

# MEERJAREN UITVOERINGSPROGRAMMA MOBILITEIT

(UITWERKING MOBILITEITSPLAN DRUTEN)



## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1	Voorgeschiedenis	3
1.2	Leeswijzer	3
<b>2</b>	<b>Het uitvoeringsprogramma</b>	<b>4</b>
2.1	Toelichting	4
2.2	Een dynamisch uitvoeringsprogramma	4
2.3	Het uitvoeringsprogramma Nu, Straks en Later	5
	<i>2.3.1. Onderwerp: Verkeersveiligheid</i>	<i>5</i>
	<i>2.3.2. Onderwerp: Wegenstructuur</i>	<i>7</i>
	<i>2.3.3. Onderwerp: Fiets- en wandelpaden</i>	<i>10</i>
	<i>2.3.4. Onderwerp: Parkeren en fiets</i>	<i>12</i>
	<i>2.3.5. Onderwerp: Openbaar vervoer</i>	<i>13</i>
	<i>2.3.6. Onderwerp: Duurzame mobiliteit</i>	<i>15</i>
2.4	Kosten verantwoording	17
<b>3</b>	<b>Het vervolgtraject</b>	<b>20</b>
<b>4</b>	<b>Colofon</b>	<b>21</b>

# 1 Inleiding

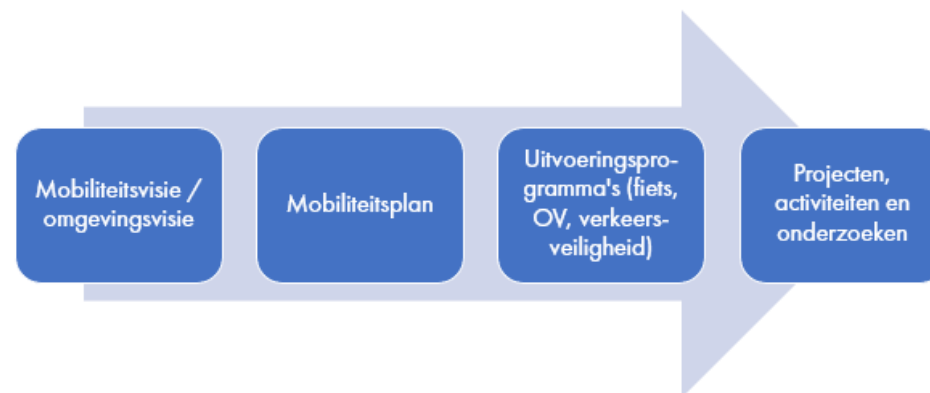
## 1.1 Voorgeschiedenis

Hierbij treft u het eerste Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP) Mobiliteit aan. Dit is op grond van de eerder opgestelde Mobiliteitsvisie (vastgesteld op 28 januari 2021) en het Mobiliteitsplan (vastgesteld op 23 juni 2021). Doel van het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit is de in de Mobiliteitsvisie opgenomen ambities en doelstellingen en de in het Mobiliteitsplan opgestelde maatregelen op hoofdlijnen, verder uit te werken en de komende jaren te realiseren om de Gemeente Druten duurzaam bereikbaar te houden. Dit willen we bereiken door vraag en aanbod met elkaar te verbinden en te werken aan verdere integratie van de modaliteiten.

De maatregelen uit het mobiliteitsplan kunnen vanzelfsprekend niet allemaal gelijktijdig uitgevoerd worden. Daarvoor ontbreekt het de gemeente aan financiële middelen en ambtelijke capaciteit. De maatregelen zullen daarom gefaseerd worden uitgevoerd, gespreid over meerdere jaren. Er zijn ook andere factoren van invloed op de prioritering. De volgorde waarin de maatregelen worden uitgevoerd is mede afhankelijk van de noodzakelijkheid (verkeerstechnisch, ruimtelijk of politiek), de afhankelijkheid van andere onderzoeken/projecten, de realiseerbaarheid en het te verwachten effect. Maar ook de verplichtingen die al zijn aangegaan, bepalen de volgorde van uitvoering

