MOBILITEITSPLAN (UITWERKING MOBILITEITSVISIE)



Gemeente Druten

Gemeente Wijchen

Inleiding

De mobiliteitsvisie “Duurzaam onderweg tussen Maas en Waal” is op 28 januari 2021 vastgesteld door de gemeenteraden van Druten en Wijchen. Deze bevat de visie van beide gemeenten op mobiliteit voor de periode 2020-2030. 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?

Voorliggend mobiliteitsplan geeft antwoord op de ‘*hoe-vraag*’. Hoe kunnen we met het mobiliteitsbeleid helpen om de wensen en ambities zoals opgenomen in de mobiliteitsvisie waar te maken?

Dit mobiliteitsplan bevat nadrukkelijk nog geen concrete actielijst 2020-2030. We stellen aanvullend een *(meerjaren) uitvoerings-programma* op, waarin staat wat Druten en Wijchen de komende jaren concreet gaan doen op het gebied van verkeer en mobiliteit, welke investeringen hiervoor nodig zijn, welke partners daarvoor nodig zijn en wat de planning is.

Bij het opstellen van de potentiële maatregelen is gekozen voor een interactief proces, waarin inwoners, ondernemers en belangengroepen de ruimte hebben gekregen om ervaringen en wensen te delen.

Leeswijzer
De maatregelen voor Druten en Wijchen zijn opgenomen in dit interactieve document. U kiest zelf welke maatregelen u ziet. Op de volgende pagina’s kunt u een keuze maken tussen de gemeenten en/of maatregelen selecteren per onderwerp of vervoersmiddel (modaliteit).

Locatie-specifieke maatregelen zijn per gemeente weergegeven op een overzichtskaart. Per maatregel krijgt u nadere toelichting door op het bolletje of de naam van de maatregel te klikken. Maatregelen die gelden voor de hele gemeente zijn apart weergegeven. Ook hierbij krijgt u nadere toelichting door op de maatregelen te klikken.

U kunt op verschillende manieren door het document navigeren door op maatregelen en symbolen te klikken. Door te klikken op een van de symbolen in de linkeronderhoek kunt u terug naar een van de voorgaande pagina. Met de pijlen aan de linker- en rechterzijde kunt u naar de vorige respectievelijk volgende pagina.

Uitleg navigatie

 Ga naar **beginpagina**

 Ga naar lijst met **onderwerpen**

 Ga naar **kaart** met maatregelen

 Ga naar lijst met **maatregelen**

 Ga naar **vorige** pagina

 Ga naar **volgende** pagina

Gemeente Druten
Gemeente Wijchen

DOELSTELLINGEN MOBILITEITSVISIE

De mobiliteitsvisie bevat 5 doelstellingen (of speerpunten) waarmee wij onze ambities op het gebied van mobiliteit kunnen verwezenlijken. Bij de maatregelen in de mobiliteitsplan wordt telkens getoond aan welke doelstellingen maatregelen bijdragen. Dit wordt gedaan middels verschillende symbolen. De doelstellingen worden hieronder toegelicht.

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.

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.

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.

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.

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 woonwerkverkeer en het bereiken van voorzieningen en sociale activiteiten minder afhankelijk van de auto.

Ga terug

1. *Terug naar **voorpagina***
2. *Terug naar **inleiding***
3. *Terug naar **mobiliteitsvisie***

STARTPAGINA MAATREGELEN

Klik op een van de kaarten om naar de maatregelen voor desbetreffende gemeente te gaan

TOON MAATREGELEN PER **GEMEENTE**

Voor de gemeenten gelden niet dezelfde maatregelen. Door te klikken op een van de kaarten gaat u naar een overzicht met alle maatregelen voor desbetreffende gemeente. Door vervolgens te klikken op een maatregel, krijgt u meer informatie over deze maatregelen te zien. Via de "navigatieknoppen" kunt u terug naar het overzicht per gemeente.

DRUTEN



WIJCHEN



Klik om naar de onderwerpen te gaan

TOON MAATREGELEN PER **ONDERWERP**

De maatregelen hebben betrekking op verschillende onderwerpen, zoals bijvoorbeeld "duurzame mobiliteit" of "verkeersveiligheid". Door hierboven te klikken kan gekozen worden voor welk onderwerp de maatregelen getoond worden.

Klik op naar de modaliteiten te gaan

TOON MAATREGELEN PER **MODALITEIT**

De maatregelen hebben betrekking op verschillende modaliteiten, zoals bijvoorbeeld "openbaar vervoer" of "fiets". Door hierboven te klikken kan gekozen worden voor welke modaliteit de maatregelen getoond worden.

Gemeente Druten

Gemeente Wijchen

MAATREGELEN PER ONDERWERP

Klik op een van de symbolen om naar de maatregelen voor desbetreffend onderwerp te gaan

DRUTEN

- Duurzame mobiliteit
- Verkeers-veiligheid
- Openbaar vervoer
- Wegen-structuur
- Parkeren
- Fiets- en wandelpaden

WIJCHEN

- Duurzame mobiliteit
- Verkeers-veiligheid
- Openbaar vervoer
- Wegen-structuur
- Parkeren
- Fiets- en wandelpaden

Maatregelen per **Modaliteit**

Klik op een van de symbolen om naar de maatregelen voor desbetreffende vervoermiddel (modaliteit) te gaan

Druten

- Auto
- Lopen
- (E-)Fiets
- Landbouw-verkeer
- Openbaar vervoer
- Overig

Wijchen

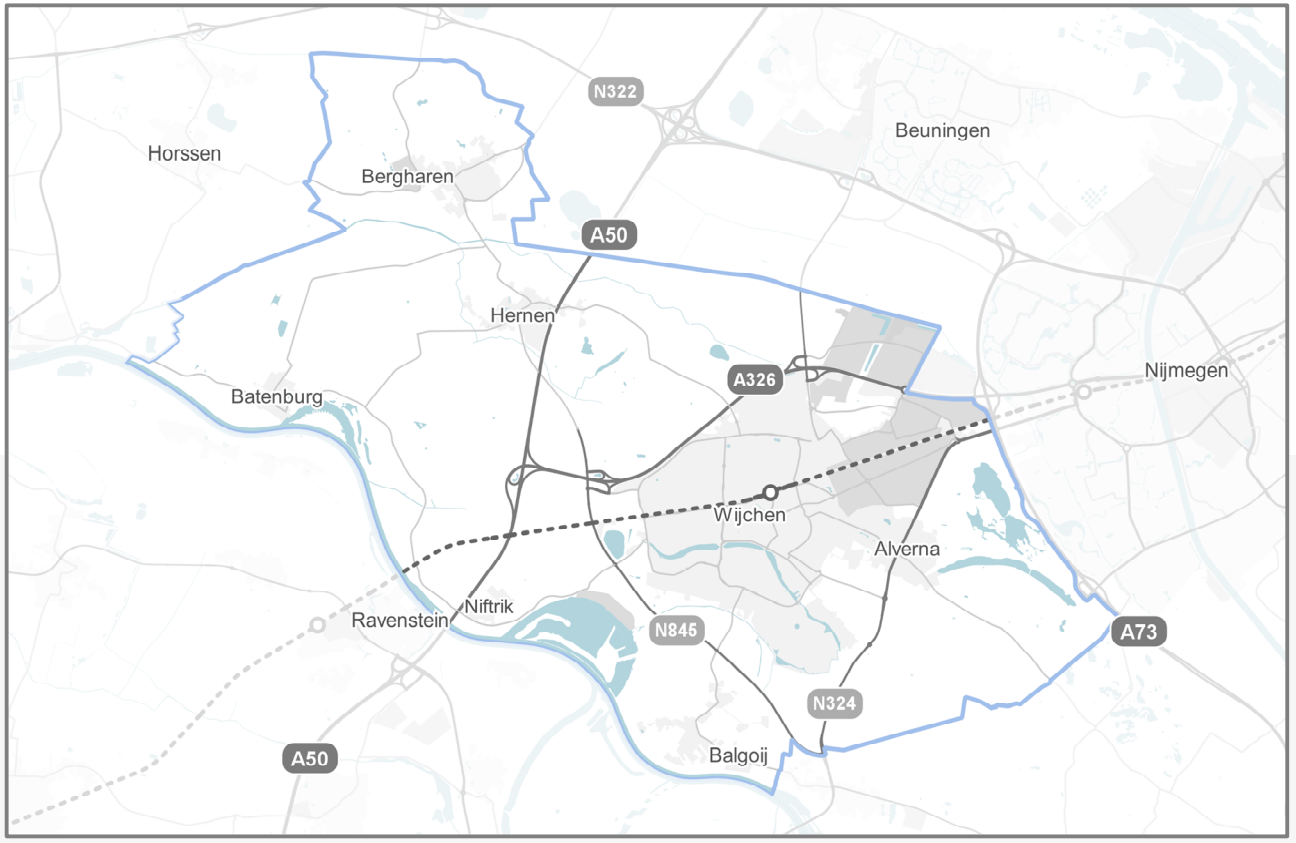
- Auto
- Lopen
- (E-)Fiets
- Landbouw-verkeer
- Openbaar vervoer
- Overig

