Gemeente Druten

Openbaar Zaaknummer: Z/26/334197

Informatienota voor de Gemeenteraad

Onderwerp: Evaluatie Mobiliteitsplan en vervolg

Collegedatum: 27 januari 2026

Kernboodschap
Het Mobiliteitsplan 2021–2025 is grotendeels uitgevoerd en heeft bijgedragen aan de ambities uit de mobiliteitsvisie. Tegelijkertijd zien we dat de huidige doelstellingen te globaal zijn geformuleerd en onvoldoende meetbaar zijn om effectief te kunnen sturen en evalueren.

Daarom gaan we het Mobiliteitsplan actualiseren. Eerst concretiseren we de bestaande doelstellingen en koppelen we deze aan een monitoringsprogramma. In de tweede fase vertalen we de doelstellingen naar een logische verzameling acties en maatregelen. Dit doen we in nauwe samenhang met het nog op te stellen Programma Leefomgeving en het Omgevingsplan. Tijdens dit proces betrekken we de gemeenteraad, inwoners en ondernemers.

Eerdere besluiten

Datum	Besluit
28-01-2021	Z/20/054441: Mobiliteitsvisie Druten-Wijchen
30-09-2021	Z/21/061892: Mobiliteitsplan Druten 2021
27-01-2022	Meerjaren Uitvoeringsprogramma 'Duurzaam Onderweg tussen Maas en Waal' (Z/21/068537)

Toelichting
Het huidige Mobiliteitsplan en het bijbehorende Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP) zijn opgesteld in 2021 en omvatten projecten, acties en onderzoeken voor de jaren 2021 tot en met 2025. Nu deze periode is afgerond, evalueren we de uitvoering en de effecten van het plan.

De evaluatie richt zich op drie vragen:
1. Welke acties zijn uitgevoerd en welke niet?
2. Welke effecten hebben deze acties gehad?
3. Wat betekent dit voor het mobiliteitsbeleid in de komende jaren?

Daarbij leggen we de resultaten langs de doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie, die vooruitkijkt naar 2030. Op basis daarvan bepalen we of we op koers liggen of dat bijsturing nodig is.

Uitvoering van het Mobiliteitsplan
De acties uit het Mobiliteitsplan zijn destijds ingedeeld in drie categorieën:
- Nu (uitvoering 2021–2025);
- Straks (uitvoering 2026–2027);
- Later (uitvoering op een later moment).

Het merendeel van de acties uit de categorie 'nu' is volgens planning uitgevoerd. Daarnaast bevatte deze categorie structurele aandachtspunten, zoals verkeersveiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers en het verbeteren van het fiets- en wandelnetwerk. Die acties zetten we ook de komende periode voort.

Een aantal acties is nog in uitvoering of start op korte termijn:
- Het onderzoek naar de fietsverbindingen Druten–Wijchen en Druten-Beuningen volgt komend jaar. Deze onderzoeken zijn bewust uitgesteld totdat het gemeentebrede fietsnetwerkonderzoek was afgerond. Met deze informatie kan nu gericht worden gewerkt aan het verbeteren van deze fietsverbinding.
- De herinrichting van de Raadhuisstraat is gedeeltelijk uitgevoerd. Over de gehele lengte van de Raadhuisstraat is de maximumsnelheid verlaagd naar 30 km/u. Het noordelijke deel is ook opnieuw ingericht. Het zuidelijke deel volgt later, en dit gebeurt in samenhang met de ontwikkeling van de Portier.
- De kruising van Heemstraweg – Koningsstraat wordt komend jaar aangepakt. Dit gebeurt als onderdeel van de bredere aanpak Koningsstraat. In het collegeprogramma stonden drie acties genoemd die een onderlinge relatie hadden (voetpaden Koningsstraat, fietsstraat Koningsstraat en kruising Koningsstraat – van Heemstraweg), daarom is besloten deze projecten als één geheel op te pakken.
- In het centrum van Druten hebben we op basis van vragen van ondernemers fietsbeugels en rekken bijgeplaatst waar nodig. Daarmee is. Er is nog geen centrale fietsenstalling zoals in Wijchen. We beschikken eventueel nog over budget (vanuit het parkeerfonds) om het fietsparkeren in Druten verder te verbeteren als daar vraag naar is.
- Het onderzoek naar een OV-verbinding tussen Druten en Wijchen is afgerond. Hieruit blijkt dat een structurele (buurt)busverbinding niet haalbaar is.
- Voor de N322 komt een toekomstbestendige oplossing steeds dichterbij. Op verzoek van gemeente Druten is in februari 2024 de verkeersmodelstudie afgerond en door de provincie gepresenteerd. Totale kosten 30 miljoen. Eind 2025 is bekend gemaakt dat de provincie Gelderland 22 miljoen beschikbaar heeft gesteld t.b.v. De N322. Onlangs is bekend geworden dat ook het Rijk ruim 9 miljoen beschikbaar heeft gesteld. Inmiddels is echter ook bekend geworden dat Rijkswaterstaat extra eisen stelt aan de aansluiting op de A50/A73. Daarover is de provincie nu in gesprek met Rijkswaterstaat.
- De aanbestedingsprocedure voor de HOV-knoop loopt nog. We verwachten hier spoedig nieuws over te kunnen delen.