In het Uitvoeringsprogramma nemen we op wat we concreet gaan doen om het toekomstbeeld uit het Mobiliteitsplan waar te maken. Hierin nemen we de projecten, activiteiten en onderzoeken op die de gemeente specifiek voor de komende vier jaar en de periode daarna gaat uitvoeren. Deze worden, net als alle andere stappen, ontwikkeld in samenspraak met andere beleidsterreinen, belanghebbenden en samenwerkingspartners in en buiten de regio. Het uitvoeringsprogramma is een dynamisch document dat jaarlijks

aangepast kan worden gelijktijdig met de begrotingscyclus. Ten gevolge van nieuwe ontwikkelingen of andere (politieke) inzichten moet het MUP bijgesteld kunnen worden.



Figuur 1 Fasering

## 1.2 Leeswijzer

In paragraaf 2.3 wordt het uitvoeringsprogramma schematisch weergegeven door middel van tabellen. De nummering komt overeen met de nummering uit het Mobiliteitsplan. Het meerjaren uitvoeringsprogramma is onderverdeeld in de onderwerpen:

- Verkeersveiligheid
- Wegenstructuur
- Fiets- en wandelpaden
- Parkeren en fiets
- Openbaar vervoer
- Duurzame mobiliteit

## 2 Het uitvoeringsprogramma

### 2.1 Toelichting

We streven naar een uitvoeringsprogramma dat enerzijds realistisch genoeg is om binnen de beschikbare middelen uit te kunnen voeren. Anderzijds moet het uitvoeringsprogramma ruimte bieden aan ambities voor de toekomst die op dit moment nog niet in kosten uit te drukken zijn. Dit doen we door de maatregelen in het uitvoeringsprogramma onder te verdelen in de volgende drie categorieën:

1. Nu (Uitvoeringsperiode 2022-2025)
2. Straks (Uitvoeringsperiode 2026-2029)
3. Later (PM. Hier is nog geen uitvoeringstermijn aan te koppelen)

Vervolgens hebben we de periode "nu" verder verdeeld over de uitvoeringsjaren 2022 t/m 2025.

In het uitvoeringsprogramma wordt bij de maatregelen onderscheid gemaakt in: uitvoering, beleid, onderzoek, campagne, infrastructuur en overleg en afstemming. De maatregelen zijn vervolgens onderverdeeld in incidenteel, structureel en 'door andere partners' (geen kosten voor gemeente). Ook is mogelijk dat een investeringskrediet wordt benoemd (met een meerjarig nut) dat over meerdere jaren wordt afgeschreven. Tevens is een prioriteit aangegeven:

- toegezegd = daar hebben we ons al aan verbonden (groen),
- noodzakelijk = dit moeten we zeker uitvoeren om de doelen zoals opgenomen in de mobiliteitsvisie en het mobiliteitsplan te halen en is basis voor vervolgmaatregelen (oranje),
- gewenst = dit levert een (grote) bijdrage aan onze ambities (zwart).

Veel maatregelen staan niet op zichzelf maar hebben een relatie met andere ontwikkelingen in onze gemeente. Dit vraagt om integrale afstemming. Daarom is aangegeven hoe verschillende maatregelen zich tot elkaar verhouden.

### 2.2 Een dynamisch uitvoeringsprogramma

Hoe goed we ook ons best doen, niemand kan de toekomst voorspellen. Een uitvoeringsprogramma dat meerdere jaren vooruit kijkt zal daarom altijd tussentijds moeten worden aangepast. We stellen daarom een dynamisch uitvoeringsprogramma op dat jaarlijks geëvalueerd en bijgesteld kan worden. Dit plannen we dan in lijn met de gemeentelijke begrotingscyclus zodat de financiële doorvertaling van de bijstelling direct kan worden meegenomen in de gemeentelijke perspectiefnota en/of als bestedingsplan bij de begroting.