Navigatie

DUURZAME MOBILITEIT

DOELSTELLING

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam



20. MONITORING DUURZAME MOBILITEIT

21. STIMULEREN DUURZAME MOBILITEIT

22. VISIE LAADINFRASTRUCTUUR

23. DEELMOBILITEIT BIJ BEDRIJVENTERREINEN

24. WERKGEVERSAANPAK BEDRIJVENTERREINEN

25. STRAAT VAN DE TOEKOMST

26. ZERO EMISSIE STADSLOGISTIEK

NAVIGATIE

Gemeente Wijchen

OPENBAAR VERVOER

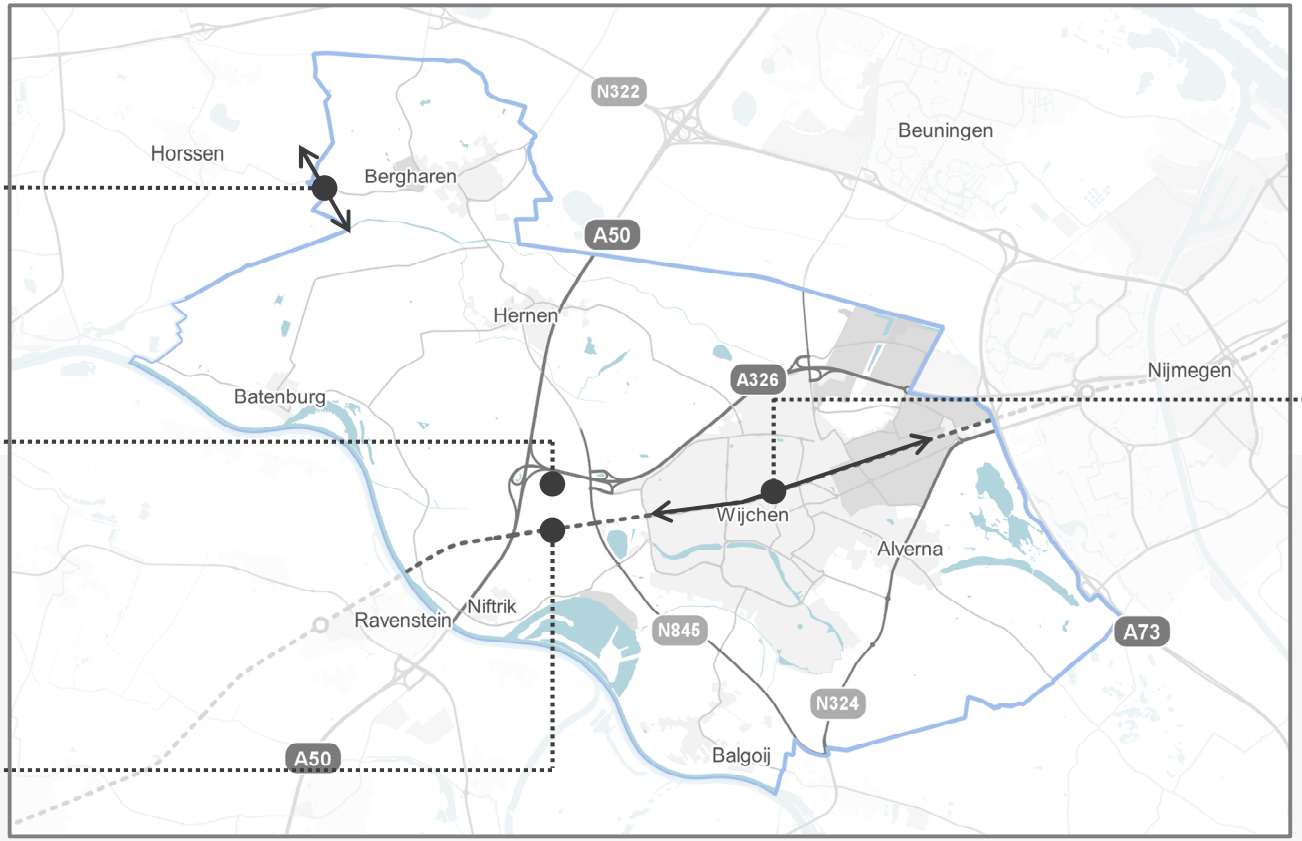
DOELSTELLING

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

19. OV-VERBINDING DRUTEN - WIJCHEN

17. P+R WIJCHEN WEST

18. STATION WIJCHEN WEST



2. ONDERDOORGANG SPOOR

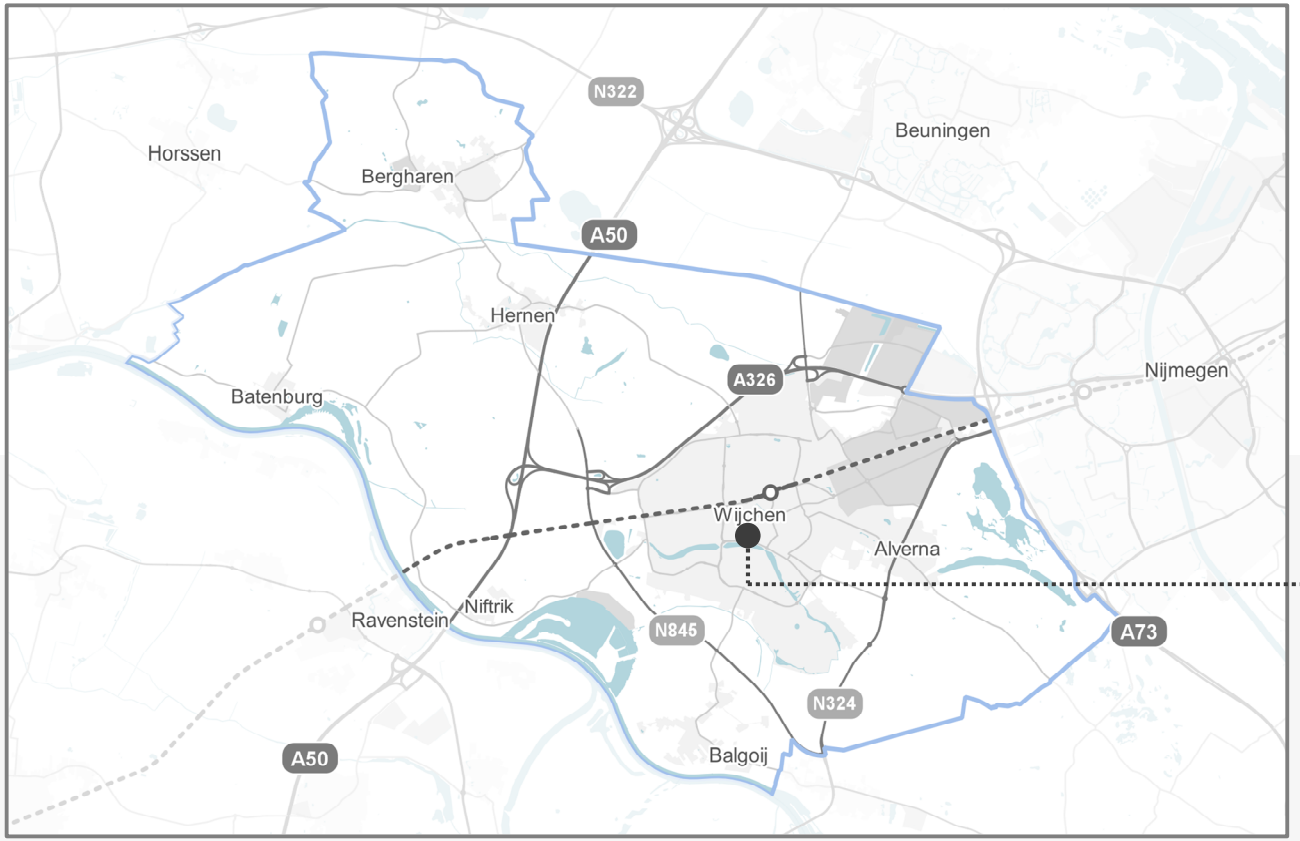
30. DOELGROEPEN-VERVOER

Gemeente Wijchen

PARKEREN

DOELSTELLING

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam



15. BEWAAKTE FIETSENSTALLINGEN

13. ACTUALISATIE PARKEERBELEID

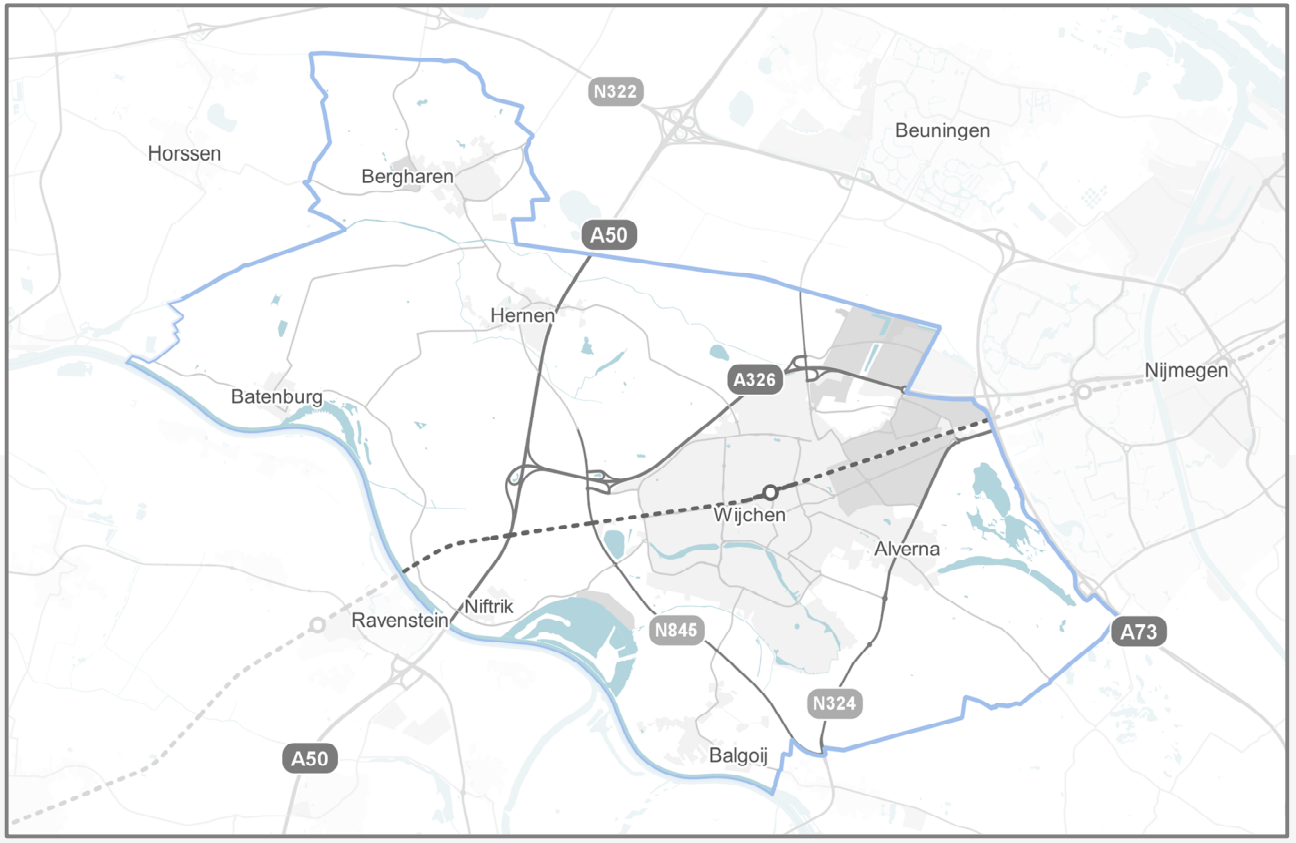
14. ACTUALISATIE PARKEERNORMEN

16. PARKEREN BEDRIJVENTERREINEN

VERKEERS-VEILIGHEID

DOELSTELLING

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam



27. REGIONALE AFSTEMMING VERKEERSVEILIGHEID

28. VEILIGHEID KWETSBARE VERKEERS-DEELNEMERS

29. LOKALE AANPAK VERKEERSVEILIGHEID

NAVIGATIE

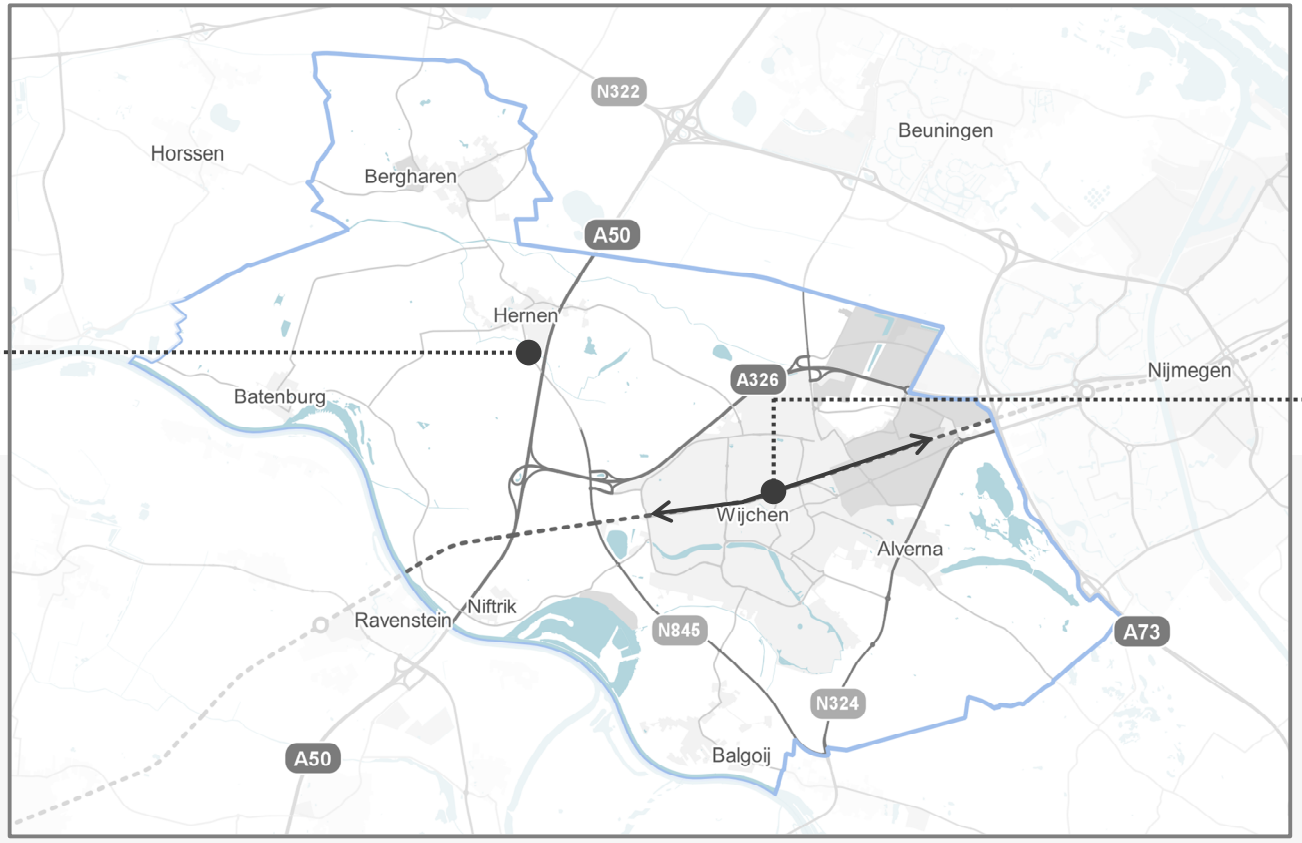
Gemeente Wijchen

MAATREGELEN ONDERWERP

WEGEN-STRUCTUUR

DOELSTELLING

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam



7. AANSLUITING FLERDEWEG

2. ONDERDOORGANG SPOOR

1. ONDERZOEK SLUIPVERKEER

3. ACTUALISATIE WEGEN-CATEGORISERING

4. AANPAK GRIJZE WEGEN

5. SNELHEID BUITEN BEBOUWDE KOM

6. SNELHEID BINNEN BEBOUWDE KOM

8. VERSTEVIGING BERMEN

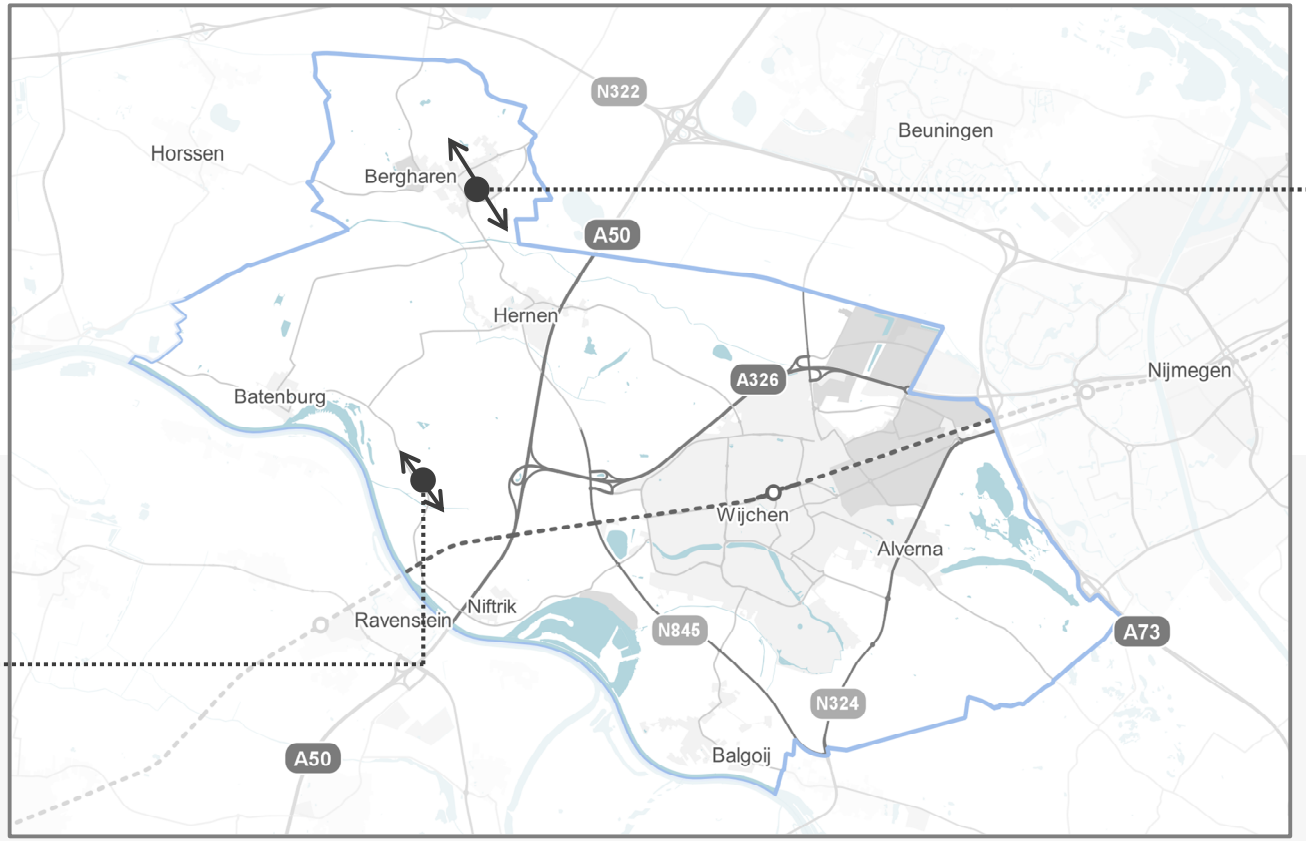
NAVIGATIE

Gemeente Wijchen

FIETS- EN WANDELPADEN

DOELSTELLING

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam



10. FIETSVERBINDING DRUTEN - WIJCHEN

11. FIETSVERBINDING BALGOIJ - BATENBURG

9. UPGRADE FIETS- EN WANDELNETWERK

12. REGIONALE FIETSVERBINDINGEN

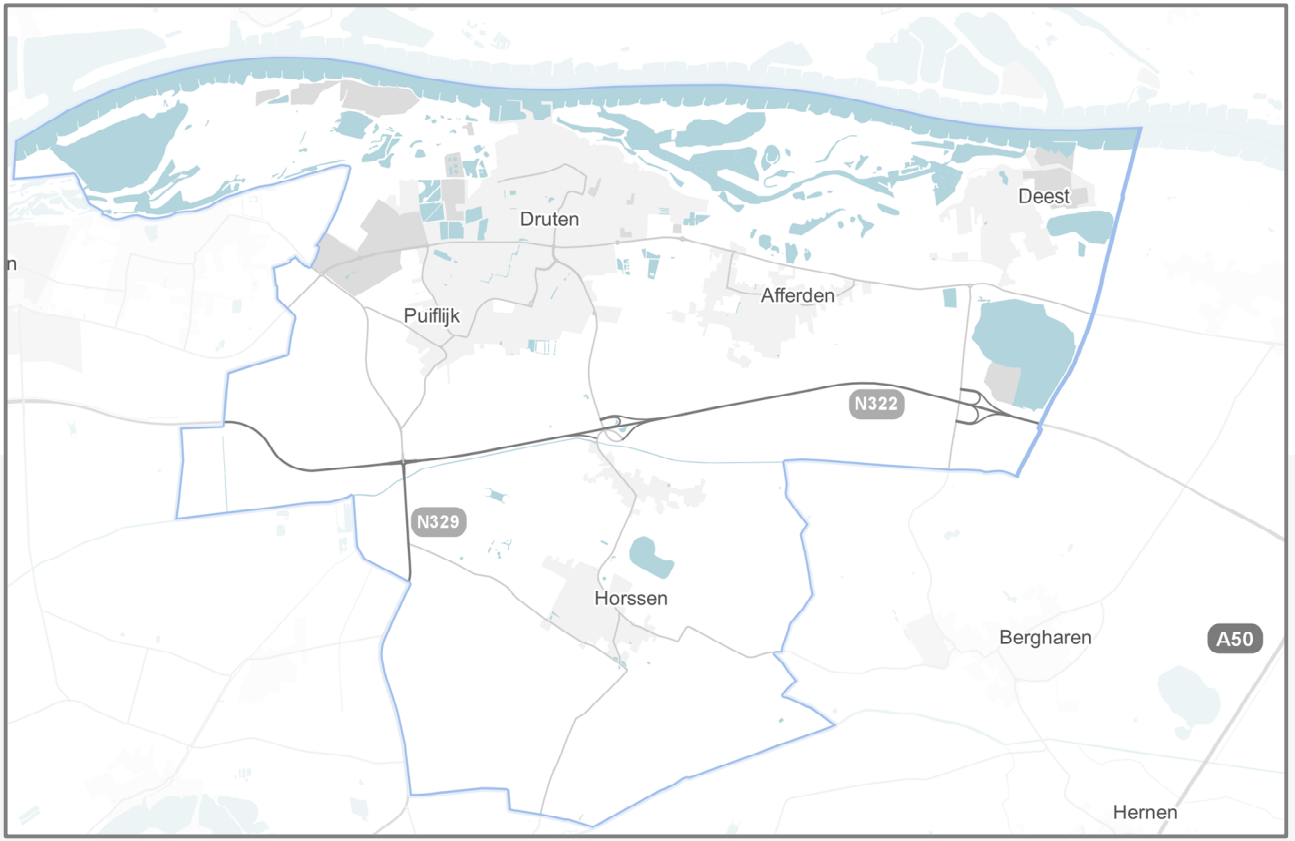
NAVIGATIE

Gemeente Wijchen

DUURZAME MOBILITEIT

DOELSTELLING

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam



23. MONITORING DUURZAME MOBILITEIT

24. STIMULEREN DUURZAME MOBILITEIT

25. VISIE LAADINFRASTRUCTUUR

26. DEELMOBILITEIT BIJ BEDRIJVENTERREINEN

27. WERKGEVERSAANPAK BEDRIJVENTERREINEN

28. STRAAT VAN DE TOEKOMST

29. ZERO EMISSIE STADSLOGISTIEK

NAVIGATIE

Gemeente Druten

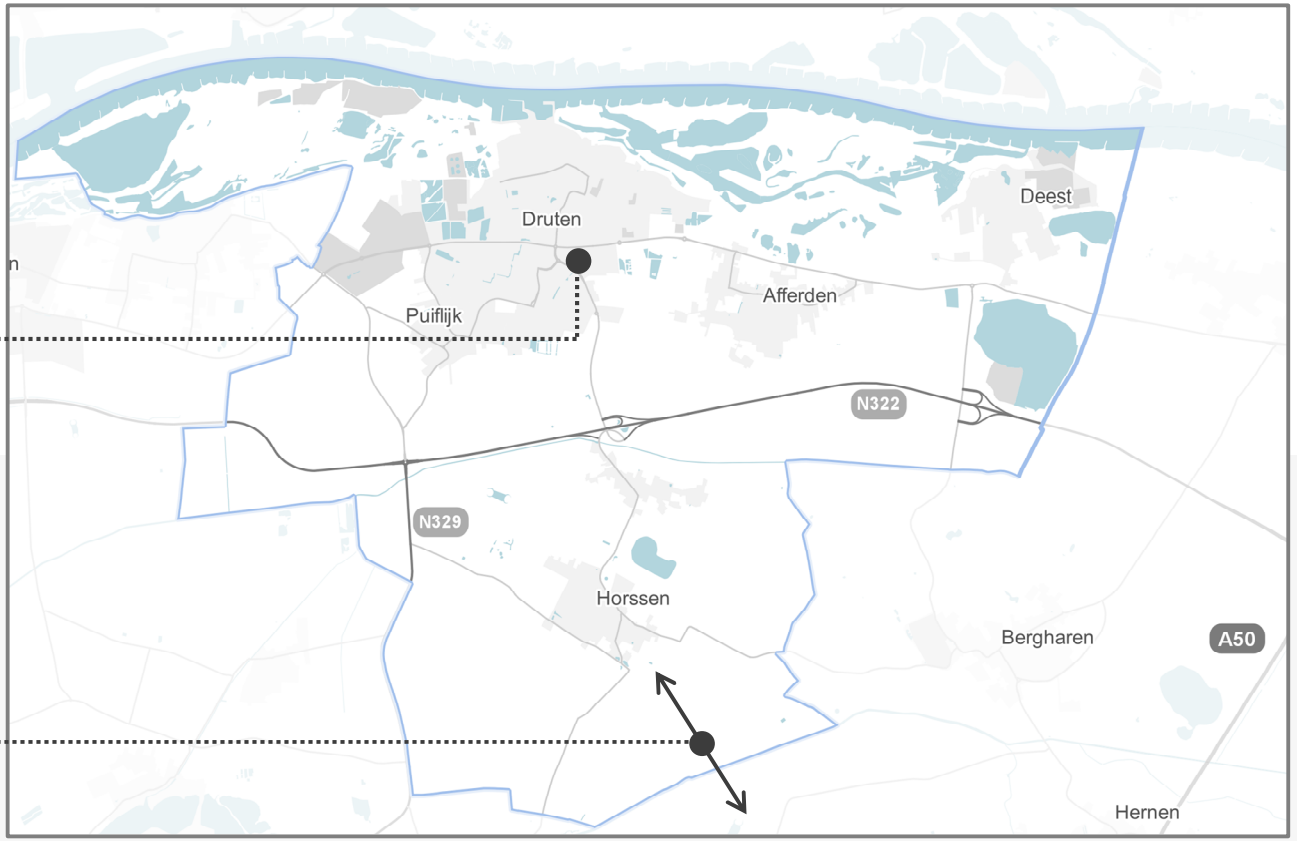
OPENBAAR VERVOER

DOELSTELLING

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

21. HOV-KNOOP DRUTEN

22. OV-VERBINDING DRUTEN - WIJCHEN



34. DOELGROEPEN-VERVOER

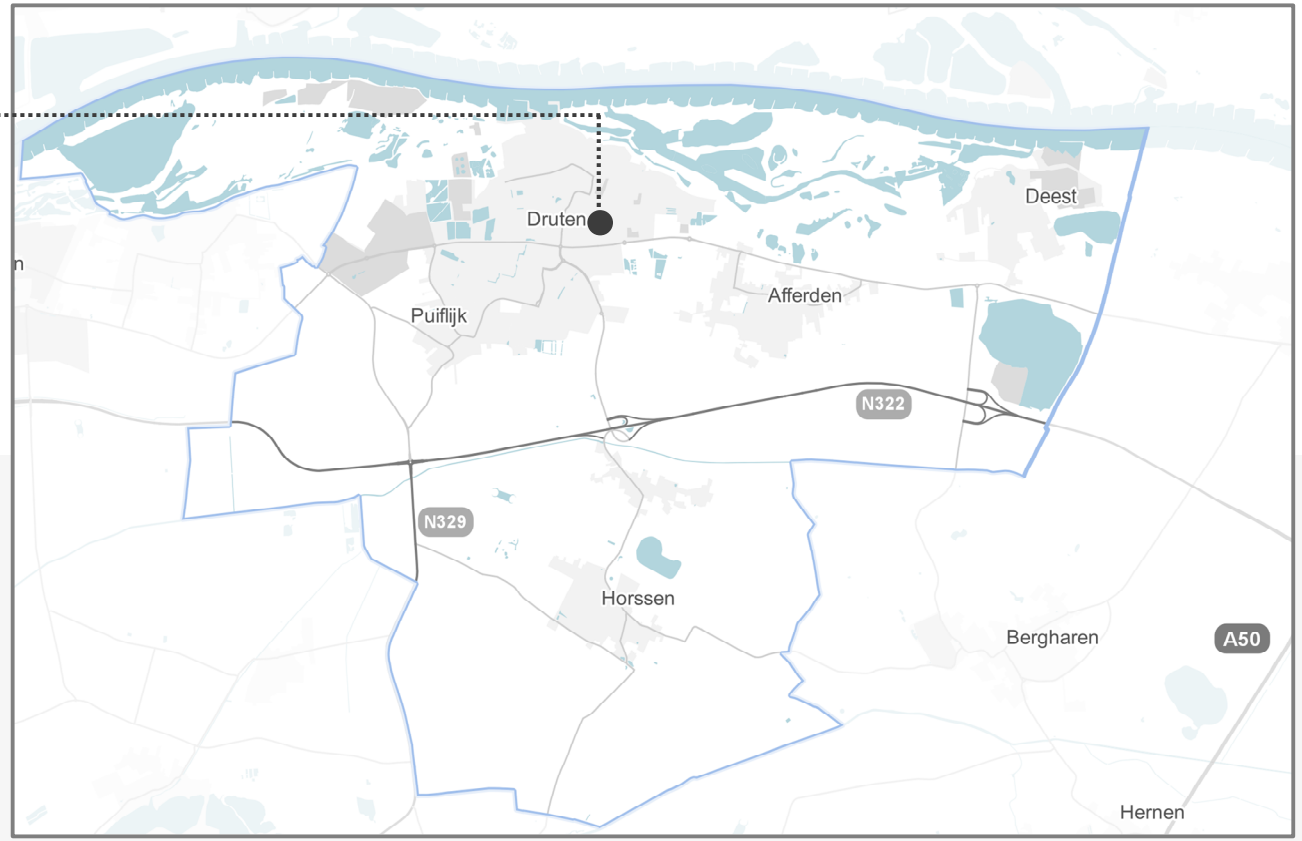
NAVIGATIE

PARKEREN

DOELSTELLING

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

19. FIETSENSTALLINGEN CENTRUM



17. ACTUALISATIE PARKEERBELEID

18. ACTUALISATIE PARKEERNORMEN

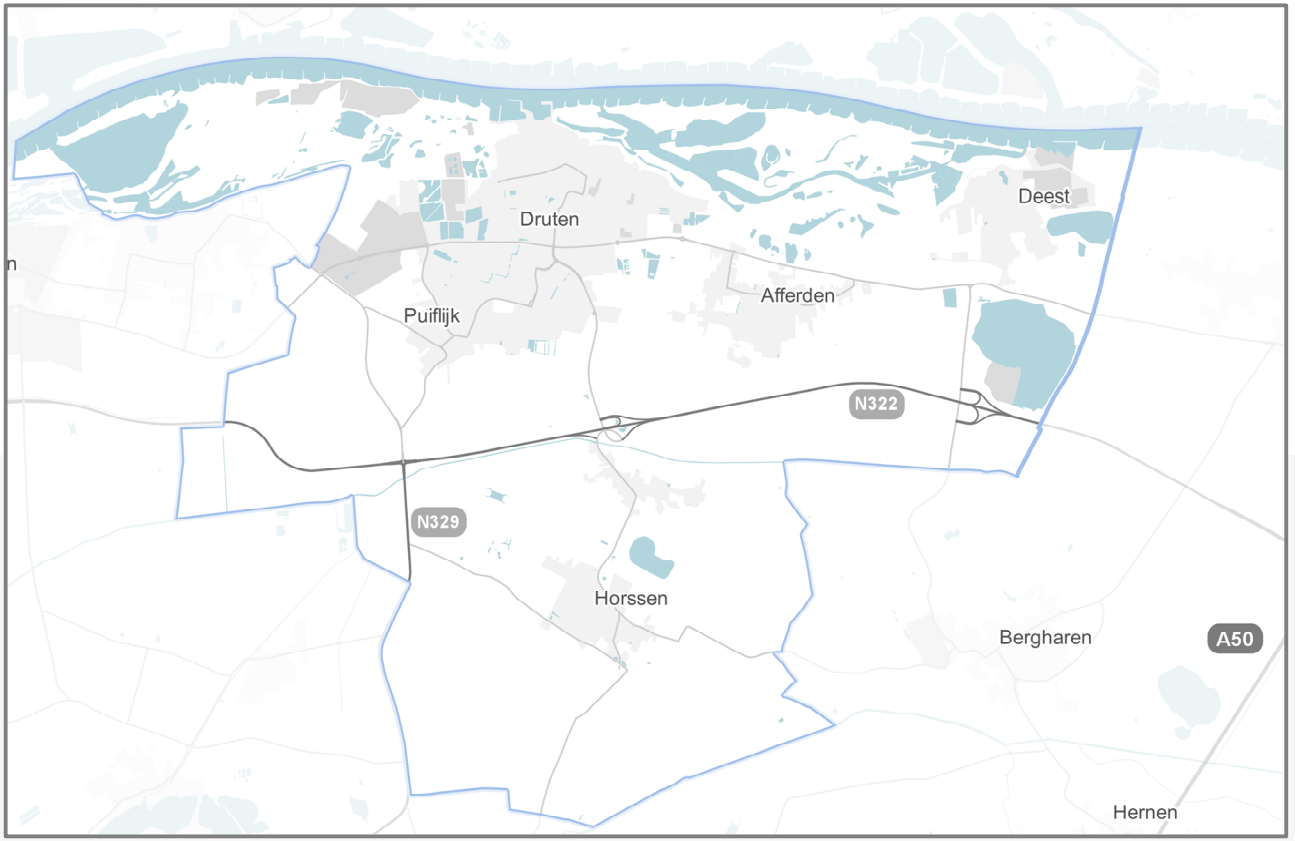
20. PARKEREN BEDRIJVENTERREINEN

NAVIGATIE

VERKEERS-VEILIGHEID

DOELSTELLING

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam



30. REGIONALE AFSTEMMING VERKEERSVEILIGHEID

31. VEILIGHEID KWETSBARE VERKEERS-DEELNEMERS

32. LOKALE AANPAK VERKEERSVEILIGHEID

33. ROTONDES DRUTEN

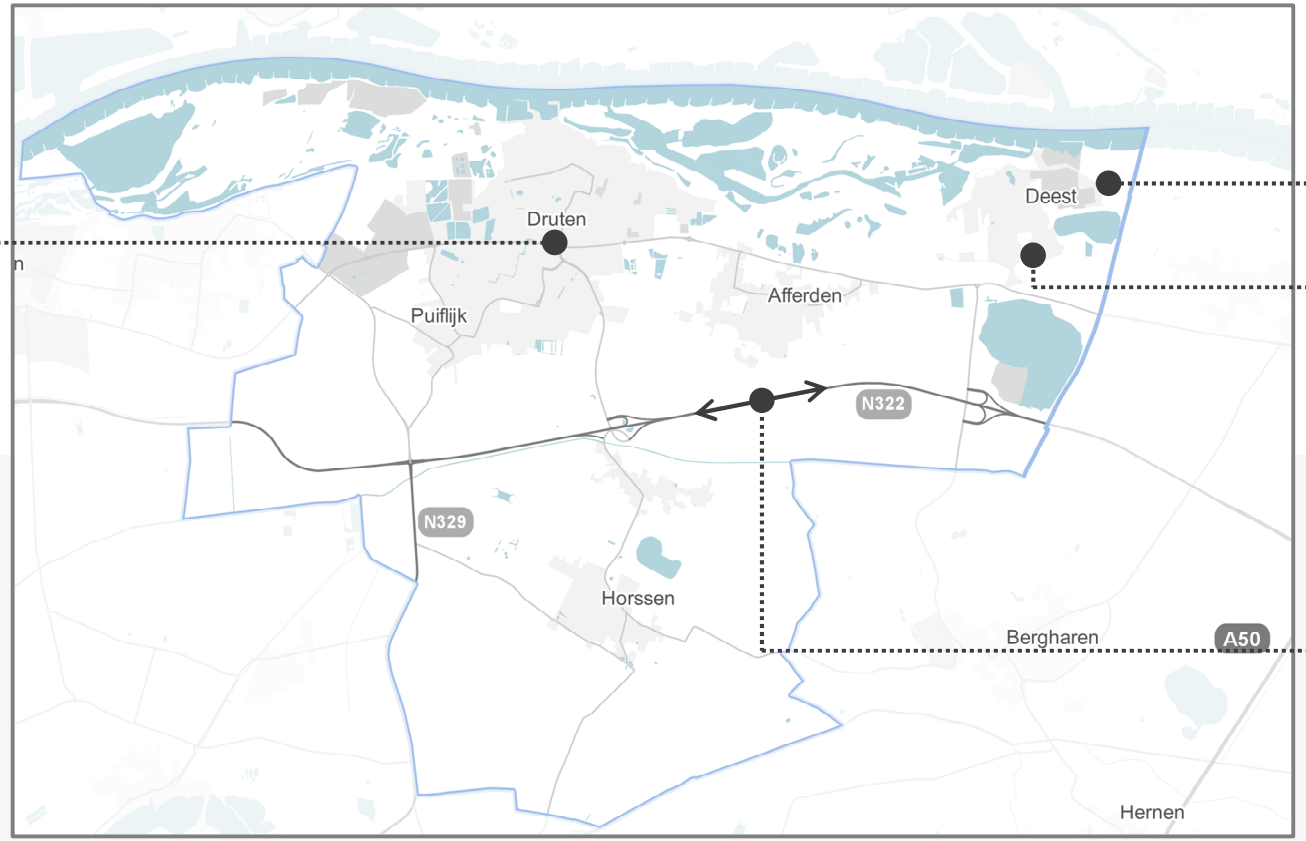
NAVIGATIE

Gemeente Druten

WEGEN-STRUCTUUR

DOELSTELLING

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam



8. RAADHUISSTRAAT

6 RONDWEG DEEST

7. VRIEZEWEG DEEST

2. MAAS EN WAALWEG

1. ONDERZOEK SLUIPVERKEER

3. ACTUALISATIE WEGEN-CATEGORISERING

4. AANPAK GRIJZE WEGEN

5. SNELHEID BINNEN BEBOUWDE KOM

9. VERSTEVIGING BERMEN

NAVIGATIE

Gemeente Druten

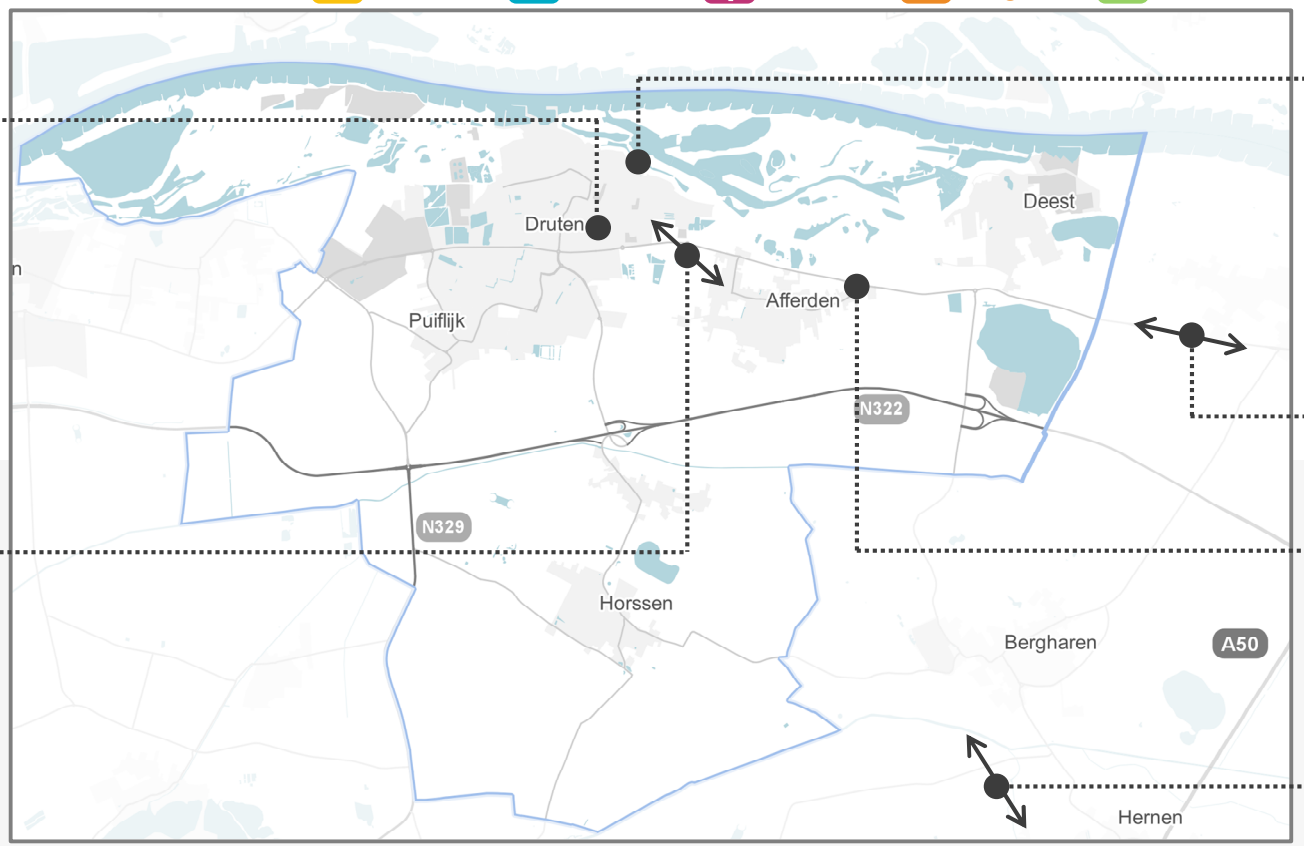
MAATREGELEN ONDERWERP

FIETS- EN WANDELPADEN

DOELSTELLING

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

19. FIETSENSTALLINGEN CENTRUM



15. FIETSROUTE CENTRUM - WAALBANDIJK

12. FIETSVERBINDING DRUTEN – BEUNINGEN - NIJMEGEN

13. VERBINDING TICHELLANDE - AFFERDEN

14. KRUISPUNT VAN HEEMSTRAWEG - KONINGSTRAAT

11. FIETSVERBINDING DRUTEN - WIJCHEN

10. UPGRADE FIETS- EN WANDELNETWERK

16. REGIONALE FIETSVERBINDINGEN

NAVIGATIE

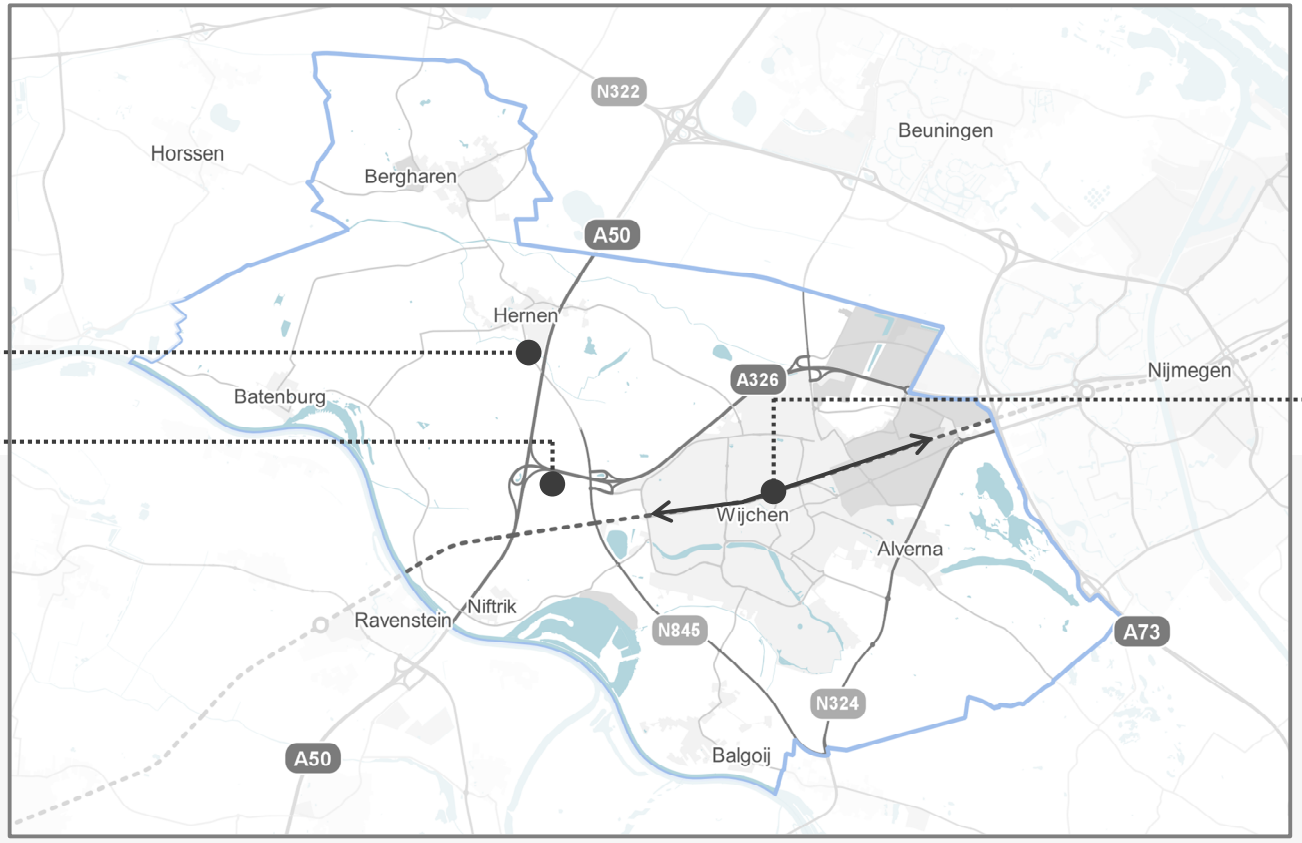
Gemeente Druten

Maatregelen modaliteit

Auto

Doelstelling

Bereikbaar · Leefbaar · Regio · Verkeers-veilig · Duurzaam



7. Aansluiting Flerdeweg

17. P+R Wijchen West

2. Onderdoorgang Spoor

1. Onderzoek sluipverkeer

3. Actualisatie wegen-categorisering

4. Aanpak grijze wegen

5. Snelheid buiten bebouwde kom

6. Snelheid binnen bebouwde kom

8. Versteviging bermen

13. Actualisatie parkeerbeleid

14. Actualisatie parkeernormen

16. Parkeren bedrijventerreinen

20. Monitoring duurzame mobiliteit

21. Stimuleren duurzame mobiliteit

22. Visie laadinfrastructuur

Navigatie

23. Deelmobiliteit bij bedrijventerreinen

24. Werkgeversaanpak bedrijventerreinen

27. Regionale afstemming verkeersveiligheid

28. Veiligheid kwetsbare verkeers-deelnemers

29. Lokale aanpak Verkeersveiligheid

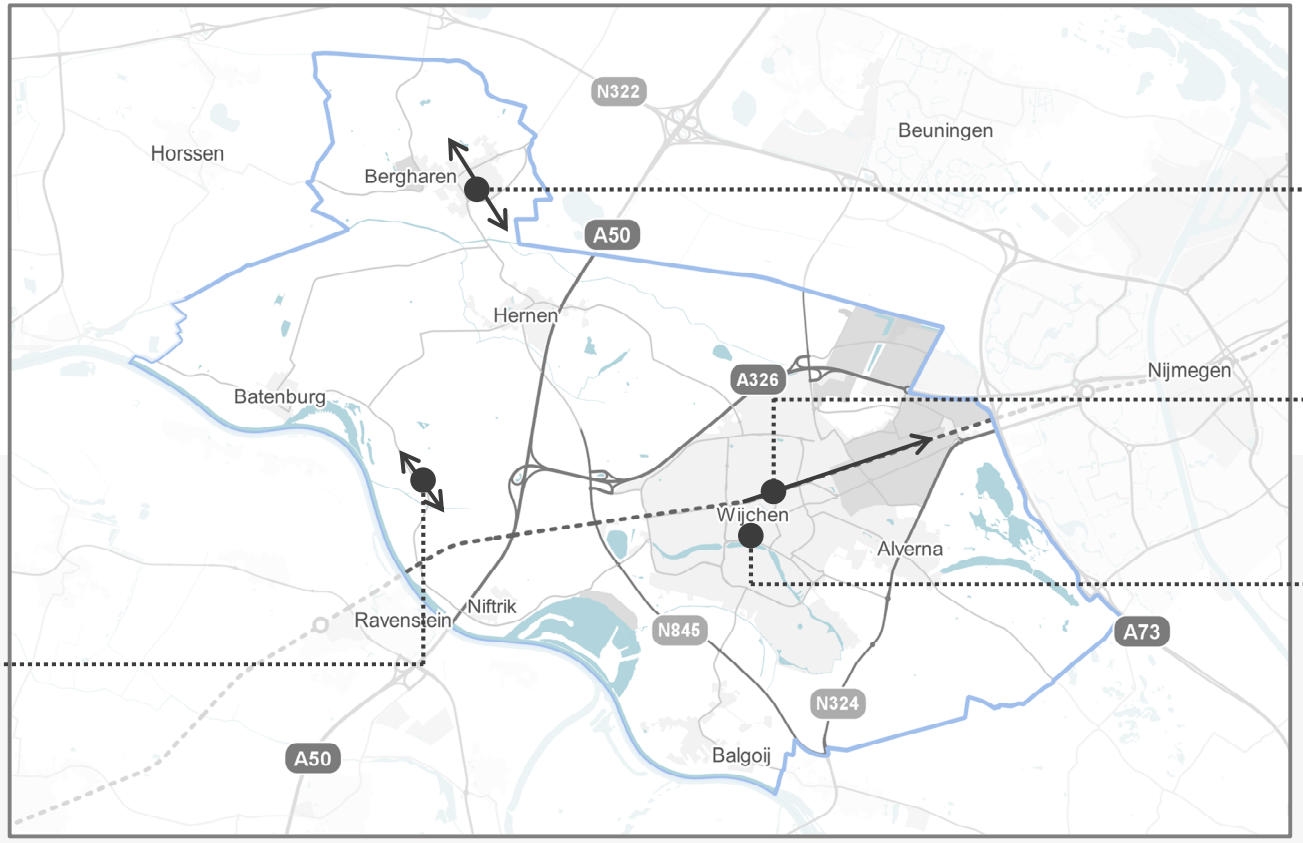
Gemeente Wijchen

Maatregelen modaliteit

(E-)Fiets

Doelstelling

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam



10. Fietsverbinding Druten - Wijchen

2. Onderdoorgang Spoor

15. Bewaakte fietsenstallingen

11. Fietsverbinding Balgoij - Batenburg

1. Onderzoek sluipverkeer

3. Actualisatie wegen-categorisering

8. Versteviging bermen

9. Upgrade fiets- en wandelnetwerk

12. Regionale fietsverbindingen

13. Actualisatie parkeerbeleid

14. Actualisatie parkeernormen

16. Monitoring duurzame mobiliteit

20. Stimuleren duurzame mobiliteit

23. Deelmobiliteit bij bedrijventerreinen

24. Werkgeversaanpak bedrijventerreinen

27. Regionale afstemming verkeersveiligheid

28. Veiligheid kwetsbare verkeers-deelnemers

29. Lokale aanpak Verkeersveiligheid

Navigatie

Gemeente Wijchen

OPENBAAR VERVOER

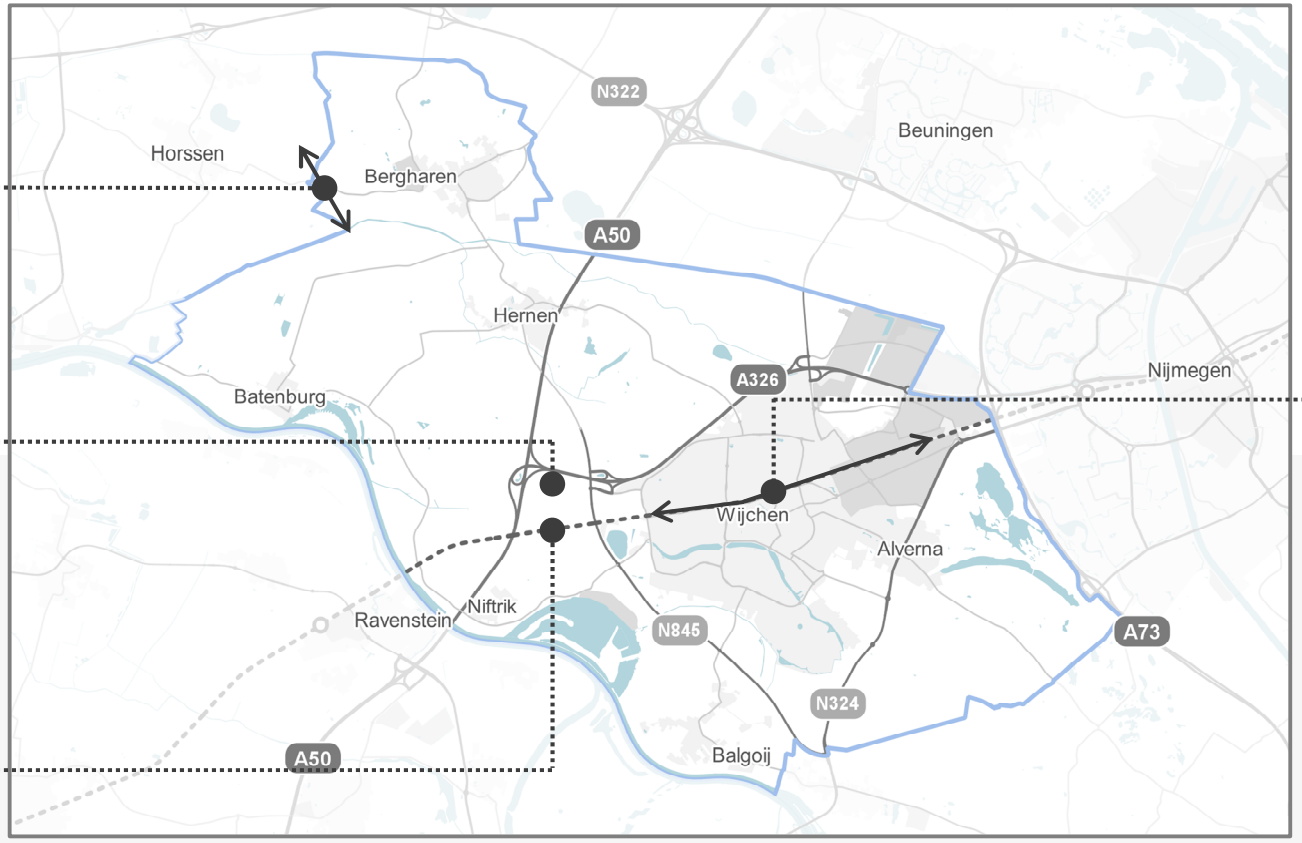
DOELSTELLING

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

19. OV-VERBINDING DRUTEN - WIJCHEN

17. P+R WIJCHEN WEST

18. STATION WIJCHEN WEST



2. ONDERDOORGANG SPOOR

1. ONDERZOEK SLUIPVERKEER

3. ACTUALISATIE WEGEN-CATEGORISERING

20. MONITORING DUURZAME MOBILITEIT

21. STIMULEREN DUURZAME MOBILITEIT

23. DEELMOBILITEIT BIJ BEDRIJVENTERREINEN

24. WERKGEVERSAANPAK BEDRIJVENTERREINEN

30. DOELGROEPEN-VERVOER

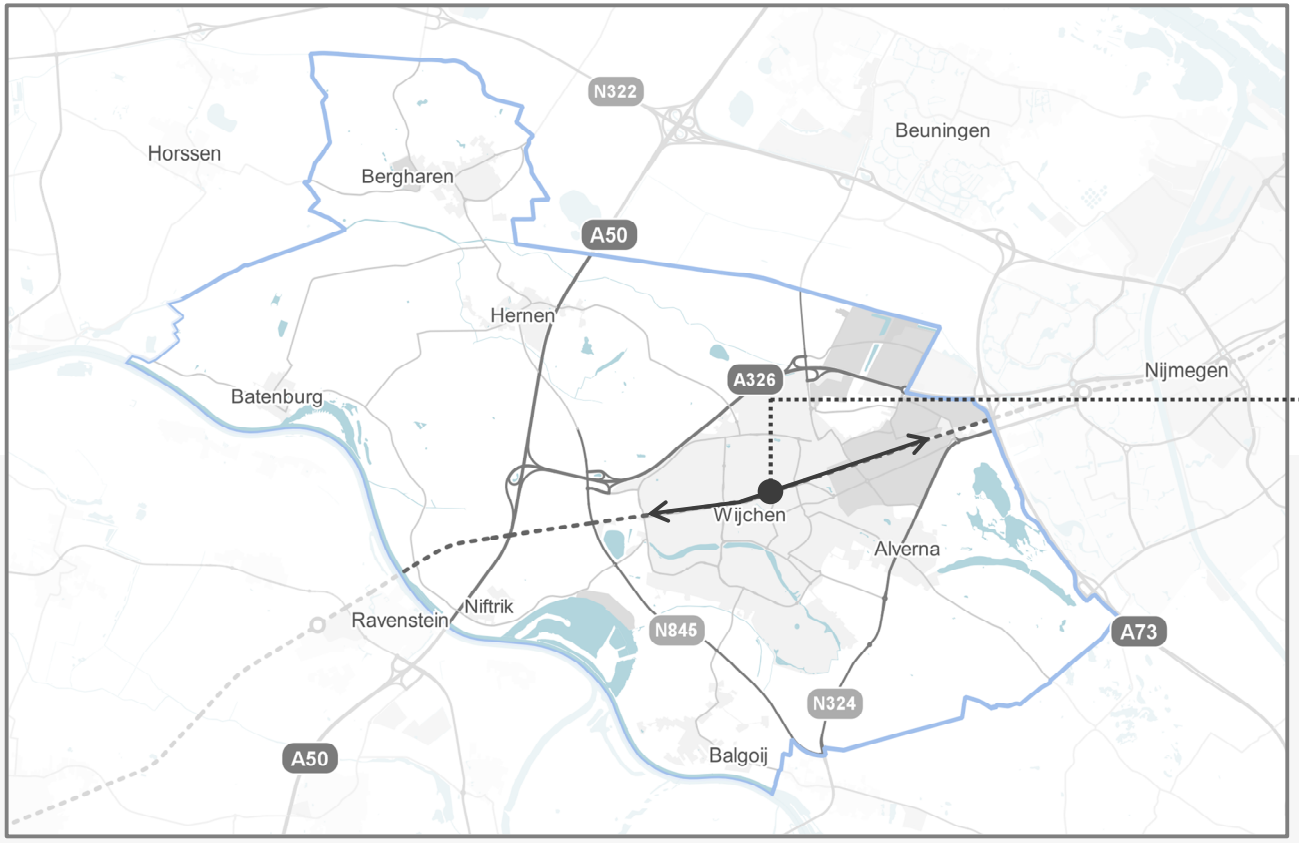
NAVIGATIE

Gemeente Wijchen

LOPEN

DOELSTELLING

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam



2. ONDERDOORGANG SPOOR

1. ONDERZOEK SLUIPVERKEER

3. ACTUALISATIE WEGEN-CATEGORISERING

9. UPGRADE FIETS- EN WANDELNETWERK

27. REGIONALE AFSTEMMING VERKEERSVEILIGHEID

28. VEILIGHEID KWETSBARE VERKEERS-DEELNEMERS

29. LOKALE AANPAK VERKEERSVEILIGHEID

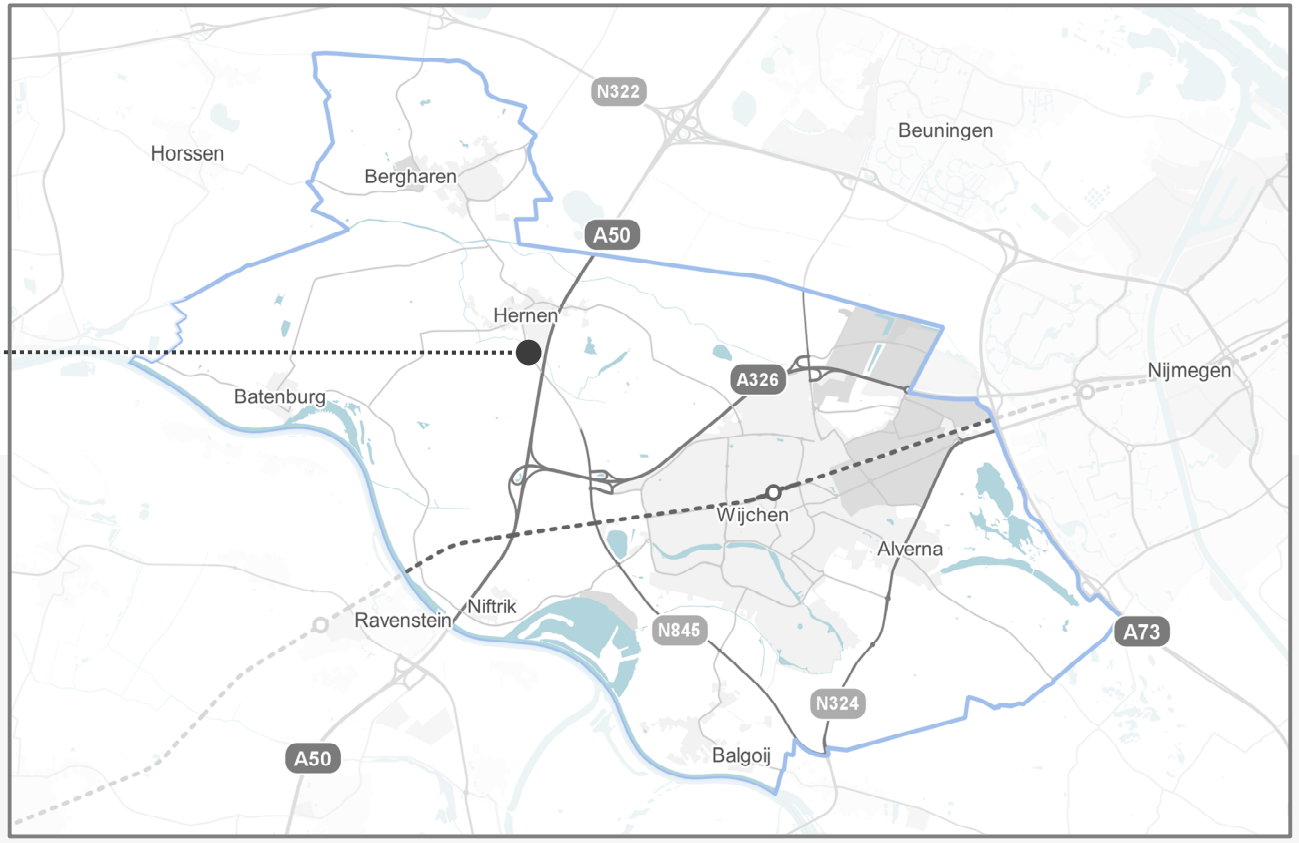
NAVIGATIE

Gemeente Wijchen

LANDBOUW-VERKEER

DOELSTELLING

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam



7. AANSLUITING FLERDEWEG

1. ONDERZOEK SLUIPVERKEER

3. ACTUALISATIE WEGEN-CATEGORISERING

8. VERSTEVIGING BERMEN

27. REGIONALE AFSTEMMING VERKEERSVEILIGHEID

28. VEILIGHEID KWETSBARE VERKEERS-DEELNEMERS

29. LOKALE AANPAK VERKEERSVEILIGHEID

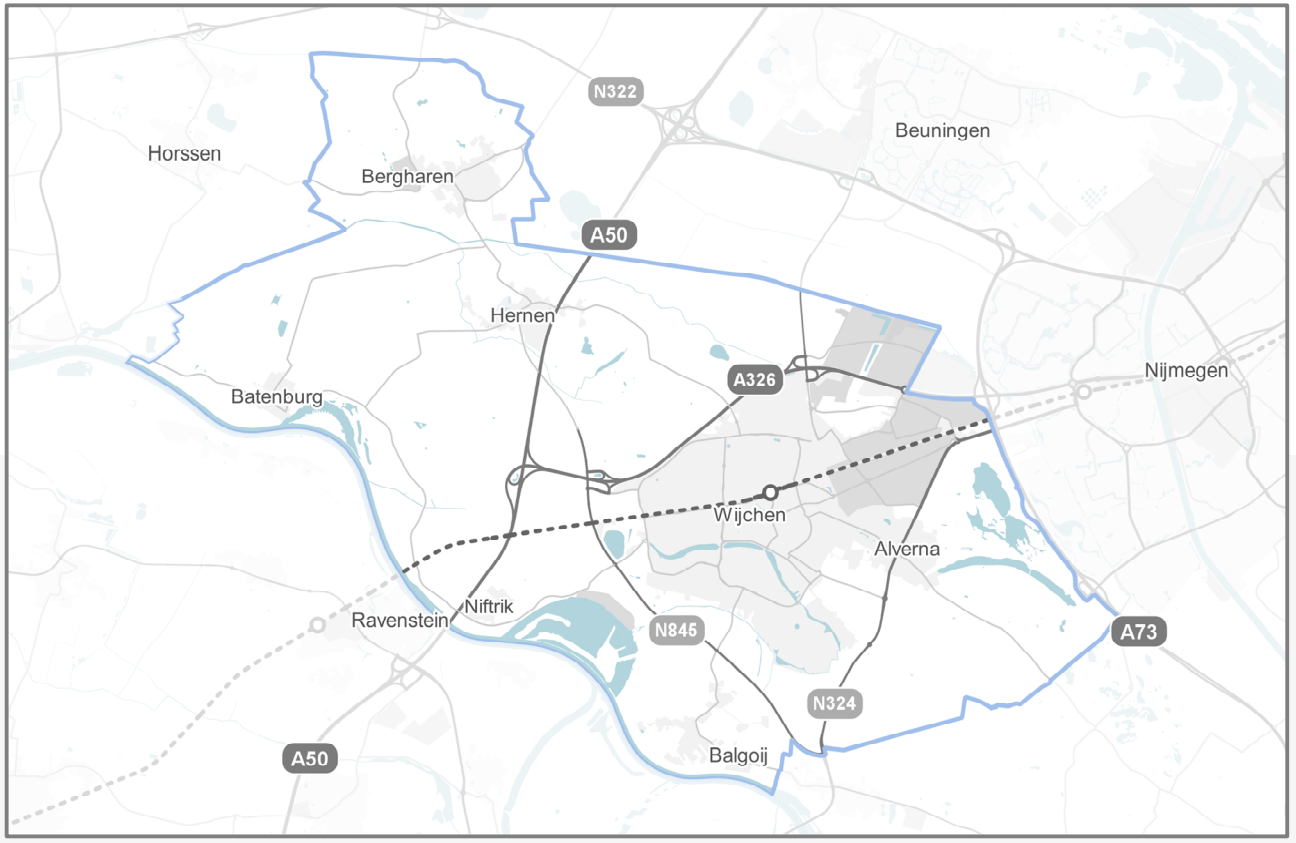
NAVIGATIE

Gemeente Wijchen

OVERIG

DOELSTELLING

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam



25. STRAAT VAN DE TOEKOMST

26. ZERO EMISSIE STADSLOGISTIEK

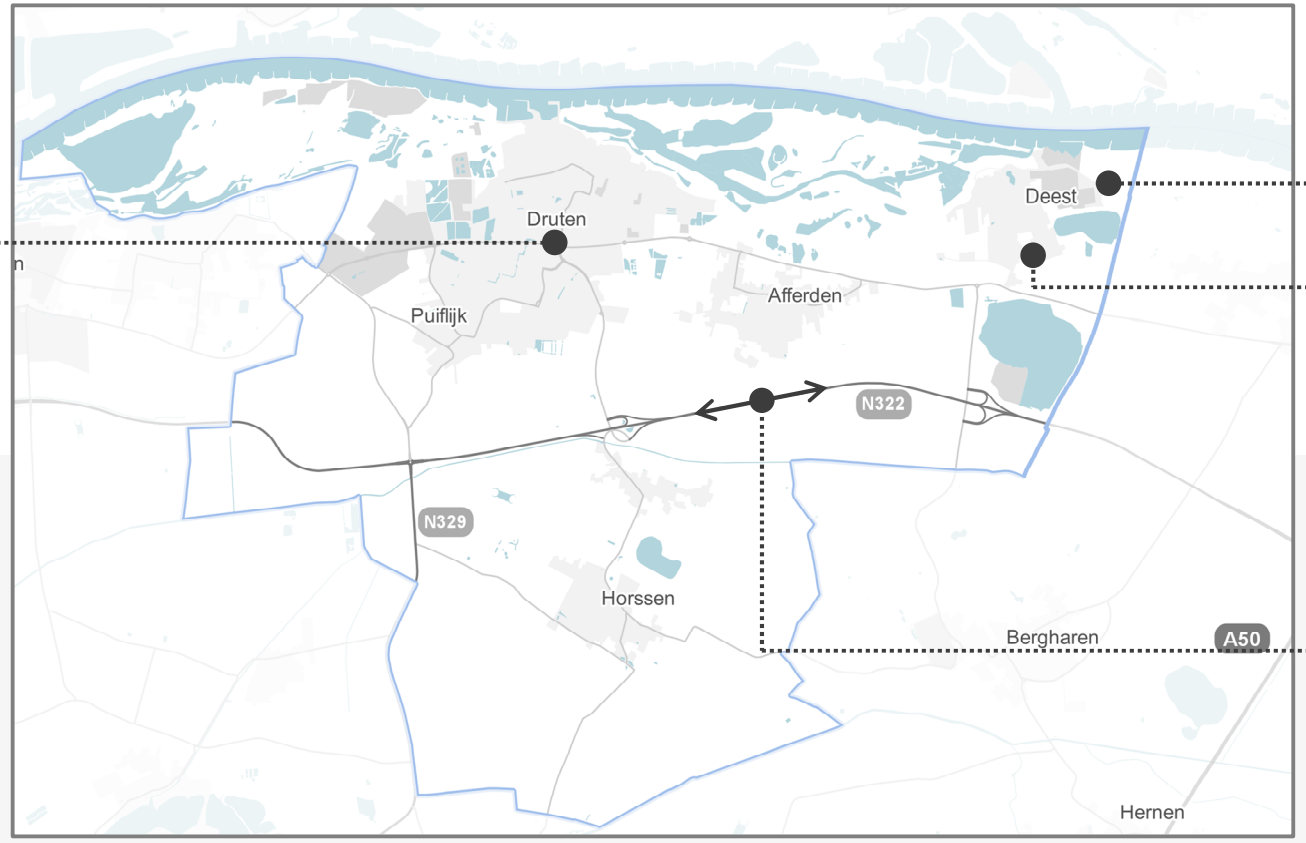
NAVIGATIE

Maatregelen modaliteit

Auto

Doelstelling

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam



8. Raadhuisstraat

6 Rondweg Deest

7. Vriezeweg Deest

2. Maas en Waalweg

