

Mobiliteitsvisie Druten en Wijchen



Inhoudsopgave

1	AANLEIDING	1
1.1	Gemeentelijk mobiliteitsbeleid	2
1.2	Het proces	2
1.3	Leeswijzer.....	2
2	LEEFBAARHEID EN BEREIKBAARHEID ONDER DRUK	3
2.1	Ruimtelijke opgaven.....	3
2.2	Bereikbaarheid en het huidig mobiliteitsnetwerk	5
2.3	Verkeersveiligheid.....	12
2.4	Toekomstbeeld 2030	14
3	TRENDS EN ONTWIKKELINGEN	16
3.1	COVID-19	16
3.2	Autobezit en autogebruik	17
3.3	Vergrijzing	18
3.4	Mobility as a Service.....	18
3.5	Zelfrijdend vervoer.....	18
3.6	(Brom)Fietsontwikkeling	19
4	MOBILITEITSBELEID STAAT NIET OP ZICHZELF!	20
4.1	Nationaal beleid	20
4.2	Provinciaal en regionaal beleid.....	22
4.3	Lokaal beleid	24
5	AMBITIES EN DOELEN	27
5.1	De 5 speerpunten van de mobiliteitsvisie	28

COLOFON	29
----------------------	-----------

BIJLAGEN

Bijlage I – Huidige wegcategorysering Druten en Wijchen.....	
Bijlage II - Verkeersongevallen (2015 t/m 2019)	
Bijlage III- de meest onveilige trajecten en kruispunten.....	
Bijlage IV – Kaartmateriaal huidige bereikbaarheid OV en fiets	
Bijlage V – Regionale bereikbaarheidsopgaven	



1 Aanleiding

De gemeenten Druten en Wijchen staan de komende jaren (2020-2030) voor een aantal grote opgaven als gevolg van diverse ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen. Zo is in beide gemeenten sprake van een woningtekort, vergrijsd de bevolking, worden wensen/ambities op het gebied van duurzaamheid steeds belangrijker en staat de bereikbaarheid onder druk. Ontwikkelingen die samenhangen met dergelijke opgaven zijn sterk van invloed op de mobiliteitsbehoefte en het gebruik van de infrastructuur. Denk daarbij bijvoorbeeld aan meer inwoners en extra verkeersbewegingen. Ook recreatieve behoeften (wandelen, fietsen, etc.) beïnvloeden de mobiliteitsbehoefte en het gebruik van de infrastructuur.

Op hun beurt staan mobiliteit en infrastructuur juist weer vaak haaks op de eisen die mensen stellen aan de kwaliteit van hun woon- en leefomgeving. De samenhang tussen mobiliteit, infrastructuur, leefbaarheid en

omgevingskwaliteit, vraagt om helder en toekomstbestendig beleid op mobiliteit.

In dit document leest u de visie van de gemeenten Druten en Wijchen op mobiliteit voor de periode 2020-2030. Deze visie dient als bouwsteen voor de gemeentelijke Omgevingsvisie¹ en het mobiliteitsplan. De Omgevingsvisie en het mobiliteitsplan moeten nog opgesteld worden. De relatie tussen de mobiliteitsvisie en het mobiliteitsplan wordt hieronder toegelicht.

¹ De omgevingsvisie is een – verplicht door de gemeente op te stellen – integrale visie met strategische hoofdkeuzen van beleid voor de fysieke leefomgeving voor de lange termijn (bron: De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG)).

1.1 Gemeentelijk mobiliteitsbeleid

Het gemeentelijke mobiliteitsbeleid van Druten en Wijchen lag tot nu toe vast in twee afzonderlijke Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplannen (GVVP's). Veel van de hierin opgenomen doelstellingen en uitvoeringsplannen zijn inmiddels gerealiseerd, dan wel aan herziening en/of harmonisatie toe.

Om het hoofd te bieden aan de steeds grotere opgaven waarvoor de gemeenten staan en in te spelen op sociaal-maatschappelijke en technologische ontwikkelingen, hebben de gemeenten Druten en Wijchen besloten samen te werken. Ook op het gebied van mobiliteit. De 'oude' mobiliteitsplannen van de gemeenten zijn daarom niet alleen geactualiseerd, maar ook samengevoegd tot één mobiliteitsbeleid.

Het gemeentelijke mobiliteitsbeleid is opgebouwd uit een mobiliteitsvisie en een mobiliteitsplan. In deze mobiliteitsvisie draait het om de ambities en wensen van de gemeenten Druten en Wijchen voor de periode tot en met 2030. Centraal in de mobiliteitsvisie staat de 'waarom-vraag'. Waarom is verkeer en mobiliteit belangrijk voor de gemeenten en welke ambities willen Druten en Wijchen waarmaken? In de volgende paragraaf is beschreven welk proces gevolgd is om te komen tot antwoorden.

Het mobiliteitsplan wordt later opgesteld en geeft antwoord op de 'hoe-vraag'. Welke maatregelen worden genomen om de wensen en ambities van de gemeenten Druten en Wijchen waar te maken? In het mobiliteitsplan wordt rekening gehouden met de verschillen tussen de gemeenten, waardoor de behoefte naar maatregelen mogelijk verschilt per gemeente.

1.2 Het proces

Om te komen tot de mobiliteitsvisie van de gemeenten Druten en Wijchen is een proces gevolgd dat recht doet aan de verschillende doelstellingen en belangen binnen deze gemeenten. Voor de uitwerking is daarom gekozen voor een interactief proces, waarin inwoners (van alle kernen binnen de gemeenten), ondernemers en belangengroepen de ruimte hebben gekregen om ervaringen en wensen te delen.

In september 2020 is een digitale vragenlijst uitgezet onder alle belanghebbenden en zijn vier bijeenkomsten georganiseerd waar inwoners, ondernemers en organisaties hun ervaringen en wensen op het gebied van mobiliteit en verkeersveiligheid hebben aangedragen.

Om het mobiliteitsbeleid goed aan te laten sluiten op overige beleidsthema's is samengewerkt met medewerkers van verschillende afdelingen binnen de werkorganisatie Druten Wijchen, de provincie Gelderland en buurgemeenten.

1.3 Leeswijzer

Waarom Druten en Wijchen behoefte hebben aan een nieuw mobiliteitsbeleid is al toegelicht in de voorgaande paragrafen. Hoofdstuk 2 en 3 gaan dieper in op de aanleiding voor nieuw beleid. Zo spelen ontwikkelingen op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid (hoofdstuk 2) een belangrijke rol voor de ambities en wensen voor de periode tot en met 2030. En ook veranderende sociaal-maatschappelijke en technologische trends en ontwikkelingen (hoofdstuk 3).

Hoofdstuk 4 gaat in op het (mobiliteits)beleid van het Rijk en de provincie Gelderland en relevante lokale beleidsambities. Dit vormen de randvoorwaarden en het kader voor het mobiliteitsbeleid van Druten en Wijchen.

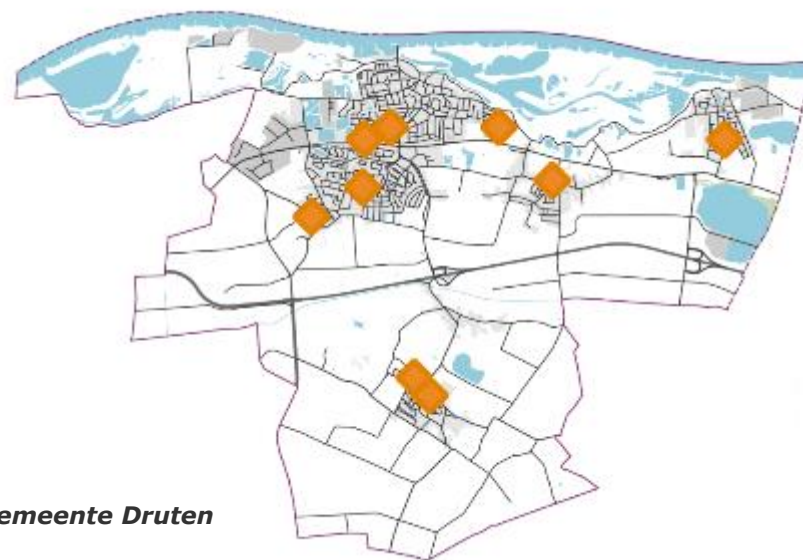
In hoofdstuk 5 staan de ambities en doelen van de mobiliteitsvisie centraal. Hoe deze ambities en doelen kunnen worden gerealiseerd, wordt uitgewerkt in het nog op te stellen mobiliteitsplan.

Hoewel de meeste nieuwe woningen gebouwd zullen worden in de gemeenten Arnhem en Nijmegen, liggen er ook voor Druten en Wijchen opgaves. In beide gemeenten is namelijk sprake van een woningtekort. Uit het Woningmarktonderzoek Regio Arnhem Nijmegen 2019 blijkt dat de totale opgave (tot 2030) voor Druten circa 1.000 nieuwe woningen bedraagt, voor Wijchen bedraagt de opgave circa 1.500 nieuwe woningen (waarvan ca. 1.000 woningen de komende vijf jaar worden gerealiseerd).

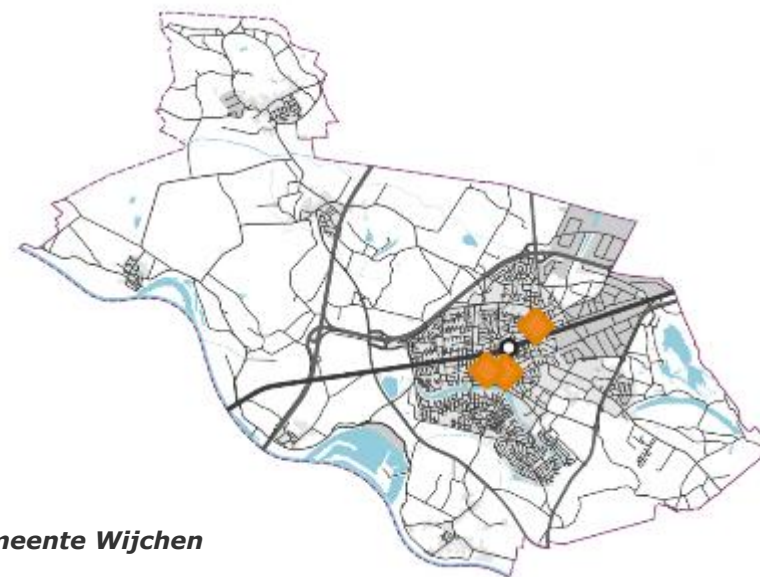
In het kader van de Woondeal zijn diverse locaties aangewezen waar woningbouw (versneld) plaats kan vinden. In Druten zijn dit Druten-West en Tussen Heuvel en van Heemstraweg. In Wijchen vinden de ontwikkelingen in het kader van de Woondeal vooral plaats ter hoogte van Wijchen-West en de Huurlingsedam (3^e fase), maar ook locaties als Kraanvogelstraat (en omgeving) en Tussen Kasteel en Wijchens Meer zijn aangewezen als locaties om woningbouw te versnellen.

Ruimtelijke ontwikkelingen vinden niet alleen plaats als gevolg van de Woondeal. De kaarten in Figuur 1 laten de locaties van de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen in Druten en Wijchen zien.

De verschillende ruimtelijke ontwikkelingen, zowel reguliere als ontwikkelingen in het kader van de Woondeal, brengen mobiliteitsopgaven met zich mee. Want meer woningen en inwoners staan garant voor meer mobiliteitsbewegingen. Het is voor de leefbaarheid in Druten en Wijchen belangrijk dat de bereikbaarheid van de ontwikkelgebieden, rondom de ontwikkelgebieden en de rest van de gemeenten worden geborgd. Het nieuwe mobiliteitsbeleid moet hieraan bijdragen.



Gemeente Druten



Gemeente Wijchen

Figuur 1: De belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen in Druten en Wijchen voor de komende jaren

2.2 Bereikbaarheid en het huidig mobiliteitsnetwerk

Niet alleen ruimtelijke ontwikkelingen zorgen voor opgaven. Ook de staat van en de situatie op het huidige mobiliteitsnetwerk voor voetgangers, fietsers, OV en de auto vormen aanleiding tot het opstellen van een geactualiseerd en gecombineerd mobiliteitsbeleid. Deze paragraaf geeft een beeld van het huidige mobiliteitsnetwerk in de gemeenten op basis van de huidige wegcatégorisering (zie bijlage 2) en bereikbaarheidsanalyses.

De huidige mobiliteitssituatie in/rondom Druten en Wijchen heeft invloed op het leven en het gedrag van inwoners en ondernemers in de gemeenten. Daarom zijn inwoners, ondernemers en professionals gevraagd om hun mening te geven over de huidige situatie en aandachtspunten hierbij, de belangrijkste uitkomsten staan eveneens in deze paragraaf beschreven.²

2.2.1 Gebruik vervoersmiddelen

Binnen de gemeenten zijn de auto en de (elektrische) fiets de meest gebruikte vervoersmiddelen. De meeste respondenten, van de in het najaar van 2020 uitgezette vragenlijst, geven aan deze vervoersmiddelen dagelijks of meerdere keren per week te gebruiken³.

De meeste respondenten geven aan het openbaar vervoer 'slechts' enkele keren per jaar te gebruiken. Ongeveer 15% van de mensen die de vragenlijst heeft ingevuld gebruikt het openbaar vervoer wekelijks.

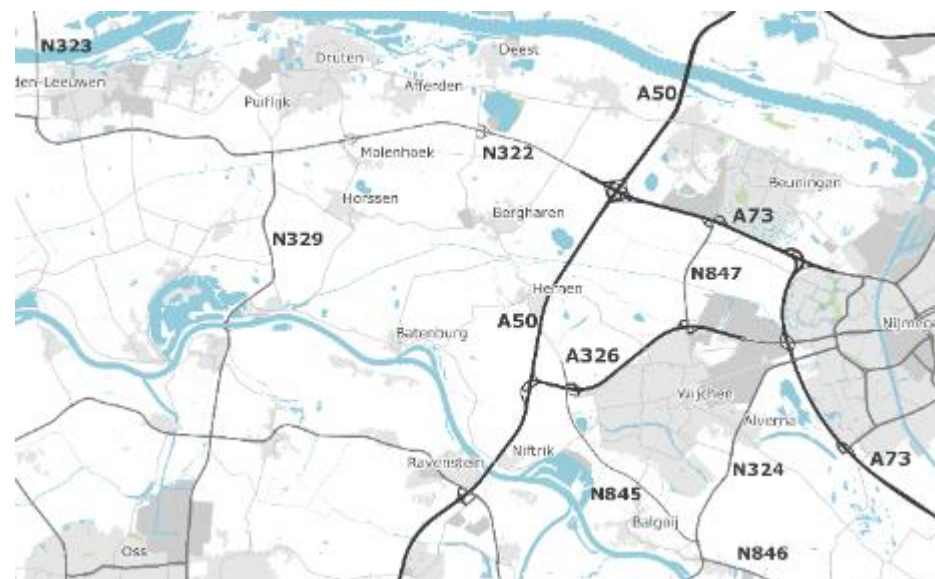
De motor, brommer, scootmobiel en snorfiets worden bijna niet gebruikt door de respondenten.

2.2.2 Auto/vrachtverkeer

Het gebied in en rondom de gemeenten Druten en Wijchen wordt doorkruist door een fijnmazig netwerk van snelwegen en provinciale wegen.

Door de landelijk, regionaal en lokaal toenemende druk op het wegennet komt de (auto)bereikbaarheid van Druten en Wijchen ook onder druk te staan. Zo is er vaak sprake van ontstaan van files op (vooral) de A50, A326 en N322. De A50 (Valburg-Bankhoef) stond in 2019 zelf op plaats 8 in de file-top 10 van Nederland. De filezwaarte nam in dat jaar toe met 13% t.o.v. 2018⁴.

Voorafgaand aan de MIRT-verkenning met betrekking tot de A50-corridor is in 2019 een onderzoek uitgevoerd om de oorzaken en gevolgen van de problemen op de A50 te achterhalen. Uit het onderzoek blijkt dat de hoge



Figuur 2: Wegenstructuur rond en door Druten en Wijchen

² Bron: BRO, Resultaten mobiliteitsenquête gemeenten Druten en Wijchen, oktober 2020

³ De enquête kon worden ingevuld in de periode september-oktober 2020. Er zijn 582 valide reacties binnengekomen; 52% van de respondenten woont in de gemeente Wijchen (N=300), 48% van de respondenten is afkomstig uit de gemeente Druten (N=268).