Bij de evaluatie kijken we of de maatregelen nog conform de gestelde scope, planning en begroting uitgevoerd kunnen worden. Indien nodig passen we dit in de herijking aan.

Maatregelen waarvoor onderzoek of studie is uitgevoerd en waarvan de begrotingen inmiddels bekend zijn, kunnen als uitvoeringsproject een plaats krijgen in het dynamische uitvoeringsprogramma zodra de kosten ervan ingepast kunnen worden in de meerjarenbegroting. Van de maatregelen in de categorie 'Later' bekijken we jaarlijks of er nieuwe kansen zijn om deze ambities dichterbij de uitvoering te brengen. Wanneer deze kansen er zijn, kunnen de maatregelen verschuiven naar de categorie 'Straks' of zelfs naar 'Nu'.

## 2.3 Het uitvoeringsprogramma Nu, Straks en Later

Omdat het een groot aantal integrale korte termijn maatregelen betreft die in locatie, omvang en kosten sterk verschillen, zijn deze zoveel mogelijk conform de indeling in het Mobiliteitsplan in tabelvorm met planning en indicatie van de kosten, dekking en bijdragen en korte toelichting in deze rapportage opgenomen. Op basis van eerder genoemde uitgangspunten ten aanzien van prioritering ziet het uitvoeringsprogramma per onderwerp er als volgt uit:

### 2.3.1. *Onderwerp: Verkeersveiligheid*

Het onderwerp verkeersveiligheid bevat vier maatregelen:

**Regionale afstemming verkeersveiligheid (30).** We blijven de komende jaren samen met de regio inzetten op een gemeenschappelijke aanpak voor het voorkómen van ongelukken. Dit betreft continuering van bestaande regionale afstemming. Als hier projecten uit voortkomen, dan wordt daar te zijner tijd budget voor aangevraagd indien nodig.

**Vorrang rotondes (33).** 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). De gemeenteraad wordt in 2022 geïnformeerd over de uitkomsten van recent onderzoek en de financiële consequenties van de wijzigingen van de voorrangssituatie op alle rotondes in de gemeente. Het daadwerkelijk wijzigen van de voorrangssituatie en eventuele financiële consequenties zijn nog niet opgenomen in voorliggend uitvoeringsprogramma.

**Verkeersveiligheid kwetsbare verkeersdeelnemers (31).** We blijven actief werken aan de verbetering van verkeersveiligheid. Hiervoor is structurele aandacht nodig door middel van preventie, educatie en evaluatie van ongevallen. Hierbij zetten we vooral in op kwetsbare verkeersdeelnemers. De gemeente heeft echter geen apart budget voor dit soort 'kleinere' verkeersveiligheidsprojecten. Voorgesteld budget dient voor kleine maatregelen zoals campagnes rondom verkeersveiligheid. Infrastructurele aanpassingen maken hier geen onderdeel van uit.

**Lokale aanpak verkeersveiligheid (32).** We zetten in op een structureel budget voor het snel kunnen aanpakken van kleine verkeersonveilige situaties. Met dit budget kunnen we de klachten van inwoners direct aanpakken.



Maatregel	Nr. mob. plan	Soort maatregel	Type investering	Prioriteit	Planning	Kosten (exclusief BTW)	Dekking	Partners	Relatie met andere maatregelen
<b>Regionale afstemming verkeersveiligheid</b>	30	Overleg en afstemming	Structureel	Toegezegd	Nu, loopt	-	Ambtelijk inzet gedekt vanuit begroting	Regio en provincie Gelderland	-
<b>Voorrang rotondes</b>	33	Onderzoek	Incidenteel	Toegezegd	Nu, 2022	-	Ambtelijk inzet gedekt vanuit begroting	SWOV	-
<b>Verkeersveiligheid kwetsbare verkeersdeelnemers</b>	31	Campagne	Structureel	Noodzakelijk	Nu, 2023	€ 5.000 per jaar	Begroting 2023 (nieuw voorstel)	-	-
<b>Lokale aanpak verkeersveiligheid</b>	32	Infrastructuur	Structureel	Noodzakelijk	Nu, 2023	€ 40.000 per jaar	Begroting 2023 (nieuw voorstel)	-	-

