niet haalbaar. De gemeente zal zich moeten inzetten om het huidige netwerk en de frequentie te handhaven.

#### Goede overstap tussen openbaar vervoer en fiets

Om ketenmobiliteit te stimuleren worden belangrijke bushaltes voorzien van kwalitatief goede en voldoende stallingsvoorzieningen voor de fiets. Hierdoor is de overstap van fiets naar bus eenvoudig te maken.

#### Comfortabel vervoer

Op wegen die onderdeel uitmaken van buslijnen of aanrijroutes voor hulpdiensten is het belangrijk bij het aanleggen van verkeersmaatregelen rekening te houden met deze groepen. Zo ervaren ambulances en brandweerauto's regelmatig hinder door verkeersdrempels, of komen bussen in de knel bij te krappe wegversmallingen of asverspringingen. Bij verkeersmaatregelen waarbij sprake is van OV-routes of hulpdienstroutes, wordt daarom altijd gekozen voor maatwerk. Zo wordt gebruik gemaakt van de CROW richtlijnen waarin ook aangepaste verkeersremmers zijn opgenomen voor OV-routes.

Behalve de reguliere lijnvoering is het daarbij tevens gewenst om de vaak gebruikte omleidingsroutes in geval van evenementen eveneens in te richten voor een mogelijke doorgang met openbaar vervoer.

Het gaat daarbij om de wegen Houtlaan – Kerkstraat – Burg. Ottenhoffstraat in Groesbeek.



Hierdoor kan met de talrijke evenementen in het centrum het busverkeer worden omgeleid met behoud van het aandoen van het centrum en de wijken direct ten zuiden van het centrum.

#### Toegankelijke haltes op belangrijke locaties

Om de toegankelijk van haltes te verbeteren dienen alle bushaltes te zijn voorzien van een verhoogd perron. Ook de aanlooproutes dienen toegankelijk te zijn voor mensen met een visuele of motorische beperking. De gemeente voert hiertoe structureel overleg met belangenbehartiger WVG/BTB.

Projectmatig als ook met reconstructies zijn al veel bushaltes toegankelijk gemaakt. Prioriteit dient nog gelegd te worden bij de bushalte “Oude Molen” richting Nijmegen, alwaar grondverwerving nodig zal zijn om deze halte toegankelijk te maken.

De bussen zelf dienen te zijn voorzien van een lage vloer, zodat mensen met een rolstoel zelfstandig in en uit kunnen stappen.

#### 5.3.7 Factsheets voorkeursvormgeving

De gemeente streeft naar een eenduidig straatbeeld zodat het voor de weggebruiker helder is welk verkeersgedrag van hem of haar wordt verwacht (zie paragraaf 5.3.1). De herkenbaarheid van de fysieke inrichting in het Berg en Dalse straatbeeld is dan van belang. Om dit te bereiken zijn factsheets met de voorkeursvormgeving van de verschillende weg- en kruispunttypes opgesteld. Bij het treffen van maatregelen zijn deze factsheets maatgevend.

Hierin wordt de voorkeursmaatregel aangegeven en de maatregelen die daarnaast binnen de gemeente worden toegepast. Wanneer afgeweken wordt van de voorkeursmaatregel wordt binnen dit besluit aangegeven waarom in een specifiek geval de voorkeursmaatregel niet voldoet.

Met deze methodiek wordt binnen de gemeente eenduidig besloten tot het al dan niet nemen van maatregelen en wanneer maatregelen worden genomen is duidelijk wat deze maatregelen kunnen zijn.

## Factsheet 1: Kenmerken erftoegangsweg

### Algemeen

Bij erftoegangswegen ligt de prioriteit bij het langzame verkeer en het bestemmingsverkeer. De verblijfskwaliteit staat hier centraal. Het langzame verkeer heeft een zeer grote bewegingsvrijheid; De weg wordt gedeeld door alle gebruikersgroepen. Vanuit de inrichting moet het duidelijk zijn dat de prioriteit ligt bij het langzame verkeer. Het gedrag van gemotoriseerd verkeer moet dusdanig worden beïnvloed dat het duidelijk is dat de auto is hier te gast is. Om de kans op ernstig letsel door een eventueel frontaal-conflict te verkleinen moet de weg zodanig worden ingericht dat de snelheid laag is.

### Weginrichtingsvorm

	<u>Voorkeur</u>	<u>Optioneel</u>
<b>Oversteekbaarheid</b>	Geen maatregelen	- 30 km/uur – 50 km/u drempel of plateau - Weghalen parkeervakken t.b.v. zichtbaarheid
<b>Snelheid en profiel</b>	- Ontwerpsnelheid 30 km/uur met korte rechtstanden (BiBeKo) of 60 km/u (BuBeKo) - Eén rijbaan (zonder rijrichtingscheiding)	- Poortconstructie - Aanpassingen verharding (klinkers) - 30 km/uur drempel of plateau op korte onderlinge afstand (BiBeKo)
<b>Bereikbaarheid / geleiding</b>	- Geen lengtemarkering aanwezig	- kantmarkering (BuBeKo)
<b>Voetganger</b>	- Trottoir min. 1,80 m. breed - Geen oversteekvoorzieningen	
<b>Fiets</b>	- Gesloten verharding	



### Kruispuntvormen

<u>Kruising met:</u>	<u>Voorkeur</u>	<u>Optioneel</u>
<b>ETW</b>	- Ongeregeld (rechts gaat voor)	- Plateau - Attentieverhogende maatregel
<b>ETW spreiden voor verkeer</b>	- Ongeregeld (rechts gaat voor)	
<b>GOW</b>	- Voorrangskruispunt (GOW voorrang) - Uitritconstructie	- Snelheidsbeperkende maatregel
<b>Hoofd fietsroute</b>	- Fiets in de voorrang	- Snelheidsbeperkende maatregel

Tabel 5-1 Factsheet keuzeschema erftoegangswegen

## Factsheet 2: Kenmerken gebiedsontsluitingsweg

### Algemeen

Bij gebiedsontsluitingswegen staat het doelgericht verplaatsen centraal en ligt de nadruk op de verkeersfunctie. goede doorstroming is belangrijk om te zorgen dat deze wegen als zodanig worden gebruikt en autoverkeer te verleiden gebruik te maken van de gebiedsontsluitingswegen. Een hoge snelheid en het minimaliseren van conflictpunten zorgt voor de gewenste doorstroming van het verkeer. Dit wordt gerealiseerd door het uitwisselen van verkeer voornamelijk op kruispunten te laten plaatsvinden. Vanwege de relatief hoge snelheid moeten conflicten met kruisen en overstekend verkeer zo veel mogelijk worden vermeden. Hiertoe is scheiding tussen langzame en snelle vervoerswijzen nodig. Ook dienen obstakels op enige afstand van de rijbaan te liggen.



### Weginrichtingsvorm

	<u>Voorkeur</u>	<u>Optioneel</u>
<b>Oversteekbaarheid</b>	- Vermijden dan wel concentreren oversteeklocaties	-Middengeleider
<b>Snelheid en profiel</b>	- Ontwerpsnelheid conform gewenste snelheid	- Matige korte rechtstand - Snelheid t.h.v. kruispunten GOW <= 30 km/uur (BiBeKo)
<b>Bereikbaarheid / geleiding</b>	- (overrijdbare) rijbaanscheiding	- aanbrengen wegmarkeringen - aanpassen verharding (asfalt) - parkeren niet toestaan
<b>Voetganger</b>	- Trottoir min. 1,80 m. breed - oversteekvoorziening	
<b>Fiets</b>	- Vrijliggend fietspad	- Fietsstrook minimaal 1,70 m (alleen BiBeKo).

### Kruispuntvormen

<u>Kruising met:</u>	<u>Voorkeur</u>	<u>Optioneel</u>
<b>ETW</b>	- Voorrangskruispunt (GOW in voorrang) - Uitritconstructie voor ETW	- Snelheidsbeperkende maatregel
<b>ETW spreiden voor verkeer</b>	- Voorrangskruispunt (GOW voorrang)	
<b>GOW</b>	- Ronde	
<b>Hoofdfietsroute</b>	- Voorrangskruispunt (fiets uit voorrang)	- Attentieverhogende en/of snelheidsbeperkende maatregelen

Tabel 5-2 Factsheet keuzeschema gebiedsontsluitingswegen

### Factsheet 3: Kenmerken erftoegangsweg Plus

#### Algemeen

Dit zijn wegen waar de nadruk ligt op de verblijfskwaliteit maar waar ook de doorgaande auto welkom is. Dit mag echter niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid van het langzame verkeer. Dit betekent dat aandacht nodig is voor een juiste balans tussen enerzijds de aantrekkelijkheid van de route voor de afwikkeling van het verkeer en anderzijds het veilig mede gebruik van de weg door het langzaam verkeer. Om dit te bewerkstelligen krijgt het langzame verkeer een duidelijke plek in het wegprofiel.