1. Onderzoek sluipverkeer

3. Actualisatie wegen-categorisering

4. Aanpak grijze wegen

5. Snelheid binnen bebouwde kom

9. Versteviging bermen

17. Actualisatie parkeerbeleid

18. Actualisatie parkeernormen

20. Parkeren bedrijventerreinen

23. Monitoring duurzame mobiliteit

24. Stimuleren duurzame mobiliteit

25. Visie laadinfrastructuur

26. Deelmobiliteit bij bedrijventerreinen

27. Werkgeversaanpak bedrijventerreinen

30. Regionale afstemming verkeersveiligheid

31. Veiligheid kwetsbare verkeers-deelnemers

32. Lokale aanpak Verkeersveiligheid

33. Rotondes Druten

Navigatie

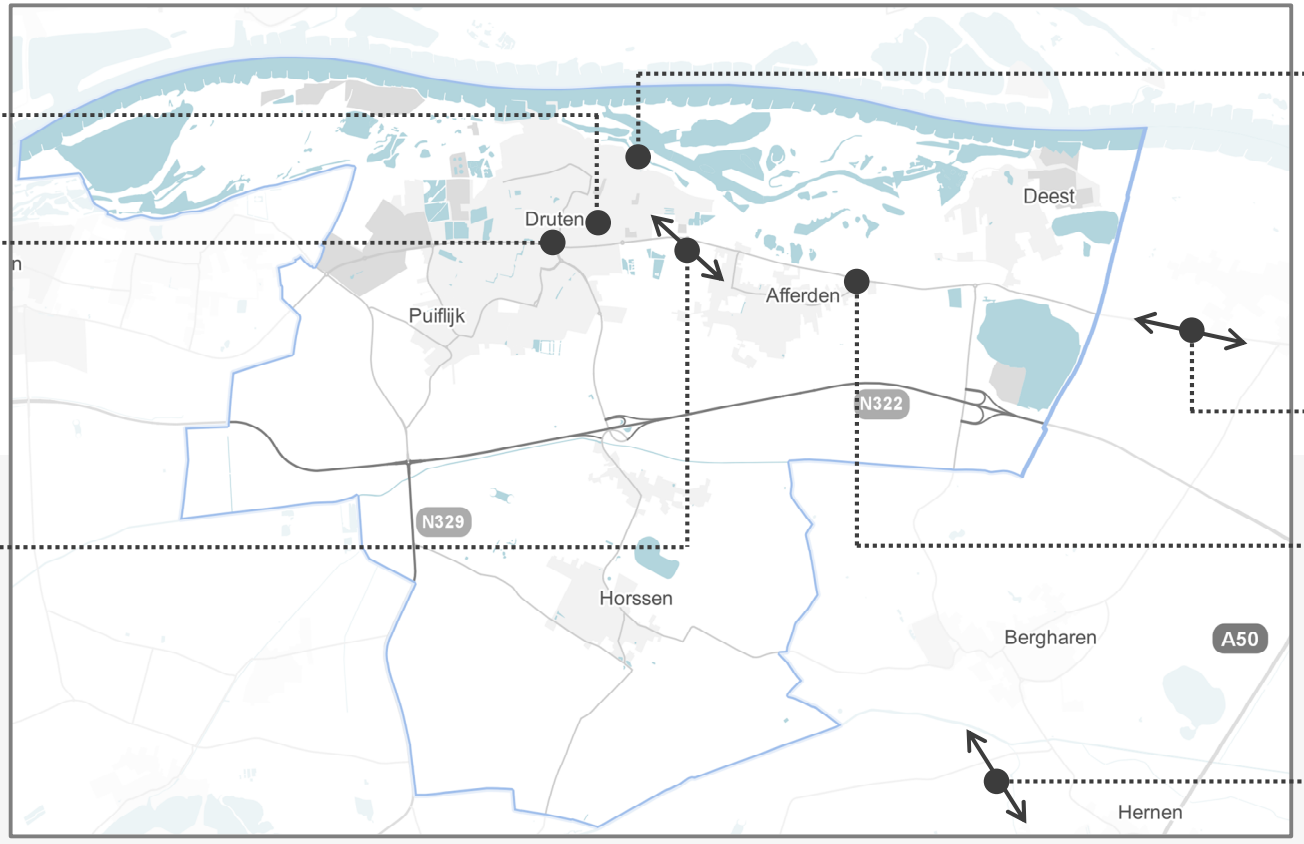
Gemeente Druten

Maatregelen modaliteit

(E-)Fiets

Doelstelling

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam



19. Fietsenstallingen centrum

8. Raadhuisstraat

15. Fietsroute Centrum - Waalbandijk

12. Fietsverbinding Druten – Beuningen - Nijmegen

13. Verbinding Tichellande - Afferden

14. Kruispunt van Heemstraweg - Koningstraat

11. Fietsverbinding Druten - Wijchen

1. Onderzoek sluipverkeer

3. Actualisatie wegen-categorisering

9. Versteviging bermen

10. Upgrade fiets- en wandelnetwerk

16. Regionale fietsverbindingen

17. Actualisatie parkeerbeleid

18. Actualisatie parkeernormen

23. Monitoring duurzame mobiliteit

24. Stimuleren duurzame mobiliteit

26. Deelmobiliteit bij bedrijventerreinen

27. Werkgeversaanpak bedrijventerreinen

30. Regionale afstemming verkeersveiligheid

31. Veiligheid kwetsbare verkeers-deelnemers

32. Lokale aanpak Verkeersveiligheid

33. Rotondes Druten

Navigatie

Gemeente Druten

OPENBAAR VERVOER

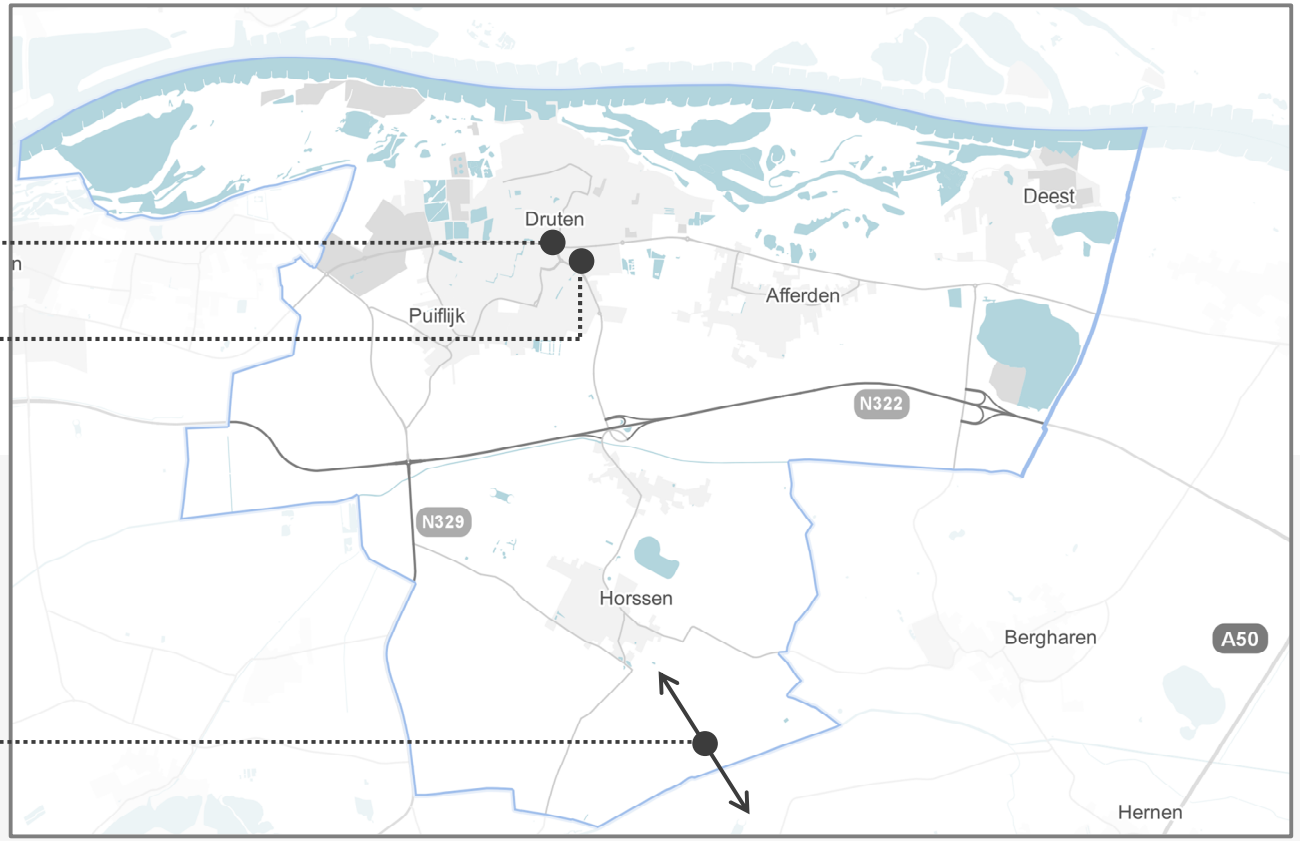
DOELSTELLING

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

8. RAADHUISSTRAAT

21. HOV-KNOOP DRUTEN

22. OV-VERBINDING DRUTEN - WIJCHEN



1. ONDERZOEK SLUIPVERKEER

3. ACTUALISATIE WEGEN-CATEGORISERING

23. MONITORING DUURZAME MOBILITEIT

24. STIMULEREN DUURZAME MOBILITEIT

26. DEELMOBILITEIT BIJ BEDRIJVENTERREINEN

27. WERKGEVERSAANPAK BEDRIJVENTERREINEN

34. DOELGROEPEN-VERVOER

NAVIGATIE

Gemeente Druten

Maatregelen modaliteit

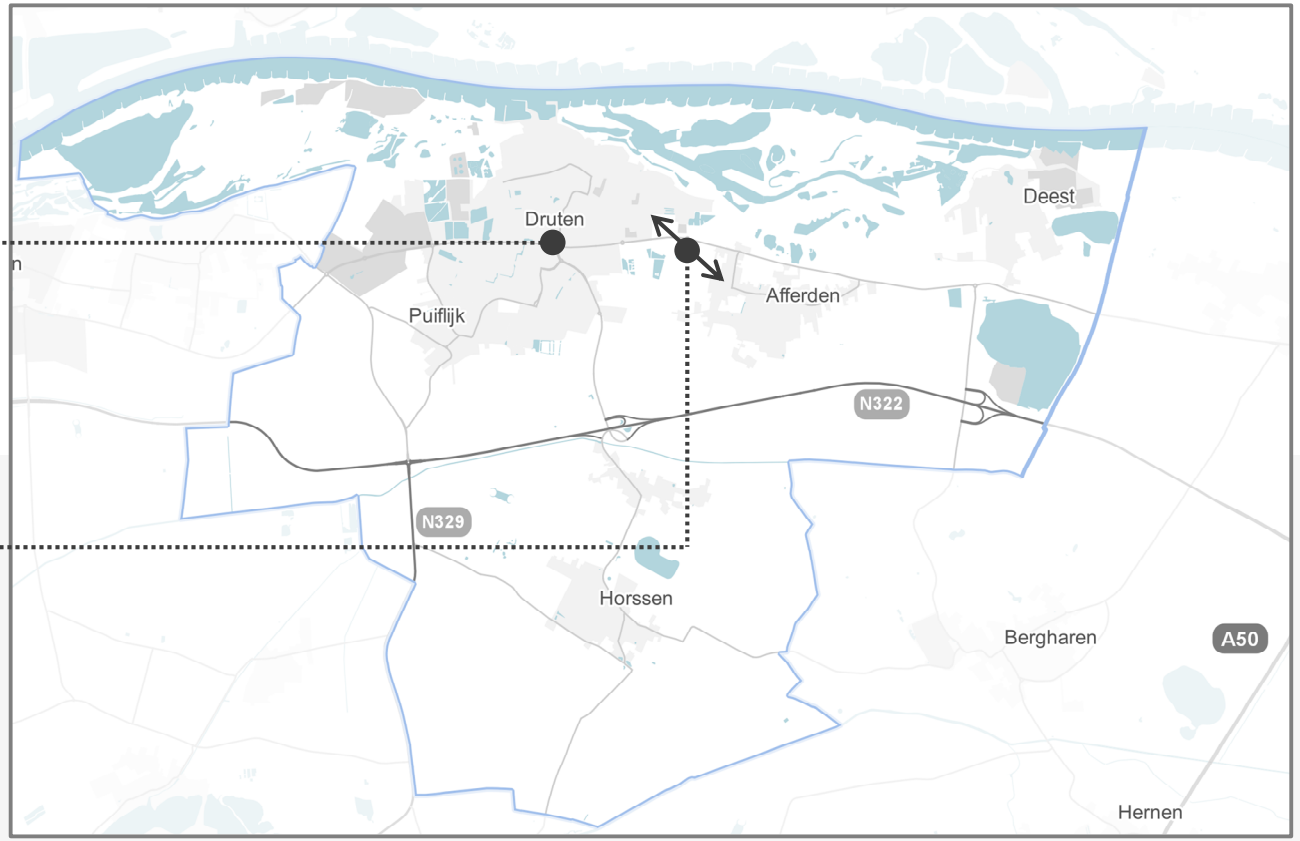
Lopen

Doelstelling

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

8. Raadhuisstraat

13. Verbinding Tichellande - Afferden



1. Onderzoek sluipverkeer

3. Actualisatie wegen-categorisering

10. Upgrade fiets- en wandelnetwerk

30. Regionale afstemming verkeersveiligheid

31. Veiligheid kwetsbare verkeers-deelnemers

32. Lokale aanpak Verkeersveiligheid

33. Rotondes Druten

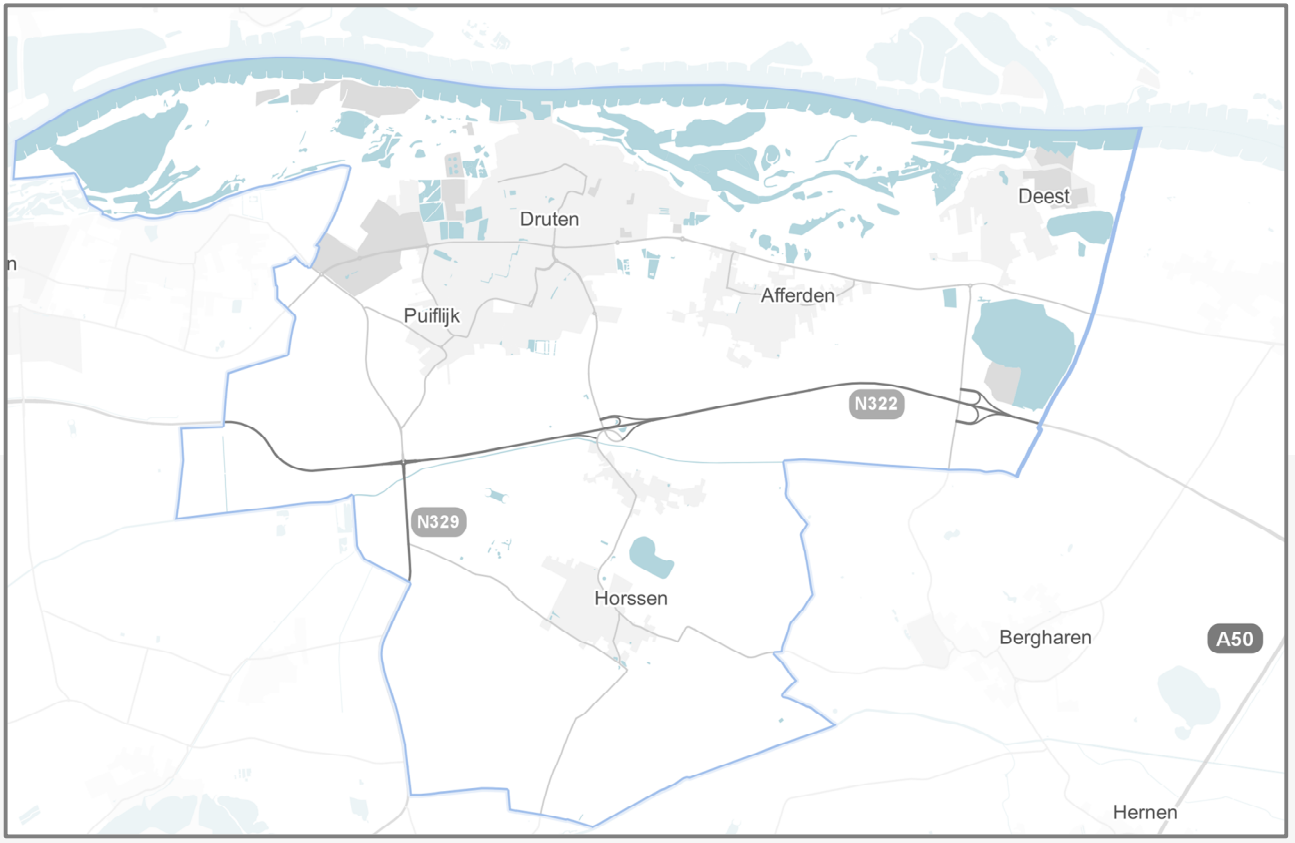
Navigatie

Gemeente Druten

LANDBOUW-VERKEER

DOELSTELLING

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam



1. ONDERZOEK SLUIPVERKEER

3. ACTUALISATIE WEGEN-CATEGORISERING

9. VERSTEVIGING BERMEN

30. REGIONALE AFSTEMMING VERKEERSVEILIGHEID

31. VEILIGHEID KWETSBARE VERKEERS-DEELNEMERS

32. LOKALE AANPAK VERKEERSVEILIGHEID

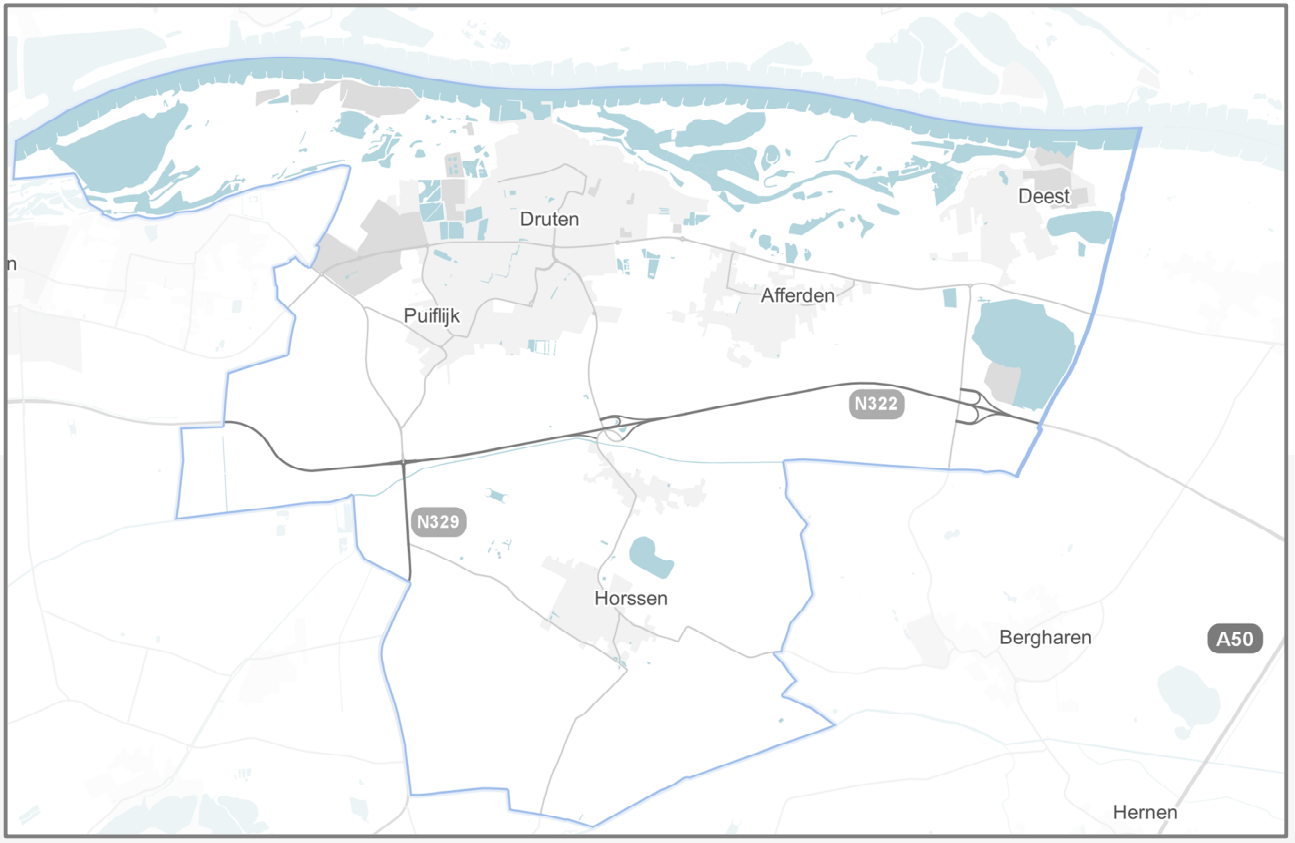
NAVIGATIE

Gemeente Druten

OVERIG

DOELSTELLING

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam



28. STRAAT VAN DE TOEKOMST

29. ZERO EMISSIE STADSLOGISTIEK

NAVIGATIE

Locatiespecifieke maatregelen

Gemeente Wijchen

Doelstellingen

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

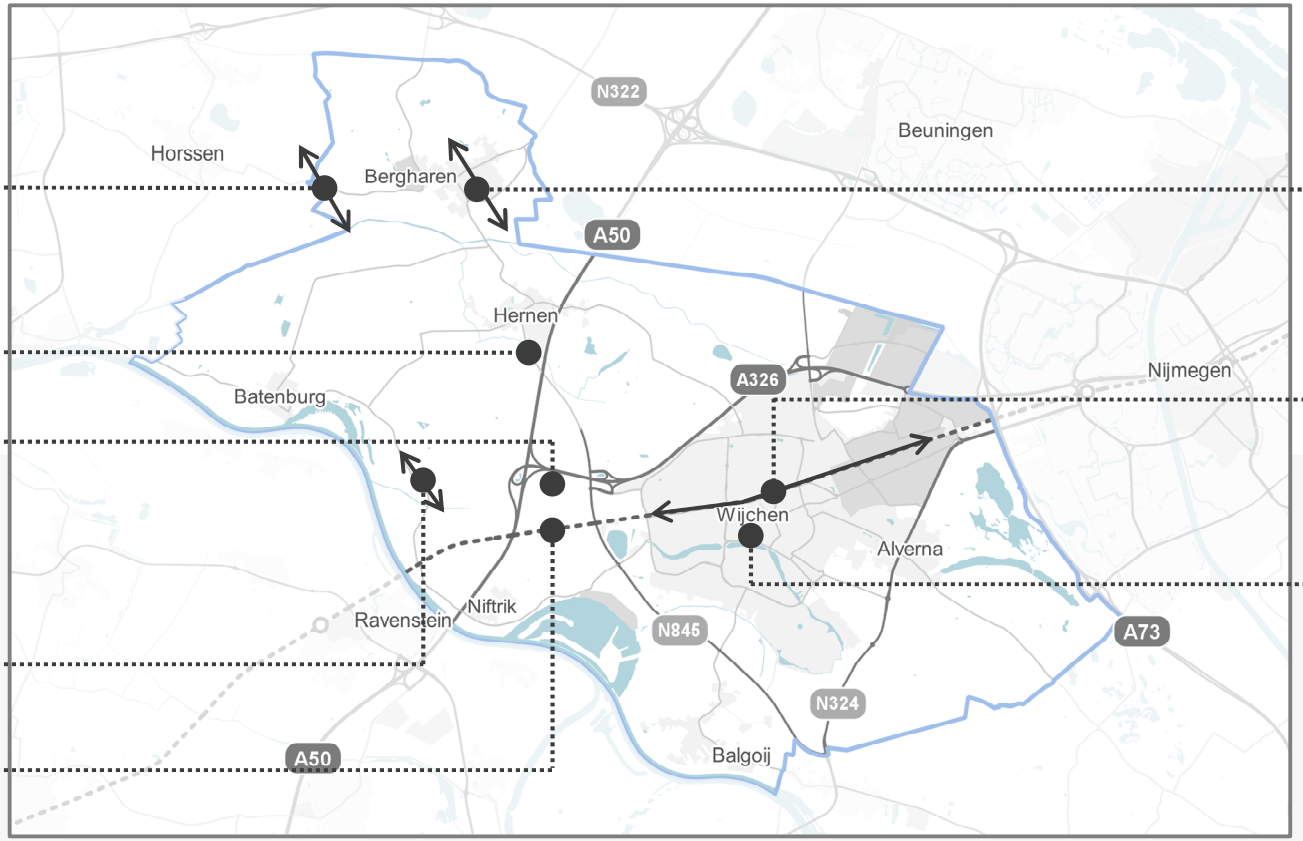
19. OV-verbinding Druten - Wijchen

7. Aansluiting Flerdeweg

17. P+R Wijchen West

11. Fietsverbinding Balgoij - Batenburg

18. Station Wijchen West



10. Fietsverbinding Druten - Wijchen

2. Onderdoorgang Spoor

15. Bewaakte fietsenstallingen

Toon niet-locatiespecifieke maatregelen

Navigatie

Gemeente Wijchen

GEMEENTE WIJCHEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

1. Onderzoek sluipverkeer
3. Actualisatie wegencategorisering
4. Aanpak grijze wegen
5. Snelheid buiten bebouwde kom
6. Snelheid binnen bebouwde kom
8. Versteviging bermen
9. Upgrade fiets- en wandelnetwerk
12. Regionale fietsverbindingen
13. Actualisatie parkeerbeleid
14. Actualisatie parkeernormen
16. Parkeren bedrijventerreinen
20. Monitoring duurzame mobiliteit
21. Stimuleren duurzame mobiliteit
22. Visie laadinfrastructuur
23. Deelmobiliteit bedrijventerreinen
24. Werkgeversaanpak bedrijventerreinen
25. Straat van de toekomst
26. Zero Emissie Stadslogistiek
27. Regionale afstemming verkeersveiligheid
28. Veiligheid kwetsbare verkeersdeelnemers
29. Aanpak onveilige situaties
30. Doelgroepenvervoer - HaltetaxiRRReis

TOON LOCATIESPECIFIEKE MAATREGELEN

NAVIGATIE

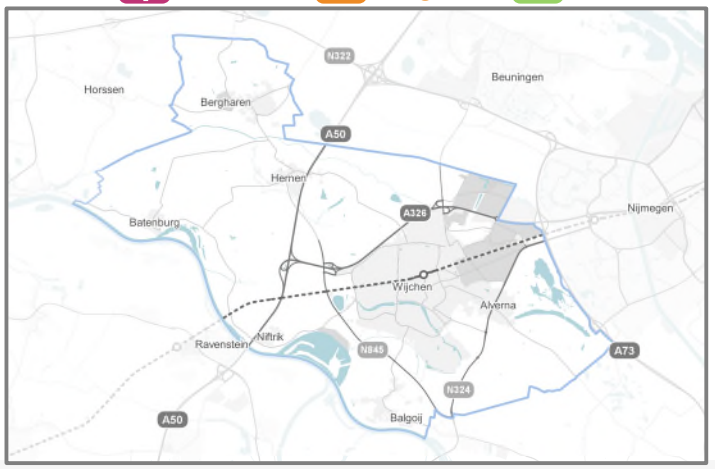
Gemeente Wijchen

GEMEENTE WIJCHEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

1. ONDERZOEK SLUIPVERKEER



Toelichting

Uit de online enquête blijkt dat sluipverkeer, doorgaand vrachtverkeer en bevoorradend vrachtverkeer overlast veroorzaakt. Dit wordt onder andere veroorzaakt door automobilisten die files op de A50 - Bankhoef willen mijden. Zij rijden vervolgens via de brug bij Grave. Naast sluipverkeer is er ook binnen de gemeente verkeer dat zich tussen woonwijken en kernen verplaatst. Daarbij komt dat de doorgaande wegen veelal midden door de kleinere kernen gaan. Hiermee vindt er dus veel doorgaand verkeer door de kernen plaats. Dit levert onveilige en ongewenste situaties op omdat automobilisten zich niet altijd aan de snelheidslimiet houden. Ook grote landbouwvoertuigen zorgen voor ongewenste situatie in de kernen en op de wegen buiten de kernen levert het passeren van een landbouwvoertuig gevaarlijke situaties op.

We voeren hierom een studie uit naar de wijze waarop de genoemde verkeersstromen het beste afgewikkeld kunnen worden op het wegennet. Naast het landelijke initiatief om het fileleed op de A50 (Paalgraven - Ewijk) te verminderen zetten we in op het weren van sluipverkeer door woonkernen en wegen die ook belangrijke fietsverbindingen zijn.

We onderzoeken verder mogelijkheden om:
1. Doorgaand verkeer en landbouwverkeer op een andere manier tussen bestemmingen binnen de gemeente te laten rijden; en/of
2. De snelheidslimiet binnen de kernen te verlagen, deze te handhaven en mogelijk de weginrichting aan te passen op de nieuwe snelheidslimiet (zie ook maatregel 6).

MODALITEIT

ALLE

ALLE

ONDERWERP

WEGENSTRUCTUUR

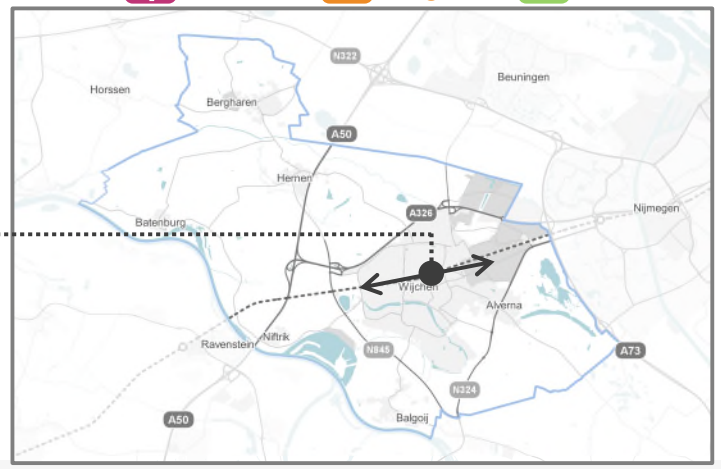
NAVIGATIE

GEMEENTE WIJCHEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

2. ONDERDOORGANG SPOOR



Toelichting

Potentiële locaties voor een onderdoorgang onder het spoor door in Wijchen zijn reeds onderzocht. Mogelijke locaties hiervoor zijn de Westerdreef, de Klapstraat en de Hoefsestraat-Stationslaan. We werken voor deze locaties de ruimtelijke inpassing en de impact op de lokale verkeersafhandeling uit en maken een eerste inschatting van de kosten die hiermee gemoeid zijn. We gaan in gesprek met ProRail en overige stakeholders om te kijken wat hun standpunten zijn met betrekking tot een onderdoorgang in Wijchen. Daarnaast bekijken we ook de mogelijkheden van een langzaam-verkeer tunnel (alleen fiets en lopen).

Hierbij houden we rekening met de doorstroming tussen Wijchen-Noord en Wijchen-Zuid die meer prioriteit moet krijgen in het perspectief van de woningbouwontwikkelingen van plan Kraanvogel, Tuin van Woezik en Wijchen-West. Ook zoeken we hierin de aansluiting met de initiatieven om in Wijchen-West een knooppunt met regionale P+R functie te creëren.

MODALITEIT

ALLE

ALLE

ONDERWERP

WEGENSTRUCTUUR

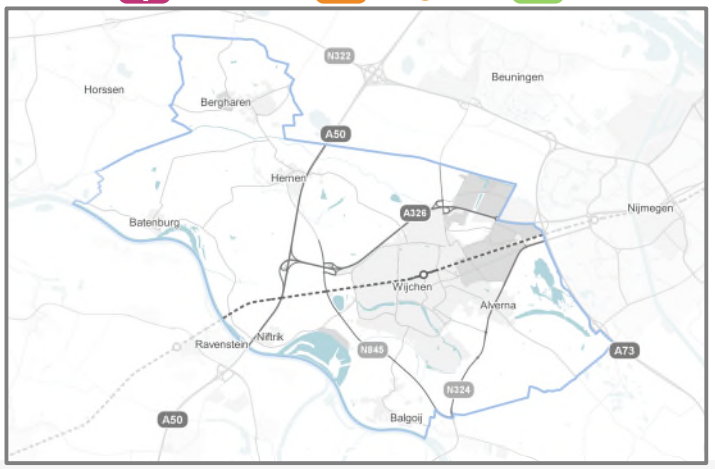
NAVIGATIE

GEMEENTE WIJCHEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