### 2.3.2. *Onderwerp: Wegenstructuur*

Het onderwerp wegenstructuur bevat de volgende maatregelen:

**Realisatie rondweg Deest (6).** Het project Rondweg Deest bevindt zich in de eind fase. Eind 2021 zal het grondwerk en de kabels en leidingenwerkzaamheden van het laatste weggedeelte afgerond zijn. De laatste asfalterwerkzaamheden worden in het voorjaar van 2022 uitgevoerd.

**Herinrichting Vriezeweg Deest (7).** Aansluitend op de realisatie en ingebruikname van de rondweg Deest is de herinrichting van de Vriezeweg. Dit project bevindt zich nog in de voorbereidende fase. Naar verwachting start de herinrichting in het tweede kwartaal van 2022.

**Herinrichting Raadhuisstraat (8).** Projectontwikkelaar Klokgroep is o.a. bezig met de ontwerpfase voor de herinrichting van de Raadhuisstraat, als onderdeel van project Portier. Nieuwe woningbouw en herinrichting van de openbare ruimte is onderdeel van het gehele projectplan. In de periode 2021 – 2024 wordt het project gerealiseerd.

**Maas en Waalweg (2).** De provincie Gelderland heeft het verkeersonderzoek afgerond naar het verbeteren van de doorstroming en het vergroten van de verkeersveiligheid van de Maas en Waalweg (N322). Daar is een robuuste voorkeursvariant uit voortgekomen. Er is echter nog geen besluitvorming over de uitvoeringsplanning en de benodigde middelen. Als gemeente blijven we in gesprek met de provincie om de knelpunten onder de aandacht te brengen.

**Actualisatie wegencategorisering (3).** De categorisering van het lokaal wegennet is een essentieel onderdeel voor diverse (infrastructurele) maatregelen. We actualiseren daarom het wegencategoriseringsplan en maken hierin onderscheid tussen verkeersaders (de hoofdwegen met een accent op doorstroming van het verkeer) en verblijfsgebieden (verblijfsfunctie belangrijker dan verkeersfunctie). Dit doen we niet alleen voor de auto, maar ook voor de fiets en het openbaar vervoer.

**Versteving bermen (9a).** Een draagkrachtige berm is belangrijk bij situaties waarbij voertuigen van de weg raken. Door het structureel aanpakken van de bermen, waarbij wegbeheer het voortouw neemt, verbeteren we de verkeersveiligheid in het buitengebied. Voor gemeente Druten is de Kooistraat een aandachtspunt, deze weg wordt als eerste opgepakt. Hiervoor is in de tabel een eenmalige investering van €250.000 opgenomen uitgaande van €500 per m<sup>2</sup>. In deze eenheidsprijs is deels rekening gehouden met het verleggen van watergangen.

**Versteving bermen (9b).** Er zijn, afgezien van de Kooistraat, op dit moment geen specifieke locaties waar aanpak van de bermen gepland is. We nemen in dit MUP hiervoor een werkbudget op dat wegbeheer kan aanspreken voor het verstevigen van bermen. De versteving van de bermen wordt immers niet gedekt uit het regulier beheer en onderhoudsbudget. Door de complexiteit van wegen buiten de bebouwde kom (door aanwezige watergangen, erfgronden en kabels en leidingen) worden alleen noodzakelijke locaties aangepakt. Welke locaties dit zijn, moet nog worden bepaald. Deze versteving bestaat uit het toepassen van grasbetontegels in gestabiliseerde fundatie of betonstroken langs de rijbaan. De in onderstaande tabel opgenomen kosten bestaat uit €50.000 per jaar als werkbudget voor de periode van 3 jaar: 2023-2025. Hierbij is uitgegaan van een kostprijs van €35 per m<sup>2</sup> op basis van kennis en ervaring vanuit Wijchen. Met dit budget kunnen we jaarlijks ca. 700m weg aanpakken (2x 700m berm).