#### Weginrichtingsvorm

	<u>Voorkeur</u>	<u>Optioneel</u>
<b>Oversteekbaarheid</b>	- Middengeleider	- rijbaanversmalling - VOP/zebra op plateau
<b>Snelheid en profiel</b>	- Eén rijbaan (zonder rijrichtingscheiding) - Ontwerpsnelheid conform max. snelheid (30 km/uur (BiBeKo) of 60 km/uur (BuBeKo))	- Plateau op kruispunten met ETW - Drempel
<b>Bereikbaarheid / geleiding</b>	- Geen lengtemarkering aanwezig	- kantmarkering (BuBeKo)
<b>Voetganger</b>	- Trottoir min. 1,9 meter breed	- oversteekvoorziening
<b>Fiets</b>	- Geen hoofdfietsroute	- Suggestiestrook (wens 2m/min. 1,70 m breed). - Vrijliggend fietspad BuBeKo (bij hoge intensiteiten auto)

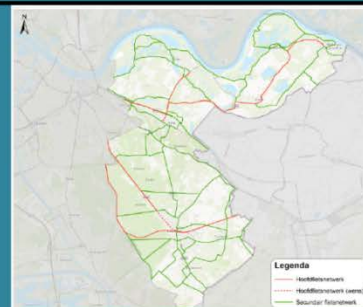
#### Kruispuntvormen

<u>Kruising met:</u>	<u>Voorkeur</u>	<u>Optioneel</u>
<b>ETW</b>	- Ongeregeld (rechts gaat voor)	- Plateau - Attentieverhogende maatregel
<b>ETW spreiden voor verkeer</b>	- Ongeregeld (rechts gaat voor)	
<b>GOW</b>	- Voorrangskruispunt (GOW voorrang) - Uitritconstructie	- Snelheidsbeperkende maatregel
<b>Hoofdfietsroute</b>	- Fiets in de voorrang	- Attentieverhogende en/of snelheidsbeperkende maatregelen

Tabel 5-3 Factsheet keuzeschema Erftoegangswegen Plus

## Factsheet A: Kenmerken hoofdfietsroute

Fietsers vormen een belangrijke groep binnen het verkeersbeeld van de gemeente Berg en Dal. De gemeente beschikt over een fijnmazig fietsnetwerk, waardoor fietsers zich veilig en snel binnen de gemeente kunnen verplaatsen. Voor fietsvoorzieningen die onderdeel zijn van de hoofdfietsroute zijn inrichtingskenmerken opgesteld, waarbij rekening gehouden is met ontwikkelingen als de toename van gebruik van de E-bike en de algehele toename van het fietsverkeer.



### Weginrichtingsvorm

	Voorkeur	Optioneel
<b>Oversteekbaarheid</b>	- Fietsroute in de voorrang	- Verleggen route - Middengeleider - rijbaanversmalling - weghalen parkeervakken t.b.v. zichtbaarheid
<b>Snelheid en profiel</b>	<u>Vrijliggend 2-richtingen:</u> - hoofdfietsroute: 3,50 meter	<u>Vrijliggend 2-richtingen:</u> - hoofdfietsroute: 3,00 meter <u>Vrijliggend 1-richting:</u> - hoofdfietsroute: 2,00 meter
<b>Bereikbaarheid / geleiding</b>	- Realiseren doorsteek / nieuwe verbinding bij omrijdafstanden > 1,3 km. op belangrijke vervoersrelaties - Openbare verlichting (hoofdfietsroute)	- bewegwijzering naar voorzieningen
<b>Voetganger</b>	N.v.t.	N.v.t.

### Kruispuntvormen

Kruising met:	Voorkeur	Optioneel
<b>ETW</b>	- Fiets in de voorrang	- Snelheidsbeperkende maatregel
<b>ETW spreiden voor verkeer</b>	- Fiets in de voorrang	- Attentieverhogende en/of snelheidsbeperkende maatregelen
<b>GOW</b>	- Voorrangskruispunt (fiets uit voorrang)	- Attentieverhogende en/of snelheidsbeperkende maatregelen
<b>Recreatieve Wegen</b>	Fiets in de voorrang	- Attentieverhogende en/of snelheidsbeperkende maatregelen

Tabel 5-4 Factsheet keuzeschema hoofdfietsroutes



### Voorbeeld uitwerking keuzeschema

#### Aspect: Fietscomfort bij erftoegangswegen Plus

Op de erftoegangswegen die een dubbelfunctie hebben ten behoeve van het spreiden van verkeer of als parkeerroute zijn aangewezen, zit over het algemeen veel fietsverkeer. Hieronder wordt aangegeven hoe met dergelijke situaties om dient te worden gegaan.

#### *Toelichting voorkeursmaatregelen:*

Beleidsuitgangspunt is dat ingestoken wordt op ontvlechting van het auto en fietsverkeer. Dit houdt in dat bij voorkeur het fietsverkeer gescheiden wordt van het gemotoriseerd verkeer.

Daar waar fysieke scheiding niet mogelijk is, dienen de wegen te worden ingericht op een menging van beide vervoerswijzen.

Dit is met name in de kern van Groesbeek de situatie. Op zowel de Burgermeester van Ottenhofstraat, de Kerkstraat en de Houtlaan kan een menging van fiets en autoverkeer niet voorkomen worden. Deze wegen dienen te worden ingericht op een dergelijke mening van beide vervoerswijzen.

In de huidige situatie is op deze wegen geen of geen duidelijke scheiding voor de afzonderlijke weggebruikers. Hier is het, vanuit verkeersveiligheidsoogpunt, van belang dat fietsers een duidelijke plek krijgen binnen het wegprofiel. Dit kan door het aanbrengen van een in rood uitgevoerde fietsstrook<sup>1</sup>. De fietsstrook dient te worden aangeduid door middel van een fietssymbool.

---

<sup>1</sup> NB: Het ombouwen van de erftoegangswegen met een dubbelfunctie naar fietsstraten is niet wenselijk, aangezien op deze wegen de intensiteit door de dubbelfunctie hoger is dan 500 mvt/etmaal.

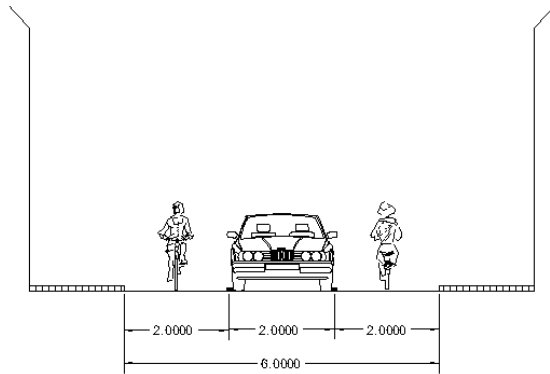
Hiermee krijgt de fietsstrook een officiële status en onderscheidt het zich van suggestiestroken. Op fietsstroken is het voor bestuurders van motorvoertuigen verboden op of langs een fietsstrook te stoppen of te parkeren. Door het toepassen van een fietsstrook krijgt de fietsers niet alleen een duidelijker plek binnen het profiel, maar wordt de rijloper voor het autoverkeer tevens optisch smaller, wat gemotoriseerd verkeer min of meer verplicht hun gedrag, snelheid en plaats op de weg af te stemmen op de aanwezigheid van fietsers. Bij tegemoetkomend verkeer wordt gemotoriseerd verkeer daardoor min of meer gedwongen achter de fietser te blijven rijden.

#### *Uitwerking van het profiel:*

Gezien het beperkte profiel van de betreffende erftoegangswegen, wordt de scheiding tussen de fietsstrook en de rijloper voorzien van een onderbroken streep (wat betekent dat autoverkeer wel gebruik mag maken van de fietsstrook). De breedte van de fietsstrook is bij voorkeur 2.00 meter. Deze breedte is nodig om het 'wegdrukken' van fietsers te voorkomen, en zodat twee fietsers naast elkaar kunnen fietsen.

In principe wordt dit profiel voor alle wegen met een dubbelfunctie toegepast. Een uniforme inrichting geeft duidelijkheid; de verkeerssituatie is herkenbaar en men weet wat van hen verwacht wordt. Alleen wanneer de breedte niet aanwezig is, mag de scheiding ontbreken.

Bovenstaande betekent dat idealiter een wegprofiel wordt toegepast met aan weerszijden een fietsstrook van 2.00 meter breed en daartussen een rijloper voor het gemotoriseerd verkeer van minimaal 2.00 meter breed.



Indien geen ruimte beschikbaar is, of gemaakt kan worden, voor het voorkeursprofiel en het wegprofiel dus minder is dan 6.00 meter dan kan de fietsstrook worden teruggebracht tot 1.70 meter. Wanneer ook deze ruimte niet beschikbaar is (en de rijbaan dus smaller is dan 5.40 meter, dient geen scheiding worden toegepast, dit om schijnveiligheid voor het fietsverkeer te voorkomen.

Ten aanzien van parkeren geldt dat de parkeervoorziening 2.00 meter breed dient te zijn. Tussen de parkeervoorziening en de fietsstrook dient een schrikstrook te worden aangebracht. De schrikstrook is bij voorkeur 0.50 meter breed, maar kan optioneel worden teruggebracht naar minimaal 0.30 meter.

Het voorkeursprofiel kan ten koste gaan van de ruimte voor parkeren. Indien uit onderzoek blijkt dat het verwijderen van parkeervoorzieningen zal leiden tot parkeeroverlast, kan afgeweken worden van het voorkeursprofiel door de fietsstrook te versmallen naar 1.70 meter breed en de schrikstrook te versmallen naar minimaal 0.30 meter. Parkeerstroken in combinatie met een rijbaan zonder scheiding van fiets en auto geniet niet de voorkeur. Wanneer hier geen scheiding wordt toegepast zal het wegprofiel door de aanwezige parkeervoorzieningen namelijk visueel erg groot worden (met name op momenten dat de bezettingsgraad laag ligt).

In Tabel 5-5 is bovenstaande samengevat in een keuzeschema voor het voorkeursprofiel.

		ETW PLUS	
		Geen parkeervoorzieningen	Wel parkeervoorzieningen
Fietscomfort	Voorkeursprofiel	Fietsstrook: 2.00 m. Rijloper: 2.00 m.	Fietsstrook: 2.00 m. Rijloper: 2.00 m. Parkeervoorziening: 2.00 m. Schrikstrook: 0.50 m.
	Optioneel profiel	Fietsstrook: 1.70 m. Rijloper: 2.00 m.	Fietsstrook: 1.70 m. Rijloper: 2.00 m.
		Gedeeld profiel (< 5.40 m).	Parkeervoorziening: 2.00 m. Schrikstrook: 0.30 m.