3. ACTUALISATIE WEGENCATEGORISERING



Toelichting

MODALITEIT

ALLE

ALLE

ONDERWERP

WEGENSTRUCTUUR

De categorisering van het lokaal wegennet is een essentieel instrument voor het realiseren van een Duurzaam Veilig verkeerssysteem. We actualiseren de wegencategorisering zodat het beter aansluit bij het gewenste gebruik en de ruimtelijke ontwikkelingen (zoals woningbouw en de invloed hiervan op mobiliteit) in de gemeente.

Hierbij maken we onderscheid tussen verkeersaders (de hoofdwegen met een accent op doorstroming van het verkeer) en verblijfsgebieden (verblijfsfunctie belangrijker dan verkeersfunctie). We besteden hierbij expliciet aandacht aan fietsverbindingen en voetgangersverbindingen.

De uitkomsten van diverse studies naar de huidige situatie vormen input voor de actualisatie (denk hierbij aan: problemen omtrent sluipverkeer, doorgaand verkeer door de kernen, landbouwverkeer, spoorse doorsnijdingen, huidige fietsverbindingen, etc.).

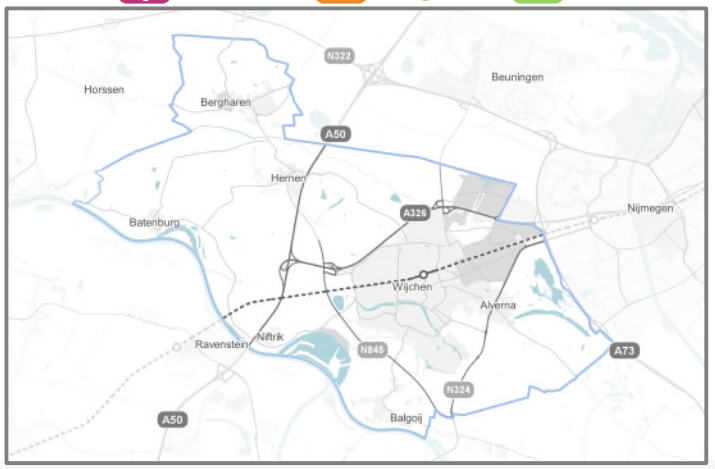
NAVIGATIE

GEMEENTE WIJCHEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

4. AANPAK GRIJZE WEGEN



Toelichting

In de gemeente liggen ook nog een aantal “grijze wegen”. Dit zijn wegen waarbij de inrichting (verharding en breedte van de weg) niet aansluit bij het gebruik van de weg (bijv. 30 km/u). Dit komt vaak doordat er beperkte fysieke ruimte is om de weg aan te laten sluiten op de voorzieningen die er langs liggen, of omdat een weg in de loop der tijd een andere functie heeft gekregen. Dit speelt bijvoorbeeld op de Bronckhorstlaan en de Kasteellaan.

We komen -op basis van de functie van de betreffende weg in het netwerk- met een passende oplossing om de veiligheid op de weg te verbeteren.

MODALITEIT

AUTO

ONDERWERP

WEGENSTRUCTUUR

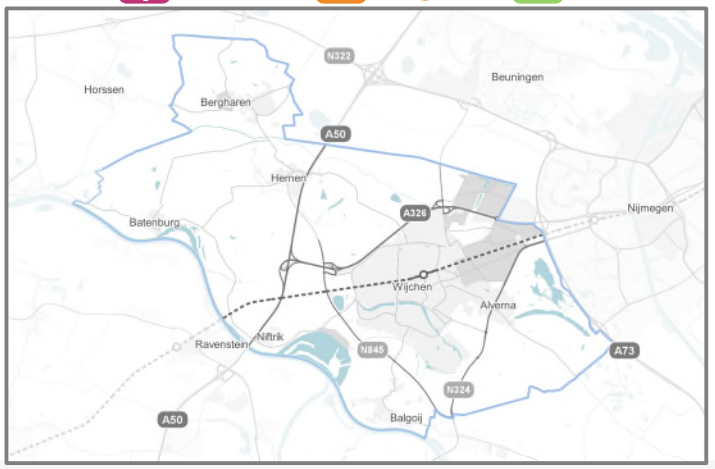
NAVIGATIE

GEMEENTE WIJCHEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

5. SNELHEID BUITEN BEBOUWDE KOM



Toelichting

Uitgangspunt binnen de gemeente is dat alle gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom een snelheidslimiet krijgen van 60 km/u en dat daar de weg ook op is ingericht. Dit wordt vastgelegd in het wegencategoriseringsplan. Nog niet overal geldt deze snelheidslimiet en is de weg op deze manier ingericht. We passen waar nodig de snelheidslimiet aan en nemen maatregelen om de betreffende wegen ook op een veilige en passende manier in te richten.

MODALITEIT

AUTO

ONDERWERP

WEGENSTRUCTUUR

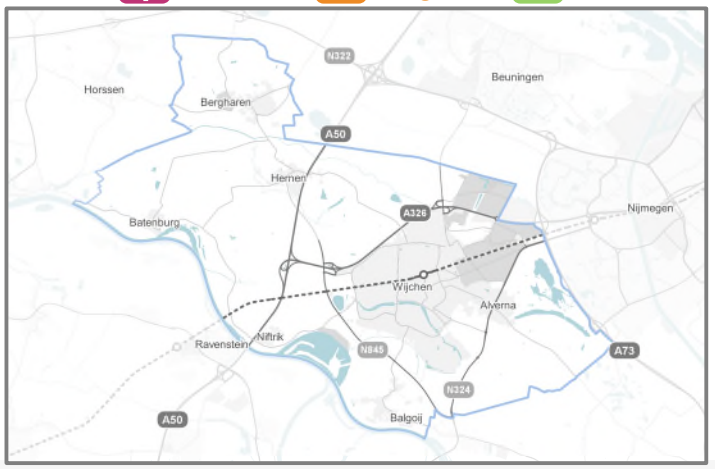
NAVIGATIE

GEMEENTE WIJCHEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

6. SNELHEID BINNEN BEBOUWDE KOM



Toelichting

Binnen de kernen sluiten we zoveel mogelijk aan bij de in de Tweede Kamer (link) aangenomen motie waarin de leidende maximumsnelheid binnen de bebouwde kom wordt teruggebracht van 50 naar 30 kilometer per uur. Deze snelheidsbeperking zal echter niet voor alle wegen gaan gelden. We stellen criteria op voor de afweging op welke wegen, als uitzondering, 50 km/u blijft gelden.

MODALITEIT

AUTO

ONDERWERP

WEGENSTRUCTUUR

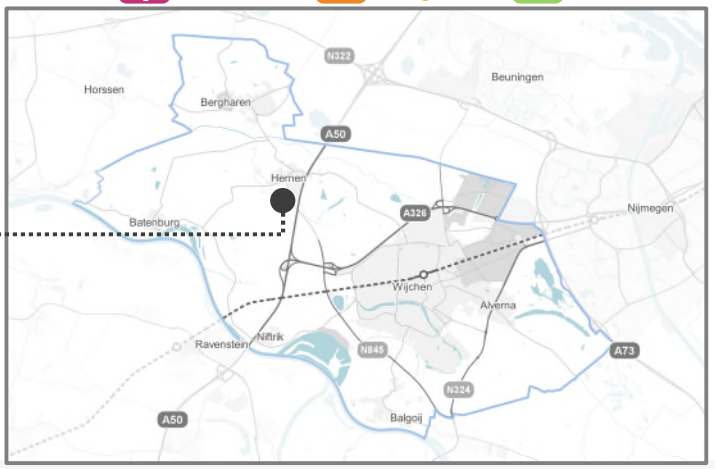
NAVIGATIE

GEMEENTE WIJCHEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

7. AANSLUITING FLERDEWEG



Toelichting

Er wordt verkeersoverlast ervaren op de Flerdeweg in Hernen. De leefbaarheidsgroep wil daarom de doorgaande route niet meer door het dorp laten lopen. Er zijn een aantal verkennende onderzoeken gedaan naar mogelijke alternatieven en maatregelen. Deze zijn echter nog niet compleet. We nemen dit mee in het onderzoek naar het huidige problemen en oplossingen (zie maatregel 1) en de uitwerking van het wegencategoriseringsplan (zie maatregel 3). Dit kan leiden tot vervolgonderzoek en uitwerking van mogelijke integrale oplossingen.

MODALITEIT

AUTO

ONDERWERP

WEGENSTRUCTUUR

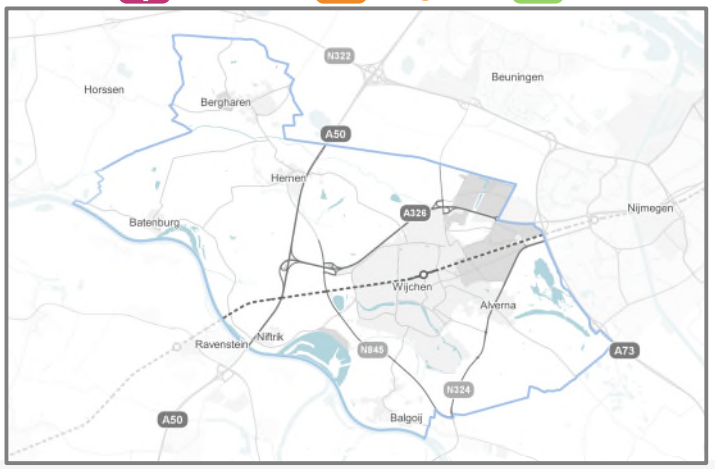
NAVIGATIE

GEMEENTE WIJCHEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

8. VERSTEVIGING BERMEN



Toelichting

We verstevigen de bermen van wegen buiten de bebouwde kom zonder de weg te verbreden. Dit komt te goede aan de vergevingsgezindheid en daarmee de veiligheid van deze wegen. We houden hierbij vast aan een gefaseerde aanpak waarbij werk met werk gemaakt wordt. Het voortouw bij deze maatregel ligt bij wegbeheer.

MODALITEIT

AUTO | FIETS

ONDERWERP

WEGENSTRUCTUUR

NAVIGATIE

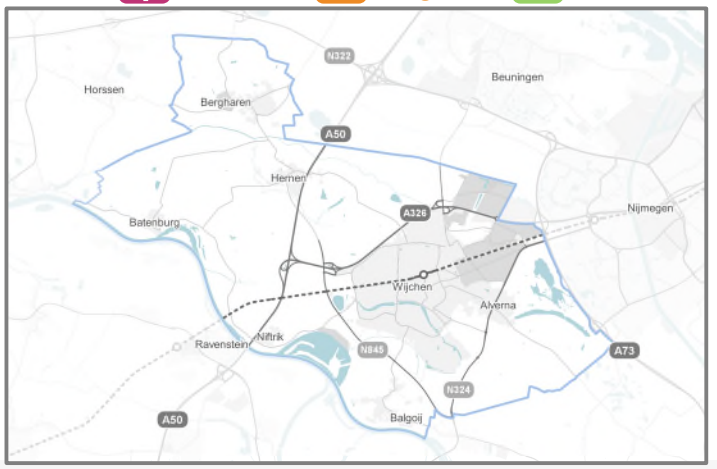
Gemeente Wijchen

GEMEENTE WIJCHEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

9. UPGRADE FIETS- EN WANDELNETWERK



MODALITEIT

FIETS | LOPEN

ONDERWERP

FIETS- EN WANDELPADEN

Toelichting

We willen het gebruik van de fiets en het verplaatsen per voet stimuleren. Dit doen wij door goede en veilige fiets- en wandelroutes te realiseren. Op basis van het geactualiseerde wegencategoriseringsplan beoordelen we waar de fiets- en wandelpaden moeten worden verbeterd. De voorgenomen verbeteringen van verbindingen (zoals in de volgende paragrafen genoemd) voeren we in lijn met het wegencategoriseringsplan uit. We beoordelen waar fiets- en/of wandelvoorzieningen bij moeten komen.

Voor de overige verbindingen bekijken we waar de kwaliteit om hoog moet. Hiervoor stellen we ontwerpuitgangspunten voor fietspaden op waarmee we veilige, comfortabele, directe en aantrekkelijke fietspaden creëren. Hierbij gaan we in op de gewenste breedte van de fietsvoorziening (rekening houdend met de breedte van verschillende type fietsen), hoe we omgaan met kruisingen en voorrang, verlichting en mogelijk andere zaken die de route aantrekkelijker maakt (bijvoorbeeld het creëren van extra beschutting buiten de bebouwde kom). Verder wordt gekeken naar de vergevingsgezindheid van de fietsinfrastructuur. Dat betekent dat we kijken of een inschattingsfout van een verkeersdeelnemer niet meteen leidt tot een ernstig ongeval. Bijvoorbeeld door palen, hekjes en andere objecten die niet strikt noodzakelijk zijn te verwijderen. Objecten die noodzakelijk worden gevonden en dus blijven staan, worden beter ingeleid met markering. Ook wordt gekeken of zichtlijnen goed zijn, bijvoorbeeld bij aanwezig groen. Binnen deze uitgangspunten maken we onderscheid in belangrijke grote fietsverbindingen met hoge eisen en kleinere verbindingen met minder hoge eisen die we ook laten aansluiten bij de gebruiker van de fietsverbinding.

Voor wandelpaden streven we ernaar dat de wandelaar een eigen pad heeft. Bij gebrek aan ruimte voor een aparte wandelvoorziening zorgen we voor een zo klein mogelijke kans op conflicten met gemotoriseerd verkeer. Daarnaast besteden we binnen de kernen veel aandacht aan veilige oversteekplaatsen.

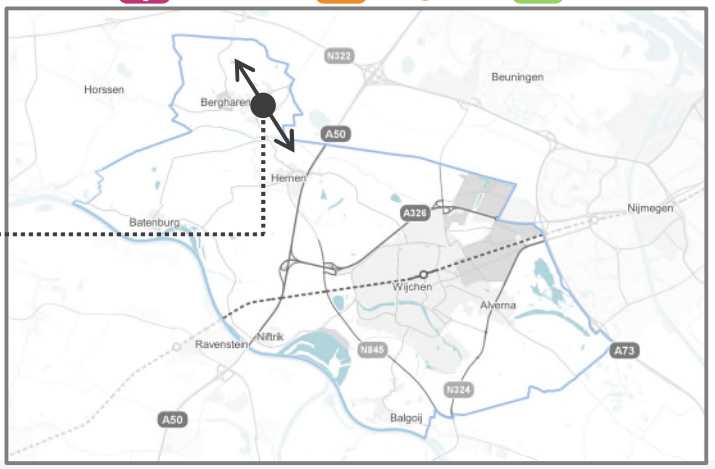
NAVIGATIE

GEMEENTE WIJCHEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

10. FIETSVERBINDING DRUTEN - WIJCHEN



Toelichting

In de online enquête is aangegeven dat op verschillende trajecten buiten de bebouwde kom gevaarlijke situaties voor fietsers ontstaan door gedeeld gebruik van de wegen tussen de kernen. Daarom onderzoeken we in hoeverre de fietsverbindingen tussen Druten en Wijchen en alle overige kernen veilig, comfortabel, direct en aantrekkelijk zijn. We zoeken naar mogelijkheden om aparte fietsvoorzieningen te creëren waarbij de autobereikbaarheid tussen de kernen gewaarborgd blijft. Daar waar nodig stellen we andere maatregelen voor om de veiligheid te verbeteren. Het resultaat van dit onderzoek wordt meegenomen tijdens het actualiseren van het wegencategoriseringsplan.