⁴ Bron: <https://www.anwb.nl/verkeer/nieuws/nederland/2019/december/knelpunten-2019>

verkeersdruk (met in verhouding een hoog aantal vrachtwagens) en de inrichting van de belangrijke knooppunten leiden tot:

- Een overbelast traject tussen (vooral) Bankhoef en Paalgraven;
- Aangetaste concurrentiekracht van het gebied rondom de A50;
- Problemen met sluipverkeer, onder andere op (delen van) de N324, N277, N322 en de Dorpenweg;
- Slechte geluid- en luchtkwaliteit langs het de A50-corridor.

Dit bevestigen ondernemers. Wijchen en Druten zijn aantrekkelijke vestigingslocaties vanwege de goede bereikbaarheid en (snelweg)ontsluiting. Maar de bereikbaarheid en ontsluiting staat onder druk door een toename van het ontstaan van files (zie ook paragraaf 4.3.2).

Minister Cora van Nieuwenhuizen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) heeft begin oktober 2020 opdracht gegeven om tot een oplossing te komen voor het fileleed op de A50 (tussen de knooppunten Paalgraven en Ewijk). Daarmee moet de doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid in het gebied rondom de A50-corridor verbeteren.

Mede door sluipverkeer afkomstig van de A50, is ook de N322 (Maas en Waalweg) tussen de Prins Willem-Alexanderbrug, Druten en knooppunt Ewijk de afgelopen 10 jaar steeds drukker geworden. Ook inwoners herkennen deze problematiek. Ten behoeve van de regionale duurzame mobiliteit, bereikbaarheid en verkeersveiligheid is de herinrichting van de N322 tussen aansluiting Druten en knooppunt Ewijk van groot belang voor het land van Maas en Waal. De afgelopen jaren zijn door de provincie Gelderland verschillende oplossingsvarianten onderzocht en uitgewerkt voor de (inrichting van) de N322.

Het aanpakken van dergelijke probleemcorridors is van groot belang voor de bereikbaarheid van Druten en Wijchen. Daarbij geven inwoners en ondernemers aan dat sluipverkeer en vrachtverkeer door woonwijken en polderwegen dagelijks aan de orde is, wat tot gevaarlijke en ongewenste situaties leidt.

De bereikbaarheid met de auto van voorzieningen (supermarkt, detailhandel, school, werk, sport, zorg en horeca) binnen de gemeenten ervaren respondenten als goed tot zeer goed. De ondernemers geven aan dat centra goed bereikbaar willen zijn, maar dat dit van buiten de kern niet altijd het

geval is. De oost-west verbinding is goed, maar de verbinding tussen Druten en Wijchen is een aandachtspunt. De bereikbaarheid van de omliggende regio's vinden respondenten ook goed tot zeer goed.

Aandachtspunten voor vrachtverkeer zijn het 'wildparkeren' en het laden en lossen in de kernwinkelgebieden. Dit laatste gebeurt nu ongestructureerd en iedere ondernemer doet dit, voor Wijchen binnen de gestelde venstertijden, op zijn eigen moment. Het parkeren van vrachtwagens is binnen de Economische Visie (zie paragraaf 4.3.2) als knelpunt beschreven.

2.2.3 Openbaar vervoer

De provincie Gelderland is als vervoersautoriteit verantwoordelijk voor het openbaar (bus)vervoer in de beide gemeenten. De gemeenten hebben hierin geen taak, anders dan de infrastructuur en de (halte)voorzieningen op het eigen wegennet.

Het OV-netwerk in Druten en Wijchen is opgebouwd uit diverse busverbindingen (zie Figuur 3). Vanaf busstation Druten vertrekken meerdere



Figuur 3: Uitsnede van lijnnetkaart (Bron: Breng.nl). NB: Lijn 165 tussen Druten en 's Hertogenbosch ontbreekt op de kaart.

keren per uur bussen in de richting van Nijmegen, Tiel en 's Hertogenbosch. De corridor Druten – Nijmegen, bestaande uit buslijnen 12, 85 en 89, is door provincie Gelderland aangewezen als potentiële Hoogwaardige Openbaar vervoer-corridor (HOV), waarbij lijn 12 en 89 een snelle, directe verbinding naar respectievelijk Nijmegen Heyendaal en station Nijmegen bieden. De lijnen rijden richting Nijmegen over dezelfde (vertraginggevoelige) route via de N322 (Maas en Waalweg) en de A73. Lijn 85 heeft een gebiedsontsluitende functie voor het gebied tussen Druten, Beuningen en Nijmegen. Lijn 42 richting Tiel en lijn 165 richting 's Hertogenbosch (niet op de lijnennetkaart) zorgen voor verbindingen in de westelijke en zuidelijke richting.

Station Wijchen ligt op de spoorverbinding tussen 's Hertogenbosch en Nijmegen en wordt bediend door verschillende stoptreindiensten (Sprinters). In de richting van Nijmegen kan vier keer per uur worden gereisd. Richting 's Hertogenbosch kan dit twee keer per uur.

De zuidoost kant van gemeente Wijchen wordt bediend door buslijn 99. Deze lijn rijdt tussen Nijmegen en Uden (Noord-Brabant), via onder andere Grave en Alverna. De corridor Nijmegen – Uden is door provincie Gelderland aangewezen als mogelijke HOV-corridor. In de gemeente Wijchen rijden verder nog verschillende bussen en buurtbussen. Zo worden Batenburg, Bergharen en Hernen ontsloten door een buurtbus en start 'binnenkort' de buurtbus Wijchen – Grave, via Balgoij⁵.

Figuur 4 en Figuur 5 tonen het gebied dat binnen 10, 20 en 30 minuten te bereiken is door te reizen met het OV (uitgaande van gerichte reis)⁶. Als startlocaties zijn het gemeentehuis in Druten en het huis van de gemeente in Wijchen genomen. Bijlage 4 bevat de kaartbeelden op groter formaat.



Figuur 4: OV-bereikbaarheid vanaf het gemeentehuis in Druten (10, 20 en 30 minuten reizen (rood-oranje-geel), voor- en natransport lopen).



Figuur 5: OV-bereikbaarheid vanaf het huis van de gemeente in Wijchen (10, 20 en 30 minuten reizen (rood-oranje-geel), voor- en natransport lopen).

⁵ Als gevolg van maatregelen tegen Covid-19 rijden er in heel Nederland, op moment van schrijven, geen buurtbussen. De start van de nieuwe buurtbus Wijchen-Grave is daarom vooralsnog niet bekend.

⁶ Deze analyses zijn uitgevoerd met behulp van de door Movares ontwikkelde Verbindingswijzer. De analyses zijn gedaan op basis van de dienstregeling zoals begin 2020 – 'voor corona' – gereden werd.

0Figuur 4 laat zien dat een groot deel van de (randen van de) kernen in de gemeente Druten binnen 20 minuten bereikt kunnen worden vanaf het gemeentehuis in Druten. Voor de analyse is ervan uitgegaan dat reizigers weten hoe laat de bus vertrekt, d.w.z. dat reizigers precies weten wanneer ze moeten vertrekken om de bus te halen. Ook delen van Beuningen en het gebied rond de halte Poort Neerbosch in Nijmegen zijn te bereiken. De kern Horssen is niet te bereiken met het OV.

Voor gemeente Wijchen (Figuur 5) geldt dat nagenoeg de hele kern Wijchen goed te bereiken is. Ook grote delen van Nijmegen en Alverna, Hernen en Bergharen zijn bereikbaar binnen 20 of 30 minuten. Ook Oss, Ravenstein, Nederasselt en Heumen vallen binnen het bereik van 30 minuten. Vanaf het huis van de gemeente in Wijchen zijn Balgoij, Niftrik en Batenburg binnen 30 minuten onbereikbaar met het OV. Voor Balgoij geldt dat dit na start van de buurtbus Wijchen-Grave verandert, voor Batenburg geldt dat de reistijd van/naar Wijchen net iets langer is dan 30 minuten.

Met name voor Druten geldt dat de figuur expliciet de oost-west oriëntatie (parallel aan de Waal en in mindere mate de Maas) van het OV-netwerk laat zien. Opvallend is verder het ontbreken van een OV-verbinding tussen Druten en Wijchen. Hierdoor is sprake van een 'gat' in de bereikbaarheid tussen Druten en Wijchen. Dit bevestigen de ondernemers ook.

Doordat de buslijnen over dezelfde infrastructuur rijden als het vracht- en personenverkeer, is vooral in de richting van Nijmegen (in de ochtendspits) geregeld sprake van vertraging (op de N322 en de N324).

De bereikbaarheid met het openbaar vervoer van voorzieningen (supermarkt, detailhandel, school, werk, sport, zorg en horeca) binnen de gemeenten wordt door inwoners die de vragenlijst hebben ingevuld neutraal ervaren; het is niet goed maar ook niet slecht. Ook hebben veel respondenten geen mening, omdat zij het openbaar vervoer niet gebruiken. De bereikbaarheid van de regio Nijmegen met openbaar vervoer vinden respondenten goed. De bereikbaarheid van overige regio's met openbaar vervoer wordt als neutraal ervaren. Binnen de kernen Druten en Wijchen wordt de bereikbaarheid met het openbaar vervoer positiever ervaren dan in de omliggende kernen of het buitengebied.



Aandachtspunten met betrekking tot het openbaar vervoer gaan over (te) lange reistijd. Daarnaast zorgt de kwaliteit van de infrastructuur, met bijvoorbeeld drempels, voor minder comfort tijdens de rit met het openbaar vervoer. Vaak worden ook ontbrekende haltes of grote afstanden tot haltes genoemd.

2.2.4 Landbouwverkeer

In deze landelijke omgeving rijdt ook veel landbouwverkeer. Als het gaat om landbouwverkeer geven de respondenten aan dat:

- zij de grootte van de voertuigen niet vinden passen binnen de kernen;
- de verkeersveiligheid op de wegen buiten de kernen in het geding komt bij het passeren van een landbouwvoertuig;
- zij geluidsoverlast ervaren en dat de voertuigen met hoge snelheid rijden.

2.2.5 Langzaam verkeer

De fiets

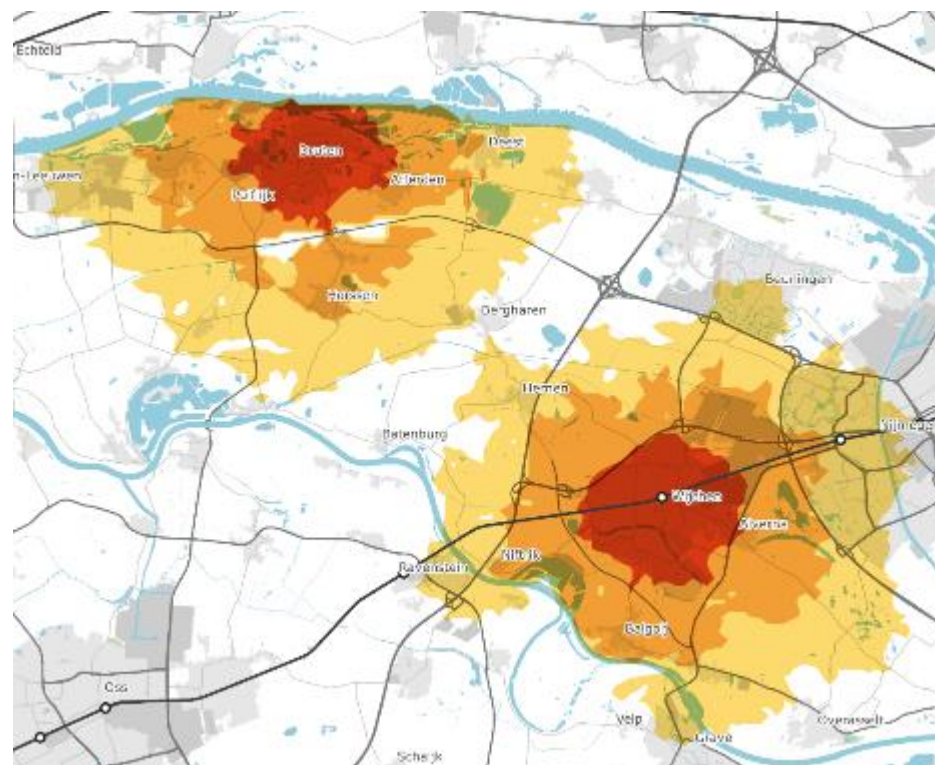
Met de fiets kan vanuit Druten en Wijchen een groot gebied worden bereikt. Dit is te zien in Figuur 6. De figuur laat zien dat wanneer een 'normale' fiets (zonder trapondersteuning e.d.) wordt gebruikt, grote delen van de gemeenten en daarbuiten bereikbaar zijn binnen 10, 20 en 30 minuten fietsen (gemeten vanaf het gemeentehuis in Druten en het huis van de gemeente in Wijchen). De Waal naar het noorden en de Maas naar het zuiden zijn hierbij barrières voor de langere fietstochten.

Vanuit Druten kan men de Waal (tussen mei en oktober) oversteken met een fiets- en voetveer richting Dodewaard. De Maas kan overgestoken worden met de fiets- en voetveren vanuit Batenburg en Niftrik. Met name voor het recreatieve verkeer zijn deze drie pontjes belangrijke schakels in het fietsnetwerk in het land van Maas en Waal.

Figuur 6 toont de bereikbaarheid wanneer gebruik gemaakt wordt van een normale of standaard fiets. Door technische ontwikkelingen en de opkomst van e-bikes en speed-pedelecs zijn er echter steeds meer verschillende type fietsen zichtbaar op straat (zie ook paragraaf 3.6). De 'standaard fiets' bestaat dus niet meer. Door de verschillende ontwikkelingen van de fiets, kunnen

steeds hogere snelheden behaald worden en kunnen steeds meer locaties bereikt worden binnen dezelfde tijdspanne. Met name voor woon-werkverkeer (maar ook voor recreatieve reizigers) is dit interessant. Deze potentie blijkt ook uit de resultaten van de vragenlijst waarin een deel van de respondenten geen mening heeft over de bereikbaarheid van werk of school per fiets, omdat zij niet met de fiets naar het werk gaan. Door het grotere bereik (met trapondersteuning) van de fiets zijn deze gebruikers (doorgaans) eerder geneigd de fiets te gebruiken voor deze reizen.