Welk effect heeft dit gehad?
De maatregelen uit het MUP waren bedoeld om de ambities uit onze mobiliteitsvisie te behalen. De mobiliteitsvisie bestaat uit vijf speerpunten, met ieder een overkoepelende doelstelling:
- *Leefbaarheid in de gemeente*: We zetten binnen de grote kernen in op de fietser en de voetganger en maken meer ruimte voor openbaar groen en verblijven.
- *Bereikbaarheid tussen de kernen*: Elke verkeersdeelnemer moet tussen de kernen kunnen reizen.
- *Verbonden met de regio*: Het OV 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 (werk, voorzieningen en sociale activiteiten), waardoor inwoners minder afhankelijk zijn van de auto.
- *Duurzaam verplaatsen*: In 2030 is voor iedereen een duurzame vervoerswijze beschikbaar, waardoor het aandeel duurzame verplaatsingen groeit.
- *Verkeersveiligheid als blijvend speerpunt*: Druten en Wijchen zijn in 2030 nog meer verkeersveilig, zowel objectief als subjectief, en er vallen geen 'te voorkomen' verkeersslachtoffers op het lokale wegennet.

Effect op doelstellingen mobiliteitsvisie
De uitgevoerde projecten passen goed bij de genoemde doelstellingen. Zo zorgt het nieuwe parkeerbeleid er voor dat er in kernen meer ruimte overblijft voor lopen en fietsen, maar ook voor groen en voorzieningen, wat de leefbaarheid ten goede komt. De verschillende fietsprojecten zorgen ervoor dat de fiets steeds vaker een realistisch alternatief voor de auto wordt, zowel voor verplaatsingen binnen onze gemeente als naar omliggende bestemmingen. En dankzij het uitbreiden en verdichten van ons netwerk van laadpalen komt ook voor de auto steeds vaker een duurzaam alternatief beschikbaar.

Maar tegelijkertijd zien we dat de doelstellingen in veel gevallen nog te globaal zijn. We beschrijven nog niet duidelijk wat we precies willen bereiken. Welke bestemmingen in omliggende regio's vinden we bijvoorbeeld belangrijk? Wanneer is de fiets een realistisch alternatief voor de auto? Wanneer zijn verkeersslachtoffers 'te voorkomen'? Dit soort vragen werken we uit bij de aanstaande herziening van het mobiliteitsplan.

Zodra we onze ambities uit de mobiliteitsvisie beter uitwerken in concrete doelstellingen, kunnen we ook beter bepalen welke maatregelen daarbij passen. Daarnaast monitoren we nu nog onvoldoende in hoeverre de maatregelen effect hebben, of beschikken we niet over de juiste data. Dat bemoeilijkt het beoordelen van de maatregelen.

Hoe gaan we verder?
Fase 1: Aanscherpen doelstellingen en monitoring
Bij de actualisatie van het Mobiliteitsplan werken we de doelstellingen uit de mobiliteitsvisie concreet en meetbaar uit. We zoeken nadrukkelijk de aansluiting bij:
- De omgevingsvisie en toekomstvisie;
- De Lokale Energiestrategie (LES);
- Doelstellingen van andere overheden, zoals de provincie Gelderland.

Mobiliteit heeft een grote invloed op andere beleidsdoelen, bijvoorbeeld op het gebied van klimaat, leefbaarheid en ruimtegebruik. Zo hebben we in onze LES vastgelegd dat de CO_2-uitstoot in 2030 met 55% moet zijn afgenomen ten opzichte van 1990. De mobiliteitssector is verantwoordelijk voor ongeveer 49% van de totale gemeentelijke uitstoot. Binnen de mobiliteitssector is er nog sprake van een toename van de CO_2-uitstoot in vergelijking met 1990 (1,6%), mede doordat het aantal inwoners en auto's nog blijft groeien. Het onderstreept de potentie die de mobiliteitssector heeft om bij te dragen aan het behalen van onze bredere ambities.