MODALITEIT

FIETS

ONDERWERP

FIETS- EN WANDELPADEN

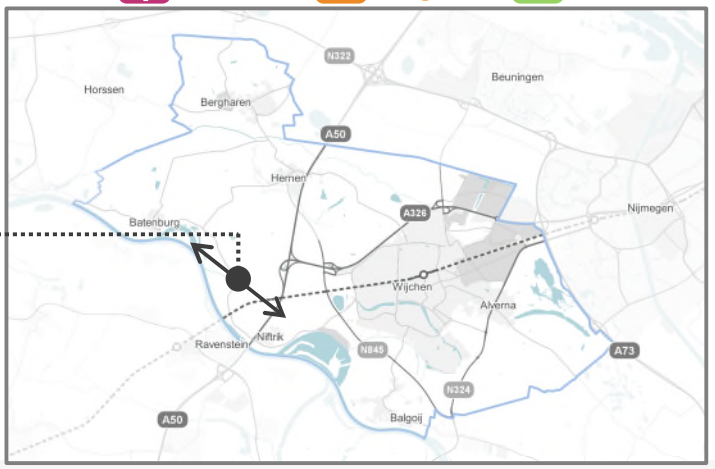
NAVIGATIE

GEMEENTE WIJCHEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

11. FIETSVERBINDING BALGOIJ - BATENBURG



Toelichting

We onderzoeken of we een fietspad van Balgoij naar Batenburg kunnen doortrekken en hoe we dat kunnen financieren. Hierbij denken we aan een fietspad dat met name bedoeld is voor recreatie.

MODALITEIT

FIETS

ONDERWERP

FIETS- EN WANDELPADEN

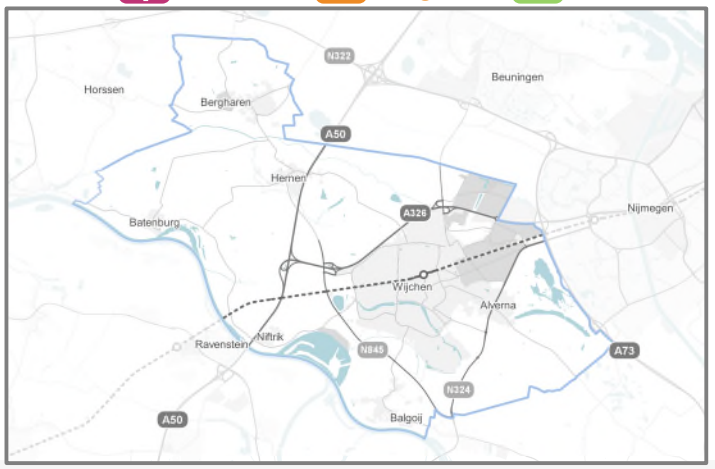
NAVIGATIE

GEMEENTE WIJCHEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

12. REGIONALE FIETSVERBINDINGEN



Toelichting

Naast alle interne fietsverbindingen zoeken we ook aansluiting bij het regionale fietsnetwerk. Dit doen we door enerzijds onze routes aan te sluiten op het regionale fietsnetwerk (o.a. snelfietsroute Wijchen-Oss). Dit nemen we ook op in het wegencategoriseringsplan. Anderzijds blijven we in gesprek met de regio om onderlinge plannen op elkaar af te stemmen. Hierbij zorgen we niet alleen voor goede fietsbereikbaarheid binnen onze gemeente maar kunnen we ook makkelijk en snel de fiets pakken naar omliggende gemeenten en voorzieningen.

MODALITEIT

FIETS

ONDERWERP

FIETS- EN WANDELPADEN

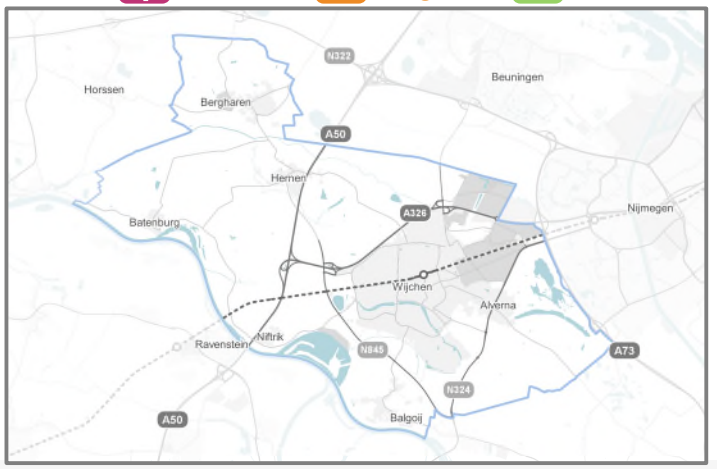
NAVIGATIE

GEMEENTE WIJCHEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

13. ACTUALISATIE PARKEERBELEID



MODALITEIT

AUTO | FIETS

ONDERWERP

PARKEREN

Toelichting

We actualiseren op korte termijn het parkeerbeleid, zodat het beter aansluit bij de doelstellingen van dit mobiliteitsplan. Hierbij sluiten we zo veel mogelijk aan bij de vigerende ambities. We gaan door met wat goed gaat en sturen bij waar het beter kan.

In het te actualiseren parkeerbeleid gaan we uit van de volgende punten:

1. Gratis parkeren voor iedere doelgroep (geen betaald parkeren). Door het parkeren gratis te houden is het voor bezoekers en inwoners eenvoudig om bijvoorbeeld voorzieningen in het centrum te bezoeken. Dit stimuleert de levendigheid en ook het ondernemerschap in de kern.

2. De bereikbaarheid met de auto blijft belangrijk. Wel stimuleren we het delen van gezamenlijke voorzieningen zoals deelauto's. Hiermee kan de parkeervraag in woonwijken worden verkleind en spelen we in op een milieubewuste manier van bouwen en leven.

3. De toename van het aantal laadpunten leidt ertoe dat het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor 'benzine-rijders' afneemt. Met name in woonwijken waar de parkeerdruk hoog is, kan dit tot onbegrip leiden. Zeker als deze plekken niet of weinig worden gebruikt. Tegelijkertijd hebben elektrische rijders op hun beurt weer last van andere elektrische rijders die onnodig lang de laadpalen bezet houden. Voor aanvragen van onze inwoners en ondernemers sluiten we aan bij de *Strategie Elektrisch Rijden*.

4. Parkeren van grote voertuigen is niet toegestaan met uitzondering van enkele locaties op bedrijventerreinen en voor het laden en lossen in de kernwinkelgebieden. Dit laatste gebeurt nu ongestructureerd en het parkeren van vrachtwagens is binnen de Economische Visie als knelpunt beschreven. In het parkeerbeleid worden voor beide punten oplossingsrichtingen uitgewerkt.

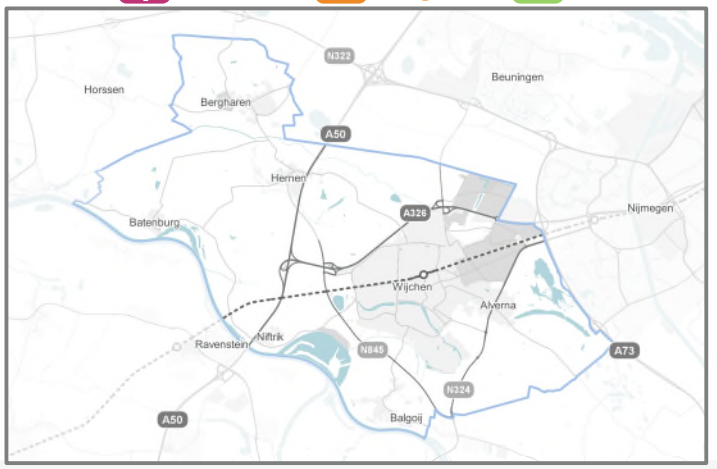
NAVIGATIE

GEMEENTE WIJCHEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

14. ACTUALISATIE PARKEERNORMEN



MODALITEIT

AUTO | FIETS

ONDERWERP

PARKEREN

Toelichting

Parkeernormen zijn bedoeld om te garanderen dat bij nieuwe (bouw)projecten voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Door parkeernormen vast te leggen weten projectontwikkelaars en andere initiatiefnemers waar zij aan toe zijn en wordt voorkomen dat nieuwe ontwikkelingen tot parkeertekorten of parkeeroverlast in de omgeving leiden. Gezien de grote woningbouwopgave in de komende jaren is het van belang om duidelijke kaders te hanteren. Blijft het huidig autobezit worden gefaciliteerd of wordt ingezet op een meer sturend beleid en het bieden van goede alternatieven voor bijvoorbeeld de tweede auto? Deze keuze wordt meegenomen in de actualisatie van het parkeerbeleid.

De vigerende parkeernormen dateren uit 2016. We actualiseren de gemeentelijke parkeernormen zodat deze aansluiten op het mobiliteits- en parkeerbeleid. Hierbij kijken we ook naar de mogelijkheid van gebouwde parkeervoorzieningen (garage, oprit, carport etc.), waardoor er op straat minder parkeerplaatsen nodig zijn. Hierdoor verbetert de ruimtelijke kwaliteit van de straat. Bij de actualisatie van de gemeentelijke parkeernormen kijken we ook naar de mogelijkheden en de toepasbaarheid van specifieke parkeernormen voor de fiets. Fietsparkeernormen hebben betrekking op nieuw- en verbouwplannen van kantoren, bedrijven en voorzieningen waarvoor de ontwikkelaar een omgevingsvergunning moet aanvragen.

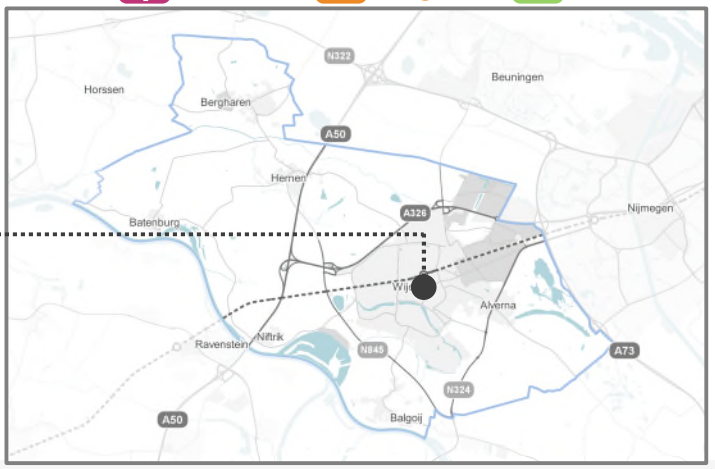
NAVIGATIE

GEMEENTE WIJCHEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

15. BEWAAKTE FIETSENSTALLINGEN CENTRUM



MODALITEIT

FIETS

ONDERWERP

PARKEREN

Toelichting

Om fietsgebruik verder te stimuleren is het niet alleen noodzakelijk dat het fietsnetwerk comfortabel en compleet is, er moeten bij bestemmingen ook goede en veilige stallingsvoorzieningen aanwezig zijn. Fietsparkeren krijgt daarom meer aandacht in het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. We zorgen ervoor dat fietsparkeerplaatsen dichter bij de voorziening liggen dan autoparkeerplaatsen en dat deze ook daadwerkelijk fietsend (veilig en direct) bereikbaar zijn. Hiermee benadrukken we het belang dat we geven aan de fiets. In de wijken / kernen zorgen we voor goede en voldoende fietsvoorzieningen bij openbaar vervoer haltes. Op deze manier stimuleren we duurzaam vervoer per fiets en openbaar vervoer.

Daar waar nodig verhogen we op een kosteneffectieve wijze de beschikbare fietsparkeercapaciteit. We geven hierbij prioriteit aan fietsers die hun fiets vaak gebruiken. Het aantal ongebruikte fietsen dat de bestaande fietsvoorzieningen bezet houdt, wordt tot een minimum beperkt. Dit begint met het beter benutten van bestaande fietsvoorzieningen. Als voorzieningen voor een deel bezet worden gehouden door ongebruikte fietsen (zoals fietswrakken), dan zijn nieuwe fietsparkeerplaatsen niet altijd nodig. Het beter benutten van de bestaande capaciteit is in veel gevallen kosteneffectiever dan het bijplaatsen van fietsparkeerplaatsen.

We onderzoeken de mogelijkheden van gratis, bewaakte fietsvoorzieningen in het centrum, met voldoende oplaadvoorzieningen voor elektrische fietsen.

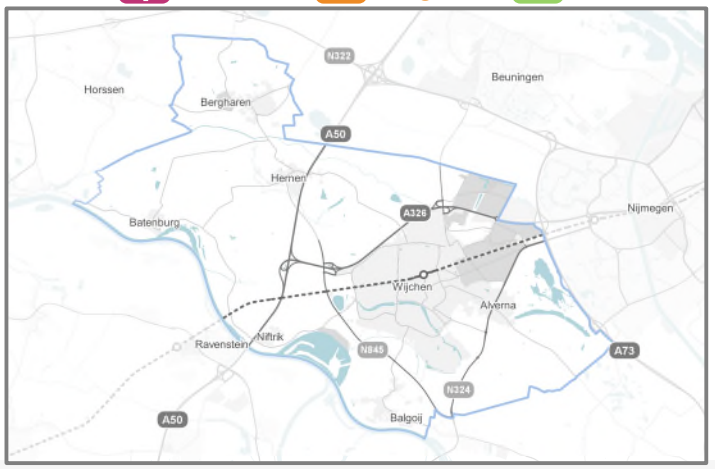
NAVIGATIE

GEMEENTE WIJCHEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

16. PARKEREN BEDRIJVENTERREINEN



MODALITEIT

AUTO

ONDERWERP

PARKEREN

Toelichting

Op de meeste bedrijventerreinen vindt parkeren volledig op eigen terrein plaats. Op een aantal werklocaties zijn er echter hinderlijke en soms zelfs gevaarlijke situaties omdat vrachtwagens op de openbare weg staan geparkeerd (bijv. Wijchen-Oost) en/of dat in de berm wordt geparkeerd.

We verbeteren deze situaties door parkeerverboden te handhaven en waar mogelijk uitbreiding van parkeergelegenheid.

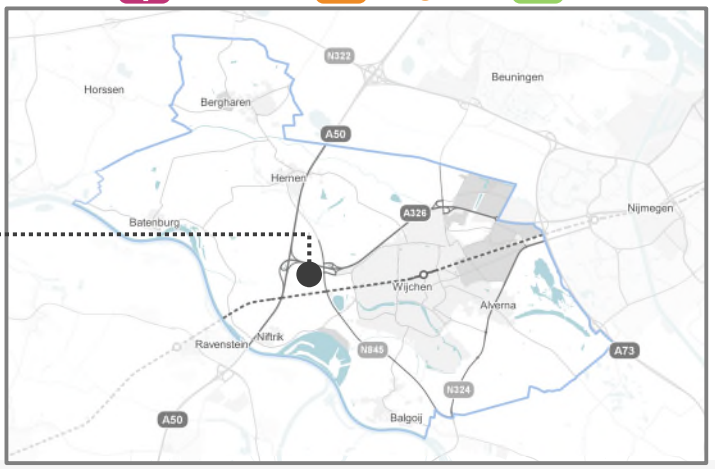
NAVIGATIE

GEMEENTE WIJCHEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

17. P+R WIJCHEN WEST



Toelichting

Wijchen heeft te maken met een woningtekort. Uit het Woningmarktonderzoek regio Arnhem Nijmegen (uit 2019) blijkt dat de totale woningbouwopgave voor onze gemeente circa 1.500 nieuwe woningen bedraagt. We werken daarom aan plannen om deze woningen binnen tien jaar gebouwd te hebben, waarvan 1.000 woningen zelfs binnen de komende vijf jaar.

Een van de kansrijke bouwlocaties voor deze woningen is Wijchen-West. Gelegen nabij knooppunt Bankhoef (A50) en op- en afritten Bergharen (A326) bieden de ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk kansen voor de realisatie van een P+R terrein met regionale functie. We onderzoeken, samen met onze regionale partners, de haalbaarheid (financieel en ruimtelijk) en potentie van een P+R op deze locatie. Hierbij besteden we natuurlijk aandacht aan de positieve effecten voor Wijchen.

MODALITEIT

OPENBAAR VERVOER

ONDERWERP

OPENBAAR VERVOER

NAVIGATIE

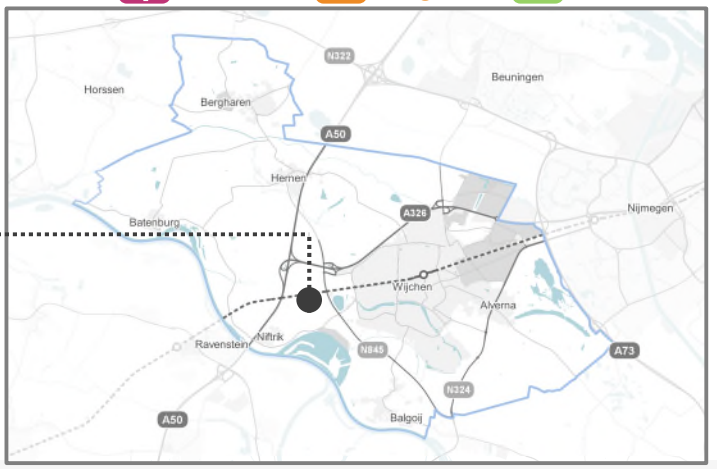
Gemeente Wijchen

GEMEENTE WIJCHEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

18. STATION WIJCHEN WEST



Toelichting

Wijchen heeft te maken met een woningtekort. Uit het Woningmarktonderzoek regio Arnhem Nijmegen (uit 2019) blijkt dat de totale woningbouwopgave voor Wijchen circa 1.500 nieuwe woningen bedraagt. We werken daarom aan plannen om deze woningen binnen tien jaar gebouwd te hebben, waarvan 1.000 woningen zelfs binnen de komende vijf jaar.

Een van de kansrijke bouwlocaties voor deze woningen is Wijchen-West. Gelegen nabij knooppunt Bankhoef (A50), op- en afritten Bergharen (A326) en de spoorlijn tussen 's-Hertogenbosch en Nijmegen, bieden de ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk kansen voor de realisatie van een tweede treinstation voor Wijchen. Het treinstation kan op twee manieren bijdragen aan de leefbaarheid van/in de gemeente Wijchen. De aanwezigheid van een treinstation, waar vandaan zowel richting 's-Hertogenbosch als Nijmegen kan worden gereisd, biedt kansen voor inwoners van Wijchen-West om minder afhankelijk te zijn van de auto. Bij de realisatie van Wijchen-West kan hierdoor ingezet worden op minder voorzieningen voor de auto. Dit komt de leefbaarheid en duurzaamheid in de wijk ten goede.

Ook kan de aanwezigheid van een treinstation, kansen bieden voor een grootschalige(re) P+R-locatie voor verkeer vanaf de A50 en A326 in de richting van Nijmegen. De mogelijkheid voor station Wijchen-West is opgenomen in de gebiedsvisie. De komende jaren stemmen we dit af met de regionale en landelijk betrokken partijen.

MODALITEIT

OPENBAAR VERVOER

ONDERWERP

OPENBAAR VERVOER

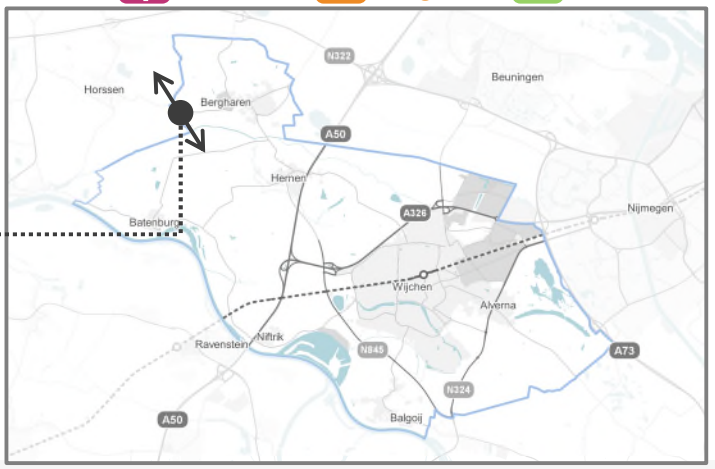
NAVIGATIE

GEMEENTE WIJCHEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

19. OV-VERBINDING DRUTEN - WIJCHEN



Toelichting

Station Wijchen ligt op de spoorverbinding tussen ‘s-Hertogenbosch en Nijmegen en wordt per uur meermaals bediend door stoptreindiensten (Sprinters). Verschillende (buurt)busverbindingen vervolmaken het OV-netwerk in Wijchen, met onder andere verbindingen van en naar de kernen Wijchen, Beuningen, Malden en Grave. Niet alle kernen in de gemeente zijn echter verbonden met het OV en ook een verbinding van en naar Druten ontbreekt. Wij zetten ons daarom in op een (buurt)bus tussen Druten en Wijchen en overige kernen, waarbij wordt aangesloten op het station en dienstregeling van de trein richting Den Bosch.

We zitten ons tegelijkertijd in voor behoud en waar mogelijk verbetering van de bestaande OV-lijnen naar de ons omliggende gemeenten.

MODALITEIT

OPENBAAR VERVOER

ONDERWERP

OPENBAAR VERVOER

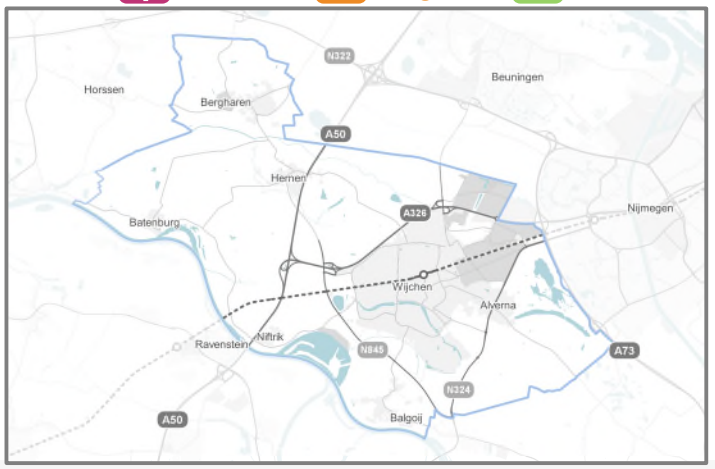
NAVIGATIE

GEMEENTE WIJCHEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

20. MONITORING DUURZAME MOBILITEIT



MODALITEIT

ALLE

ALLE

ONDERWERP

DUURZAME MOBILITEIT

Toelichting

In de *Strategie Elektrisch Rijden* wordt een streefwaarde opgenomen voor duurzame mobiliteit in 2025. We monitoren de ontwikkelingen op dit gebied. Op basis van het gemeten mobiliteitspatroon kunnen we:

1. het succes van genomen maatregelen evalueren; en
2. de noodzaak tot aanvullende maatregelen bepalen.

Dit is hiermee een basis voor andere maatregelen in de komende jaren.

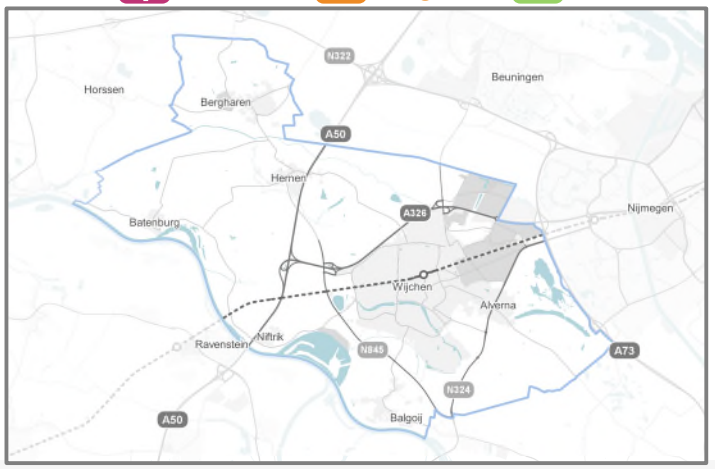
NAVIGATIE

GEMEENTE WIJCHEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

21. STIMULEREN DUURZAME MOBILITEIT



MODALITEIT

ALLE

ALLE

ONDERWERP

DUURZAME MOBILITEIT

Toelichting

Vanwege het landelijke karakter van de gemeente zijn veel mensen afhankelijk van de auto (bijvoorbeeld voor het halen van de wekelijkse boodschappen). Daarom zetten we niet in op deelauto's ter vervanging van de eigen auto, maar wel ter vervanging van de tweede auto. Zo willen we een pilot met deelauto's. We gaan in gesprek met de mensen uit deze kern en aanbieders van deelauto's. Op basis van deze gesprekken stellen we deelauto's beschikbaar en we monitoren in hoeverre deze als vervanging gebruikt kan worden voor de tweede auto en wat de gebruikers er van vinden. Bij een succesvolle pilot maken we de beschikbaarheid van deelauto's permanent en gaan we verder met een volgende pilot.

Daarnaast stimuleren we het gebruik van elektrisch vervoer door voldoende laadpalen beschikbaar te stellen (aansluitend bij de *Strategie Elektrisch Rijden*).

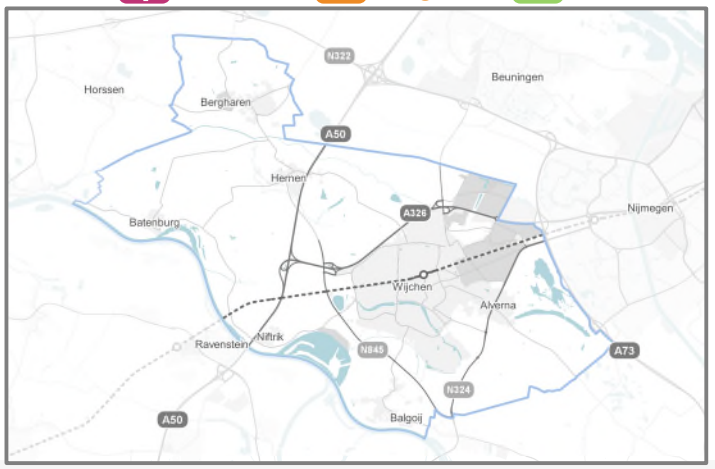
NAVIGATIE

GEMEENTE WIJCHEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

22. VISIE LAADINFRASTRUCTUUR



Toelichting

In navolging van landelijke afspraken wordt in 2021 een gemeentelijke visie op elektrisch rijden (incl. laadinfrastructuur en een plaatsingsbeleid) opgesteld.

MODALITEIT

AUTO

ONDERWERP

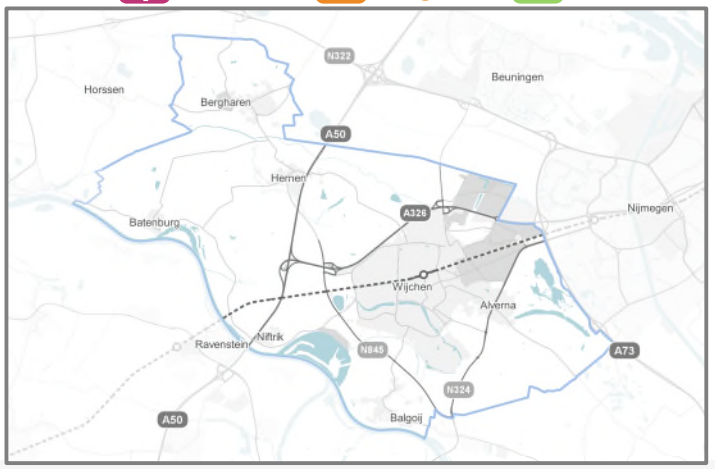
DUURZAME MOBILITEIT

NAVIGATIE

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

23. DEELMOBILITEIT BIJ BEDRIJVENTERREINEN



Toelichting

De meeste werklocaties / bedrijventerreinen zijn slecht met het huidig OV te bereiken. Het openbaar vervoer kampt sinds de coronacrisis met dalende aantallen passagiers en de exploitatie staat onder druk. Onduidelijk is of de coronacrisis een blijvend effect heeft op ons mobiliteitsgedrag. Blijven mensen collectieve vormen van vervoer vermijden om de trefkans met andere mensen te minimaliseren?

Op het moment van schrijven is in ieder geval duidelijk dat intensivering van het openbaar busvervoer naar 'klassieke bedrijventerreinen' niet als reële optie gezien kan worden. Openbaar vervoer is vooral bedoeld voor grote geconcentreerde stromen, de hele dag door. We zetten ons daarom in op het behoud van buslijnen die reeds bedrijventerreinen aandoen. Daarnaast zetten we ons in voor alternatieven zoals goede bereikbaarheid per fiets en eventueel aanvullend door bedrijven geïnitieerde en uit te voeren pendeldiensten in aansluiting op ploegendiensten.

Een goede combinatie van openbaar vervoer en fiets (voor de last-mile) vormt een alternatief voor het gebruik van de auto. Op strategische plaatsen worden bushaltes van steeds meer fietsvoorzieningen voorzien. We staan positief tegenover initiatieven van deelmobiliteit-taanbieders om deelfietsen te plaatsen bij OV-haltes op bedrijventerreinen. Het aanbieden van deelfietsen, al dan niet elektrisch, draagt immers bij aan verbeteren van de bereikbaarheid. Het aantal deelfietsen en deellocaties kan op basis van het gebruik en effect op OV vervolgens verder worden uitgebreid.

MODALITEIT

ALLE

ALLE

ONDERWERP

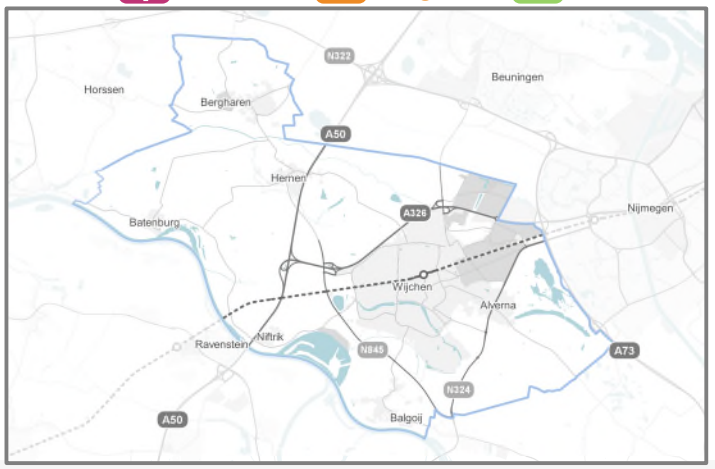
DUURZAME MOBILITEIT

NAVIGATIE

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

24. WERKGEVERSAANPAK BEDRIJVENTERREINEN



Toelichting

In Slim & Schoon Onderweg werken 18 gemeenten in de regio Arnhem Nijmegen samen aan een beter bereikbare en schonere regio. Hiervoor wordt samengewerkt met provincie, rijk en het bedrijfsleven. Met diverse oplossingen worden inwoners en werknemers gestimuleerd duurzamer, slimmer, sneller en gezonder te reizen.

Naast maatregelen of activiteiten vanuit de overheid/overheden, zoals campagnes, stimulering op verschillende modaliteiten en maatregelen gericht op brandstofbesparing in logistiek en transport, kunnen met name werkgevers het reisgedrag van hun werknemers beïnvloeden. Hierbij moet worden gedacht aan maatregelen zoals het verhogen van een fietsvergoeding voor werknemers, het promoten van nieuwe fietsroutes, het neerzetten van oplaadplekken voor e-bikes op werklocaties en promoten van deelmobiliteit.

Samen met de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen, provincie Gelderland en bedrijven wordt de komende jaren ingezet op het ontwikkelen van een werkgeversaanpak per bedrijventerrein. Het doel hierbij is de groei van het autogebruik te verminderen door gezamenlijk te komen tot goede alternatieven voor de auto. Een belangrijk onderdeel hierin vormt de fiets, waarvoor naast een goed intern en extern netwerk, voldoende, goede en veilige stallingen en omkleedvoorzieningen nodig zijn. Per bedrijventerrein wordt de komende jaren een verkeersplan uitgewerkt gericht op de specifieke kenmerken, wensen en mogelijkheden van het terrein. De uitvoering hiervan ligt deels bij de bedrijven.

MODALITEIT

ALLE

ALLE

ONDERWERP

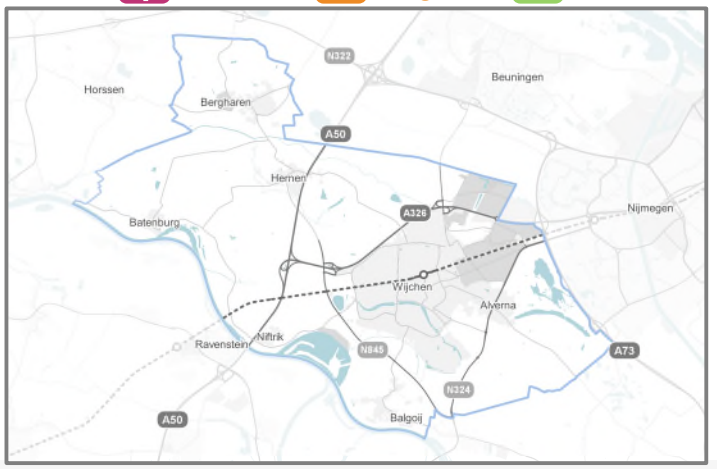
DUURZAME MOBILITEIT

NAVIGATIE

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

25. STRAAT VAN DE TOEKOMST



MODALITEIT

OVERIG

ONDERWERP

DUURZAME MOBILITEIT

Toelichting

Klimaatverandering en technologische ontwikkelingen hebben effect op de openbare ruimte. Denk aan duurzame energie, innovaties rondom mobiliteit, wateroverlast en hittestress. De ‘Straat van de Toekomst’ is erop gericht om deze thema’s dichter bij bewoners te brengen.