Over het algemeen wordt de bereikbaarheid van de overige voorzieningen per fiets (supermarkt, detailhandel, sport en zorg) binnen de gemeenten door

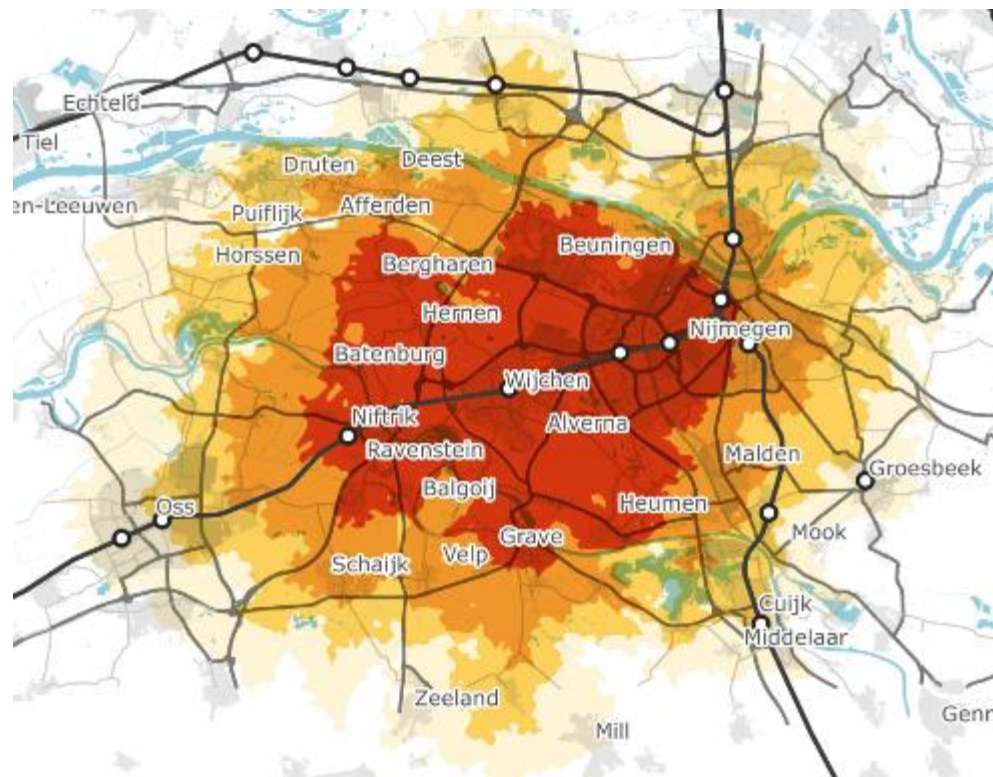
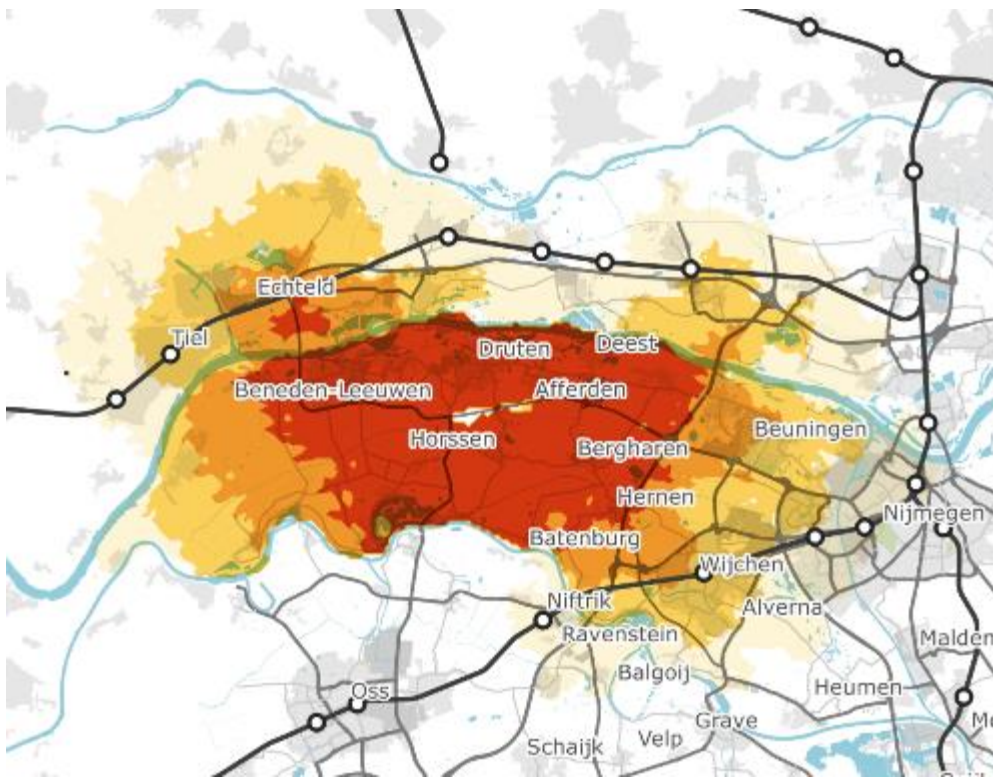


Figuur 6: Bereikbaarheid vanaf het gemeentehuis in Druten en het huis van de gemeente in Wijchen binnen 10 (rood), 20 (oranje) en 30 (geel) minuten fietsen.

inwoners die de digitale vragenlijst hebben ingevuld als goed tot zeer goed ervaren.

Figuur 7 toont wat er vanuit Druten en Wijchen allemaal bereikt wordt wanneer 45 minuten⁷ met verschillende snelheden wordt gefietst. Te zien is dat verschillende kernen in de omgeving bereikbaar worden naar mate een hogere snelheid behaald wordt.

Zo komen onder andere Tiel en Nijmegen (deels) binnen het bereik van Druten te liggen. Vanaf Wijchen worden onder andere Nijmegen en Oss bereikbaar. Hoewel voor Druten nog duidelijk zichtbaar, neemt de barrièrewerking van de Waal en Maas af.



Figuur 7: Bereikbaarheid van het gemeentehuis in Druten en het huis van de gemeente in Wijchen wanneer 45 minuten gefietst wordt met verschillende snelheden. Rood = 15km/u, oranje = 20km/u, geel = 25 km/u, lichtgeel = 30 km/u

⁷ Uit onderzoek blijkt dat Nederlanders gemiddeld ca. 1 uur en 38 minuten besteden aan woon-werkverkeer. Per richting komt dit neer op ongeveer 45-50 minuten (Bron: SD Worx)

Lopen

Aandachtspunten met betrekking tot lopen zijn het oneigenlijk gebruik van voetpaden door fietsers en scooters en het op sommige plaatsen ontbreken van voetpaden. Ook oversteekplaatsen worden als aandachtspunt genoemd.

Goede wandelpaden zijn niet alleen gewenst in de kernen zelf. Wandelen in het buitengebied is in trek. Mensen parkeren de auto in het buitengebied om vervolgens een rondje te wandelen. Hierdoor is er een toenemende behoefte aan een recreatief wandelpad-netwerk. Bij voorkeur via onverharde paden, gekoppeld aan toeristische overstappunten met parkeermogelijkheden.



2.3 Verkeersveiligheid

Tussen 2015 en 2019 zijn in Druten en Wijchen respectievelijk 334 en 1.163 verkeersongevallen geregistreerd door de politie. Het overgrote deel hiervan zijn verkeersongelukken met allen materiële schade. In totaal was (in beide gemeenten samen) sprake van 97 ongelukken met letsel, 11 keer was er sprake van een ongeval met fatale afloop.

Over het algemeen geldt dat personenauto's het vaakst betrokken zijn bij verkeersongevallen, zowel in Druten als in Wijchen. Voor gemeente Druten geldt dat 62% van de verkeersslachtoffers automobilist is, 24% van de verkeersslachtoffers valt in de groep kwetsbare 'vervoersmiddelen' (voetgangers, fietsers, e-bike en bromfietsers).

In gemeente Wijchen ligt het aandeel automobilisten lager. Van de verkeersslachtoffers in Wijchen is 38% automobilist. Ongeveer 57% van de verkeersslachtoffers (fietsers, voetgangers, etc. samen) valt in de groep kwetsbare vervoerswijzen. Ongeveer 31% van de verkeersslachtoffers in Wijchen is fietser. Deze percentages vormen de basis voor de visie op verkeersveiligheid, zoals uitgewerkt in hoofdstuk 5.

De verkeersongevallenkaarten (zie Figuur 8) laten de locaties zien waar tussen 2015 en 2019 verkeersongevallen hebben plaatsgevonden (zie ook bijlage 2).



Figuur 8: Verkeersongevallen (2015 t/m 2019, data van VIA). Locaties die dicht op elkaar liggen (<25 meter) zijn samengevoegd. Hoe groter de bol, hoe meer ongevallen hebben plaatsgevonden. Kleuren geven ernst van afloop ongeluk(ken) aan, waarbij de bollen zijn gekleurd o.b.v. het ernstigste ongeluk. Geel = afloop met uitsluitend materiële schade, Oranje = afloop met letsel, Rood = fatale afloop.

Bijlage 3 bevat per gemeente de meest onveilige trajecten en kruispunten⁸. De gemeenten zijn niet voor alle trajecten en kruispunten de verantwoordelijk wegbeheerder. Op de N-wegen is dit bijvoorbeeld de provincie Gelderland.

De meeste aandachtspunten vanuit de vragenlijst gaan over verkeersveiligheid. Dit geldt voor de auto, voetganger en fietser. Vaak genoemd zijn: hoge snelheid van autoverkeer (in het buitengebied van Wijchen mag geregeld 80 km/u worden gereden, terwijl 60 km/u uitgangspunt is), onveilige oversteekplaatsen voor voetgangers, onduidelijkheid over voorrang. Daarnaast wordt in de kern Wijchen gesproken over het onjuist gebruik van voetpaden door fietsers, scooters, etc. Ook de kwaliteit van de infrastructuur wordt vaak genoemd: afscheiding rijbaan en fietspad, hobbelige paden en het ontbreken van voetpaden.

⁸ Analyses omtrent verkeersveiligheid zijn uitgevoerd op data zoals beschikbaar via via.nl



2.4 Toekomstbeeld 2030

We hebben de inwoners, ondernemers en professionals ook gevraagd naar hun beeld van de toekomst. Hoe zien zij verplaatsingen in 2030? Willen ze gebruik gaan maken van elektrische auto's? Wat vinden ze belangrijk voor de inrichting van de openbare ruimte? Deze paragraaf beschrijft dit opgehaalde toekomstbeeld.

Inrichting openbare ruimte

De vragenlijst en de verdiepingssessies geven een tegengesteld beeld. In de vragenlijst wordt aangegeven dat er een sterke voorkeur is voor ruimte voor autoverkeer ten opzichte van de fiets. In de verdiepingssessies wordt juist ruimte voor fietsers en voetgangers als voorkeur gegeven⁹. Opvallend is daarbij dat de ruimte voor parkeerplaatsen versus openbaar groen ongeveer

op 50% uitkomt. De verklaring voor deze tegenstelling is dat de voorkeur sterk gebiedsafhankelijk is:

- In de kernen en winkelcentra is het belangrijk dat de verblijfskwaliteit goed is, met openbaar groen en veel ruimte voor fietsers en voetgangers.
- Bij winkelcentra en woongebieden kan (waar realistisch) voorrang worden gegeven aan langzaam verkeer (voetgangers, fiets, etc.).
- In het buitengebied en op de bedrijventerreinen is de (vracht)auto-bereikbaarheid zeer belangrijk.

⁹ Aangetekend dient te worden dat bij de verdiepingssessies significant minder deelnemers aanwezig waren dan dat de digitale enquête is ingevuld.

Duurzaam vervoer

Inwoners en ondernemers zijn bereid om duurzamer vervoer te gaan gebruiken, maar hiervoor zijn tegelijkertijd een aantal belangrijke verbeterpunten genoemd:

- Voor het meer gebruiken van de fiets is het belangrijk dat de fietsroutes veiliger en comfortabeler worden.
- Voor openbaar vervoer wordt de reistijd als belangrijk verbeterpunt genoemd, daarnaast geven veel mensen die de vragenlijst hebben ingevuld aan dat ze niet van plan zijn in de toekomst het openbaar vervoer te gaan gebruiken. De reden voor het niet gebruiken van OV is niet gevraagd in de vragenlijst. Ervaring leert echter dat het gemak van de auto ten opzichte van het OV veelal doorslaggevend is.
- Inwoners die de vragenlijst hebben ingevuld geven aan open te staan voor de elektrische auto, maar dat dit sterk afhankelijk is van de aanschafkosten en de actieradius. Zolang een brandstofmotor hierin in het voordeel is, zal men niet zo snel overstappen naar een elektrische auto.
- Op het delen van de auto wordt wisselend gereageerd. Een mogelijkheid is het autodelen ter vervanging van een tweede auto, maar vanwege de kenmerken van het gebied is men zeer afhankelijk van de auto en terughoudend in het wegdoen hiervan.
- Ondernemers geven aan wel over duurzaam vrachtvervoer na te denken en dit ook willen toepassen maar dat hiervoor, op dit moment, de faciliteiten ontbreken. Hierbij denkt men niet aan elektrische voertuigen maar aan vloeibaar aardgas (LNG) en Waterstof.

Openbaar vervoer

Voor het openbaar vervoer ziet men graag het behouden en verbeteren van station Wijchen en de HOV-knooppunt Druten. Aansluitingen, overstapmogelijkheden en parkeergelegenheid voor auto's en fietsen worden hierbij idealiter goed georganiseerd. Onderdeel van het toekomstbeeld zijn verder het verbeteren van de verbindingen richting Noord-Brabant, Nijmegen en omliggende regio's. Ook de bereikbaarheid tussen de kernen in de gemeenten en de toegankelijkheid van en voorzieningen bij haltes worden genoemd als wenselijke verbeteringen.



3 Trends en ontwikkelingen

Er zijn verschillende sociaal-maatschappelijke trends en ontwikkelingen (van lokale tot nationale schaal) die ons mobiliteitsgedrag en mobiliteitssysteem de komende jaren sterk zullen beïnvloeden.

3.1 COVID-19

Bij het opstellen van deze mobiliteitsvisie is de anderhalve-metersamenleving, als gevolg van de COVID-19 pandemie en de maatregelen om die te bestrijden, voornamelijk de nieuwe realiteit. Sinds maart 2020 (het begin van de intelligente lockdown in Nederland) is het advies om zoveel mogelijk thuis te werken. Deze oproep van de regering was direct terug te zien in het verkeer: het aantal files nam namelijk fors af. De verkeersdruk op de weg en het aantal files nam na de zomer toch langzaam weer toe. Door ongewenste ontwikkelingen met betrekking tot het aantal 'coronabesmettingen' en het herhaalde advies om zoveel mogelijk thuis te werken, is de filedruk in de herfst van 2020 nog steeds flink lager dan rond dezelfde tijd in 2019. Op dit moment is onduidelijk hoe COVID-19 zich gaat

ontwikkelen en of dit tot blijvende gedragsveranderingen leidt. Zo is bijvoorbeeld onduidelijk of werkgevers en werknemers thuiswerken blijven omarmen of dat werknemers uiteindelijk toch weer veelal op kantoor gaan werken.

Wat vaststaat is dat de coronacrisis ertoe geleid heeft dat de afgelopen maanden (maart 2020 – november 2020) minder met het openbaar vervoer is gereisd. De NS gaat er voornamelijk van uit dat ze pas over vijf jaar, in 2025, hetzelfde aantal dagelijkse reizigers vervoert als in 2019. Onderzoek in opdracht van branchevereniging Bovag wijst uit dat veel reizigers die normaal met het openbaar vervoer reizen/reisden de auto als alternatief zien. Hoewel direct na de uitbraak van het coronavirus een forse daling te zien was, is daarom sinds juli 2020 weer een toename te zien in het aantal verkochte auto's. Met name het aantal verkochte tweedehandsauto's neemt sinds de zomer toe.

De respondenten van de vragenlijst geven aan dat zij slechts beperkt minder gebruik maken van auto, fiets of openbaar vervoer.



Het is te vroeg om betrouwbare uitspraken over de werksituatie en mobiliteitskeuze te doen.

Gemeenten Druten en Wijchen willen thuiswerken in ieder geval blijven stimuleren, onder andere met behulp van de campagne zowerkthet.nl van Regio Arnhem Nijmegen. Voor het vervolg van de mobiliteitsvisie is er desondanks vanuit gegaan dat de mobiliteitsbewegingen in de toekomst vergelijkbaar zijn of weer worden met de situatie vóór de coronacrisis.

3.2 Autobezit en autogebruik

Het aantal personenauto's in Nederland blijft groeien. Op 1 januari 2019 waren er 8,5 miljoen personenauto's. Dat is 1,9% meer dan een jaar eerder. Vergeleken met 2009 is het aantal personenauto's met 13% toegenomen.

Door de vergrijzing zijn er landelijk (relatief) steeds meer mensen van 75 jaar en ouder. In deze leeftijdsgroep was het autobezit per duizend inwoners op 1 januari 2018 een derde hoger dan tien jaar eerder. Dat is de sterkste groei van alle leeftijdsgroepen. Onder 18 tot 30-jarigen is het autobezit het laagst. Jarenlang nam het autobezit in deze categorie af, maar de afgelopen jaren is er weer een kleine stijging te zien. Dit staat haaks op het beeld dat men (wereldwijd) heeft dat jongeren zich steeds meer afkeren van een eigen auto en volledig uitgaan van de fiets, OV en vormen van shared-mobility (zie ook volgende paragraaf).

Het autobezit onder jongeren die buiten de stad wonen, is twee keer zo hoog als dat van jongeren die in een stedelijk gebied wonen. Begin 2015 had gemiddeld 1 op de 5 jongeren (18 tot 30 jaar) in de zeer stedelijke gebieden een auto. In niet stedelijke gebieden was dat 2 op de 5.