Tabel 5-5 Keuzeschema voorkeursprofiel bij erftoegangswegen plus.

#### Aanvullende maatregelen:

Door de kruispunten te voorzien van plateau's en de fietsstroken te onderbreken wordt het voor langzaam verkeer duidelijker wat er van hen verwacht wordt (dat zij ook voorrang aan rechts moeten verlenen). Door het plateau met een afwijkende verharding uit voeren valt de oversteek ook meer op. Ook wordt er met plateau's een snelheidsverlaging bereikt. Hierbij dient rekening te worden gehouden met bereikbaarheid van lage vloerlijnbussen aangezien bij evenementen het openbaar vervoer gebruik maakt van de route Kerkstraat – Houtlaan.



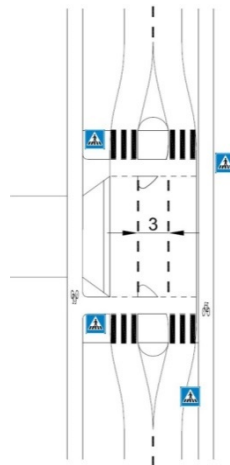
Aspect: Oversteekbaarheid bij GOW

De gebiedsontsluitingswegen binnen de gemeente Berg en Dal zijn veelal druk met autoverkeer. Met name de oostelijke ontsluitingsroute van Groesbeek vormt een barrière voor het langzaam verkeer om veilig en comfortabel de overkant van de straat te bereiken. Hieronder wordt aangegeven hoe met dergelijke situaties om dient te worden gegaan.

*Toelichting voorkeursmaatregelen:*

Bij voorkeur worden het oversteken zoveel mogelijk geconcentreerd op een beperkt aantal locaties en deze oversteken goed vorm te geven, in plaats van op meerdere plaatsen kleinere groepen over te laten steken. Daar waar oversteken plaatsvindt, hebben vooral de kwetsbare groepen voetgangers (ouderen, gehandicapten, kinderen) behoefte aan veilige oversteekvoorzieningen.

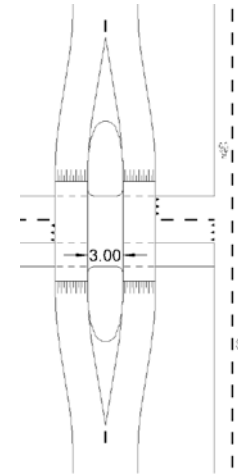
De veilige oversteek wordt gewaarborgd door het toepassen van zebrapaden (dit in tegenstelling tot de huidige situatie). Hierdoor moet verkeer op de gebiedsontsluitingsweg voorrang verlenen aan de voetgangers. De oversteekbaarheid wordt verder vergroot door gefaseerd oversteken mogelijk te maken. Dit is niet alleen wenselijk tussen de twee rijrichtingen maar ook tussen de rijbaan en het (vrijliggend) fietspad. De breedte van de middengeleider dient minimaal 2.50 meter breed te zijn, zodat langzaamverkeer zich veilig kan opstellen.



Wanneer sprake is van veel afslaand autoverkeer kan het wenselijk zijn dat ook autoverkeer zich kan opstellen, op deze locaties dient de middengeleider minimaal 5.00 m. breed te zijn. De aanwezige

fietsmarkering tpv de midden geleider wordt behouden, hierdoor krijgt de fietser een duidelijke plek en valt de fietsoversteek meer op.

Specifieke situatie betreft de solitaire langzaamverkeeroversteken (zonder kruisend autoverkeer). Locaties waar zowel voetgangers als fietsers oversteken, dient een voorrangsregeling van toepassing te zijn: beide voorrang of beide niet in de voorrang. Aangezien dergelijke oversteken veelal minder opvallen (vanwege beperkte omvang van het kruispunt), gaat de voorkeur ernaar uit om beide niet in de voorrang te zetten. Dit betekent dat op solitaire langzaamverkeeroversteken geen zebra wordt toegepast. Hoewel het langzame verkeer niet in de voorrang zit, is het toch wenselijk om de snelheid van het verkeer te remmen en bestuurders op de oversteek te attenderen middels een plateau. Het plateau dient dusdanig te worden ontworpen dat middelzwaar en zwaar verkeer hier geen last van heeft en dat geen geluidsoverlast ontstaat (volgens CROW publicatie 344 'Richtlijn drempeld, plateaus en uitritten'). Het beleid is immers het aantal oversteken te minimaliseren, maar daar waar oversteken worden gehandhaafd deze veilig in te richten.



In Tabel 5-6 is bovenstaande samengevat in een keuzeschema voor de voorkeursinrichting van oversteekvoorzieningen.

		GOW	
		Kruising met gemengd verkeer	Solitaire fietsoversteek
Oversteekbaarheid	Voorkeursinrichting	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gefaseerde oversteek <math>\geq 5,00</math> m. (ervan uitgaande dat opstellen van auto's noodzakelijk is).</li> <li>- Opstelruimte voor auto's tussen rijbaan en vrijliggend fietspad <math>\geq 5,00</math> m.</li> <li>- Fietsmarkering tpv de midden geleider</li> <li>- Zebrapad</li> <li>- Uitbuigen van de rijbaan, afschuining uitbuigingen <math>\leq 1 : 5</math></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gefaseerde oversteek 3.00 m.</li> <li>- Plateau</li> </ul>
	Optionele inrichting	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gefaseerde oversteek tussen rijrichtingen <math>\geq 2,50</math> m.</li> <li>- Opstelruimte voor auto's tussen rijbaan en vrijliggend fietspad 0.50 m - 2.00 m..</li> <li>- Fietsmarkering tpv de midden geleider</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gefaseerde oversteek tussen rijrichtingen <math>\geq 2,50</math> m.</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fietsmarkering tpv de midden geleider</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen plateau</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zebrapad</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plateau</li> </ul>	

Tabel 5-6 Keuzeschema voorkeursinrichting oversteekvoorzieningen bij gebiedsontsluitingswegen.

## 5.4 Gedragsbeïnvloeding & samenwerking

### 5.4.1 Stimuleren duurzame keuzes

#### Regionale samenwerking

Door middel van verkeersmanagement kan het wegennet beter benut worden. De gemeente Berg en Dal is qua schaalgrootte te klein om zelfstandig zinvol verkeersmanagement in te zetten. De gemeente werkt samen om op regionaal niveau verkeersmanagement succesvol toe te passen. Dit met als doel om het aantal verliesuren te verminderen door mensen bijvoorbeeld te stimuleren buiten de spits te reizen of met een andere modaliteit. De afname van voertuigverliesuren (lees: files) leidt tot een beter bereikbare regio waarvan ook de gemeente Berg en Dal profiteert.

Het initiatief tot projecten als “Slim uit de Spits” en “Beter Benutten” laat de gemeente bij de grotere wegbeheerders als Rijkswaterstaat, de Provincie/Stadsregio en de steden Arnhem en Nijmegen. De gemeente faciliteert waar mogelijk en ondersteund dergelijke projecten die gefinancierd worden vanuit voor de regio bestemde middelen.

#### Stimuleren elektrische voertuigen

De transitie naar andere type voertuigen is in volle gang. Dit wordt gestimuleerd door maatregelen van hogere overheden gericht op het verminderen van de uitstoot door gemotoriseerd verkeer. De gemeente Berg en Dal wil deze transitie stimuleren door het aanbieden van oplaadmogelijkheden voor zowel de elektrische auto als fiets. Laadpalen kunnen worden gezien als ‘ambassadeurs’ voor elektrisch rijden. Ook andere faciliteiten zoals voldoende brede fietspaden en stallingsvoorzieningen krijgen aandacht.

De gemeente realiseert bij druk bezochte maatschappelijke voorzieningen oplaadpalen in de openbare ruimte. De paal wordt daarbij op een (sociaal) veilige parkeerplek gerealiseerd.

De gemeente werkt mee aan de realisatie van laadpalen in woonwijken, door een openbare parkeerplaats beschikbaar te stellen, als voldaan worden aan de volgende voorwaarden:

- De aanvrager kan niet op eigen terrein parkeren en laden.
- De laadpaal moet door iedereen gebruikt kunnen worden (een elektrisch voertuig mag geen excuus worden om een eigen parkeerplaats te claimen in de openbare ruimte).
- Laadpalen mogen binnen een logisch omkaderde woonwijk maximaal 2% van het aantal openbare parkeerplaatsen innemen. Hierbij geldt het volgende:
  - De verhouding tussen de vraag naar openbare parkeerplaatsen en de hoeveelheid aanwezige openbare parkeerplaatsen in de directe omgeving van de oplaadlocatie op een acceptabel niveau ligt (gewenste bezettingsgraad is <85%).
  - Indien er geen openbaar toegankelijke oplaadlocatie binnen 300 meter van de woning van de aanvrager aanwezig is (tenzij de aanwezige laadpaal veelvuldig wordt gebruikt).

De laadpaal moet centraal in de woonwijk gerealiseerd worden opdat zoveel mogelijk huishoudens binnen een straal van 100 meter gebruik kunnen maken van de laadpaal. Vanuit praktisch oogpunt wordt de laadpaal tussen 2 parkeervakken in geplaatst, zodat deze vanaf twee parkeerplekken bereikbaar is;

#### Stimuleren OV

De gemeente is er bij gebaat om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Enerzijds om de bezettingsgraad van de bussen te verhogen en daarmee het geboden aanbod aan openbaar vervoer duurzaam te behouden.

Anderzijds omdat het openbaar vervoer mensen uit een mobiliteits- en daarmee sociaalisolement kan halen.