We gaan samen met bewoners invulling geven aan de veranderde uitgangspunten voor het inrichten van woonwijken (eerst voetgangers/fietsers, groen, spelen en daarna autoverkeer). Bij groot onderhoud en reconstructies bekijken we welke winst te halen is door nieuwe ontwikkelingen mee te nemen in het straatontwerp. Denk hierbij aan autodelen in combinatie met minder reguliere parkeerplaatsen, voorzieningen voor elektrisch rijden, fietsparkeren, groene parkeerplaatsen, waterberging, meer ruimte voor spelen en meer groen op straat. De uitkomsten nemen we mee bij andere ruimtelijke ontwikkelingen.

We gaan de komende jaren op zoek naar geschikte locaties voor het opzetten van een pilot (straten, maar bij voorkeur een hele buurt). Dit kunnen locaties betreffen waar de komende tijd wegwerkzaamheden zijn gepland (werk-met-werk-maken) of locaties waar de pilot een oplossing kan bieden voor een concreet en actueel probleem. De spelregels voor het ontwerp en het beschikbaar budget voor uitvoering worden nader bepaald.

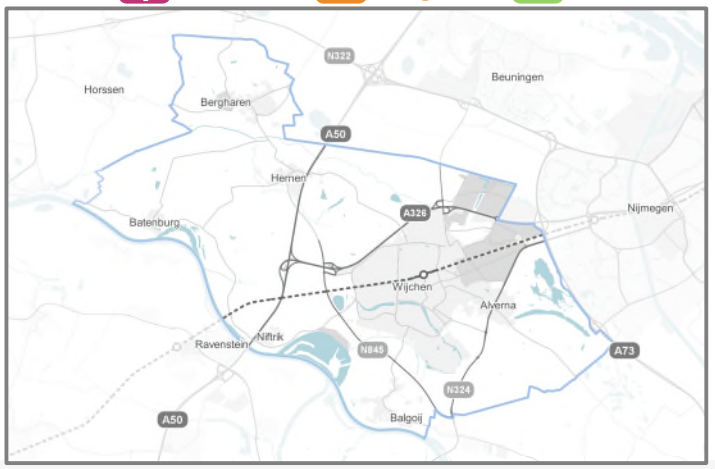
NAVIGATIE

GEMEENTE WIJCHEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

26. ZERO EMISSIE STADSLOGISTIEK



MODALITEIT

OVERIG

ONDERWERP

DUURZAME MOBILITEIT

Toelichting

De afgelopen jaren was een stijgende lijn in e-commerce zichtbaar. Dit is door de corona-crisis verder toegenomen. Mensen bestellen meer online en laten dit thuis afleveren. Dit resulteert in meer bewegingen van bestelbusjes in onze woonwijken / kernen.

Het bezorgen van pakketten is een commerciële activiteit is – de gemeente heeft nauwelijks sturingsmogelijkheden. Er is voor pakketbezorgers (nog) geen directe aanleiding om samen te werken en bijvoorbeeld vrachten te bundelen. Landelijk zijn interessante ontwikkelingen als het gaat om de inzet van uitstootvrije vervoermiddelen voor pakketbezorgers (elektrische busjes en bakfietsen) en centrale ophaalpunten in de buurt. Als dergelijke initiatieven zich voordoen zullen we nagaan hoe we deze ook daadwerkelijk mogelijk kunnen maken.

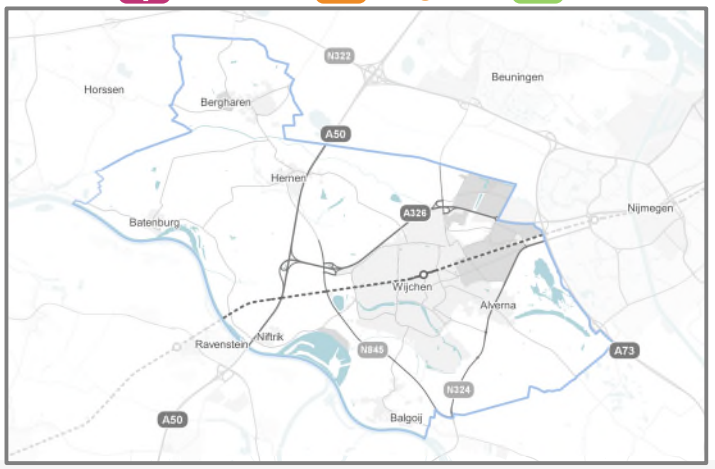
De grootste uitdaging op het gebied van logistiek voor de komende jaren is om meer te transporteren met minder bewegingen en minder emissies. Dit is vooral een regionale aangelegenheid. In 2014 hebben diverse partijen (waaronder het Rijk, gemeenten, vervoerders, verladers en branche- en belangenorganisaties) de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (Green Deal ZES) ondertekend. Deze partijen onderzoeken samen hoe emissievrije bevoorrading van stadskernen in praktijk gebracht kan worden. Het doel is om in 2025 zoveel mogelijk emissievrije bevoorrading te realiseren. Deelnemers aan de Green Deal ZES testen niet alleen nieuwe praktische logistieke oplossingen uit, maar ook combinaties van nieuwe technologieën, publiek-private samenwerking en aangepaste regelgeving.

NAVIGATIE

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

27. REGIONALE AFSTEMMING VERKEERSVEILIGHEID



Toelichting

Het aantal verkeersslachtoffers in de regio Arnhem-Nijmegen is de afgelopen jaren gestegen. Een trendbreuk die we willen keren. De hoofdopgave zoals opgenomen in het 'Ambitiedocument Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen' is dat iedereen elke dag weer veilig thuiskomt. Samen met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost Nederland (ROVON) zijn regionale speerpunten voor de periode 2019-2022 opgesteld. Dit sluit aan op de 9 thema's van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.

De regio zet in op vijf kernelementen:
- Meer structurele aandacht voor verkeersveiligheid;
- Meer regionale verbondenheid en samenwerking (efficiency) tussen overheden en maatschappelijke organisaties;
- Risicogestuurd beleid door analyse van de grootste risico's;
- Bevorderen van integraal en uniform verkeersveiligheidsbeleid – ook bij de individuele gemeenten;
- Monitoren en bijsturen van de uitvoering in overleg.

We blijven de komende jaren samen met de regio inzetten op een gemeenschappelijk aanpak van voor het voorkómen van ongelukken. Hierbij speelt het uitwerken van de risicoanalyses, zoals beschreven in het SPV 2030, een belangrijke rol.

MODALITEIT

ALLE

ALLE

ONDERWERP

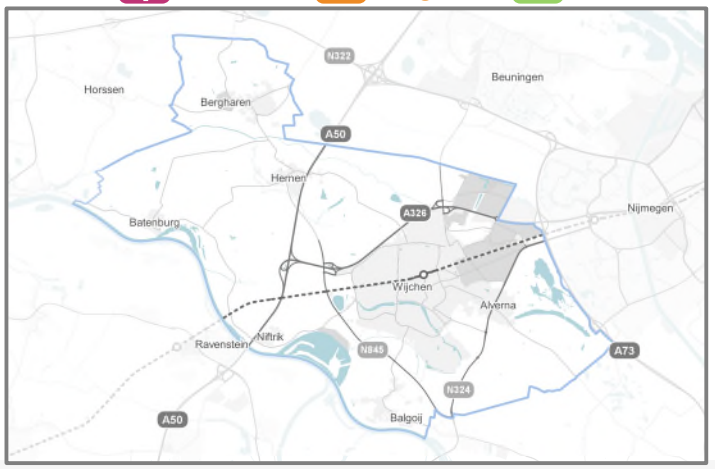
VERKEERSVEILIGHEID

NAVIGATIE

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

28. VERKEERSVEILIGHEID KWETSBARE VERKEERSDEELNEMERS



MODALITEIT

ALLE

ALLE

ONDERWERP

VERKEERSVEILIGHEID

Toelichting

We blijven actief werken aan de verbetering van verkeersveiligheid, met het streven geen “te voorkomen” verkeersslachtoffers op het lokaal wegennet. Hiervoor is structurele aandacht nodig door middel van preventie, educatie en evaluatie van ongevallen. Hiervoor zetten hierbij vooral in op kwetsbare verkeersdeelnemers:

- Bij wandelnetwerken kijken we naar een voldoende breed trottoir, veilig oppervlak, goede oversteekbaarheid van wegen en de toegankelijkheid mensen met een beperking.
- Het fietsnetwerk wordt beoordeeld op de vergevingsgezindheid van de infrastructuur. Dat betekent dat we kijken of aanwezige palen, hekjes en andere objecten noodzakelijk zijn of kunnen worden verwijderd. Objecten die noodzakelijk worden gevonden, worden beter ingeleid met markering. Ook wordt gekeken of zichtlijnen goed zijn, bijvoorbeeld bij aanwezig groen.
- Op plekken waar veel voetgangers, fietsers en automobilisten elkaar ontmoeten, krijgt verkeersveiligheid en oversteekbaarheid extra aandacht. Hierbij zetten we in op een betere herkenbaarheid van de plek van de voetganger en fietser in het wegbeeld.

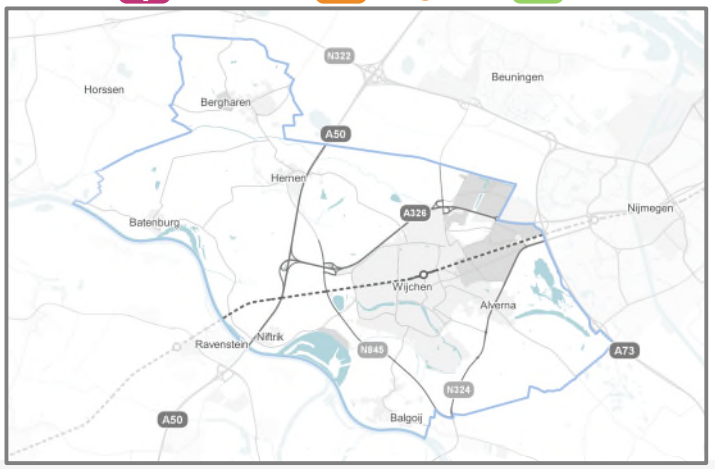
Kinderen vormen een belangrijke groep kwetsbare verkeerdeelnemers die extra moeten worden beschermd. De komende jaren blijft aandacht voor verkeersveiligheid rondom scholen vereist. Dit doen we enerzijds door via infrastructurele maatregelen goed gedrag af te dwingen, anderzijds door het laten verzorgen van verkeerseducatie aan peuters, basisschoolleerlingen en leerlingen in het voortgezet onderwijs. Een andere kwetsbare doelgroep zijn ouderen. Ook voor ouderen zetten we lokale acties op.

NAVIGATIE

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

29. LOKALE AANPAK VERKEERSVEILIGHEID



MODALITEIT

ALLE

ALLE

ONDERWERP

VERKEERSVEILIGHEID

Toelichting

We blijven de verkeersveiligheid op het lokaal wegennet continu verbeteren. Een risico-gestuurde knelpuntenaanpak (SPV 2030) en de Duurzaam Veilig principes blijven de basis vormen voor verbetering en inrichting van de openbare ruimte. Daarnaast monitoren we ongevallen en op basis van klachten en signalen uit de gemeente pakken we direct gevaarlijke situaties aan.

Voor dit moment onderzoeken we concreet of we de veiligheid op de volgende kruispunten kunnen verbeteren:

- Havenweg - Kamerlingh Onnestraat: de oversteek voor voetgangers is onveilig genoemd;
- Rotonde Meerdreef - Meester van Coothlaan: onveiligheid voor fietsers en fietsers die slecht gezien worden zijn genoemd
- Randweg Noord - Tunnelweg: onduidelijkheid in voorrangssituaties voor fietsers is genoemd

Op een aantal werklocaties zijn er hinderlijke en soms zelfs gevaarlijke situaties omdat vrachtwagens en fietsers van dezelfde verkeersruimte gebruik moeten maken. Door kleinschalige infrastructurele aanpassingen verminderen we de komende jaren de hinder (en het gevaar) op deze plekken. Waar mogelijk zetten we in op ontvlechting van fiets- en vrachtverkeer routes. Dit koppelen we aan geplande herprofileringen en aan prioriteiten op het gebied van verkeersveiligheid.

Op bedrijventerrein Loonse Waard onderzoeken we de mogelijkheid om verkeer af te handelen via de Cittersweg en niet via Ravensteinseweg.

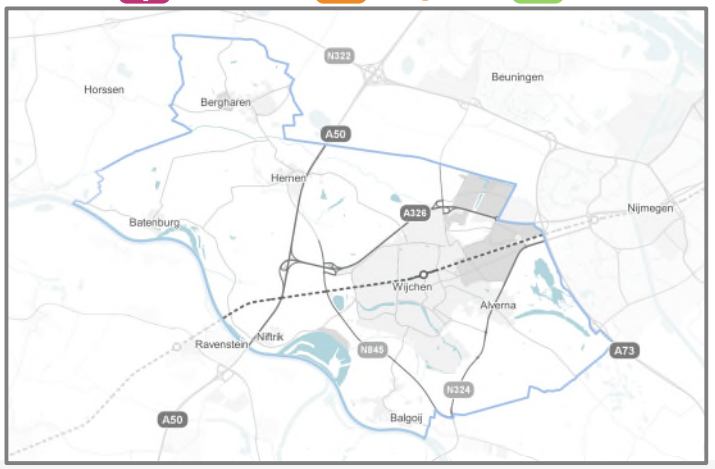
NAVIGATIE

GEMEENTE WIJCHEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

30. DOELGROEPENVERVOER - HALTETAXIRRREIS



Toelichting

Op basis van de demografische trends en woningbouw-opgave verwachten we richting 2030 een sterke vergroening en vergrijzing. Er zijn verschillende vormen van doelgroepenvervoer: leerlingenvervoer, de OpStap bus en Avan WMO-vervoer. De verantwoordelijkheid voor bovenstaande regelingen is verdeeld over veel partijen. De verschillende regelingen leiden in de praktijk tot een complex en versnipperd vervoeraanbod. Dat maakt het voor de gebruikers onoverzichtelijk.

De HaltetaxiRRREis combineert maatwerkvervoer daar waar mogelijk met doelgroepenvervoer (beiden vraagafhankelijk) op een efficiënte(re) manier. Dit Gelderse deeltaxisysteem is erop gericht om de bereikbaarheid te vergroten voor kleinere woonkernen, dunbevolkte gebieden, recreatieve bestemmingen of wijken waar een reguliere bus niet meer rendabel is. De haltetaxi vervoert mensen vanaf een halte naar een busstation of treinstation binnen een straal van 15 km op basis van een OV toets. Vanaf het bus-of treinstation kan dan de reis worden vervolgd. Wanneer er geen OV-alternatief is, kan de reis ook van halte naar halte zijn.

De doelstelling van de regio is dat de HaltetaxiRRREis per 1 januari 2022 gaat rijden.

MODALITEIT

OPENBAAR VERVOER

ONDERWERP

OPENBAAR VERVOER

NAVIGATIE

Locatiespecifieke maatregelen

Gemeente Druten

Doelstellingen

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

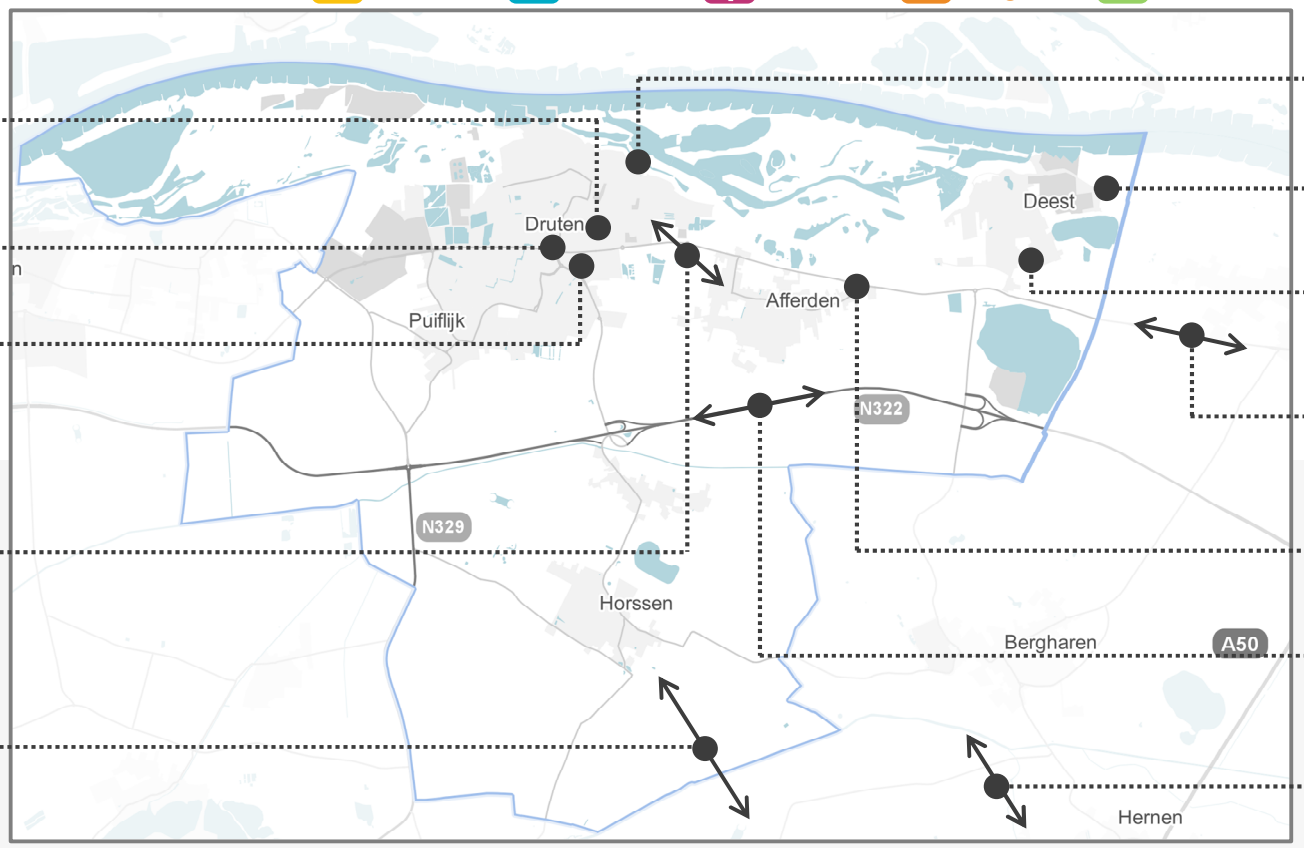
19. Fietsenstallingen centrum

8. Raadhuisstraat

21. HOV-knoop Druten

13. Verbinding Tichellande - Afferden

22. OV-Verbinding Druten - Wijchen



15. Fietsroute Centrum - Waalbandijk

6 Rondweg Deest

7. Vriezeweg Deest

12. Fietsverbinding Druten – Beuningen - Nijmegen

14. Kruispunt van Heemstraweg - Koningstraat

2. Maas en Waalweg

11. Fietsverbinding Druten - Wijchen

Toon niet-locatiespecifieke maatregelen

Navigatie

Gemeente Druten

Niet-locatiespecifieke maatregelen

Gemeente Druten

Doelstellingen

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

1. Onderzoek sluipverkeer
3. Actualisatie wegencategorisering
4. Aanpak grijze wegen
5. Snelheid binnen bebouwde kom
9. Versteviging bermen
10. Upgrade fiets- en wandelnetwerk
16. Regionale fietsverbindingen
17. Actualisatie parkeerbeleid
18. Actualisatie parkeernormen
20. Parkeren bedrijventerreinen
23. Monitoring duurzame mobiliteit
24. Stimuleren duurzame mobiliteit
25. Visie laadinfrastructuur
26. Deelmobiliteit bedrijventerreinen
27. Werkgeversaanpak bedrijventerreinen
28. Straat van de toekomst
29. Zero Emissie Stadslogistiek
30. Regionale afstemming verkeersveiligheid
31. Veiligheid kwetsbare verkeersdeelnemers
32. Lokale aanpak verkeersveiligheid
33. Rotondes Druten
34. Doelgroepenvervoer - HaltetaxiRRReis

Toon locatiespecifieke maatregelen

Navigatie

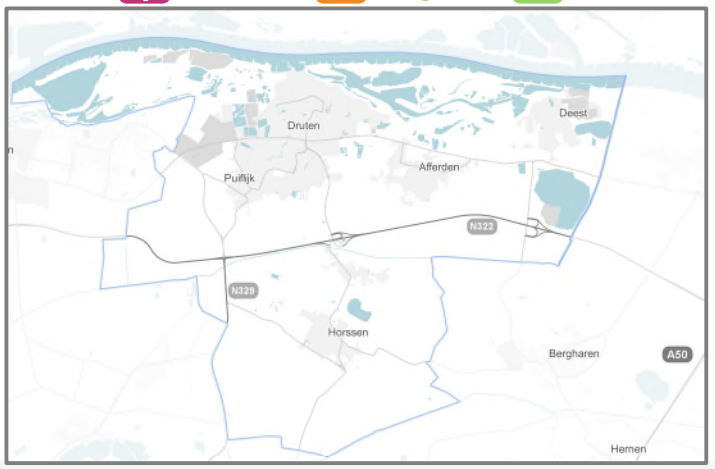
Gemeente Druten

GEMEENTE DRUTEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

1. ONDERZOEK SLUIPVERKEER



MODALITEIT

ALLE

ALLE

ONDERWERP

WEGENSTRUCTUUR

Toelichting

Uit de online enquête blijkt dat sluipverkeer, doorgaand vrachtverkeer en bevoorradend vrachtverkeer overlast veroorzaakt. Er is sluipverkeer door automobilisten die files op de N322 Maas en Waalweg willen mijden. Dit levert onder andere op de Kooistraat, Laarstraat en Schutlakenstraat problemen op. Naast sluipverkeer is er ook binnen de gemeente verkeer dat zich tussen woonwijken en kernen verplaatst. Daarbij komt dat de doorgaande wegen veelal midden door de kleinere kernen gaan. Hiermee vindt er dus veel doorgaand verkeer door de kernen plaats. Dit levert onveilige en ongewenste situaties op omdat automobilisten zich niet altijd aan de snelheidslimiet houden. Ook grote landbouwvoertuigen zorgen voor ongewenste situatie in de kernen en op de wegen buiten de kernen levert het passeren van een landbouwvoertuig gevaarlijke situaties op.

We voeren hierom een studie uit naar de wijze waarop de genoemde verkeersstromen het beste afgewikkeld kunnen worden op het wegennet. Naast het landelijke initiatief om het fileleed op de A50 (Paalgraven - Ewijk) te verminderen zetten we in op het weren van sluipverkeer afkomstig van de Maas en Waalweg.

We onderzoeken verder mogelijkheden om:
1. Doorgaand verkeer en landbouwverkeer op een andere manier tussen bestemmingen binnen de gemeente te laten rijden; en/of
2. De snelheidslimiet binnen de kernen te verlagen, deze te handhaven en mogelijk de weginrichting aan te passen op de nieuwe snelheidslimiet (zie ook maatregel 5).

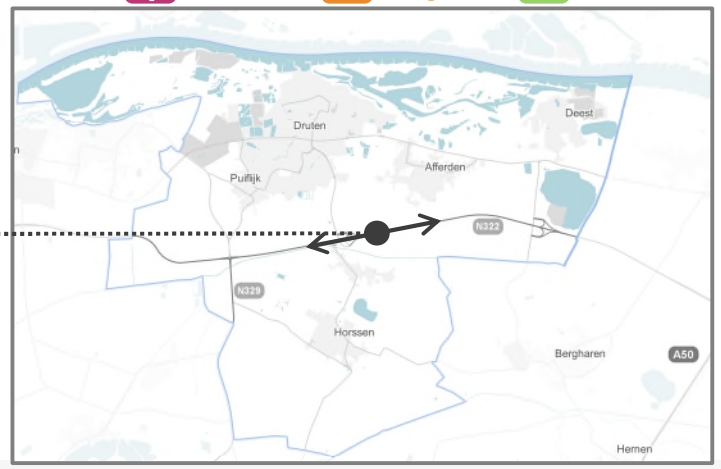
NAVIGATIE

GEMEENTE DRUTEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

2. MAAS EN WAALWEG



MODALITEIT

AUTO

ONDERWERP

WEGENSTRUCTUUR

Toelichting

Autoverkeer dat geen herkomst en bestemming in onze kernen heeft maakt gebruik van het regionaal en rijkswegennet. Hiervoor is het noodzakelijk dat het bovenliggend wegennet goed functioneert. Dit blijven we afstemmen met de provincie en het Rijk en proberen we maatregelen af te dwingen die bijdragen aan het verminderen van sluipverkeer door onze kernen.

Daarbij blijven we inzetten op de herinrichting van de Maas en Waalweg (N322), waarmee het doorgaande verkeer met herkomst of bestemming binnen de gemeente goed kan doorstromen.

Naast de aanpak van de filevorming op de N322 is ook de aanpak van de verkeersveiligheidsknelpunten (inhaalgedrag i.c.m. hoge snelheid en aansluiting tankstation) zeer wenselijk.

Het kabinet wil dat het vrachtverkeer schoner en slimmer wordt en 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. De vrachtwagenheffing zal gaan gelden op het Rijkswegennet. We hebben de Maas en Waalweg hiervoor aangedragen.

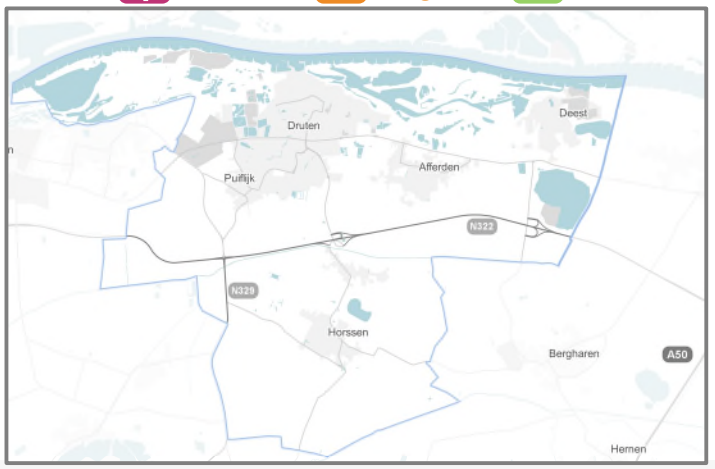
NAVIGATIE

GEMEENTE DRUTEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

3. ACTUALISATIE WEGENCATEGORISERING



Toelichting

De categorisering van het lokaal wegennet is een essentieel instrument voor het realiseren van een Duurzaam Veilig verkeerssysteem. We actualiseren de wegencategorisering zodat het beter aansluit bij het gewenste gebruik en de ruimtelijke ontwikkelingen (zoals woningbouw en de invloed hiervan op mobiliteit) in de gemeente. Hierbij maken we onderscheid tussen verkeersaders (de hoofdwegen met een accent op doorstroming van het verkeer) en verblijfsgebieden (verblijfsfunctie belangrijker dan verkeersfunctie). We besteden hierbij expliciet aandacht aan fietsverbindingen en voetgangersverbindingen.

De uitkomsten van diverse studies naar de huidige situatie vormen input voor de actualisatie (denk hierbij aan: problemen omtrent sluipverkeer, doorgaand verkeer door de kernen, landbouwverkeer, spoorse doorsnijdingen, huidige fietsverbindingen, etc.).

MODALITEIT

ALLE

ALLE

ONDERWERP

WEGENSTRUCTUUR

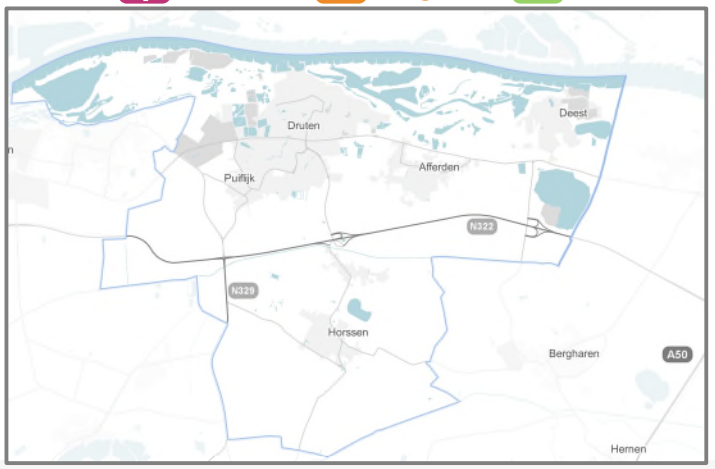
NAVIGATIE

Gemeente Druten

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

4. AANPAK GRIJZE WEGEN



Toelichting

In de gemeente liggen ook nog een aantal “grijze wegen”. Dit zijn wegen waarbij de inrichting (verharding en breedte van de weg) niet aansluit bij het gebruik van de weg (bijv. 30 km/u). Dit komt vaak doordat er beperkte fysieke ruimte is om de weg aan te laten sluiten op de voorzieningen die er langs liggen. Dit speelt bijvoorbeeld op de Raadhuisstraat.

We onderzoeken of de problemen door wijzigingen in het netwerk kunnen worden opgelost. Is dit niet het geval dan onderzoeken we in hoeverre we met beperkte maatregelen of herinrichting de veiligheid op de weg toch kunnen verbeteren.

MODALITEIT

AUTO

ONDERWERP

WEGENSTRUCTUUR

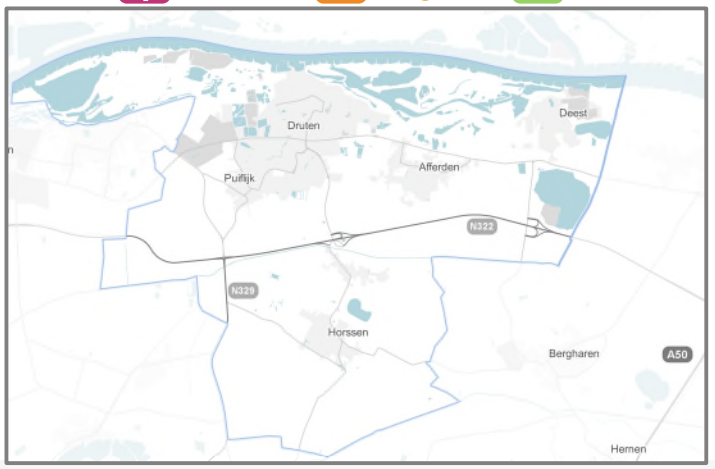
NAVIGATIE

GEMEENTE DRUTEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

5. SNELHEID BINNEN BEBOUWDE KOM



MODALITEIT

AUTO

ONDERWERP

WEGENSTRUCTUUR

Toelichting

Binnen de kernen sluiten we zoveel mogelijk aan bij de in de Tweede Kamer (link) aangenomen motie waarin de leidende maximumsnelheid binnen de bebouwde kom wordt teruggebracht van 50 naar 30 kilometer per uur. Deze snelheidsbeperking zal echter niet voor alle wegen gaan gelden. We stellen criteria op voor de afweging op welke wegen, als uitzondering, 50 km/u blijft gelden.

NAVIGATIE

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

6. RONDWEG DEEST



Toelichting

*De rondweg Deest en de herinrichting Vriezeweg (**maatregel 7**) zijn twee projecten die horen bij de integrale aanpak Deest. Er is een Masterplan Deest voor het verduurzamen en aantrekkelijk(er) maken van Deest.*

Het industrieterrein van Deest wordt ontsloten via de Vriezeweg Deest. Het weggedeelte binnen de bebouwde kom betreft een 30km/u woonstraat. Het vele en zware vrachtverkeer veroorzaakt geluids- en trillingsoverlast en geeft verkeersonveiligheid. Met het project Afferdense en Deestse Waarden en het verplaatsen van het kleidepot in de uiterwaarden naar de Deestersteeg zou er ook nog veel kleitransporten bijkomen. Daarom wordt een rondweg gerealiseerd aan de oostkant van de Deest. De rondweg is reeds grotendeels gerealiseerd. De planning is dat de rondweg in 2021 wordt afgemaakt en kan worden opengesteld. Deze rondweg wordt meegenomen in het wegencategoriseringsplan.