Het gemiddeld autobezit in Druten en Wijchen (respectievelijk 1,2 en 1,1 per huishouden) ligt boven het landelijke gemiddelde (in 2016 0,9 auto per huishouden). Onder de respondenten is het autobezit voor Druten en Wijchen respectievelijk 1,7 auto en 1,5 auto per huishouden. Dit verschil hangt samen met de groep respondenten.



3.3 Vergrijzing

Als mensen stoppen met werken, veranderen hun dagelijkse routines en bezigheden en gaan zij zich anders gedragen. Zij verplaatsten zich:

- met andere motieven en doelen (vrijetijdsverplaatsingen in plaats van woon-werk verkeer);
- op andere tijdstippen (meer verspreid over de dag);
- over andere afstanden en met andere vervoermiddelen dan voorheen.

De babyboomgeneratie is welvarender, vitaler, actiever en mobieler dan vorige generaties ouderen. Deze groep heeft veelal een auto en zal deze tot op hoge leeftijd gebruiken. Een steeds groter deel van de afgelegde verplaatsingen en kilometers komt hierdoor voor rekening van ouderen.

Het bezit van een auto draagt bij aan de zelfredzaamheid van ouderen. Vooral buiten de grote steden is het bezit van, of op zijn minst de toegang tot, een auto van groot belang bij het onderhouden van sociale contacten, het gebruikmaken van voorzieningen en het deelnemen aan activiteiten buitenshuis. Dit komt door de beschikbaarheid van goed openbaar vervoer binnen de grote steden. Hiermee is voor ouderen in Druten en Wijchen toegang hebben en houden tot goede, passende vormen van mobiliteit essentieel voor de mogelijkheid tot langer zelfstandig kunnen wonen in de verschillende kernen (zie ook paragraaf 4.3.2).

De komende decennia neemt het aantal oudere verkeersdeelnemers verder toe. Dit vraagt blijvende aandacht voor verkeersveiligheid (infra en educatie). Ouderen hebben namelijk een grotere kans om bij een ongeval betrokken te raken (reactievermogen, inschatting, etc.) en door een verkeersongeval te overlijden dan de gemiddelde verkeersdeelnemer.

3.4 Mobility as a Service

Er is een algemene trend zichtbaar van bezit naar gebruik. De muziekdienst Spotify is een van de bekendste voorbeelden. Bij mobiliteit wordt vaak gesproken over 'Mobility as a Service (MaaS)'. De letterlijke vertaling hiervan is 'mobiliteit aanbieden als een service'. Via MaaS-platforms kan eenvoudig de beste vervoersoplossing worden gekozen voor een reis. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van regulier OV, Uber, de eigen leaseauto, deelauto's, deelfietsen, deelscooter etc.

De verwachtingen omtrent MaaS zijn hooggespannen. Want het heeft de potentie om ketenmobiliteit¹⁰ verder te versterken. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft eind 2018 onderzoek gedaan naar de gedragseffecten van MaaS. Het KiM constateert dat vooral jongvolwassenen die in grote steden wonen tot de 'early adopters' van MaaS behoren. Hierbij gebruiken ze de aangeboden diensten vooral voor incidentele verplaatsingen. Het is volgens het KiM echter nog onzeker of MaaS in de dagelijkse praktijk daadwerkelijk tot gedragsverandering gaat leiden. In het geval van Druten en Wijchen verwachten we niet dat MaaS-oplossingen de komende jaren een alternatief gaan vormen voor bezit van en het gebruik van de privéauto.

Druten en Wijchen volgen de ontwikkelingen op het gebied van MaaS en gaan (samen met de markt) onderzoeken of toekomstige MaaS-concepten van toegevoegde waarde zijn voor reizigers en in hoeverre het bijdraagt aan de gemeentelijke (mobiliteits)doelstellingen.

3.5 Zelfrijdend vervoer

Diverse grote partijen in de automotive industrie en internet-giganten, zoals Google en Apple zijn druk bezig met de ontwikkeling van zelfrijdende voertuigen. In Nederland wordt uitvoerig getest met zelfrijdende auto's en vrachtwagens. Dat (deels) zelfrijdende auto's er op termijn aankomen, lijkt

¹⁰ Ketenmobiliteit is een verzamelbegrip voor het gebruik van meerdere vervoermiddelen tijdens een reis. Bron: crow.nl

steeds duidelijker. Wanneer precies is nog de vraag. Rijkswaterstaat verwacht dat zelfrijdende voertuigen pas na 2030 een positief effect op de bereikbaarheid kunnen hebben. Vooral tijdens de transitiefase, waarin regulier en zelfrijdend verkeer rondrijdt, zijn extra maatregelen nodig. Vooral verkeersveiligheid en de juridische regelgeving vergen extra aandacht.

Verwacht wordt dat zelfrijdend vervoer uiteindelijk het gebruik en ontwerp van stedelijk gebieden drastisch zal veranderen. Zelfrijdende voertuigen kunnen namelijk efficiënter gebruik maken van infrastructuur en zelf een

parkeerplek opzoeken. Hiermee leggen deze voertuigen een minder grote claim op de beperkte ruimte. De ruimte die hierdoor vrijkomt, kan worden teruggegeven aan inwoners. Bijvoorbeeld in de vorm van meer ruimte voor groen en meer speeltuinen voor kinderen. De mogelijke consequenties zijn echter nog met grote onzekerheid omgeven.

De grote vraag is of de (deels) zelfrijdende auto daadwerkelijk een groot effect heeft op het gemiddeld autobezit. Delen we een zelfrijdende auto of heeft iedereen een of meerdere eigen zelfrijdende voertuigen? En wat betekent de zelfrijdende auto voor het openbaar vervoer? Andersom geldt natuurlijk ook: wat betekent zelfrijdend openbaar vervoer voor de auto?

3.6 (Brom)Fietsontwikkeling

Fietsen leidt tot een langer en gezonder leven. Fietsen is ontspannend, gemakkelijk, voordelig en resulteert in minder uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreiniging dan gebruik van de auto (en de meeste andere vervoermiddelen). Door het realiseren van directere routes naar de belangrijkste bestemmingen en door bestaande fietsroutes veiliger en comfortabeler te maken, zetten Druten en Wijchen in op het aantrekkelijker maken van fietsverkeer.

De technische ontwikkelingen op en rondom de fiets gaan steeds sneller. Zoals Figuur 7 laat zien (zie paragraaf 2.2.5) wordt de actieradius van de fiets steeds groter. De mogelijkheden voor fietsers nemen hierdoor toe. De stijgende verkoop van de elektrische fiets en de steeds grotere acceptatie hiervan onder alle doelgroepen maakt fietsen bovendien makkelijker en laagdrempeliger.

De recente ontwikkeling van speed-pedelecs (max. 45 km/u) versterkt dit, maar zorgt er ook voor dat veiligheid een steeds groter issue wordt. Het snelheidsverschil tussen fietsers wordt groter en bestaande (fiets) infrastructuur is niet automatisch bruikbaar voor hogere snelheden en nieuwe toepassingen (bijvoorbeeld e-bakfietsen). Technologische innovaties geven daarnaast nieuwe mogelijkheden op verschillende gebieden. Het gaat hierbij om het stallen van fietsen, nieuwe mogelijkheden van fietsverhuur / deelfietsen en het monitoren van het fietsgebruik.

Ook de elektrische bromfiets biedt goede mogelijkheden voor woon-werkverkeer. Het elektrische bromfiets- en fietsgebruik neemt de aankomende jaren verder toe. Dit is een goed alternatief voor korte ritten met de auto en heeft positieve effecten op de uitstoot van schadelijke stoffen.



4 Mobiliteitsbeleid staat niet op zichzelf!

De voorgaande hoofdstukken tonen de aanleiding voor een nieuw mobiliteitsbeleid. Het opstellen van nieuw mobiliteitsbeleid is niet mogelijk door alleen te focussen op (lokale) mobiliteit. Zoals eerder genoemd in hoofdstuk 2, mobiliteit staat niet op zichzelf. Goed mobiliteitsbeleid wordt opgesteld binnen de kaders van het nationaal, provinciaal en lokaal beleid op het gebied van onder andere mobiliteit, ruimtelijke ordening en milieu (o.a. omtrent klimaatbestendigheid en uitstoot van CO₂ en fijnstof). In dit hoofdstuk staat daarom een overzicht van relevant bovenliggend beleid, om zo de positie van het nieuwe mobiliteitsbeleid en de randvoorwaarden te schetsen.

4.1 Nationaal beleid

Structuurvisie infrastructuur en ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Hierin schetst het Rijk haar ambities: hoe moet Nederland er in 2040 voor staan? De SVIR heeft de Nota Mobiliteit vervangen en benoemt (dezelfde) essentiële onderdelen van het verkeersbeleid:

- afstemming met buurgemeenten is verplicht;
- inzet op ketenverplaatsingen (om een volwaardig alternatief voor de auto te creëren);
- mobiliteit voor iedereen en als stimulans voor economische groei;
- stimuleren van gebruik van de fiets;
- verkeersveiligheid;
- duurzame mobiliteit (CO₂-reductie).

Deze mobiliteitsvisie is een uitwerking van het landelijke beleid.

Strategisch plan verkeersveiligheid 2030 (SPV)

De afgelopen jaren is het aantal ernstige verkeersgewonden gestegen en het aantal dodelijke slachtoffers lijkt niet verder te dalen. Gemiddeld komen elke

dag twee mensen niet meer thuis. En jaarlijks raken ruim 20.000 anderen gewond. De klassieke manier van benadering van verkeersveiligheid werpt minder vruchten af. Het is tijd om verkeersveiligheid vanuit een nieuw perspectief te benaderen en meer structurele aandacht te geven. Diverse partijen, waaronder het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) hebben eind 2018 een gezamenlijke visie op de aanpak van verkeersveiligheid gepresenteerd: het Strategisch plan verkeersveiligheid 2030 'Veilig van deur tot deur' (SPV).

De nadruk ligt op een proactieve aanpak op basis van risico's, in plaats van een reactieve aanpak op basis van ongevallen. Hiervoor moet data worden verzameld over risico's die er nu zijn of zich in de nabije toekomst voor kunnen doen. Dit zijn bijvoorbeeld risico's op basis van infrastructuur (een onveilig kruispunt) of weggebruikers (smartphonegebruik). Met het inschatten van risico's kan preventief actie worden ondernomen door de verantwoordelijk wegbeheerder. Er moeten concrete maatregelen worden uitgewerkt in een lokaal uitvoeringsplan.

De Omgevingswet

Op 1 januari 2021 treedt de Omgevingswet in werking. Deze wet heeft tot doel de fysieke leefomgeving te verbeteren. In de Omgevingswet staan waarden als veiligheid, gezondheid en duurzame omgevingskwaliteit centraal. De wet voorziet in meer afwegingsruimte om lokaal te besluiten over de leefomgeving en in een meer samenhangende benadering in beleid, regelgeving en besluitvorming over de leefomgeving. Met de Omgevingswet worden uiteindelijk 26 wetten samengevoegd tot één wet. Iedere gemeente moet een Omgevingsvisie vaststellen. In een programma werkt de gemeente vervolgens het beleid uit voor (een onderdeel van) de fysieke leefomgeving. Er kunnen in het programma maatregelen worden genoemd die nodig zijn om de gewenste kwaliteit te bereiken. Zo kan een programma gericht zijn op een specifiek beleidsthema (zoals mobiliteit) of op gebieds- of projectniveau worden opgesteld.

Zodra de Omgevingswet in werking treedt, vervalt de Planwet verkeer en vervoer uit 1998. In de Planwet verkeer en vervoer staat dat elke gemeente 'samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid' moet voeren. Op het moment dat de Omgevingswet wordt ingevoerd, wordt het gemeentelijk verkeersbeleid opgenomen in de Omgevingsvisie. Het mobiliteitsbeleid van de gemeenten Druten en Wijchen dient daarmee als bouwsteen voor de op te stellen Omgevingsvisie.

Klimaatakkoord

In het regeerakkoord heeft het kabinet een ambitieus klimaatdoel gesteld: 49% minder broeikasgasemissies in 2030 ten opzichte van 1990. De maatregelen, waaronder die voor verkeer en vervoer, zijn eind juni 2019 gepresenteerd. De aanpak voor mobiliteit bestaat uit acties die zich richten op:

- **Schoner:** centraal in de vergroening van de mobiliteitssector staat de beweging van het gebruik van fossiele brandstoffen naar elektrisch aangedreven voer- en vaartuigen. Voor tweewielers, personenauto's, bestelbusjes en bussen is dit technisch nu al binnen handbereik. Dit zal dan ook een groot aandeel leveren aan de beoogde CO₂-reductie. Daarom streeft het kabinet er dan ook naar dat in 2030 alle nieuwe personenauto's zero emissie zijn. Voor zwaar vrachtvervoer zijn nog innovaties nodig om te kunnen elektrificeren via batterij of brandstofcel.
- **Slimmer:** het optimaliseren van stromen, beter benutten van vervoerscapaciteit over weg, water en spoorwegen, het delen van voertuigen, etc.
- **Anders:** het aanpassen van het mobiliteitsgedrag: makkelijker switchen tussen modaliteiten, reistijden (spits mijden), zuinige rijstijl en minder reizen (thuiswerken).

Het klimaatakkoord gaat verder dan alleen mobiliteit: het adaptief inrichten van de ruimte om de gevolgen van klimaatverandering (droogte, hitte, wateroverlast) op te vangen, respectievelijk te verminderen. Eén van de speerpunten hierbij is het terugdringen van verhard oppervlak.

Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)

Het kabinet heeft de ambitie dat alle auto's die vanaf 2030 in Nederland worden verkocht emissieloos zijn. Het aantal elektrische personenvoertuigen zal door het Rijksbeleid in 2030 toegenomen zijn van de huidige 145.000 naar



1,9 miljoen. Het aantal publieke laadpunten moet hierdoor fors toenemen. Dit vraagt om een slim, dekkend, toegankelijk en betrouwbaar netwerk van laadpunten. Hiervoor is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, waarin de sector, netbeheerders, decentrale overheden en het Rijk afspraken hebben gemaakt om de benodigde versnelling van de uitrol van laadinfrastructuur te realiseren. Een groot deel van de afspraken uit de NAL moet op gemeentelijk niveau worden uitgevoerd.

Gemeenten moeten een visie en plaatsingsbeleid voor laadinfrastructuur opstellen en zorgen voor versnelde procedures voor de uitrol en het elektrificeren van het eigen wagenpark met bijbehorende laadvoorzieningen. De visie voor Druten en Wijchen wordt waarschijnlijk begin 2021 ter besluitvorming voorgelegd.

Schone Lucht Akkoord (hoofdpijnen)

Schone lucht is van levensbelang. Luchtverontreiniging behoort tot een van de belangrijkste risicofactoren voor de gezondheid, in dezelfde orde van grootte als overgewicht. Het kabinet heeft de ambitie om samen met decentrale overheden een permanente verbetering van de luchtkwaliteit te bewerkstelligen om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren. Dit krijgt vorm in het Schone Lucht Akkoord, dat in samenwerking tussen decentrale overheden en het Rijk tot stand zal komen.

Minister Van Nieuwenhuizen (IenW) heeft begin 2020 samen met 46 gemeenten en provincies het Schone Lucht Akkoord ondertekend. Het akkoord bevat een pakket aan maatregelen om de lucht in Nederland schoner en gezonder te maken. Inzet is om in alle relevante sectoren een emissiereductie te realiseren, met als doel om 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016 te behalen.

Voor het wegverkeer wordt ingezet op een verdere aanscherping van de Europese emissie-eisen voor voertuigen en verbetering van de monitoring en het toezicht in Nederland. Daarnaast leveren maatregelen uit het Klimaatakkoord, waaronder elektrificatie, de werkgeversaanpak en efficiënte logistiek, aanzienlijke reducties op. De beide gemeenten hebben geen beleid op het gebied van schone lucht en hebben ook het schone lucht akkoord (nog) niet getekend.

Logistiek en goederenvervoer

Op 4 juli 2019 hebben minister Cora van Nieuwenhuizen (IenW), Aad Veenman (Topsector Logistiek) en Steven Lak (Logistieke Alliantie) het gezamenlijke ambitiedocument 'Logistiek en goederenvervoer in 2050' ondertekend. Om de hierin geformuleerde ambities te realiseren zijn zeven thema's opgenomen: kennisontwikkeling en innovatie, multimodale knooppunten en verbindingen, verduurzaming, imago, menselijk kapitaal, veiligheid en internationalisering. Hierbij wordt ingezet op een juiste balans tussen 95% minder CO₂-uitstoot in 2050 (ten opzichte van 1990) en behouden van het concurrentievermogen van de sector.