Tabel 1: Ontwikkeling CO2-uitstoot mobiliteitssector Druten (bron: Klimaatmonitor Rijksoverheid).

CO_2-uitstoot Druten	
Uitstoot totaal (2023)	92 (kton)
Uitstoot mobiliteitssector (2023)	45,0 (kton)
Uitstoot mobiliteitssector (% van totaal)	**48,9%**
Uitstoot mobiliteitssector (1990)	44,3 (kton)
Toename sinds 1990 (kton)	0,7 kton
Toename sinds 1990 (%)	**1,6%**

En in sommige gevallen bestaan er ook vanuit andere overheidsorganisaties al doelstellingen die we explicieter kunnen omarmen. Zo heeft de provincie Gelderland als doel om het aantal verkeersongevallen, -gewonden en doden ieder jaar te laten dalen. Het kan logisch zijn om deze doelstelling over te nemen.

Op basis hiervan formuleren we scherpere beleidsvragen, zoals:
- Wanneer zijn fiets en OV een realistisch alternatief voor de auto?
- Welke bestemmingen en kernen moeten bereikbaar zijn, en binnen welke reistijden?
- Welke voorzieningen moeten voor iedereen bereikbaar zijn?
- Wanneer spreken we van 'te voorkomen' verkeersslachtoffers?

Aan deze doelstellingen koppelen we een monitoringsprogramma, zodat we voor iedere doelstelling kunnen beoordelen of we op de goede weg zijn. Ook meten we daarmee of maatregelen het gewenste effect hebben en kunnen we op tijd bijsturen waar mogelijk. We benutten hiervoor waar mogelijk bestaande data, die we waar nodig aanvullen met periodiek onderzoek (zoals enquêtes en verkeerstellingen).

Fase 2: Bepalen acties, maatregelen en projecten
Na vaststelling van de doelstellingen vertalen we deze, in samenwerking met raad, inwoners en ondernemers, naar concrete en meetbare acties. Daarbij:
- Beoordelen we welke acties uit het huidige Mobiliteitsplan worden voortgezet;
- Bundelen we acties uit andere beleidsdocumenten en onderzoeken;
- Brengen we nieuwe opgaven en ontwikkelingen in beeld.

Het resultaat is een geactualiseerd Mobiliteitsplan met heldere doelstellingen en logische acties.

Samenhang met programma Leefomgeving en Omgevingsplan
De nieuwe omgevingswet vraagt ons om minder sectoraal beleid te voeren en keuzes in de openbare ruimte integraal af te wegen. Keuzes op het gebied van mobiliteit (bijvoorbeeld: meer parkeerplaatsen) hebben gevolgen voor andere thema's (bijvoorbeeld: minder groen, meer wateroverlast), en andersom. Daarom werken we, parallel aan de herziening van het Mobiliteitsplan, aan een breder Programma Leefomgeving. Hierin werken we uit hoe we de integrale afweging vormgeven en hoe we de verschillende ambities prioriteren.

Mobiliteit is daarbij geen vanzelfsprekend leidend thema meer, maar één van de factoren die in samenhang moet worden bekeken met onder andere groen, water, klimaatadaptatie en de sociale leefomgeving. Door beide trajecten te verbinden, zetten we stappen richting een meer integrale en toekomstbestendige inrichting van de openbare ruimte. De nieuwe doelstellingen en het bijbehorende monitoringsplan worden onderdeel van het programma Leefomgeving. De acties die hieruit volgen worden opgenomen in het Omgevingsplan.

Communicatie en participatie
Tijdens beide fases betrekken we de gemeenteraad, inwoners en ondernemers. Fracties krijgen ruimte om mee te denken over de doelstellingen. Inwoners en ondernemers betrekken we onder andere via ondernemersverenigingen en, waar passend, het participatieplatform OpenStad. Daarnaast voeren we overleg met relevante partners, zoals buurgemeenten, de Groene Metropoolregio, de provincie Gelderland en hulpdiensten. Ook het participatietraject gebeurt in samenhang met het programma Leefomgeving.

Vervolgstappen
In het eerste kwartaal van 2026 starten we met de inhoudelijke voorbereiding, zodat de nieuwe gemeenteraad na de verkiezingen kan worden betrokken bij het formuleren van doelstellingen en het monitoringsprogramma.

Daarna volgt het participatietraject en de uitwerking van het uitvoeringsprogramma, in samenhang met het Programma Leefomgeving. Uiteindelijk besluit de gemeenteraad over het geactualiseerde Mobiliteitsplan en de bijbehorende uitvoeringsagenda.