MODALITEIT

AUTO

ONDERWERP

WEGENSTRUCTUUR

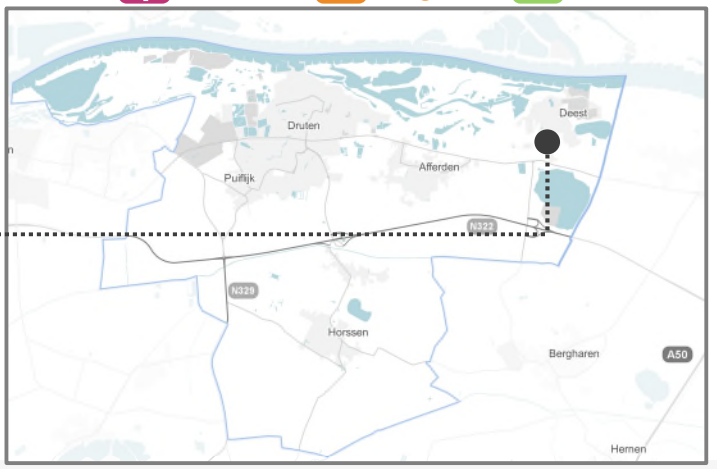
NAVIGATIE

Gemeente Druten

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

7. HERINRICHTING VRIEZEWEG DEEST



MODALITEIT

AUTO

ONDERWERP

WEGENSTRUCTUUR

Toelichting

*De rondweg Deest (**maatregel 6**) en de herinrichting Vriezeweg zijn twee projecten die horen bij de integrale aanpak Deest. Er is een Masterplan Deest voor het verduurzamen en aantrekkelijk(er) maken van Deest.*

Zodra de rondweg Deest gereed is en wordt opengesteld, kan het vrachtverkeer met bestemming bedrijventerrein Deest omgeleid (inrijverbod vrachtverkeer Vriezeweg) worden. Aansluitend aan de openstelling van de rondweg kan de Vriezeweg binnen de bebouwde kom beter en duurzaam Veilig ingericht worden als een 30 km/u woonstraat. Gedacht wordt aan verhoogde plateaus op de kruisingen en enkele wegversmallingen in combinatie met het versterken van het groen in de straat. De projectvoorbereiding is gestart. De herinrichting van de Vriezeweg wordt opgenomen in het wegencategoriseringsplan.

Zodra de ruimtelijke ontwikkelingen van het plan de Gaarden zijn afgerond, kan de Vriezeweg buiten de bebouwde kom heringericht worden als een 60 km/u erftoegangsweg. Door de Vriezeweg (optisch) te versmallen met rode fietssuggestiestroken en het aanbrengen van bermverharding, zal niet alleen de verkeersveiligheid vergroot worden maar zeker ook het gevoel van verkeersveiligheid worden vergroot. Een versterking van het groen met bv. een bomenlaan is ook denkbaar. Dit voornemen wordt bij de integrale aanpak van Deest ingebracht.

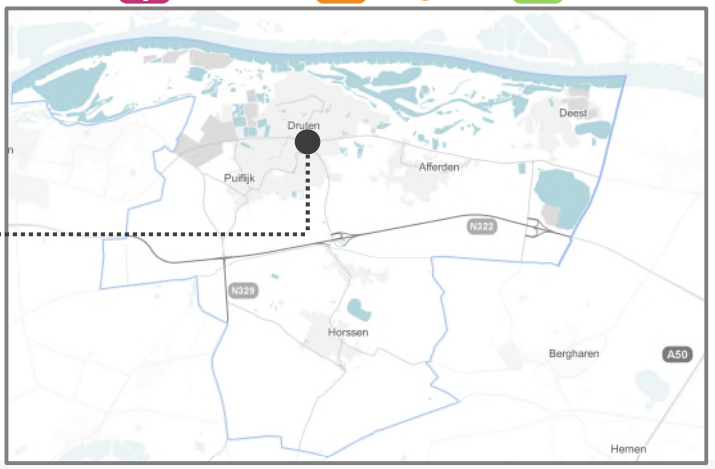
NAVIGATIE

GEMEENTE DRUTEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

8. HERINRICHTING RAADHUISSTRAAT



Toelichting

De inrichting van de Raadhuisstraat voldoet niet meer aan de ontwerprichtlijnen en de essentiële herkenbaarheidskenmerken. Daarom wordt de herinrichting meegenomen bij de ruimtelijke ontwikkelingen van Heuvel tot Van Heemstraweg.

MODALITEIT

ALLE

ALLE

ONDERWERP

WEGENSTRUCTUUR

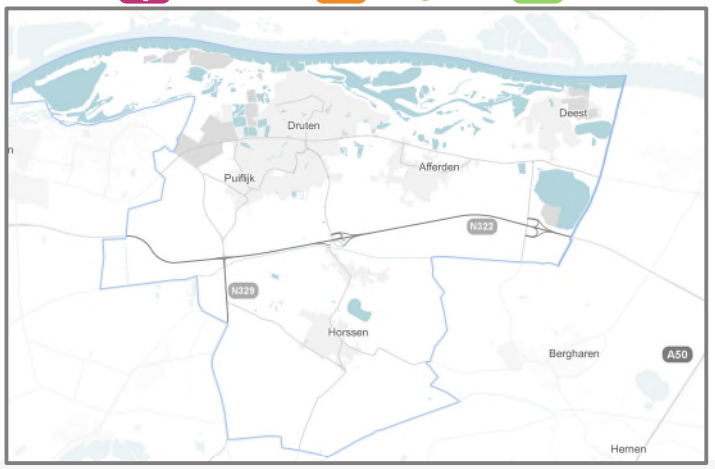
NAVIGATIE

GEMEENTE DRUTEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

9. VERSTEVIGING BERMEN



Toelichting

We verstevigen de bermen van wegen buiten de bebouwde kom zonder de weg te verbreden. Dit komt te goede aan de vergevingsgezindheid en daarmee de veiligheid van deze wegen. We houden hierbij vast aan een gefaseerde aanpak waarbij werk met werk gemaakt wordt. Het voortouw bij deze maatregel ligt bij wegbeheer.

MODALITEIT

AUTO | FIETS

ONDERWERP

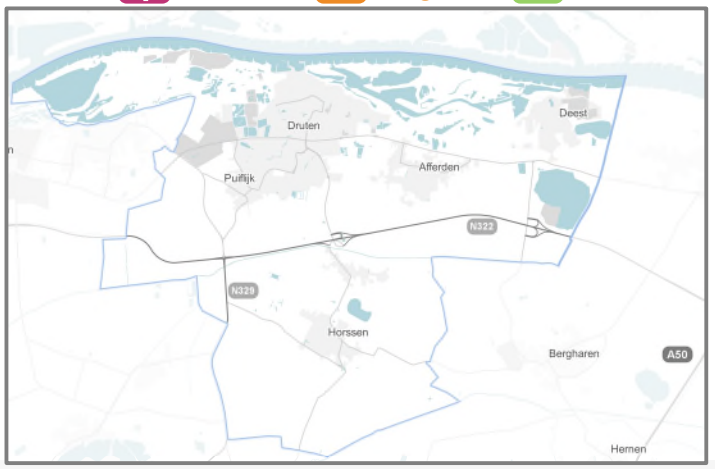
WEGENSTRUCTUUR

NAVIGATIE

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

10. UPGRADE FIETS- EN WANDELNETWERK



MODALITEIT

FIETS LOPEN

ONDERWERP

FIETS- EN WANDELPADEN

Toelichting

We willen het gebruik van de fiets en het verplaatsen per voet stimuleren. Dit doen wij door goede en veilige fiets- en wandelroutes te realiseren. Op basis van het geactualiseerde wegencategoriseringsplan beoordelen we waar de fiets- en wandelpaden moeten worden verbeterd. De voorgenomen verbeteringen van verbindingen voeren we in lijn met het wegencategoriseringsplan uit. We beoordelen waar fiets- en/of wandelvoorzieningen bij moeten komen.

Voor de overige verbindingen bekijken we waar de kwaliteit omhoog moet. Hiervoor stellen we ontwerpuitgangspunten voor fietspaden op waarmee we veilige, comfortabele, directe en aantrekkelijke fietspaden creëren. Hierbij gaan we in op de gewenste breedte van de fietsvoorziening (rekening houdend met de breedte van verschillende type fietsen), hoe we omgaan met kruisingen en voorrang, verlichting en mogelijk andere zaken die de route aantrekkelijker maakt (bijvoorbeeld het creëren van extra beschutting buiten de bebouwde kom). Verder wordt gekeken naar de vergevingsgezindheid van de fietsinfrastructuur. Dat betekent dat we kijken of een inschattingsfout van een verkeersdeelnemer niet meteen leidt tot een ernstig ongeval. Bijvoorbeeld door palen, hekjes en andere objecten die niet strikt noodzakelijk zijn te verwijderen. Objecten die noodzakelijk worden gevonden en dus blijven staan, worden beter ingeleid met markering.

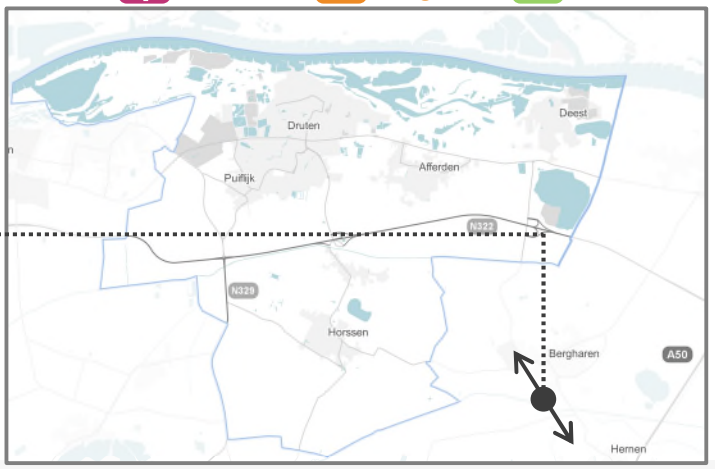
Ook wordt gekeken of zichtlijnen goed zijn, bijvoorbeeld bij aanwezig groen. Binnen deze uitgangspunten maken we onderscheid in belangrijke grote fietsverbindingen met hoge eisen en kleinere verbindingen met minder hoge eisen die we ook laten aansluiten bij de gebruiker van de fietsverbinding. Voor wandelpaden streven we ernaar dat de wandelaar een eigen pad heeft. Bij gebrek aan ruimte voor een aparte wandelvoorziening zorgen we voor een zo klein mogelijke kans op conflicten met gemotoriseerd verkeer. Daarnaast besteden we binnen de kernen veel aandacht aan veilige oversteekplaatsen.

NAVIGATIE

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

11. FIETSVERBINDING DRUTEN - WIJCHEN



MODALITEIT

FIETS

ONDERWERP

FIETS- EN WANDELPADEN

Toelichting

In de online enquête is aangegeven dat op verschillende trajecten buiten de bebouwde kom gevaarlijke situaties voor fietsers ontstaan door gedeeld gebruik van de wegen tussen de kernen. Daarom onderzoeken we in hoeverre de fietsverbindingen tussen Druten en Wijchen en alle overige kernen veilig, comfortabel, direct en aantrekkelijk zijn. We zoeken naar mogelijkheden om aparte fietsvoorzieningen te creëren waarbij de autobereikbaarheid tussen de kernen gewaarborgd blijft. Daar waar nodig stellen we andere maatregelen voor om de veiligheid te verbeteren. Het resultaat van dit onderzoek wordt meegenomen tijdens het actualiseren van het wegencategoriseringsplan.

NAVIGATIE

GEMEENTE DRUTEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

12. FIETSVERBINDING DRUTEN – BEUNINGEN - NIJMEGEN



Toelichting

We zetten in op een goede fietsverbinding tussen Druten en Beuningen, waarbij we ook kijken naar de verbinding met West Maas en Waal. Hiermee maken we het mogelijk om vanuit Druten ook Nijmegen goed per fiets te bereiken. Dit doen we de door met de gemeente Beuningen en Nijmegen in gesprek te gaan over een goede verbinding Druten-Beuningen-Nijmegen. Daarnaast onderzoeken we of en hoe de fietsverbinding Druten-Beuningen voldoet aan de ontwerpuitgangspunten voor de fiets die we hebben opgesteld bij de upgrade van het fiets- en wandelnetwerk.

MODALITEIT

FIETS

ONDERWERP

FIETS- EN WANDELPADEN

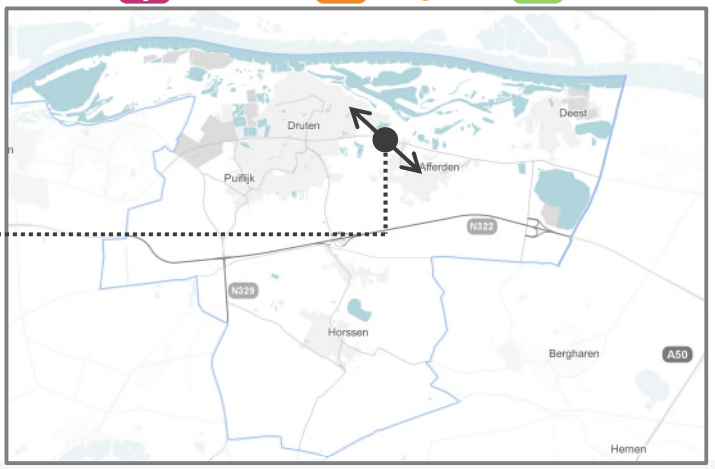
NAVIGATIE

GEMEENTE DRUTEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

13. VERBINDING TICHELLANDE - AFFERDEN



MODALITEIT

FIETS LOPEN

ONDERWERP

FIETS- EN WANDELPADEN

Toelichting

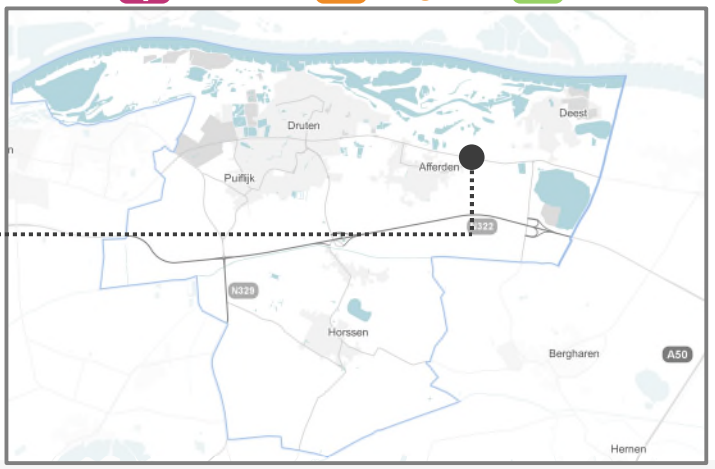
We onderzoeken en realiseren een veilige langzaam verkeer verbinding van Tichellande naar de Klapstraat (Afferden). Deze vrijliggende verbinding is bedoeld voor kwetsbare verkeersdeelnemers (bijv. kinderen en ouderen) uit de wijk. Deze kunnen dan via de voetgangersoversteekplaats van de Van Heemstraweg oversteken naar de Klapstraat.

NAVIGATIE

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

14. VERKEERSVEILIGHEID KRUISING VAN HEEMSTRAWEG - KONINGSTRAAT



MODALITEIT

FIETS

ONDERWERP

FIETS- EN WANDELPADEN

Toelichting

De fiets is een belangrijk vervoersmiddel voor scholieren. In 2008 is de Van Heemstraweg afgewaardeerd naar een erftoegangsweg (snelheidslimiet 60 km/u) met aanliggende fietspaden.

We zien kansen om deze fietsroute als aansluiting op de snelfietspaden Nijmegen-Beuningen als feeder vanuit Druten te laten werken. Dit nemen we mee in het onderzoek naar de verbetering van de fietsroutes Druten-Beuningen-Nijmegen.

Binnen deze route ligt de kruising Van Heemstraweg-Molendam-Koningstraat Afferden. De veiligheid en oversteekbaarheid van deze kruising is een zorgpunt. Daarom onderzoeken we of we dit kruispunt kunnen verbeteren zodat het veiliger wordt en in de toekomst kan aansluiten op een goede fietsverbinding Druten-Beuningen-Nijmegen.

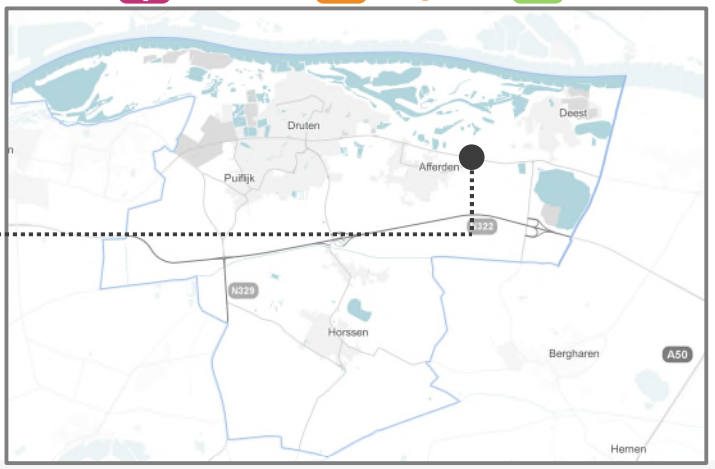
NAVIGATIE

GEMEENTE DRUTEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

15. FIETSROUTE DRUTEN CENTRUM - WAALBANDIJK



MODALITEIT

FIETS

ONDERWERP

FIETS- EN WANDELPADEN

NAVIGATIE

Toelichting

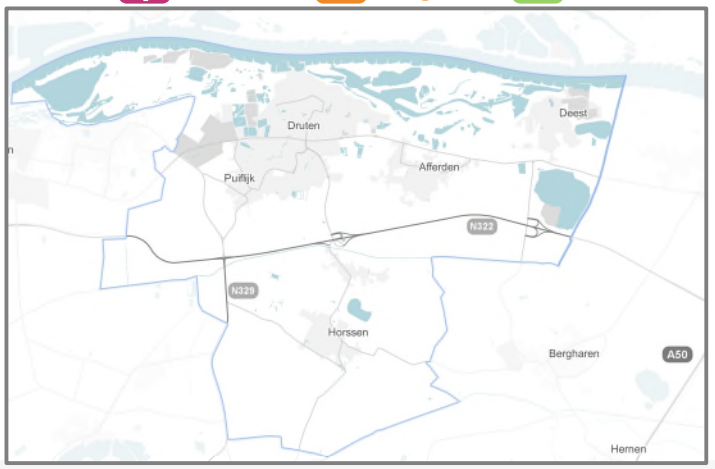
We willen meer recreatieve fietsers aantrekken en verleiden om in Druten te verblijven (eten, drinken, etc.). Daarom onderzoeken we of we de fietsroutes vanaf de Waalbandijk naar het centrum van Druten aantrekkelijk kunnen inrichten. Ook kijken we naar herkenbaarheid en bewegwijzering om deze route aantrekkelijker te maken en de mogelijkheid om laadpalen te plaatsen op hotspots zoals Veerdam en het centrum.

GEMEENTE DRUTEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

16. REGIONALE FIETSVERBINDINGEN



MODALITEIT

FIETS

ONDERWERP

FIETS- EN WANDELPADEN

Toelichting

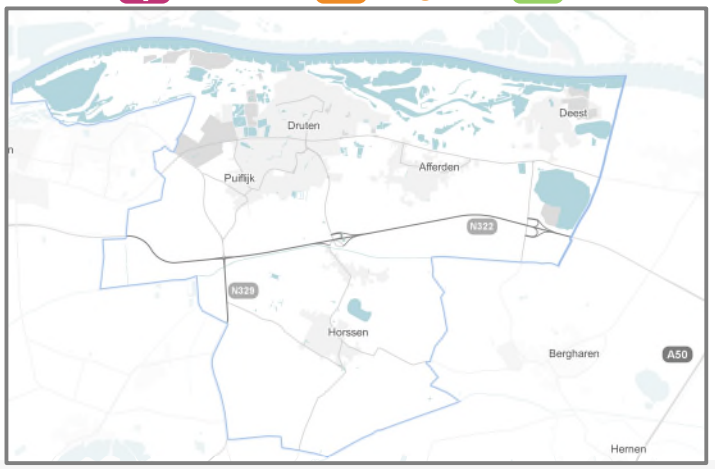
Naast alle interne fietsverbindingen zoeken we ook aansluiting bij het regionale fietsnetwerk. Dit doen we door enerzijds onze routes aan te sluiten op het regionale fietsnetwerk. Dit nemen we ook op in het wegencategoriseringsplan. Anderzijds blijven we in gesprek met de regio om onderlinge plannen op elkaar af te stemmen. Hierbij zorgen we niet alleen voor goede fietsbereikbaarheid binnen onze gemeente maar kunnen we ook makkelijk en snel de fiets pakken naar omliggende gemeenten en voorzieningen.

NAVIGATIE

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

17. ACTUALISATIE PARKEERBELEID



MODALITEIT

AUTO | FIETS

ONDERWERP

PARKEREN

Toelichting

We actualiseren op korte termijn het parkeerbeleid, zodat het beter aansluit bij de doelstellingen van dit mobiliteitsplan. Hierbij sluiten we zo veel mogelijk aan bij de vigerende ambities. We gaan door met wat goed gaat en sturen bij waar het beter kan.

In het te actualiseren parkeerbeleid gaan we uit van de volgende punten:

1. Gratis parkeren voor iedere doelgroep (geen betaald parkeren). Door het parkeren gratis te houden is het voor bezoekers en inwoners eenvoudig om bijvoorbeeld voorzieningen in het centrum te bezoeken. Dit stimuleert de levendigheid en ook het ondernemerschap in de kern.

2. De bereikbaarheid met de auto blijft belangrijk. Wel stimuleren we het delen van gezamenlijke voorzieningen zoals deelauto's. Hiermee kan de parkeervraag in woonwijken worden verkleind en spelen we in op een milieubewuste manier van bouwen en leven.

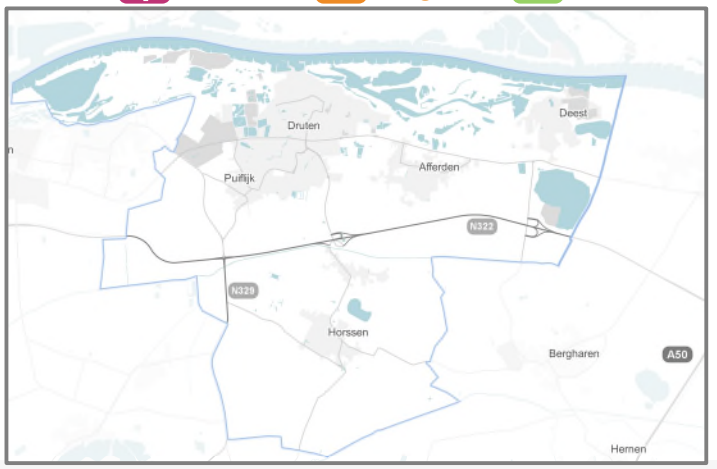
3. De toename van het aantal laadpunten leidt ertoe dat het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor 'benzine-rijders' afneemt. Met name in woonwijken waar de parkeerdruk hoog is, kan dit tot onbegrip leiden. Zeker als deze plekken niet of weinig worden gebruikt. Tegelijkertijd hebben elektrische rijders op hun beurt weer last van andere elektrische rijders die onnodig lang de laadpalen bezet houden. Voor aanvragen van onze inwoners en ondernemers sluiten we aan bij de *Strategie Elektrisch Rijden*.

4. Parkeren van grote voertuigen is niet toegestaan met uitzondering van enkele locaties op bedrijventerreinen en voor het laden en lossen in de kernwinkelgebieden. Dit laatste gebeurt nu ongestructureerd en het parkeren van vrachtwagens wordt als knelpunt beschreven (in de mobiliteitsvisie). In het parkeerbeleid worden voor beide punten oplossingsrichtingen uitgewerkt.

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

18. ACTUALISATIE PARKEERNORMEN



MODALITEIT

AUTO | FIETS

ONDERWERP

PARKEREN

Toelichting

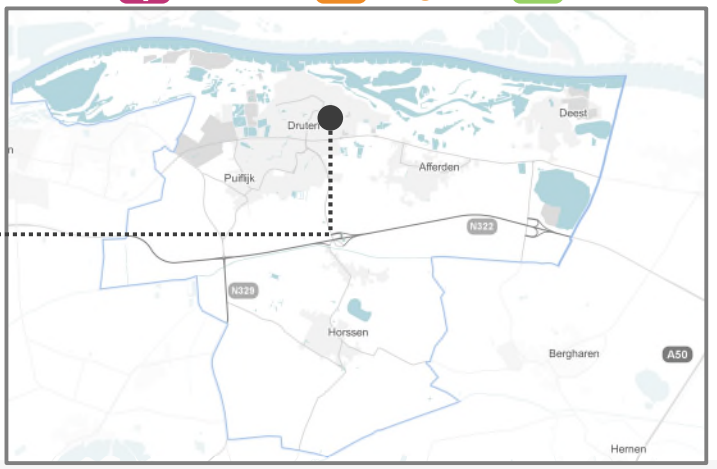
Parkeernormen zijn bedoeld om te garanderen dat bij nieuwe (bouw)projecten voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Door parkeernormen vast te leggen weten projectontwikkelaars en andere initiatiefnemers waar zij aan toe zijn en wordt voorkomen dat nieuwe ontwikkelingen tot parkeertekorten of parkeeroverlast in de omgeving leiden. Gezien de grote woningbouwopgave in de komende jaren is het van belang om duidelijke kaders te hanteren. Blijft het huidig autobezit worden gefaciliteerd of wordt ingezet op een meer sturend beleid en het bieden van goede alternatieven voor bijvoorbeeld de tweede auto? Deze keuze wordt meegenomen in de actualisatie van het parkeerbeleid.

De vigerende parkeernormen dateren uit 2011. We actualiseren de gemeentelijke parkeernormen zodat deze aansluiten op het mobiliteits- en parkeerbeleid. Hierbij kijken we ook naar de mogelijkheid van gebouwde parkeervoorzieningen (garage, oprit, carport etc.), waardoor er op straat minder parkeerplaatsen nodig zijn. Hierdoor verbetert de ruimtelijke kwaliteit van de straat. Bij de actualisatie van de gemeentelijke parkeernormen kijken we ook naar de mogelijkheden en de toepasbaarheid van specifieke parkeernormen voor de fiets. Fietsparkeernormen hebben betrekking op nieuw- en verbouwplannen van kantoren, bedrijven en voorzieningen waarvoor de ontwikkelaar een omgevingsvergunning moet aanvragen.

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

19. FIETSENSTALLINGEN CENTRUM



MODALITEIT

FIETS

ONDERWERP

PARKEREN

Toelichting

Om fietsgebruik verder te stimuleren is het niet alleen noodzakelijk dat het fietsnetwerk comfortabel en compleet is, er moeten bij bestemmingen ook goede en veilige stallingsvoorzieningen aanwezig zijn. Fietsparkeren krijgt daarom meer aandacht in het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. We zorgen ervoor dat fietsparkeerplaatsen dichter bij de voorziening liggen dan autoparkeerplaatsen en dat deze ook daadwerkelijk fietsend (veilig en direct) bereikbaar zijn. Hiermee benadrukken we het belang dat we geven aan de fiets. In de wijken / kernen zorgen we voor goede en voldoende fietsvoorzieningen bij openbaar vervoer haltes. Op deze manier stimuleren we duurzaam vervoer per fiets en openbaar vervoer.

Daar waar nodig verhogen we op een kosteneffectieve wijze de beschikbare fietsparkeercapaciteit. We geven hierbij prioriteit aan fietsers die hun fiets vaak gebruiken. Het aantal ongebruikte fietsen dat de bestaande fietsvoorzieningen bezet houdt, wordt tot een minimum beperkt. Dit begint met het beter benutten van bestaande fietsvoorzieningen. Als voorzieningen voor een deel bezet worden gehouden door ongebruikte fietsen (zoals fietswrakken), dan zijn nieuwe fietsparkeerplaatsen niet altijd nodig. Het beter benutten van de bestaande capaciteit is in veel gevallen kosteneffectiever dan het bijplaatsen van fietsparkeerplaatsen.

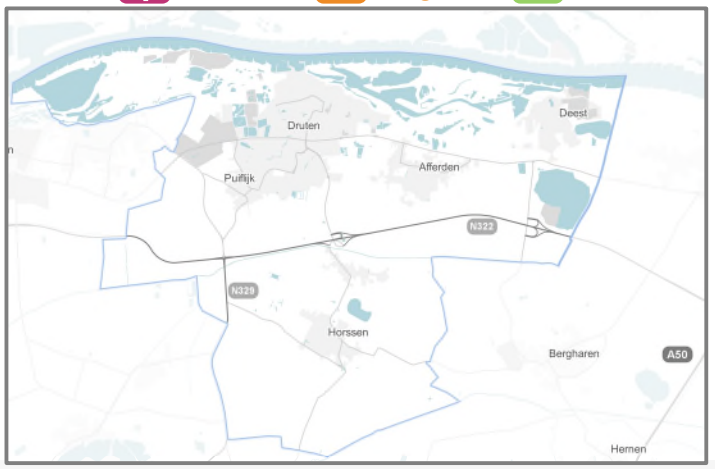
NAVIGATIE

GEMEENTE DRUTEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

20. PARKEREN BEDRIJVENTERREINEN



MODALITEIT

AUTO

ONDERWERP

PARKEREN

Toelichting

Op de meeste bedrijventerreinen vindt parkeren volledig op eigen terrein plaats. Op een aantal werklocaties zijn er echter hinderlijke en soms zelfs gevaarlijke situaties omdat vrachtwagens op de openbare weg staan geparkeerd (Westerhout-Noord) en/of dat in de berm wordt geparkeerd.

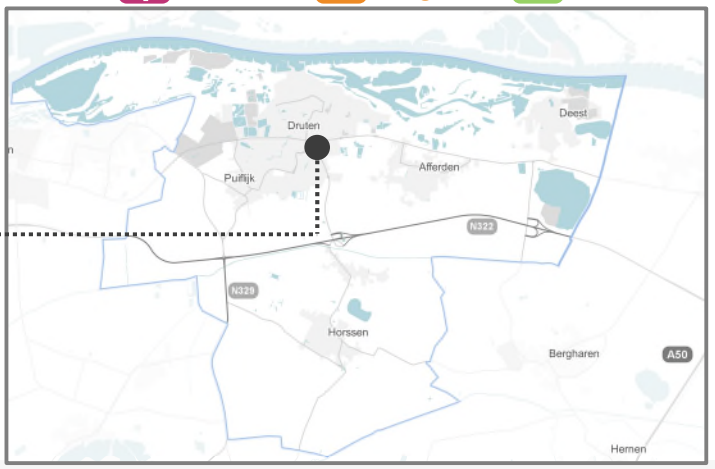
We verbeteren deze situaties door parkeerexcessen te handhaven en waar mogelijk uitbreiding van parkeergelegenheid.

NAVIGATIE

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

21. HOV-KNOOP DRUTEN



MODALITEIT

OPENBAAR VERVOER

ONDERWERP

OPENBAAR VERVOER

Toelichting

Naar aanleiding van de OV-visie van de provincie Gelderland is door de provincie i.s.m. de Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen het HOV-Actieplan opgesteld (HOV = Hoogwaardig Openbaar Vervoer). In het actieplan zijn maatregelen benoemd om het openbaar vervoer in de regio te verbeteren. Onderdeel van de maatregelen is het verbeteren van diverse haltes. Zo zijn door de regio een aantal OV-knooppunten genoemd die een kwaliteitsimpuls nodig hebben. Het busstation van Druten is een van deze OV-knooppunten. Gelegen op lijnen van/naar Nijmegen, 's-Hertogenbosch en Tiel, heeft busstation Druten de potentie om uit te groeien tot belangrijke regionaal overstappunt.

De opgave voor het busstation betreft het verbeteren van de sociale veiligheid op het busstation, het uitbreiden van het voorzieningenniveau met een P&R en het uitbreiden van aantal fietsparkeerplaatsen. Voor het verbeteren van sociale veiligheid wordt gekeken naar het verkrijgen van meer levendigheid en kwaliteit op het busstation, o.a. door het toevoegen van functies en voorzieningen in de omgeving. Gestreefd wordt naar de realisatie van een separaat busperron, specifiek voor WMO-vervoer om de overstap op regulier openbaar vervoer te verbeteren.