De gemeente pleit bij concessieverlener en –houder voor de mogelijkheden om OV voordelig of gratis aan te bieden aan doelgroepen. Bijvoorbeeld aan 65+-ers, WMO-geïndiceerden of sociale minima. Vanuit het Welzijns beleid kan in onderhandeling met concessiehouder bekeken worden in hoeverre de gemeente zelf ook wenst bij te dragen aan dergelijke stimuleringsregelingen.



#### 5.4.2 Educatie

Bij het verkeersgedrag ligt een eigen verantwoordelijkheid bij de weggebruiker. De weggebruikers dienen deze verantwoordelijkheid ook te nemen. De gemeente draagt de zorg voor een veilige en goede infrastructuur én neemt initiatieven om te zorgen dat de mensen daar op de juiste manier gebruik van maken; De inrichting van een weg of rotonde kan nog zo goed zijn, als weggebruikers niet weten hoe zij daarmee om moeten gaan, wordt nooit het beste resultaat bereikt.

##### Doelgroepen

Bij gedragsbeïnvloeding is het van belang educatie en communicatie passen op de doelgroep die je wilt bereiken, We onderscheiden in de gemeente Groesbeek de volgende doelgroepen:

- Jonger dan basisschool 0-4
- Basisschool 4-12
- Middelbare school 12-18
- Beginnende bestuurders 18-25
- Rijbewijs bezitters 25-65
- Ouderen vanaf circa 65 jaar

##### Voorlichting

De taak van de gemeente (en ook provincie, rijk en politie) is aandacht te besteden aan voorlichting bij veranderingen aan de weg, aan de parkeerregulering of indien de wetgeving verandert.

Voorlichting gebeurt door het actueel houden van de gemeentelijke website met de laatste ontwikkelingen en verkeersbesluiten maar ook door het verstrekken van algemene informatie aangaande verkeersregels behorende bij verkeersbesluiten etc. De beleidsmedewerker kan hiervoor eenvoudig gebruik maken van de diverse bronnen die reeds bestaan op het internet.

##### Verkeerseducatie

De weggebruiker moet goed op de hoogte zijn van het verkeersgedrag dat van hem of haar wordt verlangd. Dit vraagt verkeerseducatie van kind tot senior ofwel “van driewieler tot rollator”.

Op het gebied van educatie is in de afgelopen decennia een groot aantal initiatieven genomen en zijn projecten ontstaan. Regio en Rijk zorgen ervoor dat steeds bepaalde verkeersthema's de aandacht krijgen; dat is nodig omdat in de loop der tijd kennis, vaardigheden en/of motivaties wegzakken. Instanties als het ROVON<sup>2</sup> en VVN<sup>3</sup> hebben hierin bijgedragen. Vanuit deze instanties worden initiatieven vanuit de gemeente (via scholen of anderen) ondersteund.

De gemeente Berg en Dal wil hierin verder gaan door specifiek met de bewoners in dialoog te gaan en gericht gebruikersgroepen te bereiken.

Het gaat hierbij om doelgroepen:

- Die oververtegenwoordigd zijn in de ongevallenstatistieken.
- Waaruit veel serieuze klachten over verkeersgedrag (van de eigen groep en/of anderen) naar voren komen.
- Die kwetsbaar zijn: gebleken is dat continu aandacht besteed moet worden aan de jongste verkeersdeelnemers en hun ouders.

Op grond van de actuele inventarisatie van projecten en meningspeilingen zal het beleid zich op de volgende punten moeten richten:

---

2 Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost Nederland (samenwerking Provincie Gelderland en Overijssel)

3 Veilig Verkeer Nederland

Het beleidsaspect educatie uit zich in Berg en Dal in het organiseren van projecten:

- die landelijk en regionaal worden ingebracht en waarbij de gemeente "meelift";
- over het rij- en parkeergedrag en de snelheid in woonstraten, met de gevolgen ervan voor de veiligheid;
- over het gedrag van kind en ouder bij het van en naar school gaan en het promoten van het fietsen en het stimuleren van veilig rijgedrag van en naar school;
- over het gewenste gedrag op en rond rotondes;
- voor de ouderen in het verkeer;
- over de recreatieve en culturele mogelijkheden binnen de gemeente met de wenselijke routes.

Het beleid omvat ook het inspelen op ontwikkelingen in de maatschappij zoals de steeds ouder wordende bevolking of de wensen voortkomend uit het Nieuwe Werken (onder andere de keuze om thuis te werken in plaats van met de auto op en neer naar het werk te rijden). Hier moeten vervolgens wel mogelijkheden voor gecreëerd worden. Thuiswerken vraagt bijvoorbeeld mogelijk om aanpassing van woningen en een toename van de parkeervraag overdag bij woningen.

#### Samenwerking op het gebied van educatie

De kans op slagen van educatieprojecten is vele malen groter als sprake is van goede samenwerking tussen instanties. De gemeente Berg en Dal ziet samenwerken dan ook als een belangrijk instrument om te zoeken naar veilige en goede verkeersoplossingen en daarmee de beleidsdoelen te verwezenlijken.

De gemeente zal actief samenwerking zoeken met geschikte organisaties en aansluiten bij projecten, die passen bij de onderwerpen waar de gemeente zich op zal inzetten. Dit vraagt een goede procedure met een database aan projecten en organisaties.

Samenwerking beperkt zich niet tot overleg tussen gemeente en burgers en belanghebbenden; samenwerking houdt ook in dat binnen de gemeente zelf wordt samengewerkt. Gedragsbeïnvloeding en samenwerking uit zich in verschillende onderdelen van het verkeers- en vervoersbeleid. Het integraal toepassen van het verkeersbeleid staat of valt met de inbedding ervan in de gemeentelijke organisatie. Het is daarom van belang dat de diverse afdelingen bij de aanpak van diverse vraagstukken met raakvlakken op een ander vakgebied vroegtijdig in overleg treden.

De gemeente Berg en Dal sluit zich dan ook aan bij en neemt actief deel in het Werkplan voor educatieprojecten van het ROVON. Vanuit dit werkplan worden vele educatieprojecten op regionaal niveau uitgevoerd en gefinancierd door de Provincie Gelderland. De gemeente faciliteert waar nodig bij de projecten door bijvoorbeeld de doelgroepen gericht te benaderen als ook door locaties voor vergaderingen in gemeentelijke gebouwen en/of wegen beschikbaar te stellen.

#### 5.4.3 Handhaving

Wat betreft handhaving zal er structureel overleg moeten blijven plaatsvinden op ambtelijk niveau waar de problemen maar ook de resultaten van acties besproken worden. Ook het periodiek overleg met de politie dient gecontinueerd te worden.

#### 5.5 Monitoring

Om het effect van beleid intern en extern te kunnen communiceren is het van belang dat de ontwikkelingen van het verkeer en de ongevallen en mogelijk de effecten van maatregelen gemonitord worden.

#### Actuele verkeersmilieukaart

In 2013-2014 hebben de wegbeheerders rondom Nijmegen gezamenlijk een verkeersmilieukaart opgesteld. Dit model beschrijft de verkeersstromen voor het basisjaar en het prognosejaar 10 jaar verder. Het model geeft daarbij doorvertaling van de verkeersstromen naar de luchtkwaliteit rondom de wegen. De input voor het model

bestaat uit sociaal-economische data en het netwerk aan wegen inclusief de karakteristieken. Kalibratie van het model vindt plaats aan de hand van actuele verkeersstellingen.

De wegbeheerders hebben in een beheersovereenkomst vastgelegd deze verkeersmilieukaart gezamenlijk actueel te houden, door minimaal jaarlijks dit model te actualiseren.

Met een actuele verkeersmilieukaart wordt o.a. geborgd dat:

- Op ons wegennet structureel verkeersstellingen plaats vinden, waarmee ook veranderingen in de verkeersstromen inzichtelijk worden gemaakt.
- De doorvertaling ook plaats vindt naar de toekomst middels de prognose.
- Effecten op de verkeersstromen en luchtkwaliteit van geplande nieuwe infrastructuur of wijzigingen in sociaal economische data (bijvoorbeeld een nieuwe woonwijk) in de regio tijdig inzichtelijk gemaakt worden.

#### Objectieve verkeersveiligheid

Via het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost Nederland worden jaarlijks analyses gemaakt van de geregistreerde ongevallen op de Gelderse wegen. Wegbeheerders worden daarbij op de hoogte gebracht van de trends in verkeersveiligheid en de objectief gevaarlijke kruispunten of wegvakken.

De gemeente heeft via de database Bron 1.0 ook zelf inzicht in de geregistreerde ongevallen op haar wegennet, waarbij tevens op hoofdlijnen de oorzaak/gevolg relaties beschreven staan.

Indien uit deze jaarlijkse analyses een verkeersonveilig kruispunt of wegvak naar voren komt zal de gemeente middels een gerichte ongevallen analyse (AVOC) achterhalen of het mogelijk is om de verkeersveiligheid op het betreffende kruispunt of wegvak te verbeteren middels aanpassing van infrastructuur.

#### Subjectieve verkeersveiligheid

Om inzicht te krijgen in het gevoel van verkeersveiligheid stelt de gemeente zich toegankelijk op voor klachten en verbeter suggesties.

Integrale mobiliteitsvisie gemeente Berg en Dal 2016-2026 © HaskoningDHV Nederland B.V.

Om structurele knelpunten sneller te kunnen onderkennen worden van klachten de locatie en aard van de klacht centraal geregistreerd.

Bij het in kaart brengen van mogelijke knelpunten spelen ook de scholen een grote rol. De gemeente heeft structureel overleg met de scholen over dit onderwerp. De scholen kunnen in dit overleg aangeven welke punten voor hen als belangrijkste verkeersknelpunt naar boven komt.