In het Regeerakkoord is opgenomen dat in navolging van de ons omringende landen zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing wordt ingevoerd. Het kabinet heeft in juni 2020 ingestemd met het wetsvoorstel vrachtwagenheffing. Dit voorstel ligt nu voor advies bij de Raad van State. Na dit advies buigt de Tweede Kamer zich over het wetsvoorstel. Het kabinet wil dat het vrachtverkeer schoner en slimmer wordt. Hoe meer kilometers vrachtwagens rijden, hoe meer heffing ze betalen. Maar hoe schoner en hoe lichter de vrachtwagens zijn, hoe minder ze moeten betalen. De vrachtwagenheffing zal gaan gelden op het Rijkswegennet. Druten heeft de Maas en Waalweg hiervoor aangedragen (zie paragraaf 2.2.2.).

4.2 Provinciaal en regionaal beleid

4.2.1 Provinciaal

Regionale Verkeers- en Vervoersplan Gelderland

In de omgevingsvisie van de provincie Gelderland (geactualiseerd: 2015) is het regionale verkeers- en vervoerbeleid geïntegreerd. Het doel is dat steden en regio's elkaar versterken, door te zorgen voor een optimale bereikbaarheid tussen de steden en hun omgeving. De provincie streeft naar duurzame mobiliteit. Het bundelen en concentreren van stedelijke functies kan daarbij helpen.

Visie voor een bereikbaar Gelderland

In het voorjaar van 2020 hebben Gedeputeerde Staten van Gelderland de 'visie voor een bereikbaar Gelderland' vastgesteld. De visie beschrijft de ontwikkelingen en bereikbaarheidsopgaven die zullen gelden voor Gelderland richting 2030. In de visie staat ook de strategie van Gelderland en een afwegingskader op basis waarvan activiteiten en projecten worden geselecteerd die bijdragen aan het realiseren van de visie om Gelderland op een slimme en schone manier bereikbaar te houden.

Om dit te voor elkaar te krijgen wil Gelderland de reiziger verleiden om de slimste en schoonste keuzes te maken door te verbinden, te veranderen en te vergroenen. Centraal in de visie staan 5 bouwstenen:

1. realiseren kwalitatief hoogwaardige hubs op de juiste locaties;
2. inzetten op fietsen op korte afstanden;
3. optimaliseren capaciteit op de langere afstanden;
4. verder versterken van ons goederenvervoer;
5. het bevorderen van de verkeersveiligheid.

De bouwstenen staan in meer en mindere mate met elkaar in verbinding. De hubs (knooppunten) uit bouwsteen 1 verbinden verschillende vormen van mobiliteit. Zo faciliteren deze hubs de overstap op de fiets voor korte afstanden (bouwsteen 2) en vormen de hubs ook de overstap naar het reizen op lange(re) afstanden (bouwsteen 3). Voor de langere reizen zet Gelderland

in op hoogwaardig OV en het verbeteren van provinciale en rijkswegen. Dit moet (natuurlijk) op een veilige manier (bouwsteen 5). Met bouwsteen 4 wordt ingezet op het versterken van het goederenvervoer, gezien de ligging van de provincie op internationale corridors.

De mobiliteitsvisie is een uitwerking van de doelen en ambitie voor bereikbaarheid in de 'Omgevingsvisie Gaaf Gelderland'. Gestreefd wordt naar: "*Efficiënte, duurzame en innovatieve bereikbaarheid, toegesneden op de veranderende vraag*". Hierbij horen de volgende ambities:

- In 2050 is de groei van de mobiliteit op een slimme manier opgevangen en verplaatsen mensen in Gelderland zich veilig, snel, betaalbaar en klimaatneutraal. Snel en veilig internet fungeert daarbij als alternatief voor fysieke verplaatsingen.
- In 2050 is het netwerk voor goederenvervoer in Gelderland toegankelijk, duurzaam en klimaatneutraal.
- In 2030 is al ons busvervoer zonder uitstoot en is 35% van het totaal aantal verplaatsingen met de fiets.



4.2.2 Regionaal

Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid

Samen met 16 andere gemeenten, vormen Druten en Wijchen het samenwerkingsverband Regio Arnhem Nijmegen. Deze samenwerking is gericht op het verbeteren van het vestigingsklimaat voor inwoners en bedrijven in de regio. Hiervoor werkt Regio Arnhem Nijmegen aan vier thema's, waaronder mobiliteit.

In dit kader is in 2019 het ambitiedocument 'Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid' vastgesteld door de 18 gemeenten. Ingegeven door de almaar toenemende mobiliteit in de regio, voorziet het programma 'Duurzame Mobiliteit' in 6 werksporen om de druk op het mobiliteitssysteem aan te pakken:

- robuust wegennet (waaronder aanpak A50);
- betrouwbaar spoor;
- (hoogwaardig) openbaar vervoer voor iedereen met aandacht voor ketenmobiliteit en deelmobiliteit;
- aantrekkelijk fietsnetwerk;
- slim & schoon onderweg;
- verkeersveilige omgeving met meer structurele aandacht voor verkeersveiligheid en het analyseren van de grootste risico's.

Bijlage 5 toont de belangrijkste regionale bereikbaarheidsopgaven op kaart.

Regionale Uitvoeringsagenda Fiets

Medio herfst 2018 is door Regio Arnhem Nijmegen het ambitiedocument Samenwerkings-agenda Fiets vastgesteld. Op basis van dit ambitiedocument is in 2019 de Regionale Uitvoeringsagenda Fiets voor 2019-2024 opgesteld. Hierin zijn de ambities uit het ambitiedocument concreet gemaakt in een programmering en maatregelen. Relevant voor Druten en Wijchen is de snelfietsroute tussen Wijchen en Oss. Voor deze route wordt eind 2020/begin 2021 een verkenning gestart.

4.3 Lokaal beleid

Bestaand beleid en bestaande plannen van de gemeenten vormen het vertrekpunt voor het toekomstige mobiliteitsbeleid van de gemeenten Druten en Wijchen samen. Hieronder worden de belangrijkste beleidsstukken voor Druten en Wijchen genoemd.

4.3.1 Mobiliteit

Het gemeentelijke mobiliteitsbeleid van beide gemeenten lag vast in twee afzonderlijke Gemeentelijke Verkeer- en Vervoersplannen (GVVP's). Veel van de hierin opgenomen doelstellingen en uitvoeringsplannen zijn, zoals eerder aangegeven, gerealiseerd of aan herziening toe. Hieronder de belangrijkste doelen van beide documenten.

In het GVVP van Druten staat dat bereikbaarheid een voorwaarde voor het functioneren van de gemeente is. Het verkeers- en vervoerbeleid ondersteunt de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de gemeente en draagt bij aan de realisatie van benoemde belangrijke projecten (zoals het centrumplan Druten). De gemeente moet aantrekkelijk zijn voor toerisme en recreatie. Dit punt wordt benadrukt door onder ander de wandel- en fietspadenstructuur te verbeteren. Druten koestert haar landelijke fijnmazige structuur van netwerken voor fiets, wandelen en auto. Er zijn geen grote doorgaande wegen, behalve de N322 en haar ontsluitingswegen. Voor het gemeentelijk wegennet wordt ingezet op verbetering van verkeersonveilige punten door middel van (kleinschalige) maatregelen in combinatie met ontwikkelingen. De verkeersongevallencijfers worden gemonitord en zo nodig worden aanvullende maatregelen getroffen. Om de bereikbaarheid te verbeteren, wordt in samenwerking met de provincie een duurzaam en hoogwaardig openbaar vervoer-knooppunt gerealiseerd en ingezet op de aanpak van de N322 Maas en Waalweg.

In het GVVP van Wijchen staat het garanderen van een betrouwbare bereikbaarheid van Wijchen door gerichte ingrepen in de hoofdstructuur. De gemeente Wijchen bevordert de fiets voor lokale en regionale verplaatsingen. Ook het openbaar vervoer (lokaal en regionaal) wordt gestimuleerd, door middel van de juiste randvoorwaarden. Er is structurele aandacht voor

verkeersveiligheid, waarbij de bermen in het buitengebied specifiek in beeld komen. In het parkeerbeleid wordt het verbeteren van de parkeersituatie in woonwijken, bedrijventerreinen en het centrum genoemd. Het verkeers- en vervoerbeleid faciliteert de bereikbaarheid en aandacht voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voor wonen en werken. Er is aandacht voor de luchtkwaliteit en geluidshinder, waaronder ruimte voor de (e)fiets en het toenemende gebruik van elektrische auto's. De laadinfrastructuur wordt hierbij niet uit het oog verloren.

Parkeerbeleid

Het parkeerbeleid van de gemeente Druten is uitgewerkt in het GVVP. Gemeente Wijchen heeft in 2016 een parkeerbeleidsplan opgesteld. De belangrijkste punten omtrent parkeren voor beide gemeenten laten zich als volgt samenvatten:

- gratis parkeren is voor diverse doelgroepen mogelijk;
- de visie om geen betaald parkeren in te voeren, blijft van kracht;
- parkeren van grote voertuigen is in Wijchen en Druten niet toegestaan (m.u.v. enkele locaties op bedrijventerreinen en stilstaan ten behoeve van laden en lossen);
- stallingsmogelijkheden voor de fiets worden geconcentreerd in/rondom het centrum.

In het kader van de ruimtelijke ontwikkelingen Tussen Kasteel en Wijchens Meer heeft de gemeente Wijchen het parkeerbeleid voor een deel van het centrum in 2020 aangepast. Als gevolg hiervan wordt in dit gebied onder andere het aantal openbare parkeerplaatsen teruggebracht en een lagere parkeernorm gehanteerd.

Fietsers in de voorrang

In tegenstelling tot de landelijke CROW-richtlijnen geldt in de gemeente Druten dat binnen de bebouwde kom fietsers op vrijliggende fietspaden op rotondes geen voorrang hebben op het gemotoriseerd verkeer. Deze keuze om de rotondes nog niet om te vormen is gebaseerd op divers onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Hieruit blijkt dat de voorrang voor de fietser niet aantoonbaar veiliger is. Druten heeft overigens wel degelijk de intentie zich te conformeren aan de landelijke richtlijnen. Maar wel pas als uit onderzoeken blijkt dat fietsers op rotondes met vrijliggende fietspaden binnen de bebouwde kom veilig in de voorrang

kunnen worden gebracht en dit aantoonbaar veiligere verkeerssituaties oplevert. Wanneer dit zo is, dan zal ook Druten overgaan tot instelling van voorrang voor fietsers. In Wijchen hebben fietsers wel voorrang op rotondes.

4.3.2 Overig beleidsthema's

Mobiliteit staat niet op zichzelf en deelt de beschikbare ruimte met andere gebruiksfuncties in de openbare ruimte (groen, water, verblijfsruimte). Beleid voor andere thema's kan een sterke invloed hebben op mobiliteit. Denk bijvoorbeeld aan de invloed die ruimtelijke ontwikkelingen en de keuzes omtrent duurzaamheid kunnen hebben op het aantal auto's of fietsers op straat. Omgekeerd kan mobiliteitsbeleid helpen bij het behalen van ambities en wensen op andere beleidsvelden.

In deze paragraaf worden een aantal van dergelijke *haakjes* genoemd.

Sociaal Domein

Omtrent mobiliteit en vervoer spelen er voor het *sociale domein* in de gemeenten de volgende drie punten:

- Inklusieve samenleving: het streven is dat *iedereen mee kan doen* (in de samenleving). Omtrent mobiliteit en vervoer zijn twee belangrijke aandachtspunten, te weten 1. Fysieke toegankelijkheid (alle wegen, paden, trottoirs en OV-haltes goed toegankelijk met scootmobiel en rollator) en 2. Goede communicatie over de mogelijkheden (duidelijk hoe inwoners met een beperking kunnen reizen en welke mogelijkheden er zijn).
- Doelgroepenvervoer: het is van belang dat het doelgroepenvervoer goed aansluit op het beschikbare openbaar vervoer. Het streven is dat inwoners zoveel mogelijk gebruik maken van het regulier openbaar vervoer en in mindere mate van WMO-voorzieningen.
- Volksgezondheid: Druten en Wijchen streven naar een gezonde leefomgeving, die mensen uitnodigt om te bewegen. Hierbij kan onder andere gedacht worden aan wandelen en fietsen in een groene omgeving.

Milieu en duurzaamheid

Door de nabijheid van rijkswegen (A50 en A73) en de provinciale wegen (A326, N322, N324, N845 en N847) zijn Druten en Wijchen goed bereikbaar met de auto. Wat betreft openbaar vervoer (OV) is de kern Wijchen richting Nijmegen en 's-Hertogenbosch goed ontsloten met trein en bus. De overige kernen en het buitengebied zijn ontsloten met drie buurtbuslijnen. De gemeente Wijchen beschikt over een snelfietsverbinding tussen de kern Wijchen en Nijmegen. De goede ontsluiting per OV en fietsverbindingen biedt kansen voor duurzame mobiliteit¹¹.

Met het Energieplan (op hoofdlijnen) "*Samen naar een duurzaam Wijchen*" wordt onder andere ingezet op pilots voor elektrische deelauto's en het realiseren van elektrische laadpalen in de openbare ruimte. Medio herfst 2020 volgt hiervoor een *visie op laadpalen* van de gemeenten samen.

Economie

Het waarden van lokaal ondernemerschap, het versterken van het ondernemersnetwerk en het aanjagen van bedrijvigheid zijn de drie pijlers die van belang zijn voor de Wijchense economie en toerisme. In de economische visie 2030 'Wijchen = Samen ondernemen' (september 2020) komt bereikbaarheid en parkeren meer dan één keer terug.

Wijchen heeft een goede mix van lokale en regionale bedrijventerreinen. Lokale en (inter)nationale bedrijven zijn er gevestigd. De bereikbaarheid van sommige locaties vormt echter een knelpunt en verdient aandacht. De waardering van de bereikbaarheid per auto is de afgelopen jaren sterk verslechterd. Ondanks dat deze indicator nog steeds rond het Nederlands gemiddelde ligt, is dit een aandachtspunt.

Door het parkeren gratis te houden is het voor bezoekers en inwoners eenvoudig om het centrum te bezoeken. Dit stimuleert de levendigheid en ook het ondernemerschap in de kern. Dit maakt de centra van Wijchen en Druten interessant voor ondernemers. Op bedrijventerrein Wijchen Oost is op enkele

plaatsen sprake van parkeerproblematiek, zoals parkeren in de berm. Op bedrijventerrein Loonse Waard is het parkeren van vrachtwagens een knelpunt. In Druten speelt dit op bedrijventerrein Westerhout-Noord.

Toerisme en recreatie

De Toeristische visie Wijchen 2020-2030 is tegelijk met de economische visie opgesteld.

Er wordt ingezet op het vergroten van het aandeel toerisme in Wijchen, met hogere uitgaven per bezoeker en het bereiken van maximale bezoekersaantallen. De groei die de gemeente wil realiseren moet duurzaam zijn. Toerisme draagt zodoende bij aan het vergroten van de leefbaarheid, versterken van de economie, creëren en behouden van werkgelegenheid, en groei in duurzaamheid.

De ligging van Druten en Wijchen in de Regio Arnhem Nijmegen, de goede bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer (treinstation Wijchen) en voldoende, gratis parkeren zijn sterke kwaliteiten voor bezoek en verblijf. Deze kernkwaliteiten moeten worden behouden.

¹¹ Bron: Milieubeleidsplan 2018-2021

5 Ambities en doelen

De gemeente Druten en Wijchen hebben de intentie om, naast mobiliteitsbeleid, ook gezamenlijk een omgevingsvisie op te stellen (zie ook paragraaf 4.1). Daarbij gaat het om de fysieke leefomgeving; de mogelijkheden om te wonen, werken, recreëren en ondernemen, nu en in de toekomst, in een gezond en plezierig leefklimaat. Infrastructuur en bereikbaarheid komen hierin terug. De gemeentelijke ambities en doelen op het gebied van mobiliteit vormen hiermee bouwstenen voor de omgevingsvisie.