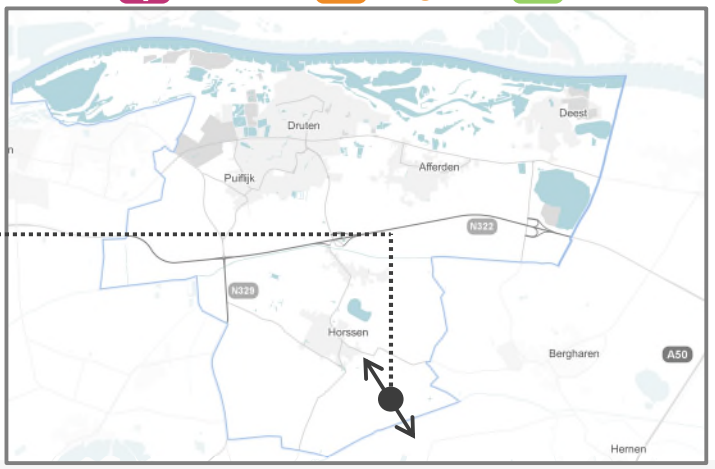
We blijven met de provincie in gesprek om dit knooppunt te verbeteren. Dit project heeft een sterk verband met de aanpak van de Maas en Waalweg (zie maatregel 2).

NAVIGATIE

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

22. OV-VERBINDING DRUTEN - WIJCHEN



MODALITEIT

OPENBAAR VERVOER

ONDERWERP

OPENBAAR VERVOER

Toelichting

Druten ligt centraal in het land van Maas en Waal. Het busstation is dan ook een belangrijk knooppunt van OV-verbindingen. Met busverbindingen naar Nijmegen, 's-Hertogenbosch en Tiel heeft het busstation een sterke regiofunctie.

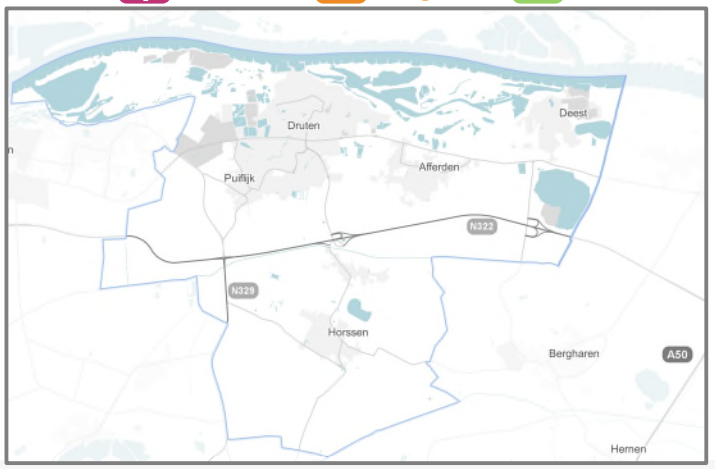
Een verbinding naar het zuiden (richting o.a. Horssen en gemeente Wijchen) is er niet. Het ontbreken van een dergelijke noord-zuidverbinding zien wij als een missende schakel in het OV-netwerk in de gemeente. Wij zetten daarom in op een (buurt)bus tussen Druten en Wijchen en overige kernen, waarbij wordt aangesloten op HOV-knoop Druten (zie maatregel 21) en station Wijchen (rekening houdend met de dienstregeling van de trein richting 's-Hertogenbosch).

We zitten ons tegelijkertijd in voor behoud en waar mogelijk verbetering van de bestaande OV-lijnen naar de ons omliggende gemeenten.

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

23. MONITORING DUURZAME MOBILITEIT



MODALITEIT

ALLE

ALLE

ONDERWERP

DUURZAME MOBILITEIT

Toelichting

We vinden het belangrijk om duurzame mobiliteit te stimuleren. Die doen we door in te zetten op de fiets en voetganger en het openbaar vervoer. Daarnaast willen we ook inzetten op duurzame energiebronnen voor auto's (elektrisch, waterstof) en onderzoeken de mogelijkheden en kansrijkheid voor deelvervoer in de gemeente. Op dit moment is onduidelijk hoe groot het aandeel duurzaam vervoer binnen de gemeente is. Daarom doen we een onderzoek naar het aandeel duurzaam vervoer in de gemeente. Daarna stellen we een streefwaarde voor het aandeel duurzaam vervoer op dat we in 2030 (en de jaren daarvoor) bereikt willen hebben. Daarbij voegen we een visie over hoe we deze streefwaarde willen bereiken.

Op basis van het gemeten mobiliteitspatroon kunnen we vervolgens:
1. het succes van genomen maatregelen evalueren; en
2. de noodzaak tot aanvullende maatregelen bepalen.

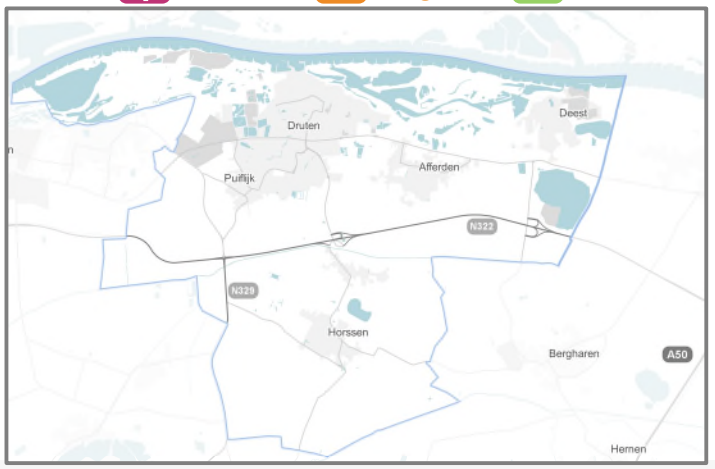
Dit is hiermee een basis voor andere maatregelen in de komende jaren.

GEMEENTE DRUTEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

24. STIMULEREN DUURZAME MOBILITEIT



Toelichting

Vanwege het landelijke karakter van de gemeente zijn veel mensen afhankelijk van de auto (bijvoorbeeld voor het halen van de wekelijkse boodschappen). Daarom zetten we niet in op deelauto's ter vervanging van de eigen auto, maar wel ter vervanging van de tweede auto. Zo willen we een pilot met deelauto's. We gaan in gesprek met de mensen uit deze kern en aanbieders van deelauto's. Op basis van deze gesprekken stellen we deelauto's beschikbaar en we monitoren in hoeverre deze als vervanging gebruikt kan worden voor de tweede auto en wat de gebruikers er van vinden. Bij een succesvolle pilot maken we de beschikbaarheid van deelauto's permanent en gaan we verder met een volgende pilot.

Daarnaast stimuleren we het gebruik van elektrisch vervoer door voldoende laadpalen beschikbaar te stellen (aansluitend bij de *Strategie Elektrisch Rijden*).

MODALITEIT

ALLE

ALLE

ONDERWERP

DUURZAME MOBILITEIT

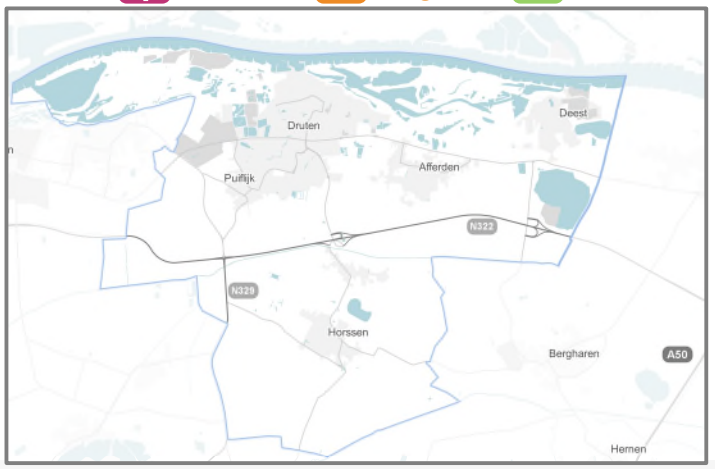
NAVIGATIE

GEMEENTE DRUTEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

25. VISIE LAADINFRASTRUCTUUR



Toelichting

In navolging van landelijke afspraken wordt in 2021 een gemeentelijke visie op elektrisch rijden (incl. laadinfrastructuur en een plaatsingsbeleid) opgesteld.

MODALITEIT

AUTO

ONDERWERP

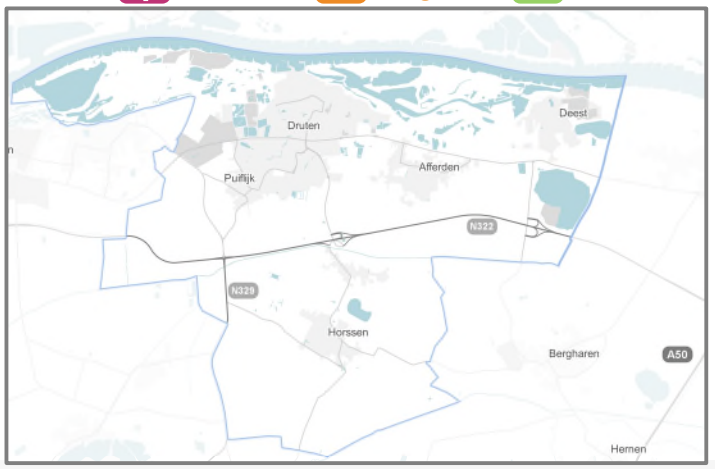
DUURZAME MOBILITEIT

NAVIGATIE

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

26. DEELMOBILITEIT BIJ BEDRIJVENTERREINEN



MODALITEIT

ALLE

ALLE

ONDERWERP

DUURZAME MOBILITEIT

Toelichting

De meeste werklocaties / bedrijventerreinen zijn slecht met het huidig OV te bereiken. Het openbaar vervoer kampt sinds de coronacrisis met dalende aantallen passagiers en de exploitatie staat onder druk. Onduidelijk is of de coronacrisis een blijvend effect heeft op ons mobiliteitsgedrag. Blijven mensen collectieve vormen van vervoer vermijden om de trefkans met andere mensen te minimaliseren?

Op het moment van schrijven is in ieder geval duidelijk dat intensivering van het openbaar busvervoer naar 'klassieke bedrijventerreinen' niet als reële optie gezien kan worden. Openbaar vervoer is vooral bedoeld voor grote geconcentreerde stromen, de hele dag door. We zetten ons daarom in op het behoud van buslijnen die reeds bedrijventerreinen aandoen. Daarnaast zetten we ons in voor alternatieven zoals goede bereikbaarheid per fiets en eventueel aanvullend door bedrijven geïnitieerde en uit te voeren pendeldiensten in aansluiting op ploegendiensten.

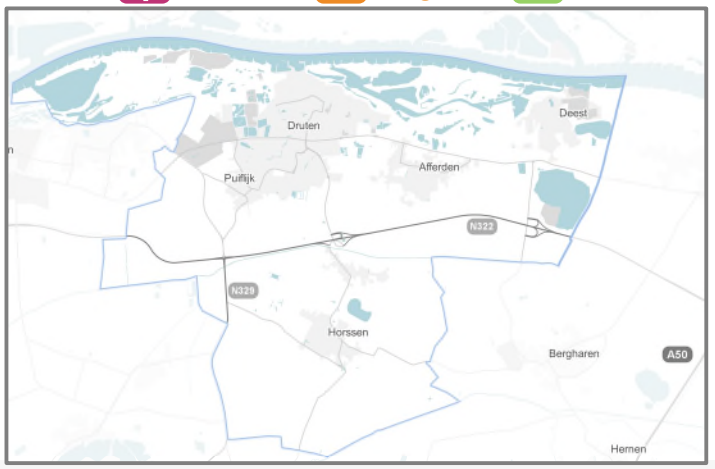
Een goede combinatie van openbaar vervoer en fiets (voor de last-mile) vormt een alternatief voor het gebruik van de auto. Op strategische plaatsen worden bushaltes van steeds meer fietsvoorzieningen voorzien. We staan positief tegenover initiatieven van deelmobiliteit-taanbieders om deelfietsen te plaatsen bij OV-haltes op bedrijventerreinen. Het aanbieden van deelfietsen, al dan niet elektrisch, draagt immers bij aan verbeteren van de bereikbaarheid. Het aantal deelfietsen en deellocaties kan op basis van het gebruik en effect op OV vervolgens verder worden uitgebreid.

NAVIGATIE

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

27. WERKGEVERSAANPAK BEDRIJVENTERREINEN



MODALITEIT

ALLE

ALLE

ONDERWERP

DUURZAME MOBILITEIT

Toelichting

In Slim & Schoon Onderweg werken 18 gemeenten in de regio Arnhem Nijmegen samen aan een beter bereikbare en schonere regio. Hiervoor wordt samengewerkt met provincie, rijk en het bedrijfsleven. Met diverse oplossingen worden inwoners en werknemers gestimuleerd duurzamer, slimmer, sneller en gezonder te reizen.

Naast maatregelen of activiteiten vanuit de overheid/overheden, zoals campagnes, stimulering op verschillende modaliteiten en maatregelen gericht op brandstofbesparing in logistiek en transport, kunnen met name werkgevers het reisgedrag van hun werknemers beïnvloeden. Hierbij moet worden gedacht aan maatregelen zoals het verhogen van een fietsvergoeding voor werknemers, het promoten van nieuwe fietsroutes, het neerzetten van oplaadplekken voor e-bikes op werklocaties en promoten van deelmobiliteit.

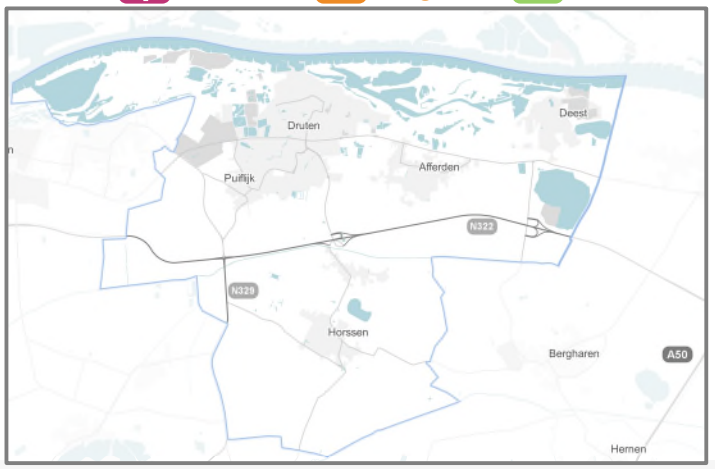
Samen met de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen, provincie Gelderland en bedrijven wordt de komende jaren ingezet op het ontwikkelen van een werkgeversaanpak per bedrijventerrein. Het doel hierbij is de groei van het autogebruik te verminderen door gezamenlijk te komen tot goede alternatieven voor de auto. Een belangrijk onderdeel hierin vormt de fiets, waarvoor naast een goed intern en extern netwerk, voldoende, goede en veilige stallingen en omkleedvoorzieningen nodig zijn. Per bedrijventerrein wordt de komende jaren een verkeersplan uitgewerkt gericht op de specifieke kenmerken, wensen en mogelijkheden van het terrein. De uitvoering hiervan ligt deels bij de bedrijven.

GEMEENTE DRUTEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

28. STRAAT VAN DE TOEKOMST



MODALITEIT

OVERIG

ONDERWERP

DUURZAME MOBILITEIT

Toelichting

Klimaatverandering en technologische ontwikkelingen hebben effect op de openbare ruimte. Denk aan duurzame energie, innovaties rondom mobiliteit, wateroverlast en hittestress. De ‘Straat van de Toekomst’ is erop gericht om deze thema’s dichter bij bewoners te brengen.

We gaan samen met bewoners invulling geven aan de veranderde uitgangspunten voor het inrichten van woonwijken (eerst voetgangers/fietsers, groen, spelen en daarna autoverkeer). Bij groot onderhoud en reconstructies bekijken we welke winst te halen is door nieuwe ontwikkelingen mee te nemen in het straatontwerp. Denk hierbij aan autodelen in combinatie met minder reguliere parkeerplaatsen, voorzieningen voor elektrisch rijden, fietsparkeren, groene parkeerplaatsen, waterberging, meer ruimte voor spelen en meer groen op straat. De uitkomsten nemen we mee bij andere ruimtelijke ontwikkelingen.

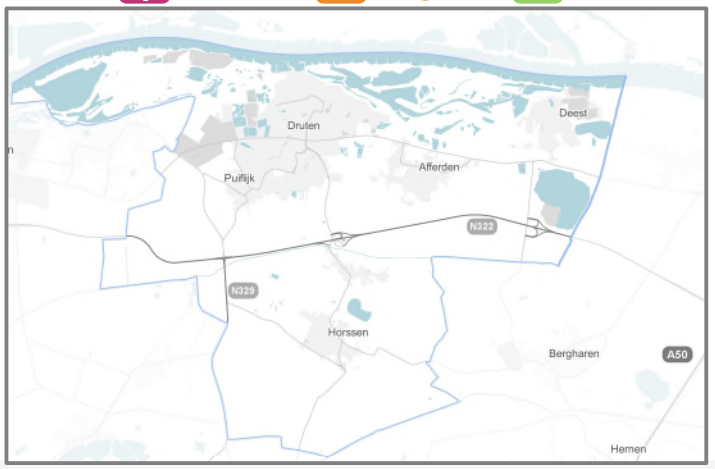
We gaan de komende jaren op zoek naar geschikte locaties voor het opzetten van een pilot (straten, maar bij voorkeur een hele buurt). Dit kunnen locaties betreffen waar de komende tijd wegwerkzaamheden zijn gepland (werk-met-werk-maken) of locaties waar de pilot een oplossing kan bieden voor een concreet en actueel probleem. De spelregels voor het ontwerp en het beschikbaar budget voor uitvoering worden nader bepaald.

NAVIGATIE

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

29. ZERO EMISSIE STADSLOGISTIEK



Toelichting

De afgelopen jaren was een stijgende lijn in e-commerce zichtbaar. Dit is door de corona-crisis verder toegenomen. Mensen bestellen meer online en laten dit thuis afleveren. Dit resulteert in meer bewegingen van bestelbusjes in onze woonwijken / kernen.

Het bezorgen van pakketten is een commerciële activiteit is – de gemeente heeft nauwelijks sturingsmogelijkheden. Er is voor pakketbezorgers (nog) geen directe aanleiding om samen te werken en bijvoorbeeld vrachten te bundelen. Landelijk zijn interessante ontwikkelingen als het gaat om de inzet van uitstootvrije vervoermiddelen voor pakketbezorgers (elektrische busjes en bakfietsen) en centrale ophaalpunten in de buurt. Als dergelijke initiatieven zich voordoen zullen we nagaan hoe we deze ook daadwerkelijk mogelijk kunnen maken.

De grootste uitdaging op het gebied van logistiek voor de komende jaren is om meer te transporteren met minder bewegingen en minder emissies. Dit is vooral een regionale aangelegenheid. In 2014 hebben diverse partijen (waaronder het Rijk, gemeenten, vervoerders, verladers en branche- en belangenorganisaties) de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (Green Deal ZES) ondertekend. Deze partijen onderzoeken samen hoe emissievrije bevoorrading van stadskernen in praktijk gebracht kan worden. Het doel is om in 2025 zoveel mogelijk emissievrije bevoorrading te realiseren. Deelnemers aan de Green Deal ZES testen niet alleen nieuwe praktische logistieke oplossingen uit, maar ook combinaties van nieuwe technologieën, publiek-private samenwerking en aangepaste regelgeving.

MODALITEIT

OVERIG

ONDERWERP

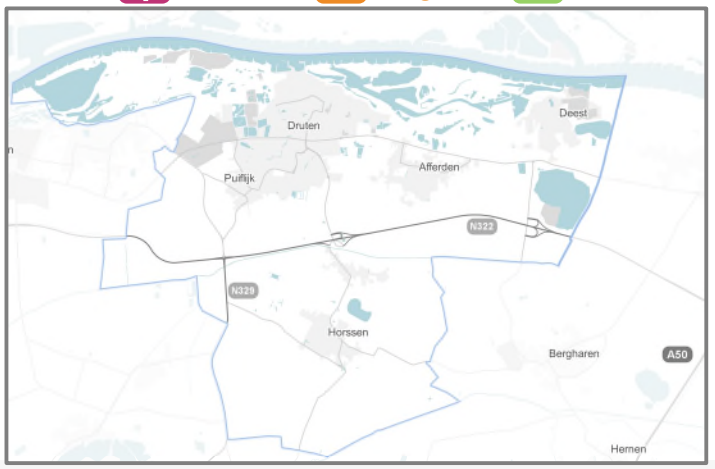
DUURZAME MOBILITEIT

NAVIGATIE

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

30. REGIONALE AFSTEMMING VERKEERSVEILIGHEID



MODALITEIT

ALLE

ALLE

ONDERWERP

VERKEERSVEILIGHEID

Toelichting

Het aantal verkeersslachtoffers in de regio Arnhem-Nijmegen is de afgelopen jaren gestegen. Een trendbreuk die we willen keren. De hoofdopgave zoals opgenomen in het 'Ambitiedocument Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen' is dat iedereen elke dag weer veilig thuiskomt. Samen met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost Nederland (ROVON) zijn regionale speerpunten voor de periode 2019-2022 opgesteld. Dit sluit aan op de 9 thema's van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.

De regio zet in op vijf kernelementen:
- Meer structurele aandacht voor verkeersveiligheid;
- Meer regionale verbondenheid en samenwerking (efficiency) tussen overheden en maatschappelijke organisaties;
- Risicogestuurd beleid door analyse van de grootste risico's;
- Bevorderen van integraal en uniform verkeersveiligheidsbeleid – ook bij de individuele gemeenten;
- Monitoren en bijsturen van de uitvoering in overleg.

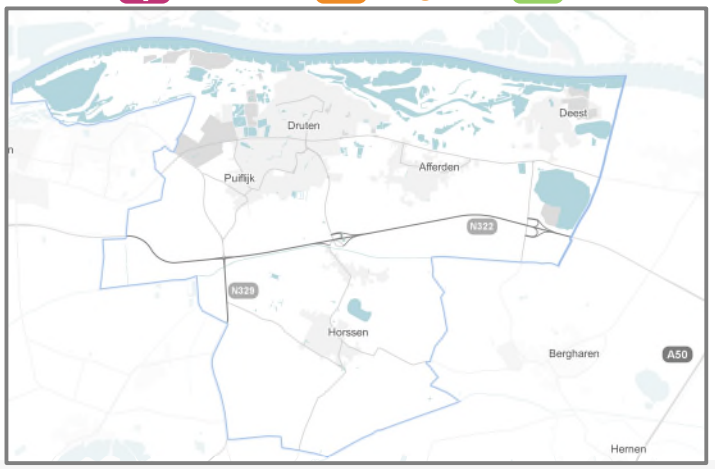
We blijven de komende jaren samen met de regio inzetten op een gemeenschappelijk aanpak van voor het voorkómen van ongelukken. Hierbij speelt het uitwerken van de risicoanalyses, zoals beschreven in het SPV 2030, een belangrijke rol.

NAVIGATIE

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

31. VERKEERSVEILIGHEID KWETSBARE VERKEERSDEELNEMERS



MODALITEIT

ALLE

ALLE

ONDERWERP

VERKEERSVEILIGHEID

Toelichting

We blijven actief werken aan de verbetering van verkeersveiligheid, met het streven geen “te voorkomen” verkeersslachtoffers op het lokaal wegennet. Hiervoor is structurele aandacht nodig door middel van preventie, educatie en evaluatie van ongevallen. Hiervoor zetten hierbij vooral in op kwetsbare verkeersdeelnemers:

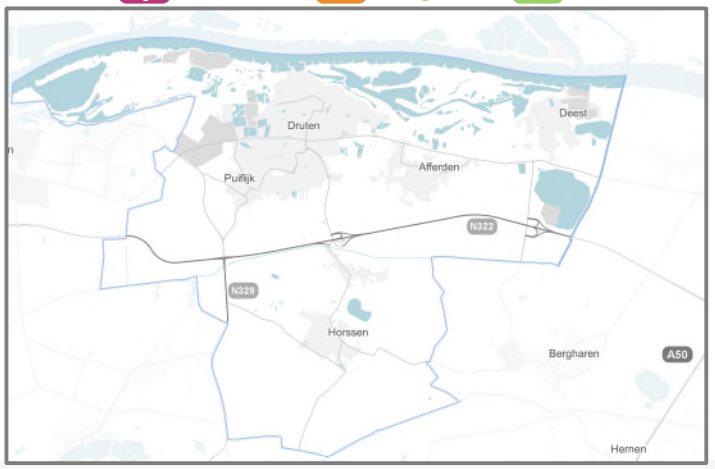
- Bij wandelnetwerken kijken we naar een voldoende breed trottoir, veilig oppervlak, goede oversteekbaarheid van wegen en de toegankelijkheid mensen met een beperking.
- Het fietsnetwerk wordt beoordeeld op de vergevingsgezindheid van de infrastructuur. Dat betekent dat we kijken of aanwezige palen, hekjes en andere objecten noodzakelijk zijn of kunnen worden verwijderd. Objecten die noodzakelijk worden gevonden, worden beter ingeleid met markering. Ook wordt gekeken of zichtlijnen goed zijn, bijvoorbeeld bij aanwezig groen.
- Op plekken waar veel voetgangers, fietsers en automobilisten elkaar ontmoeten, krijgt verkeersveiligheid en oversteekbaarheid extra aandacht. Hierbij zetten we in op een betere herkenbaarheid van de plek van de voetganger en fietser in het wegbeeld.

Kinderen vormen een belangrijke groep kwetsbare verkeerdeelnemers die extra moeten worden beschermd. De komende jaren blijft aandacht voor verkeersveiligheid rondom scholen vereist. Dit doen we enerzijds door via infrastructurele maatregelen goed gedrag af te dwingen, anderzijds door het laten verzorgen van verkeerseducatie aan peuters, basisschoolleerlingen en leerlingen in het voortgezet onderwijs. Een andere kwetsbare doelgroep zijn ouderen. Ook voor ouderen zetten we lokale acties op.

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

32. LOKALE AANPAK VERKEERSVEILIGHEID



MODALITEIT

ALLE

ALLE

ONDERWERP

VERKEERSVEILIGHEID

Toelichting

We blijven de verkeersveiligheid op het lokaal wegennet continu verbeteren. Daarnaast monitoren we ongevallen en op basis van klachten en signalen uit de gemeente pakken we direct gevaarlijke situaties aan.

Voor dit moment onderzoeken we concreet of we de veiligheid op de volgende kruispunten kunnen verbeteren:

- Rotonde Meester van Coothstraat – Van Heemstraweg: beleefdheidsvoorrang zorgt voor onverwachte situaties;
- Rotonde Meester van Coothstraat – Van Heemstraweg: Scholieren fietsen de rotonde ook tegen de richting in rond.

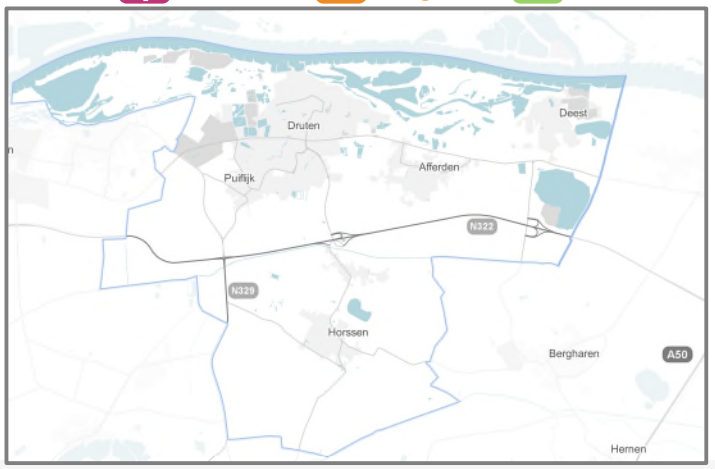
NAVIGATIE

GEMEENTE DRUTEN

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

33. ROTONDES DRUTEN



MODALITEIT

ALLE

ALLE

ONDERWERP

VERKEERSVEILIGHEID

Toelichting

In tegenstelling tot de landelijke CROW-richtlijnen geldt in 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. Eind 2019 is door DTV Consultants bijvoorbeeld onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid op rotondes in Nederland. De nadruk daarbij lag op enkelstrooksrotondes binnen de bebouwde kom. Uit dit onderzoek blijkt dat op rotondes binnen de bebouwde kom met een vrijliggend fietspad met fietsers IN de voorrang in de periode 2015 – 2018 gemiddeld 0,73 fietsongevallen per rotonde zijn geregistreerd. Op rotondes met fietsers UIT de voorrang zijn in dezelfde periode gemiddeld 0,18 ongevallen per rotonde geregistreerd.

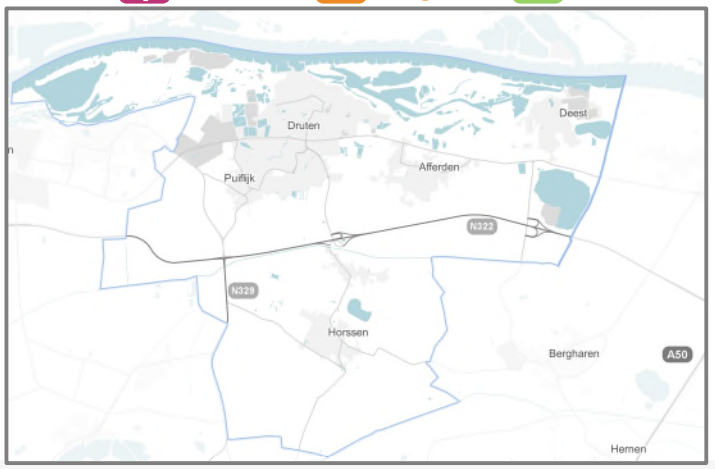
In het oude GVVP is aangegeven dat de gemeente wel degelijk de intentie heeft om zich te conformeren aan de landelijke richtlijnen. Maar pas als uit onderzoeken blijkt dat fietsers op rotondes met vrijliggende fietspaden binnen de bebouwde kom veilig in de voorrang kunnen worden gebracht en dit aantoonbaar veiligere verkeersituaties oplevert. Wanneer dit zo is, dan zal ook Druten overgaan tot instelling van voorrang voor fietsers. Ook in dit mobiliteitsplan blijft dit het uitgangspunt.

NAVIGATIE

DOELSTELLINGEN

Bereikbaar | Leefbaar | Regio | Verkeers-veilig | Duurzaam

34. DOELGROEPENVERVOER - HALTETAXIRRREIS



Toelichting

Op basis van de demografische trends en woningbouw-opgave verwachten we richting 2030 een sterke vergroening en vergrijzing. Er zijn verschillende vormen van doelgroepenvervoer: leerlingenvervoer, de OpStap bus en Avan WMO-vervoer. De verantwoordelijkheid voor bovenstaande regelingen is verdeeld over veel partijen. De verschillende regelingen leiden in de praktijk tot een complex en versnipperd vervoeraanbod. Dat maakt het voor de gebruikers onoverzichtelijk.

De HaltetaxiRRReis combineert maatwerkvervoer daar waar mogelijk met doelgroepenvervoer (beiden vraagafhankelijk) op een efficiënte(re) manier. Dit Gelderse deeltaxisysteem is erop gericht om de bereikbaarheid te vergroten voor kleinere woonkernen, dunbevolkte gebieden, recreatieve bestemmingen of wijken waar een reguliere bus niet meer rendabel is. De haltetaxi vervoert mensen vanaf een halte naar een busstation of treinstation binnen een straal van 15 km op basis van een OV toets. Vanaf het bus-of treinstation kan dan de reis worden vervolgd. Wanneer er geen OV-alternatief is, kan de reis ook van halte naar halte zijn.

De doelstelling van de regio is dat de HaltetaxiRRReis per 1 januari 2022 gaat rijden.

MODALITEIT

OPENBAAR VERVOER

ONDERWERP

OPENBAAR VERVOER

NAVIGATIE

Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Druten, Gemeente Wijchen, Michel Eijkhout, Colette Bitter
Uitgave	Movares Nederland B.V. Kennislijn Omgeving en Processen
Ondertekenaar	Hans Zuiver Senior adviseur stedelijke mobiliteit
Projectteam Movares	Ruud Gasthuis Wietse te Morsche Hans Zuiver
Projectnummer Movares	MN001842
Kenmerk	Definitief (t.b.v. vaststelling college)
Versie	Versie 1.1
Datum	19 mei 2021

Gemeente Druten

Gemeente Wijchen