## 6 Maatregelen en acties

In dit hoofdstuk staan de maatregelen en stappen centraal die genomen moeten worden om de ambitie van de gemeente ook daadwerkelijk te realiseren. Het gaat hierbij om een groslijst die kan worden vertaald naar een meerjaren investeringsprogramma waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen eenmalige investeringskosten en maatregelen/acties waarvoor structureel budget benodigd is.

Om van ambitie naar concrete maatregelen en acties te komen is een visie nodig over waar de aandacht op gericht wordt en op welke manier. Dus vragen die beantwoord moeten worden zijn:

- We bereiken onze ambities door?
- We vinden iets een knelpunt wanneer?
- De voorkeursoplossing is?

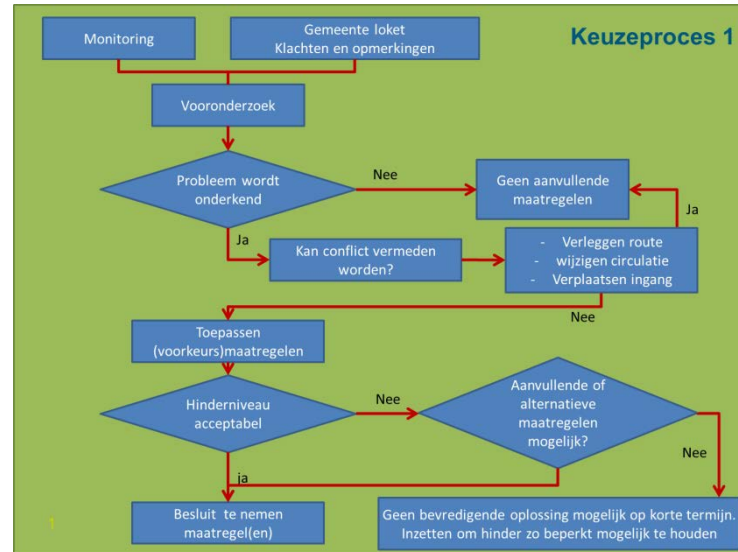
### 6.1 Stappenplan voor het maken van keuzes

In paragraaf 5.1 is reeds beschreven welke specifieke aandachtsgebieden de gemeente heeft binnen de pijlers van de mobiliteitsvisie: mobiliteit, veiligheid en samenwerken.

Dit geeft richting aan keuzes, maar de gemeente Berg en Dal kiest er duidelijk voor haar keuzes transparant en eenduidig te nemen en besluiten te onderbouwen.

Daarom is er een stappenschema opgesteld die de leidraad vormt bij te nemen keuzes. Hetzij doordat uit monitoring blijkt dat er vraagpunten zijn, of dat inwoners of belanghebbenden bij de gemeente aandacht vragen voor mobiliteitsgerelateerde aspecten.

Door de stappen in het schema te doorlopen en ook vast te leggen wordt transparant welke motivatie en belangenafweging ten grondslag heeft gelegen aan de genomen besluiten. Om eenduidigheid hierin te hebben zijn in dit beleidsdocument zoveel mogelijk aspecten SMART opgenomen. Dus wanneer vindt de gemeente iets een knelpunt.



### 6.2 Wanneer is onderzoek noodzakelijk

In het stappenplan staat als eerste stap een vooronderzoek naar de situatie. In dit beleidsplan is vastgelegd wanneer de gemeente een probleem onderkend. Ook dit levert een bijdrage aan de transparantie. Iedere belanghebbende is in staat de gemeente hierop te monitoren.

Gelet op de groepen waarop de gemeente zich in het bijzonder richt, de drie pijlers binnen het mobiliteitsplan (zie paragraaf 5.1), is in het onderstaande schema opgenomen wanneer de gemeente vindt dat onderzoek in ieder geval noodzakelijk is.



#### Oversteekbaarheid

- Intensiteit > 400 mvt/uur
- Meer dan 20 oversteekbewegingen in het uur
- Geen veilig alternatief binnen 100 meter

#### Snelheid

- Meer dan 50% doorgaand verkeer en indien onderstaand V85 criterium wordt overschreden:
  - V85-waarde hoger dan 42 km/uur bij een V-max van 30 km/uur.
  - V85-waarde ligt meer dan 20% boven de wettelijk geldende maximum snelheid bij een V-max van 50, 60 en 80 km/uur.
- Route doorkruist of omvat loop- en/of fietsroute.

#### Intensiteit

- ETW
  - > 4.000 mvt/etmaal
  - Groei groter dan 200%
  - > 5% vrachtverkeer
- ETW met functie voor spreiden verkeer en parkeerroute
  - > 7.200 mvt/etmaal

#### Onveiligheid

- 6 of meer letselongevallen in een periode van 3 jaar
- 5 ongevallen (ums of letsel) met dezelfde oorzaak in 3 jaar
- 10 of meer geuite zorgen bij gemeentelijk loket in 2 jaar

Tabel 6-1 Keuzeschema: wanneer een probleem onderkend wordt

Dit schema is gebaseerd op in de verkeerskunde gehanteerde criteria en de ambities van de gemeente zoals in dit beleidsdocument opgenomen. Als voorbeeld: bij een intensiteit groter dan 400 mvt/uur blijkt dat er voor de voetganger onvoldoende hiaten zijn om veilig de weg over te steken.

Bij toepassing van bovenstaand keuzeschema hanteert de gemeente Berg en Dal de volgende aanvullende uitgangspunten:

- Oversteekbaarheid: er is sprake van een probleemsituatie wanneer alle drie de genoemde criteria van toepassing zijn;
- Snelheid: naast genoemde criteria speelt ook de weg en het gebruik daarvan een rol bij het vaststellen van een probleem. Wanneer beide criteria aan de orde zijn, maar de gemeente beslist op basis van de specifieke locatie niet tot een probleem wordt dit uitdrukkelijk gemotiveerd.

De thema's waarvoor duidelijk keuzes worden vastgelegd zijn de belangrijkste thema's binnen dit mobiliteitsplan. Vanzelfsprekend bestaat de mogelijkheid dit schema uit te breiden wanneer de gemeente dit bij toepassing van het beleid wenselijk acht. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld het thema parkeren.

### 6.3 Prioritering maatregelen

Voor verschillende knelpunten die we op het gebied van verkeer en vervoer tegen komen zijn legio oplossingen aan te dragen. Maar wat past nu bij de gemeente Berg en Dal? Zowel bij de wensen ten aanzien van bereikbaarheid en veiligheid als bij het gewenste straatbeeld.

Met het benoemen van de groepen waar de gemeente zich in het bijzonder op richt (zie paragraaf 5.1) en duidelijke pijlers waarop het mobiliteitsbeleid steunt geeft de gemeente Berg en Dal al richting aan haar keuzes. Echter ook hierbinnen kunnen wensbeelden conflicteren en welke keuze maakt de gemeente dan?

Een duidelijke prioritering is hierbij van belang; welke weggebruiker krijgt van de gemeente Berg en Dal voorrang wanneer belangen conflicteren?

### Veiligheid fietser en voetganger

De gemeente Berg en Dal kiest er voor het wegennet zo veilig mogelijk te maken voor het langzaam verkeer. Fietzers en voetgangers moeten zich op de erfdoegangswegen veilig kunnen verplaatsen en de gebiedsontsluitende wegen veilig kunnen oversteken. Bij conflicterende belangen bij de keuze van maatregelen, zal gekozen worden voor een maatregel in het belang van de fietser en voetganger.

## 6.4 Maatregelen en acties

Vanuit de inventarisatie die heeft plaatsgevonden wordt in deze paragraaf aangegeven welke acties en maatregelen er genomen moeten worden om de gewenste ambitie binnen de verschillende onderdelen en voor de verkeer- en vervoerssituatie binnen Groesbeek als totaal te kunnen behalen.

De kadernota schetst het mobiliteitsbeleid op hoofdlijnen. Daarom zijn vele acties in dit hoofdstuk gericht op onderzoek en opstellen van plannen van aanpak. Daarnaast komen ook concrete maatregelen terug en acties waarvoor de gemeente in overleg moet met provincie, regio en/of buurgemeenten.

### 6.4.1 Maatregelen en acties samenhangend netwerk

Er zijn geen ontbrekende schakels voor het autoverkeer en openbaarvervoer, wel aandachtspunten zoals de reactivering van de voormalige spoorlijn Nijmegen-Kleve en het categoriseren van de Groesbeekseweg in de gemeente Mook en Middelaar als gebiedsontsluitingsweg. Het fietsnetwerk in de gemeente is een samenhangend netwerk, waarbij alleen een directe verbinding vanuit het centrum van Groesbeek richting de Nijmeegsebaan op dit moment ontbreekt.

Een samenhangend netwerk is van groot belang. Vanuit de voorgaande hoofdstukken blijkt dat deze samenhang voor een groot deel binnen de gemeente aanwezig is.

Samenhang speelt een belangrijke rol bij het (recreatieve) fietsnetwerk en netwerk voor gemotoriseerd verkeer. Ontvlechting is een wens vanuit verkeersveiligheid, maar mag niet ten kosten gaan van de samenhang tussen de netwerken. De volgende actie is hieraan gekoppeld:

- Onderzoeken waar ontvlechting van netwerken gewenst is waarbij de onderlinge samenhang uitdrukkelijk wordt gewaarborgd. Hiertoe wordt zowel objectief als subjectief onderzoek uitgevoerd:
  - Objectief onderzoek: De knelpunten worden in kaart gebracht aan de hand van een ongevallenanalyse, waarbij gekeken wordt waar in het fietsnetwerk veelvuldig ongevallen plaatsvinden. Vervolgens wordt onderzocht hoeveel fietsers gebruik maken van deze route en welke relatie dit verkeer heeft. Bij het ontvlechten wordt gekeken naar de directheid van de route.
  - Subjectief onderzoek: Naast een ongevallenanalyse wordt ook gekeken naar plekken waar geen sprake is van een ongevallenconcentratie, maar die wel als onveilig beleefd worden, zodat niet alleen reactief maar ook preventief maatregelen worden genomen. Het aspect human factors komt tevens aan de orde als het gaat om het bepalen van de potentie om verkeer te ontvlechten. Routekeuze wordt immers niet alleen bepaald door directheid van een route, maar bijvoorbeeld ook door comfort op een route en de beleving van veiligheid.