De mobiliteitsvisie bevat 5 speerpunten waarmee we onze ambities verwezenlijken. Deze speerpunten hebben een directe relatie met belangrijke kernpunten van een omgevingsvisie: leefbare, duurzame, (verkeer)veilige, inclusieve ("iedereen kan meedoen") en bereikbare gebieden. Door de koppeling van de speerpunten (mobiliteitsvisie) met kernpunten (omgevingsvisie) vormt de mobiliteitsvisie niet alleen de basis voor het op te

stellen mobiliteitsplan (zie paragraaf 1,1), maar ook echt een bouwsteen voor de op te stellen omgevingsvisie (zie onderstaande tabel voor de raakvlakken).

Duurzaam onderweg tussen Maas en Waal

De gemeenten Druten en Wijchen liggen tussen de Maas en de Waal en kenmerken zich door twee grote kernen met daar omheen een landelijk gebied met verschillende natuurgebieden en kleinere kernen. Verder kent het gebied landbouwbedrijven en verschillende bedrijventerreinen.

De mobiliteitsvisie houdt rekening met deze verscheidenheid van gebiedskenmerken. Daarnaast dragen we met de mobiliteitsvisie ook bij aan de (gemeentelijke en bovenliggende) doelstellingen op het gebied van duurzaamheid en ruimtelijke ordening.



	Bereikbaar	Leefbaar	Voor iedereen	Verkeersveilig	Duurzaam
▪ Leefbaarheid in de gemeenten	X	X			X
▪ Bereikbaarheid tussen de kernen	X		X	X	X
▪ Verbonden met de regio	X		X		X
▪ Duurzaam verplaatsen tussen Maas en Waal		X	X		X
▪ Verkeersveiligheid als speerpunt		X		X	

5.1 De 5 speerpunten van de mobiliteitsvisie

Leefbaarheid in de gemeenten

We zetten binnen de grote kernen in op de fietser en voetganger, waarbij we ervoor zorgen dat voorzieningen goed met de auto bereikbaar blijven. In (nieuwe) woonwijken maken we meer ruimte voor fietsers, voetgangers, openbaar groen en verblijfsruimte, waardoor de auto een minder dominante positie krijgt. Hiermee dragen we bij aan: bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid.

Bereikbaarheid tussen de kernen

We zetten tussen de kernen in op bereikbaarheid voor iedereen. Elke verkeersdeelnemer moet tussen de kernen kunnen reizen. Hierbij zetten we in op betere fietsverbindingen, maar tegelijkertijd houden we de grotere kernen goed bereikbaar voor de auto. Daarnaast zetten we in op de openbaar vervoersverbinding tussen Druten en Wijchen. Extra aandacht gaat uit naar het verbeteren van de verkeersveiligheid in kernen waar doorgaand verkeer doorheen gaat en naar landbouwverkeer. Hiermee dragen we bij aan: bereikbaarheid, inclusiviteit, verkeersveiligheid en duurzaamheid.

Verbonden met de regio

Het openbaar vervoer en de fiets zijn in 2030 een realistisch alternatief voor de auto voor reizen van en naar de belangrijkste bestemmingen in de omliggende regio's. Hierbij zetten we in op onder andere fiets- en OV-verbindingen, voldoende en veilige fietsenstallingen bij overstappunten en toegankelijke OV-haltes. Inwoners zijn hierdoor voor onder andere woon-werk verkeer en het bereiken van voorzieningen en sociale activiteiten minder afhankelijk van de auto. Hiermee dragen we bij aan: bereikbaarheid, inclusiviteit en duurzaamheid.

Duurzaam verplaatsen

In 2030 is voor iedereen (o.a. inwoners, bezoekers, werknemers etc.) een duurzame vervoerswijze of faciliteit beschikbaar waardoor men zich betrouwbaar en comfortabel binnen en buiten Druten en Wijchen kan verplaatsen. Met als doel het aandeel duurzame verplaatsingen (lopen, (e)fietsen, speed pedelecs, openbaar vervoer, elektrische auto en nieuwe vormen van e-mobility) dat binnen de eigen gemeente duurzaam plaatsvindt te verhogen. Hiervoor stellen we in 2025 een streefwaarde voor het aandeel duurzaam vervoer vast. Hiermee dragen we bij aan: leefbaarheid, inclusiviteit en duurzaamheid.

Verkeersveiligheid als blijvend speerpunt

Druten en Wijchen zijn in 2030 nog meer verkeersveilig, zowel objectief (het aantal geregistreerde ongevallen) als subjectief (de beleving van inwoners en bezoekers). Het streven hierbij is geen "te voorkomen" verkeersslachtoffers op het lokaal wegennet. Hiervoor is structurele aandacht nodig door middel van preventie, educatie en evaluatie van ongevallen. Waarbij we extra aandacht besteden aan de kwetsbare verkeersdeelnemers. Duurzaam Veilig principes blijven de basis vormen voor ontwerp van de openbare ruimte. Hiermee dragen we bij aan: verkeersveiligheid en leefbaarheid.

De doorvertaling van deze speerpunten in concrete maatregelen en de wijze waarop het effect van deze maatregelen wordt gemonitord en geëvalueerd vindt plaats in het op te stellen 'Mobiliteitsplan Druten en Wijchen'.

NB: Door verschillen tussen de gemeenten, verschillen mogelijk ook de maatregelen waaraan behoefte is per gemeenten. Deze verschillen worden in acht genomen tijdens het opstellen van het mobiliteitsplan.

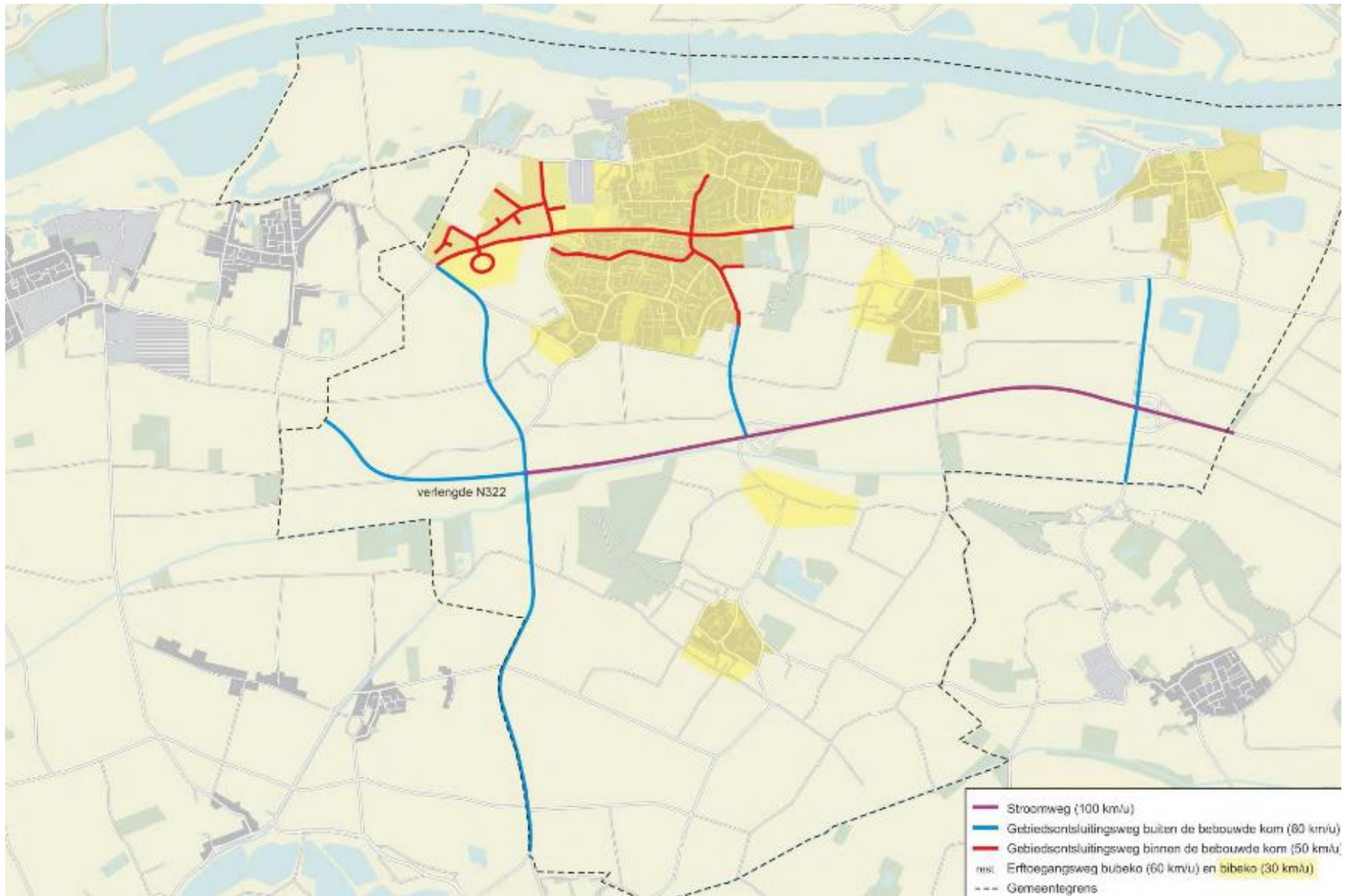
Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Druten, Gemeente Wijchen, Michel Eijkhout, Colette Bitter
Uitgave	Movares Nederland B.V. Kennislijn Omgeving en Processen
Ondertekenaar	Hans Zuiver Senior Adviseur Mobiliteit en Parkeren
Telefoon	
Projectteam Movares Nederland B.V.	Ruud Gasthuis Wietse te Morsche Hans Zuiver
Projectnummer Movares Nederland B.V.	MN001842
Kenmerk	E80-WMO-KA-2002436
Versie	Versie 1.0
Datum	12 november 2020

Bijlagen

Bijlage I – Huidige wegcategorysering Druten en Wijchen

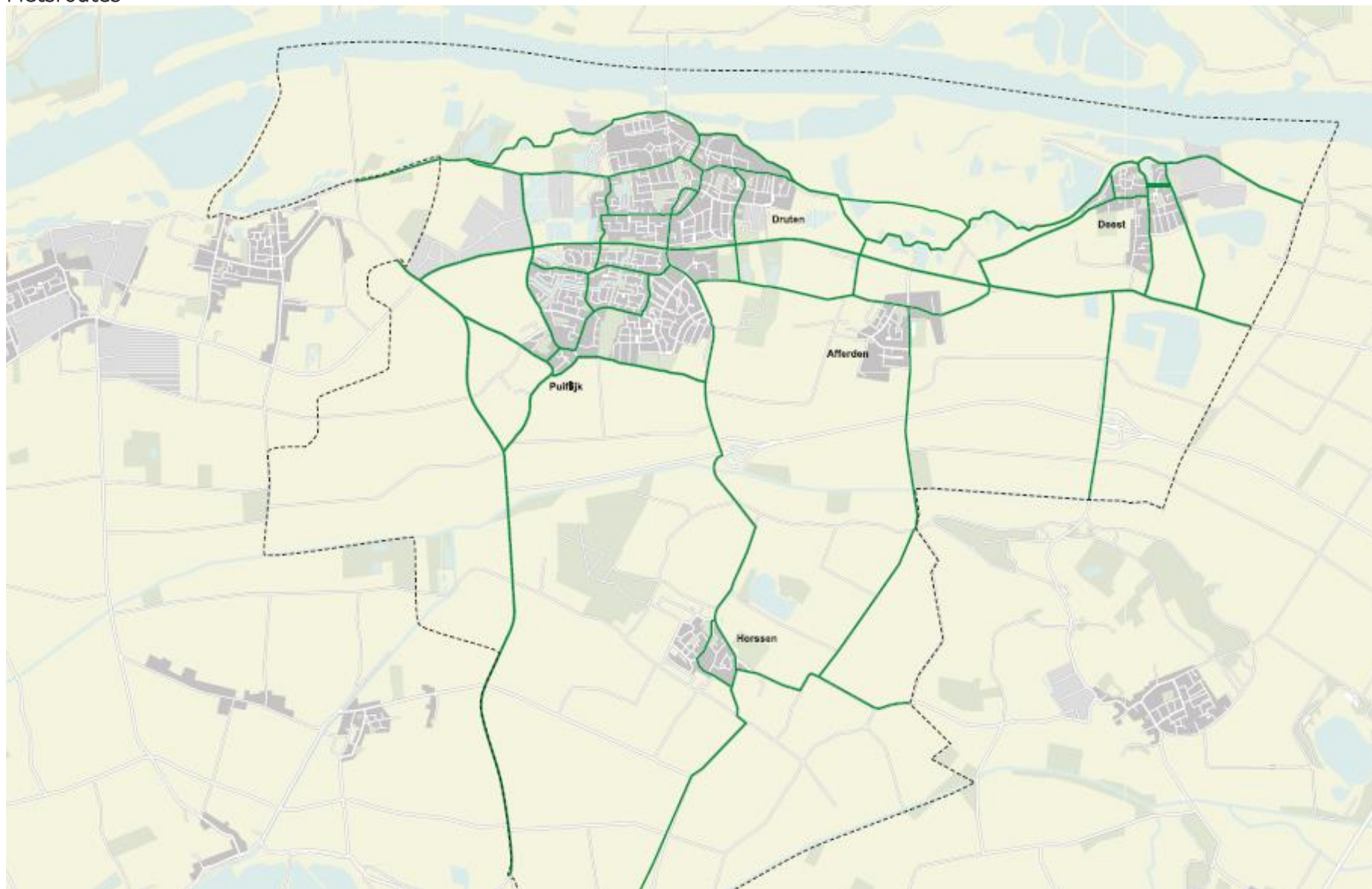
Categorisering wegen



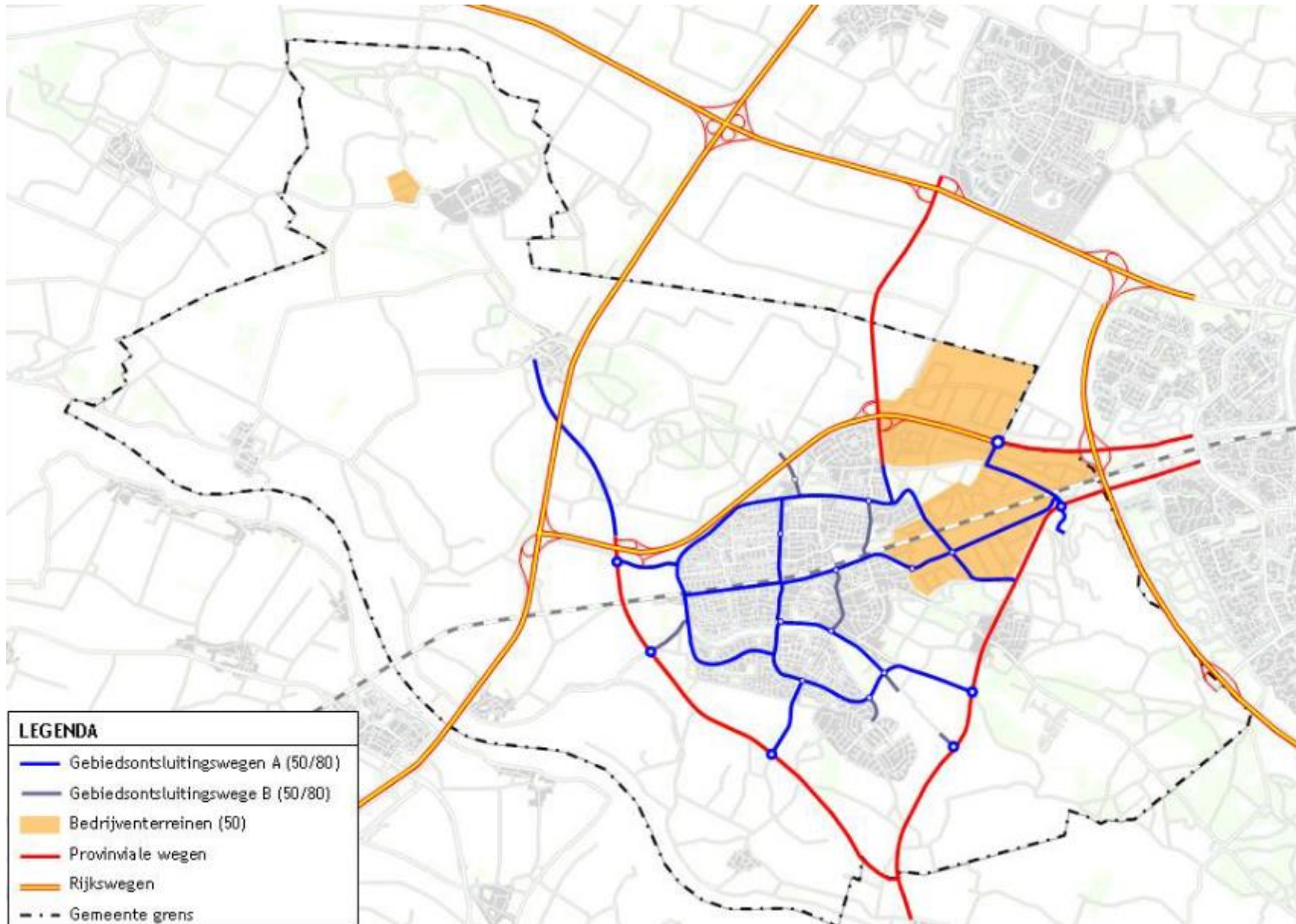
Bevoorradingroutes



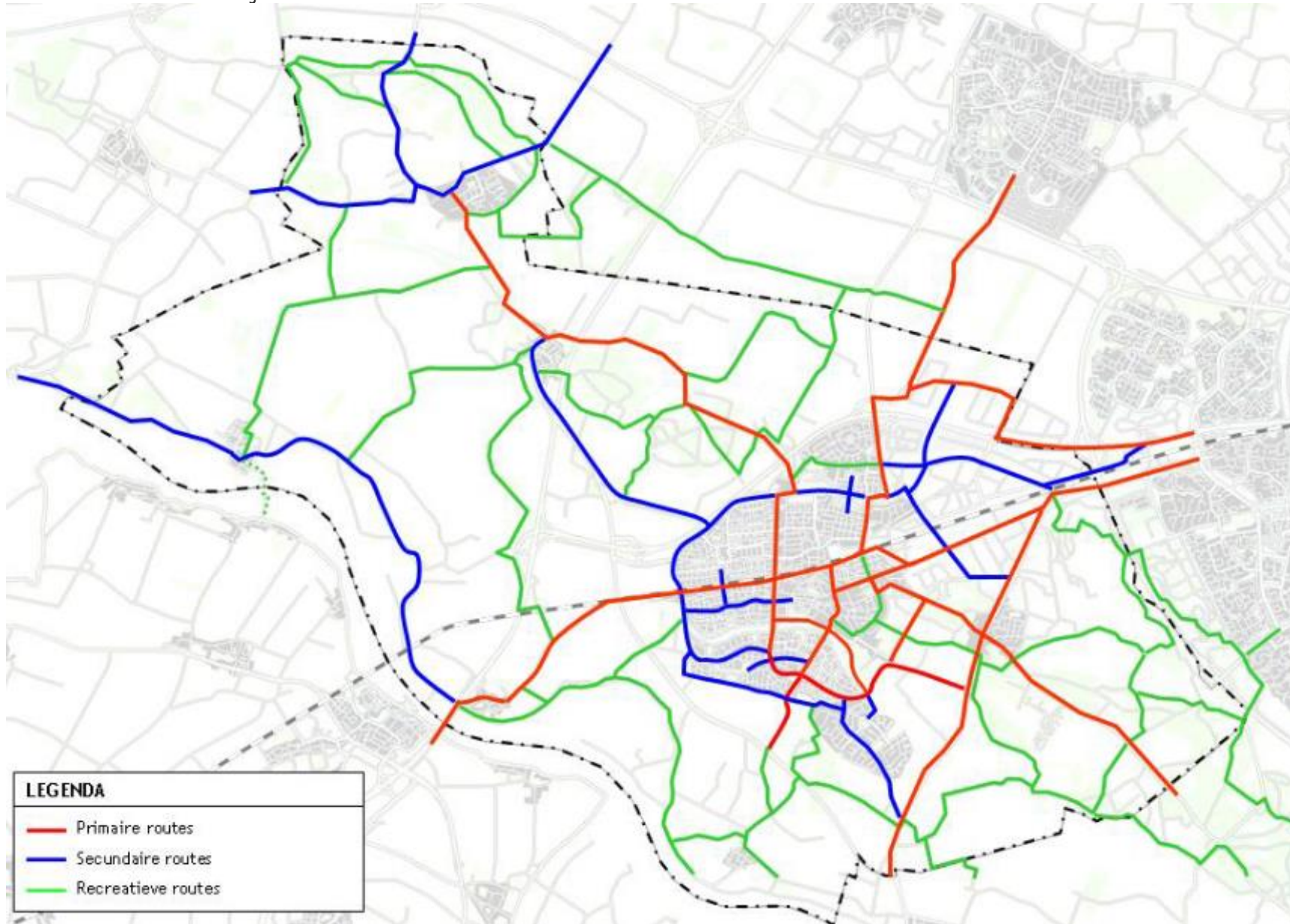
Fietsroutes



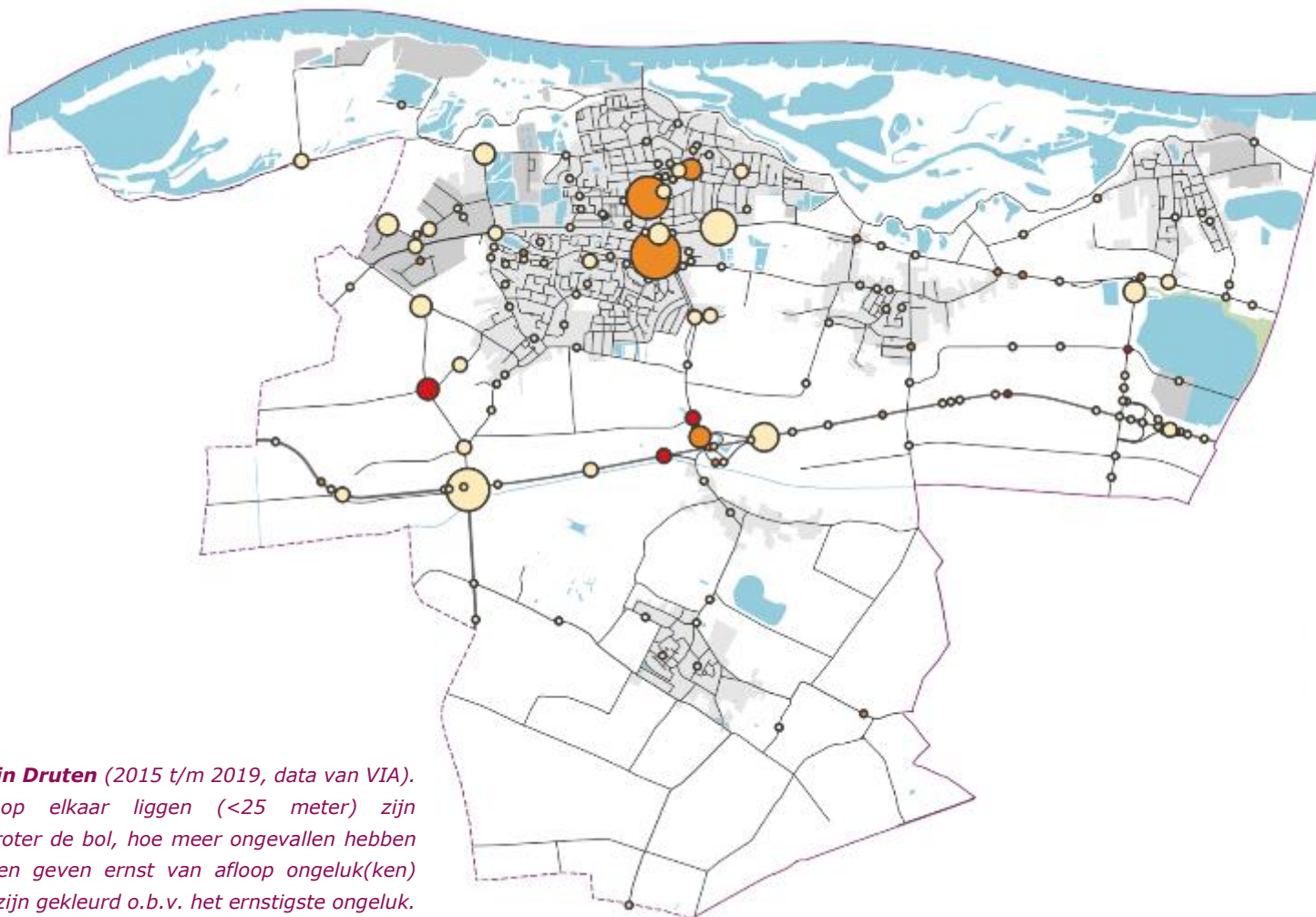
Wegencategorisering Auto Wijchen



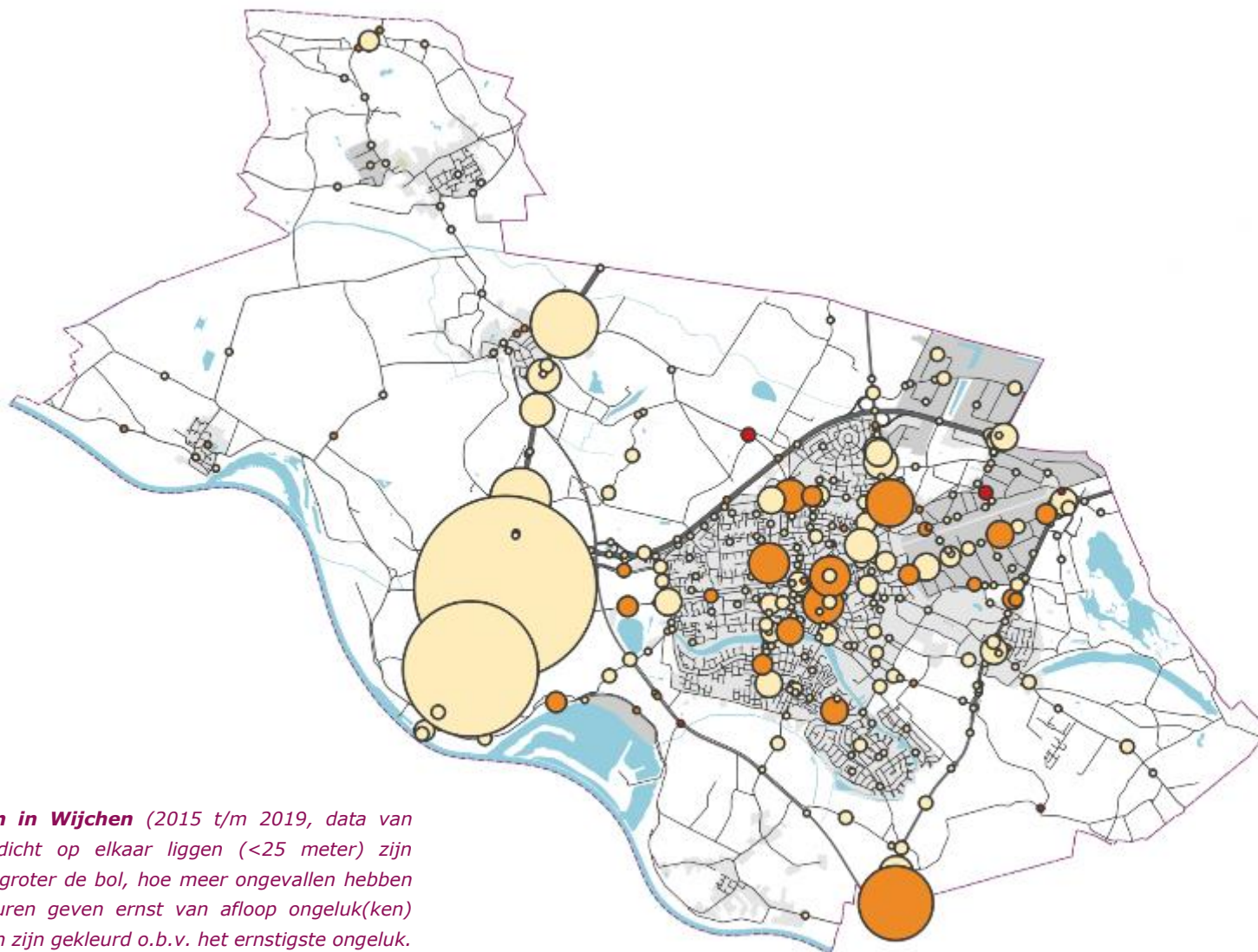
Kernetnet fietsverkeer Wijchen



Bijlage II - Verkeersongevallen (2015 t/m 2019)



Verkeersongevallen in Druten (2015 t/m 2019, data van VIA).
Locaties die dicht op elkaar liggen (<25 meter) zijn samengevoegd. Hoe groter de bol, hoe meer ongevallen hebben plaatsgevonden. Kleuren geven ernst van afloop ongeluk(ken) aan, waarbij de bollen zijn gekleurd o.b.v. het ernstigste ongeluk. Geel = afloop met uitsluitend materiële schade, Oranje = afloop met letsel, Rood = fatale afloop.



Verkeersongevallen in Wijchen (2015 t/m 2019, data van VIA). Locaties die dicht op elkaar liggen (<25 meter) zijn samengevoegd. Hoe groter de bol, hoe meer ongevallen hebben plaatsgevonden. Kleuren geven ernst van afloop ongeluk(ken) aan, waarbij de bollen zijn gekleurd o.b.v. het ernstigste ongeluk. Geel = afloop met uitsluitend materiële schade, Oranje = afloop met letsel, Rood = fatale afloop.

Bijlage III- de meest onveilige trajecten en kruispunten

Op de volgende pagina is per gemeente aangegeven wat de meest onveilige trajecten en kruispunten zijn. De locaties zijn beoordeeld op basis van de CROSS-methode (gebaseerd op data voor de periode 2015-2019). Bij de CROSS-methode worden trajecten en kruispunten gescoord op basis van een ongevallenscore en verklarende factoren. Ten behoeve van de ongevallenscore wordt gekeken naar het aantal ongevallen, het type ongevallen en het risicocijfer. Het risicocijfers is het aantal slachtofferongevallen gedeeld door het aantal voertuigen dat het kruispunt passeert of gebruik maakt van het traject. Bij de verklarende factoren wordt gekeken naar de snelheidsscore (aantal snelheidsovertredingen, verkeersvolume, etc.) en de kans dat ongevallen in de toekomst vaker zullen voorkomen. De beoordeling van de locaties is uitgevoerd met VIA Software.

Druten en Wijchen zijn niet voor al deze trajecten en kruispunten de verantwoordelijk wegbeheerder. Wanneer een andere instantie (bijv. Rijkswaterstaat of provincie Gelderland) de verantwoordelijke wegebeheerder is voor een traject/kruispunt, is dit aangegeven.

Druten, meest onveilige trajecten

1. N322, tussen op- en afritten Scharenburg en op- en afritten Deesterweg → **Provincie Gelderland**
2. Scharenburg, t.h.v. Schutlakenstraat
3. Noord-Zuid, tussen Van Heemstraweg en rotonde N322 → **Provincie Gelderland**
4. N322, tussen Veesteeg (West Maas en Waal) en rotonde Noord-Zuid → **Provincie Gelderland**
5. Scharenburg, t.h.v. op- en afritten N322
6. Van Heemstraweg, tussen rotonde Raadhuisstraat en rotonde Meester van Coothstraat
7. Deestersteeg.