#### 6.4.2 Maatregelen en acties inrichting van wegen

Dit onderdeel loopt als een rode draad door alle andere onderdelen binnen het mobiliteitsbeleid heen. In algemene zin is het van belang dat de gemeente haar wegennet in lijn brengt met de richtlijn Basiskennmerken Wegontwerp. De volgende acties zijn hieraan verbonden:

- Periodiek uitvoeren verkeersveiligheidsanalyse weginrichting:

Met dit onderzoek brengt de gemeente voor haar wegennet in beeld waar categorisering, gebruik en hierbij behorende inrichting niet overeenkomen en waar de maximum snelheid niet in lijn is met de categorisering van de weg. Onderdeel hiervan vormt een snelheidsmeting op wegen waar vermoedelijk te hard wordt gereden. Hierbij zal een prioritering plaatsvinden aan de hand van geconstateerde problemen of gegronde klachten (op basis keuzeschema). Daar waar aanpassingen noodzakelijk zijn worden deze zoveel mogelijk uitgevoerd binnen het programma wegenonderhoud.

- De volgende knelpuntlocatie (vanuit knelpuntdefinitie Ubbergen) aanpakken:
  - Aanpassen kruispunt St. Hubertusweg – Erlecomsedam door middel van visuele versmalling en extra attentie creëren door middel van fietsuggestiestroken.
- Vormgeving en gebruik van de volgende wegen afstemmen op de functie als erftoegangsweg:
  - Knapheideweg: Snelheidsremmende maatregelen treffen in de vorm van plateau's.
  - Meerwijkenlaan (tussen Nijmeegsebaan en bebouwde komgrens): Verkeersbesluit voorbereiden voor een maximum snelheid van 50 km/uur in combinatie met een de aanleg van een nieuwe, duidelijke poort naar de 30 km/uur zone in de Profetenlaan.

- Heumensebaan-Rijlaan: Primair de aanleg van een vrijliggend fietspad tussen Groesbeek en Molenhoek. Verder in overleg met gemeente Mook en Middelaar maatregelen (zoals snelheidsremmende maatregelen) overwegen om het verkeer meer te sturen via Mooksebaan.
- De Ooise Bandijk tussen Nijmegen en Oortjeshikken: Combinatie tussen push en pull maatregelen:
  - het stimuleren dat de veelbezochte bestemmingen verder op aan de dijk (rond Oortjeshikken) worden bereikt via wegen die daarvoor meer geschikt zijn (N325, St. Hubertusweg).
  - Het slim situeren van TOP's.
  - Het dusdanig inrichten van het wegvak dat het meer uitstraalt dat de weg hoofdzakelijk voor aanwonenden en langzaam verkeer bedoeld is.
- De Erlecomsedam tussen Oortjeshikken en St. Hubertusweg bij Ooij: Maatregelen waarbij zowel gemotoriseerd verkeer richting de TOP's als het langzame verkeer een plek in het profiel krijgen.
- De Erlecomsedam / Duffeldijk tussen de Erlecomseweg en Kekerdom: Slim situeren van TOP's zodat dit wegvak wordt ontlast.
- Weginrichting en gebruik Rijksstraatweg sluit niet aan bij wegcategorie erftoegangsweg plus. De weg is in de periode 2008 - 2010 heringericht. Een evaluatie is wenselijk, waarbij onderzocht dient te worden of het gewenste effect bereikt is en aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn
- Oude Holleweg is er primair voor langzaamverkeer en bestemmingsverkeer. Onderzocht moet worden hoe het ongewenst gebruik kan worden voorkomen. Het instellen van een verbod is daarbij een laatste redmiddel.

- Vormgeving van de volgende wegen afstemmen op de functie als gebiedsontsluitingsweg:
  - Herwendaalseweg (nu geen fietsvoorzieningen): Fietsvoorzieningen realiseren.
  - Wylerbaan, Rondweg (Cranenburgsestraat /Hulsbroek/ Nieuwe Drulseweg) en Mooksebaan (belijning niet conform Duurzaam Veilig): Belijning aanpassen bij eerstvolgend groot onderhoud.
  - De Steenhuevelsestraat/Botsestraat door Leuth: Functie gebiedsontsluitingsweg maar ingericht als een erftoegangsweg. Reeds in 2012 heringericht. De vraag is echter welk effect deze reconstructie heeft gehad op de leefbaarheid. Een evaluatie is wenselijk waarbij onderzocht dient te worden of eventueel aanvullende maatregelen wenselijk en nodig zijn. Zoals het spreiden van het verkeer door fietsroute te verleggen of het verhogen van het fietspad.
- Route CR Waiboerweg – Rijndijk geschikt maken voor het verwerken van grote verkeersstromen, zodat deze route kan fungeren als omleidingsroute (als alternatief voor de Heerbaan).
- Onderzoek vormgeving en staat van onderhoud komgrenzen
 

Binnen dit onderzoek worden de huidige komgrenzen van de gemeente geïnventariseerd. Hierbij wordt gekeken naar de huidige vormgeving versus gewenste vormgeving en tevens naar staat van onderhoud. Resultaat van het onderzoek moet zijn een duidelijk programma voor aanleg, aanpassen en onderhouden van komgrenzen om een uniforme vormgeving te realiseren. Hierbij wordt prioriteit geven aan de komgrenzen op de gebiedsontsluitingswegen vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid.
- Bebording
 

De gemeente Berg en Dal inventariseert ten tijde van opstellen van dit beleidsdocument de verkeersborden binnen haar gemeente grenzen.

Na afronding van de inventarisatie van de bebording moet worden bepaald welke aanpassingen er kunnen en moeten worden doorgevoerd (ligging, staat van onderhoud en aanwezigheid verkeersbesluit, noodzaak). Dit met als doel flink te saneren in het aantal verkeersborden.

- Toeristische opstapplaatsen (TOP's)
 

De gemeente heeft zich uitgesproken zich te willen focussen op 'de onthaastende recreant. Met de aanleg van toeristische opstapplaatsen worden auto inzittenden aangemoedigd om de auto op strategische punten achter te laten en te voet, per fiets of per OV verder te gaan. Er zijn 7 voorkeurslocaties voor de ontwikkeling van een TOP's (van west naar oost):

  - Hollands-Duitsgemaal: Dit is voor veel automobilisten de toegang van de gemeente. De uitwerking van een TOP op deze locatie moet in samenhang worden gezien met de plannen om in de gemeente Nijmegen nabij de Waalbrug een natuurinformatiecentrum te ontwikkelen.
  - Kasteelse Laan: Deze locatie heeft naar verwachting een beperkte invloed op verkeersstromen en heeft daarmee een lage prioriteit en er zal dan ook aangesloten moeten worden bij een bestaande voorziening.
  - Beek: De koppeling van de kern met het recreatieve concentratiegebied in de uitwerwaarden is nog niet sterk. Ook is er nog niet echt een geschikte locatie.
  - Oortjeshikken: Deze TOP heeft hoge prioriteit. Op de dijk is nu de meeste overlast van parkern en recreatieve automobilititeit. Op dit moment functioneert de locatie in principe al als TOP.
  - REOMIE-terrein: Deze locatie is goed bereikbaar en heeft potentie voor recreatie concentratiepunt. Een en ander is afhankelijk van de herontwikkeling van het terrein.

- Thornse Molen: Ook deze locatie is kwa locatie en bereikbaarheid kansrijk. Net als REOMIE-terrein is het afhankelijk van de mate waarin de ontwikkeling een gastvrije en recreatieve functie krijgt.
- Millingerwaard: Deze locatie heeft hoge prioriteit gezien de uitstekende ontsluiting en aantrekkelijke omgeving. Er is voldoende parkeer capaciteit maar de locatie kan nog beter worden ingericht als TOP.
- Het Zwaantje: De locatie heeft veel potentie als toegang naar zowel het Groesbeekse bos als naar de Mookerheide. In overleg met Staatsbosbeheer en de gemeente Mook en Middelaar zal de haalbaarheid in kaart worden gebracht.
- Onderaan de Duivelsberg: De locatie is kansrijk want er is al een parkeerterrein aanwezig. Inrichting van het onverharde parkeerterrein is wenselijk om deze locatie aantrekkelijker te maken als toegang tot de stuwwal. De capaciteit is in de huidige vorm echter beperkt.

De exacte locatie van de TOP's moet nog worden bepaald.

### 6.4.3 Fietzers en Voetgangers

Langzaam verkeer vormt een belangrijk speerpunt voor de gemeente. Bij het formuleren van acties en maatregelen hebben we ons gericht op de verschillende thema's. Deze maatregelen en acties worden opgenomen in het meerjareninvesteringsprogramma waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de activiteiten waarbij een structurele aandacht van de gemeente noodzakelijk is en waar het gaat om een periodiek onderzoek of een eenmalige investering.

#### Schoolroutes en schoolomgeving

- Onderzoek naar veilige inrichting van de schoolomgeving en – routes aan de hand van de volgende stappen:
  - Stap 1 Prioriteren: Bepalen meest kansrijke en urgente schoolomgevingen en schoolroutes: op basis van ongevalgegevens en binnengekomen klachten enerzijds en op basis van de mate waarop

scholen actief willen bijdragen aan het verbeteren van de schoolomgeving. Het gaat hier zowel om basisscholen als middelbare scholen. Extra aandacht dient te worden besteed aan locaties waar schoolroutes samenkomen of kruisen met gebiedsontsluitingswegen.

- Stap 2 Werkgroep oprichten: Op basis van de prioritering wordt een werkgroep samengesteld, waarbij zowel gemeente scholen als ouders vertegenwoordigd zijn, zodat met gezamenlijk doelen worden gedefinieerd en maatregelen gerealiseerd worden.
- Stap 3 Knelpuntinventarisatie: Inventariseren geografische spreiding van de leerlingen en gebruikte routes. Aan de hand van binnengekomen klachten en een schouw ter plaatse worden de knelpunten gedefinieerd.
- Stap 4 Opstellen maatregelpakket: In samenspraak met de werkgroep wordt een maatregelenpakket samengesteld, waarbij wordt aangegeven wie verantwoordelijk is voor welke maatregel. De maatregelen kunnen betrekking hebben op het rerouten naar veiligere routes, educatie hoe om te gaan met specifieke verkeerssituaties als ook kleine aanpassingen in infrastructuur. De schema's in deze mobiliteitsvisie staan daarbij centraal.
- Stap 5 Uitvoeren maatregelen: Bij voorkeur worden maatregelen in de vakantieperiode uitgevoerd. Door middel van communicatie wordt tegelijkertijd aandacht besteed aan de gewenste gedragsverandering.
- Stap 6 Evalueren: De maatregelen worden geevalueerd om te monitoren of alle partijen tevreden zijn en blijven.



## Voetgangers

- In beeld brengen wat de kwaliteit is van de trottoirs binnen de gemeente waarbij vastgesteld moet worden of ze voldoende breed zijn en of er op strategische locaties. oversteekvoorzieningen zijn en verlaging in de trottoirbanden.
- Trottoir onderhoud: Periodiek vaststellen of de kwaliteit en staat van onderhoud van de belangrijke voetpaden voldoet (in het bijzonder bij zorgcentra en andere voorzieningen en attractiepunten).
- Oversteekvoorzieningen realiseren op de Nieuweweg, gelegen aan de noordkant van de kern Groesbeek.
- Uniforme inrichting oversteekvoorzieningen (voornamelijk op de verbinding Nijmeegsebaan - Nieuweweg – Molenweg – Cranenburgsestraat - Nieuwe Drulseweg) realiseren.

## Fietsers

- Periodieke scan (1x per 4 jaar) of bestaande fietsvoorzieningen aan technische eisen voldoen ASVV
  - Breedte fietsvoorzieningen: Fietsvoorziening naar Nijmegen langs de spoorlijn, de N325 en de N842 dienen verbreed en/of verbeterd te worden. Deze wegen zijn ook in beheer bij de provincie en de gemeente Nijmegen. De gemeente Berg en Dal overlegt met de provincie over deze verbreding.
  - Fietspaaltjes: alleen op wegen waar een reëel risico op dagelijks meerdere malen oneigenlijk gebruik van fietsvoorzieningen door autoverkeer.
- Na het uitvoeren van een scan naar de kwaliteit van fietsoversteken bij gebiedsontsluitingswegen een plan van aanpak opstellen die zich richt op een uniforme inrichting, die duidelijk herkenbaar is en snelheid van het autoverkeer verminderd. Belangrijk is hierbij rekening te houden met bereikbaarheid van OV, ambulances en Brandweer. De keuzes en afwegingen worden helder in beeld gebracht.
- Fietsparkeervoorzieningen
  - Realiseren van fietsparkeervoorzieningen:
    - In de centra, bij openbare gebouwen en bushaltes waar deze nu ontbreken of van onvoldoende kwaliteit zijn.
    - Stallingsmogelijkheden bij recreatieve trekpleisters.
    - E-bike: Oplaadpunten realiseren op belangrijke stallingslocaties.  
Hiervoor een inventarisatie uitvoeren en een plan van aanpak opstellen.
- Routes naar sportvoorzieningen:
  - Een scan uitvoeren naar de veiligheid van de routes naar de sportvelden.
  - Wanneer onveilige verkeerssituaties worden gesignaleerd deze in nauwe samenwerking met de sportverenigingen en met toepassing van de besluitschema's in dit mobiliteitsplan aanpakken.
- Recreatieve routes
  - Bewegwijzering inventariseren op volledigheid bewegwijzering in samenwerking met de RBTKAN.
  - Inventariseren rijcomfort op recreatieve routes door breedte, kwaliteit van de verharding, bochten en voorzieningen in kaart te brengen.
  - Kijken naar passende en wenselijke routes (ontvlochten van autoroutes), afhankelijk van de attractie- of bestemmingspunten Recreatief netwerk: Zowel toeristen als de eigen inwoners zullen door de E-bike gemiddeld meer kilometers gaan fietsen over grotere afstanden. Daarom is het van belang in breed perspectief na te denken over (vormgeving van) fietsroutes en de relatie tussen gemeenten. De gemeente Berge en Dal spant zich in om dit punt te plaatsen op de regionale en provinciale genda.
  - Herrouten naar TOP's.

#### 6.4.4 Autoverkeer

De gemeente overlegt structureel met de andere wegbeheerders in de regio Arnhem – Nijmegen over de actuele verkeersstromen in het netwerk en de vormgeving (inrichting) van dit netwerk. De kansen en/of bedreigingen die nieuwe ontwikkelingen, waaronder de komst van de 2<sup>e</sup> Stadsbrug in Nijmegen en de toekomstige doortrekking van de A15 bieden, worden daarmee tijdig onderkend. In dit kader draagt de gemeente haar visie in bestuurlijk en ambtelijk overleg uit naar de betreffende externe partijen. In het overleg met de provincie vraagt ze daarbij in het bijzonder aandacht voor de leefbaarheid in Breedeweg en Leuth ten gevolge van de doorgaande provinciale wegen en de kwaliteit van de hoofdfietsroute langs de N325 en N840.

Daarnaast zijn de volgende maatregelen en acties noodzakelijk om de door de gemeente gestelde ambities te behalen:

- De gemeente Berg en Dal kiest voor het spreiden van het gemotoriseerde verkeer over haar wegennet. Dit betekent dat er op verschillende wegen maatregelen genomen moeten worden om een toename van verkeer en de functie die is toegekend aan specifieke wegen goed samen te laten gaan. Hierbij kiest de gemeente er wel nadrukkelijk voor vast te houden aan de categorisering van haar wegen. Acties die hierbij horen zijn:
  - Bij een herontwikkeling van het terrein 'Schreeven' de Gooiseweg rechtstreeks verbinden met de Spoorlaan.
  - De inrichting van de route 'Dries – Burgemeester Ottenhoffstraat' en de route 'Kerkstraat – Houtlaan' geschikt maken voor de doelstelling ten aanzien van het spreiden van autoverkeer.  
Opgave is hier een evenwicht te vinden waarbij verkeersveiligheidsmaatregelen worden getroffen maar tegelijkertijd de route wel aantrekkelijk blijft voor gemotoriseerd verkeer. Gedacht wordt aan:
    - wegprofiel maximaal 6 meter, in verband met wenselijke snelheidsreductie. Bij wegvakken met een breder profiel wordt de overmaat gebruikt voor verbreding van het trottoir (hiermee wordt extra ruimte gegeven aan de voetganger).
- Realisatie oversteekvoorziening ter hoogte van het fietspad langs de spoorlijn.
- Bij specifieke punten waar veel uitwisseling plaatsvindt, plateaus in rode klinkers uitvoeren. Punten waar minder uitwisseling plaatsvindt, kunnen plateau's in asfalt uitgevoerd worden. Dit i.v.m. dat de specifieke punten beter opvallen.
- Ontwerpsnelheid voor plateau's (hoogte/helling) 30-50km/h, afhankelijk van situatie zoals onderdeel van bus (omleidings)route.
- Bij kruispunten met GOW: inritconstructie met flauwe helling, aangezien in deze situaties de voorkeursvormgeving (gelijkvloers met voorrang voor de GOW) niet mogelijk is vanwege de dicht op de rijbaan gesitueerde vrijliggende fietspaden langs de GOW).
- Aanpassen boog Kerkstraat – Burg. Ottenhoffstraat (ivm bus en zicht) en uitvoeren als één groot plateau.
- Verplaatsen trottoir Kerkstraat naar zijde waar woningen staan.
- Duidelijke fietsstroken tenzij hoofdfietsroute anders kan (nadere verkenning hoogteverschillen).
- Match met schoolroutes naar de nieuwe brede school op de Stekkenberg.
- Na aanpassing van deze route en realisatie parkeerwijzigingen de route over de Dorpsstraat onaantrekkelijker maken door met de verkeerslichten tijdens winkelopeningstijden de verkeersstroom geleidelijk te gaan doseren

- Ontmoedigen ongewenst gebruik van Recreatieve wegen. De recreatieve 'hotspots' dienen door autoverkeer zoveel mogelijk genaderd te worden via het hoofdwegennet en niet via de dijken. De hiervoor genoemde maatregel van TOP's kunnen hieraan bijdragen. Daarnaast kan met een integrale inrichting het gewenste gedrag beïnvloed worden. Een integraal uitvoeringplan dient hiervoor uitgewerkt te worden.
- Parkeervoorzieningen:
  - De parkeerroutes duidelijk aangeven (zowel in reguliere als evenementen situatie). Moderne technieken maken het mogelijk om borden te plaatsen niet alleen met een vaste tekst, maar tevens met pijlen (in led uitvoering) die wisselende rijrichtingen te kunnen aangeven. Zodra de route Nijverheidsweg – Wisselpad gereed is, is het een logisch moment om deze parkeerverwijzingen te realiseren.
  - Bij evenementen dient de organisator een parkeerbeheersplan op te stellen, waarin bijvoorbeeld tijdelijke parkeerterreinen worden aangewezen en het verkeer laten sturen met behulp van verkeersmanager ter plaatse.
  - Inventariseren (1x per 4 jaar) huidig gebruik gehandicaptenparkeerplaatsen (bezetting) en aantal verleende ontheffingen in de gemeente Berg en Dal.
  - Indien inventarisatie gehandicapten parkeren daar aanleiding toe geeft, uitwerken van een beleidsregel (bv. nieuwe normen) en een actieplan om parkeerplaatsen voor gehandicapten af te stemmen op werkelijke vraag.
- Realisatie elektrische oplaadpunten: Als beheerder van de openbare ruimte is het de taak van de gemeente om oplaadpunten te realiseren voor inwoners die afhankelijk zijn van parkeren in de openbare ruimte. De gemeente zal hiertoe op een aantal strategische locaties oplaadpunten realiseren.
- Gemeentelijk wagenpark: De komende jaren legt de gemeente het accent op brandstofverlaging, onder andere door inzet van 'groene' voertuigen (zoals hybride voertuigen of voertuigen die rijden op groen/biogas). Bij voertuigen die voor korte ritten worden gebruikt wordt ingezet op elektrische aandrijving en bij

aanschaf van banden wordt gekozen voor banden met een zo laag mogelijke rolweerstand.