Druten, meest onveilige kruispunten

1. Noord-Zuid – Oude Koningstraat – Vissert
2. N322 – N329 – Noord-Zuid → **Provincie Gelderland**
3. Meester van Coothstraat – Van Heemstraweg
4. Scharenburg – Schutlakenstraat
5. Heppertsestraat – Middenweg – N329 → **Provincie Gelderland**
6. Koningstraat – Molendam – Van Heemstraweg

Wijchen, meest onveilige trajecten

1. Nieuweweg, tussen Buys Ballotstraat en Graafseweg
2. Grotestraat - Kortendijk (Bergharen)
3. Liendensedijk – Maasbandijk – Ravensteinseweg (Balgoij, Niftrik)
4. Randweg Noord, tussen Kavelpad en Hoefsestraat
5. A50, t.h.v. knooppunt Bankhoef → **Rijkswaterstaat**
6. Zuiderdreef, tussen Balgoijseweg en Meerdreef
7. Kamerlingh Onnestraat – Havenweg
8. Edisonstraat – Einsteinstraat
9. Nieuweweg – Stationslaan, tussen Buys Ballotstraat en Bronkhorstlaan
10. N845, tussen Ravensteinseweg en Balgoijseweg → **Provincie Gelderland**








Wijchen, meest onveilige kruispunten

1. N324 – N845 → **Provincie Gelderland**
2. Zuiderdreef - De Geer – De Ververt
3. Havenweg – Kamerlingh Onnestraat
4. Homborg – Klapstraat – Passedwarsstraat
5. Meerdreef - Laantje
6. Nieuweweg – Industriepark
7. Einsteinstraat – Zesweg
8. Randweg Noord – Kavelpad
9. Randweg Noord – Tunnelweg
10. Westerdreef – Zuiderdreef

Verkeersveiligheid uitgedrukt CROSS-scores, gemeente Druten



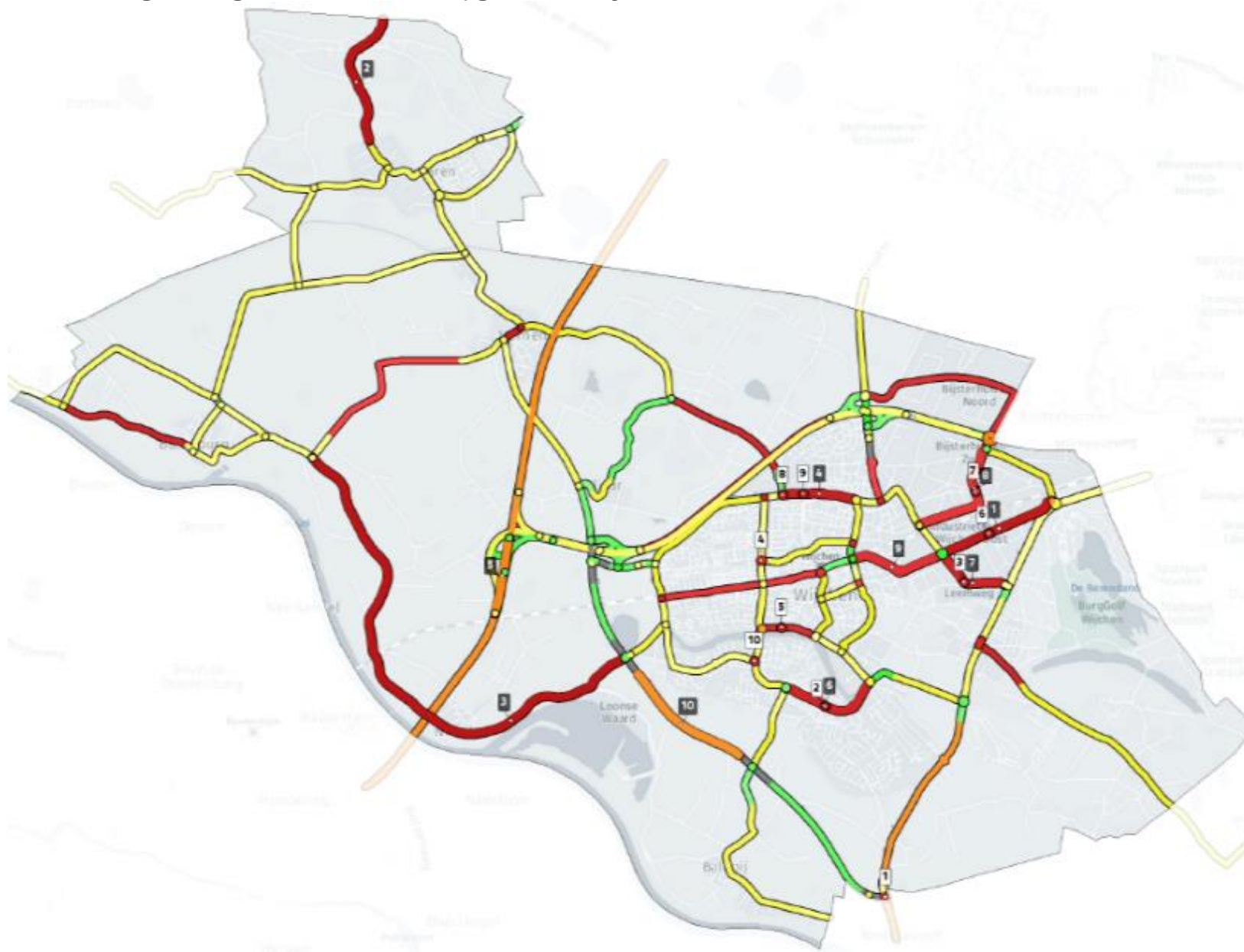
Verkeersveiligheidskaart met CROSS-snelheidsscore voor het drukste wegennet en de ligging van de meest onveilige trajecten en kruispunten (zie voorgaande pagina's).

-  Onveiligste trajecten
-  Onveiligste kruispunten
-  Hoge ongevallenscore met hoge snelheidsscore
-  Hoge ongevallenscore met lage snelheidsscore
-  Lage ongevallenscore met hoge snelheidsscore
-  Lage ongevallenscore met lage snelheidsscore
-  Verschillende snelheden per rijrichting
-  Kleine weglengte


De verkeersongevallen waarbij de locatie niet exact bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze kaart opgenomen.

*Snelheden in de periode januari 2020
Ongevallen in de periode 2015 t/m 2019*

Verkeersveiligheid uitgedrukt CROSS-scores, gemeente Wijchen



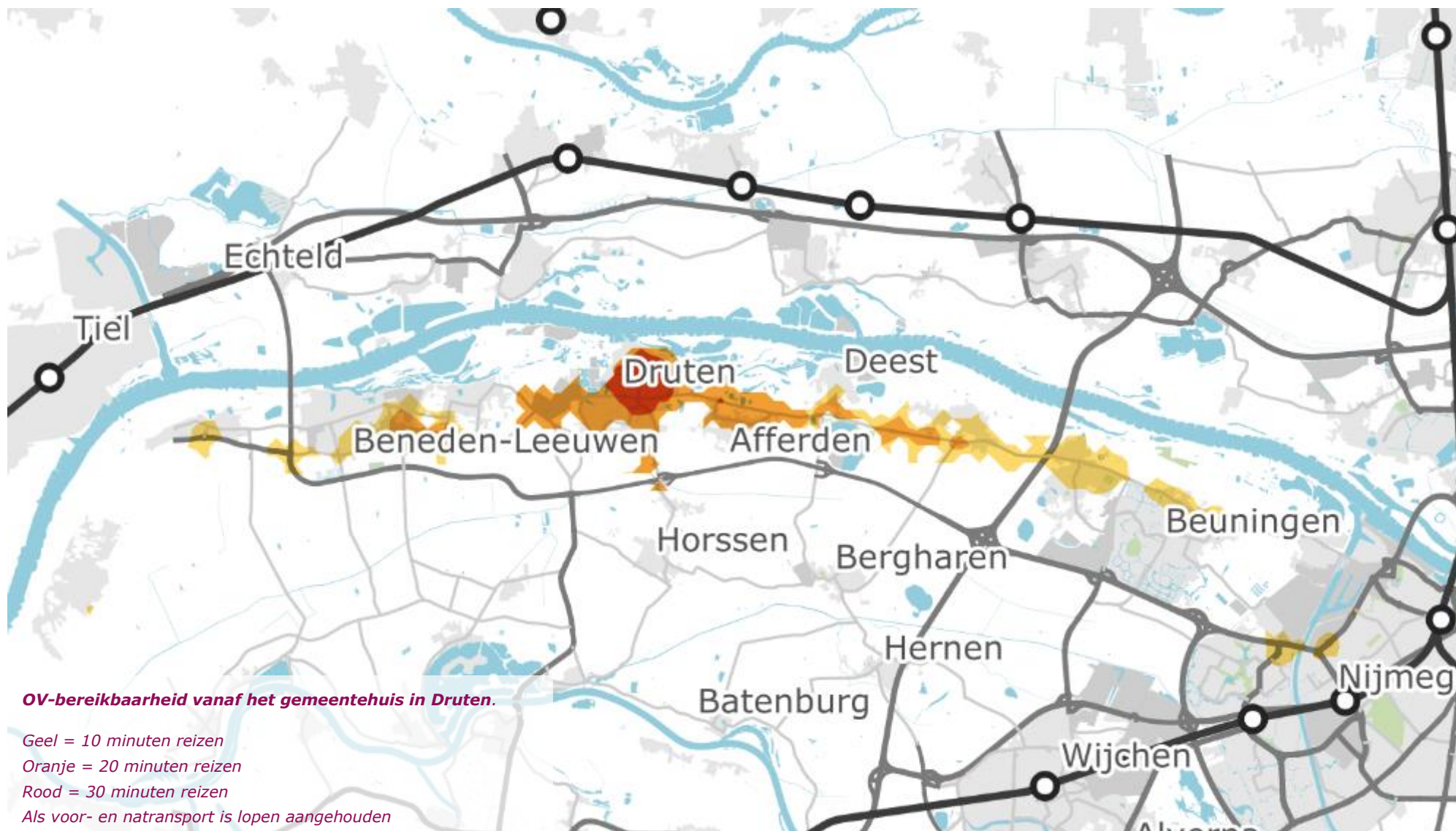
Verkeersveiligheidskaart met CROSS-snelheidsscore voor het drukste wegennet en de ligging van de meest onveilige trajecten en kruispunten (zie voorgaande pagina's).

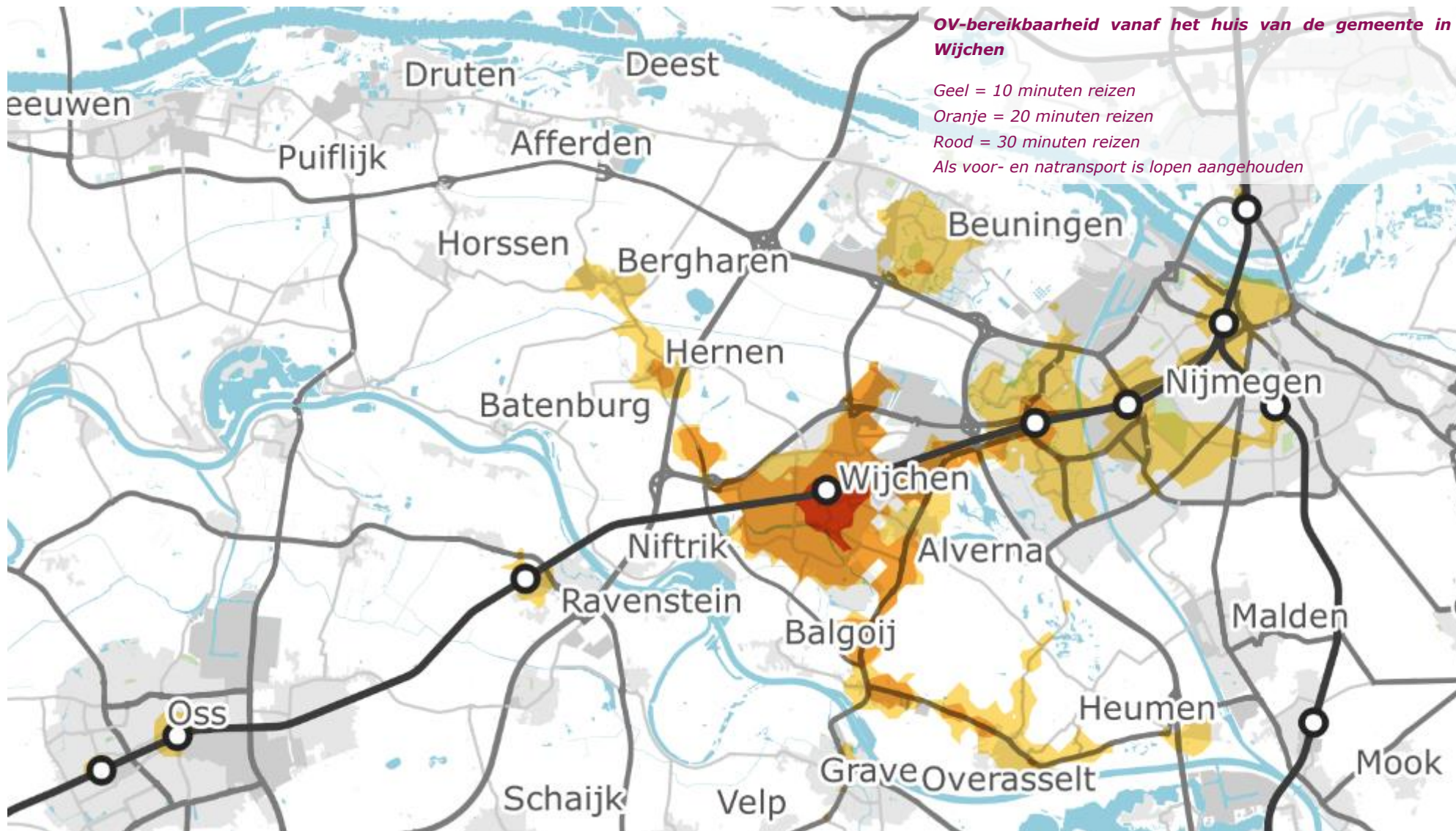
-  Onveiligste trajecten
-  Onveiligste kruispunten
-  Hoge ongevallenscore met hoge snelheidsscore
-  Hoge ongevallenscore met lage snelheidsscore
-  Lage ongevallenscore met hoge snelheidsscore
-  Lage ongevallenscore met lage snelheidsscore
-  Verschillende snelheden per rijrichting
-  Kleine weglengte

De verkeersongevallen waarbij de locatie niet exact bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze kaart opgenomen.

*Snelheden in de periode januari 2020
Ongevallen in de periode 2015 t/m 2019*

Bijlage IV – Kaartmateriaal huidige bereikbaarheid OV en fiets






Bijlage V – Regionale bereikbaarheidsopgaven

Zie ook kaartbeeld op de volgende pagina. Bron: Regio Arnhem Nijmegen

SLIMME OPGAVEN

 **Aanpak verduurzamen mobiliteitsgedrag**

- Verbreden inzet op beïnvloeding mobiliteitsgedrag (o.a. mobiliteitsmakelaar/werkgeversaanpak)
- Inzet op emissieloos vervoer (o.a. concessie busvervoer, trolley 2.0)

Inspelen op nieuwe trends: "Slimme Mobiliteit" 

- Inzetten op meer en slimme verkeerslichten (i-VRI's) voor alle modaliteiten
- Inzetten op C-ITS (talking traffic)
- Inzetten op MaaS (Mobility as a Service)


 **Slimme Logistiek**

- Slimme bevoorrading binnensteden
- Slimme routes voor logistieke stromen

DUURZAME OPGAVEN

 **Een toekomstbestendig en veilig fietsnetwerk**

- Afronden netwerk snelfietsroutes met bijzondere aandacht voor verbeteren aantakkingen

Inzet HOV op corridors inclusief behoud kwaliteit OV 

1. Inzetten op HOV-corridors/Trolley 2.0
- Flexibel en maatgericht aanvullend openbaar vervoer in de regio
- Faciliteren ketenvoorzieningen (OV-fiets, OV-auto, OV-trein, fiets-voet)

ROBUUSTE OPGAVEN

 **Robuust hoofdwegennetwerk en leefbare kernen**

1. Doortrekken A15
2. Aanpak knooppunt Bankhoef/A50 (i.s.m. terugslag op N322)
3. Aanpak bajonet A50/A12 (Waterberg/Grijsoord)
4. Opstarten verbreding A12 z.s.m. (ViA15), i.s.m. problematiek N810 (Westervoort, Duiven, Zevenaar)

Impuls kwaliteit spoor & knooppunten 

1. Verbreden spoorbrug Ravenstein (enkelspoor naar dubbelspoor)
2. Kwaliteitsimpuls station Nijmegen CS
3. Capaciteit baanvak Arnhem-Nijmegen verhogen
4. Realisatie spoorknop Oost (Arnhem Oost)
5. Kwaliteitsimpuls station Nijmegen Heyendaal (Maaslijn)

 **Verbeteren internationale verbindingen**

1. Spoorverbinding Amsterdam - Arnhem - Duitsland (ICE) sneller, vaker en betrouwbaarder