- Mobiliteitsmarkt: Door deel te nemen aan de Jaarlijkse Mobiliteitsmarkt blijft de gemeente op de hoogte van de laatste ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit. De campagne wil het bewustzijn van het effect van het vervoer op de plaatselijke luchtkwaliteit vergroten, en spoort de burgers aan hun gezondheid en welzijn te verbeteren door hun dagelijkse mobiliteitsgedrag te veranderen.
- Barrierewerking ten aanzien van migratie Fauna: Om het knelpunt tussen verkeer en amfibieën op te lossen cq te verminderen dient locatiespecifiek een afweging wordt gemaakt naar de meest gewenste maatregel waarbij zowel oplossend vermogen als effect op bereikbaarheid in beschouwing wordt genomen:
  - (Periodiek) afsluiten van de weg.
  - Realisatie van een scherm ivm:
    - Inzet vrijwilligers
    - Faunapassage (/amfibieën tunnels)
  - Ontwikkelen alternatief amfibiebiotoop, waarbij onderzocht wordt van en naar welke locaties en via welke routes amfibieën migreren.

#### 6.4.5 Vrachtverkeer

- Het hanteren van een duidelijk vestigingsbeleid, waarmee de gewenste rijroutes voor vrachtverkeer worden ondersteund.
- Bij aanpassingen aan de gebiedsontsluitingswegen, waarvan we wensen dat de vrachtwagens gebruik van maken, de vrachtwagen als ontwerpvoertuig voorop stellen.
- De gewenste routes voor vrachtverkeer over de gebiedsontsluitingswegen aanwijzen, door middel van bebording (dus niet alleen de verboden aangeven).
- Op basis van een parkeervraag van maximaal 10 vrachtauto's een locatie aanwijzen voor het parkeren binnen de kern Groesbeek. In eerste instantie komt daarbij de locatie Hulsbeek in aanmerking. Na besluitvorming opnemen in de APV.

- Op strategische plaatsen vrachtverboden instellen.
- Realiseren van een voor vrachtverkeer geschikte vormgeving van de grensovergang in Wyler, een en ander in samenwerking met de gemeente Kranenburg en Kreis Kleve.

#### 6.4.6 Openbaar Vervoer en hulpdiensten

- In structureel overleg met de vervoersautoriteit (WGR+/ Provincie Gelderland) lobbyen voor behoud van huidig openbaar vervoer netwerk mede in het licht van de OV-visie van de provincie Gelderland uitgaande van een vast-net, een flex-net en een stadsnet. Van een flexnet bediening van Erlecom en Ooij kan enkel sprake zijn als ook het nu niet door OV bediende deel van Kekerdom door het flexnet bediend gaat worden, alsook dat flexnet de buurtbussen zou moeten kunnen aanvullen in de niet bediende avond- en weekenduren.
- Reactivering voormalige spoorlijn Nijmegen – Groesbeek – Kranenburg – Kleve als tramlijn onder de aandacht blijven brengen van partners in de regio als ook bij mogelijke financieringspartners bij hogere overheden.
- Scan uitvoeren naar aanwezig en gewenst aantal, als ook de staat van fietsstallingen bij bushaltes (1x per 3 jaar).
- Bushaltes (visueel en motorisch) Oude Molen richting Nijmegen toegankelijk maken (verhoogd perron/toegankelijke aanlooproute).
- In overleg met hulpdiensten een analyse maken van welke gebieden/bestemmingen specifiek in het geding komen wat betreft de aanrijtijden voor hulpdiensten, check door welke knelpunten dit komt en hier gerichte maatregelen op treffen.

#### 6.4.7 Maatregelen en acties gedragsbeïnvloeding en samenwerking

##### Samenwerking

Samenwerking tussen de verschillende disciplines die gezamenlijk de openbare ruimte een plezierige en veilige omgeving maken voor de inwoners en bezoekers van de gemeente Groesbeek is van groot belang voor het welslagen van het mobiliteitsbeleid. Daarom benoemen we de volgende acties ten aanzien van integraliteit:

- Bij ruimtelijke ontwikkelingen de verkeerskundigen vroegtijdig in planproces betrekken.
  - Bijvoorbeeld waar schoollocaties veranderen onderzoeken of sprake is van een acceptabele toename van de reisafstand en of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om schoolroutes veilig te houden.
  - Wensbeeld verkeer als vertrekpunt hanteren bij ruimtelijke ontwikkelingen.
  - Het voeren van vestigingsbeleid.
  - Bij het maken van ruimtelijke plannen zal meer dan nu het geval is, gekeken moeten worden of de verkeersstromen die ontstaan door de nieuwe ontwikkeling op de juiste wegen terecht komen. Voorzieningen zouden verplaatst moeten worden als zij een negatief effect hebben op het realiseren van de gewenste afwikkeling van het verkeer op het netwerk.

##### Gedragsbeïnvloeding

Naast samenwerking vormt ook gedragsbeïnvloeding een middel om het gewenste verkeersgedrag te bereiken. Hierbij speelt educatie en communicatie een belangrijke rol en vereist structurele inzet:

##### Educatie:

Ten aanzien Permanente educatie sluit Berg en Dal zich aan bij de acties van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost Nederland

(ROVON). Deze acties zijn opgenomen in het jaarlijkse werkplan die het ROVON samen met de deelnemende gemeenten opstelt. Deze acties gaan over:

- het rij- en parkeergedrag en de snelheid in woonstraten, met de gevolgen ervan voor de veiligheid.
- het gedrag van kind en ouder bij het van en naar school gaan en het promoten van het fietsen en het stimuleren van veilig rijgedrag.
- het gewenste gedrag op en rond rotondes.
- ouderen in het verkeer.
- de recreatieve en culturele mogelijkheden binnen de gemeente met de wenselijke routes.

#### *Communicatie:*

- Structureel overleg met scholen om gezamenlijk te realiseren dat meer gebruik wordt gemaakt van fiets en voet bij het halen en brengen van kinderen.
- Via de website de inwoners en belangstellenden op de hoogte houden van de ontwikkelingen ten aanzien van verkeer binnen de gemeente Berg en Dal.
- Pro actief verstrekken algemene informatie ten aanzien van verkeer. Bijvoorbeeld verkeersregels behorende bij verkeersbesluiten.
- Opstellen organisatieplan en zo door middel van handhaving, voorlichting en educatie het mobiliteitsbeleid ook extern verspreiden.

## 6.5 Monitoring en evaluatie

In de voorgaande paragraaf staan al verschillende acties benoemd die te maken hebben met monitoring. Maar hoe deze monitoring nu daadwerkelijk wordt vormgegeven wordt opgenomen in een monitoringsplan.

Monitoring is van belang om de doelmatigheid van het gevoerde beleid te toetsen en te kunnen bijstellen wanneer dat uit onderzoek noodzakelijk blijkt. Het mobiliteitsplan van de gemeente bestaat uit een Kadernota en een meerjareninvesteringsprogramma. Deze deelproducten staan niet los van elkaar, maar er is een sterke samenhang. Alleen door deze samenhang kan een duurzaam integraal verkeers- en vervoerbeleid worden gevoerd.

### Monitoringsplan

Een monitoringsprogramma wordt opgesteld waarmee de gemeente kan vaststellen of met het gevoerde beleid de gestelde doelen ook daadwerkelijk worden behaald.

Het uitvoeren van de volgende actie zijn hierbij van belang:

- Het uitvoeren van een duidelijke nulmeting. Bij het formuleren van de acties in voorgaande paragraaf is al rekening gehouden met deze nulpunten. Eerst wordt de huidige situatie in beeld gebracht (waar dit beeld ontbreekt).
- Opstellen van een monitoringsplan. In het monitoringsplan wordt aangegeven hoe wordt gemonitord en welke werkwijze hierbij wordt gehanteerd. Het monitoringsplan wordt vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.
- De raad zal jaarlijks aan de hand van een rapportage in de planning & control cyclus de uitvoering en werking kunnen evalueren.

### Evaluatie

De uitvoering van beleid is vaak niet zichtbaar op korte termijn. Ook is het van belang dat een beleidsplan dynamisch is en de mogelijk bestaat het plan wanneer nodig (op onderdelen) bij te stellen.

Daarom wordt 5 jaar na vaststelling van het Mobiliteitsplan dit beleid geëvalueerd. Het monitoringsplan vormt daarvoor de basis.