**Onderzoek sluijverkeer (1).** Het hedendaags en gewenst gebruik van wegen vormt de basis voor het wegcategoriseringsplan. We voeren hiervoor een aantal gerichte verkeerstellingen uit. Hoeveel verkeer zit er op een weg? Waar komt het gebruik niet overeen met de inrichting? Waar gebeuren de meeste ongelukken? Met de antwoorden op deze vragen ontstaat inzicht in sluijverkeer. Dit maakt onderdeel uit van maatregel 3: Wegcategorisering.

**Snelheid binnen bebouwde kom (5).** Dit betreft het opstellen van een raamwerk (randvoorwaarden, eisen, proces) voor 30 km/u als norm binnen de bebouwde kom. Hierbij wordt nader uitgewerkt op welke wegen 50 km/u de norm blijft en welke niet, wat dit betekent voor de inrichting van wegen en welke wegen moeten worden heringericht (zie maatregel 4).

**Aanpak grijze wegen<sup>1</sup> (4a).** Het wegcategoriseringsplan beschrijft welke grijze wegen er in Druten zijn. Hierna kan een reële inschatting worden gemaakt van de benodigde investeringskosten. Dit betreft het budget voor het plan van aanpak (wat moet er gebeuren/planvorming, prioriteiten, kostenraming, meekoppelkansen beheer en onderhoud).

**Aanpak grijze wegen (4b).** We gaan deze grijze wegen aanpassen zodat zij voldoen aan de richtlijnen. Het kan hier gaan om eenvoudige maatregelen zoals het aanpassen van bebording of wegmakering, maar ook over de reconstructie van wegvakken en kruispunten. Het budget hiervoor is nu nog niet in dit MUP opgenomen, omdat eerst een plan van aanpak en inschatting van de reële kosten moet worden gemaakt. Het inschatten van de financiële consequenties is op dit moment nog niet mogelijk.



Maatregel	Nr. mob. plan	Soort maatregel	Type investering	Prioriteit	Planning	Kosten (exclusief BTW)	Dekking	Partners	Relatie met andere maatregelen
Realisatie Rondweg Deest	6	Infrastructuur	Incidenteel	Toegezegd	Nu, 2022	-	100% gedekt	-	Met maatregel 3
Herinrichting Vriezeweg Deest	7	Infrastructuur	Incidenteel	Toegezegd	Nu, 2022	-	100% gedekt	Min. I&W (verkeersveiligheidssubsidie)	-
Herinrichting Raadhuistraat	8	Infrastructuur	Incidenteel	Toegezegd	Nu, 2021-2024	-	100% gedekt	Ontwikkelaar Kloggroep	-
Maas en Waalweg	2	Infrastructuur	Incidenteel	Toegezegd	Nu, 2021-2025	-	Ambtelijk inzet gedekt vanuit begroting	Provincie Gelderland	-

<sup>1</sup> Grijze wegen: 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.





Maatregel	Nr. mob. plan	Soort maatregel	Type investering	Prioriteit	Planning	Kosten (exclusief BTW)	Dekking	Partners	Relatie met andere maatregelen
<b>Actualisatie wegencategorisering</b>	3	Beleid	Incidenteel	Noodzakelijk	Nu, 2023	€ 20.000 externe kosten	Begroting 2023 (nieuw voorstel)	-	Bevat maatregel 1 en is basis voor onderstaande maatregelen
<b>Versteviging bermen</b>	9a	Infrastructuur	investering (met een meerjarig nut)	Gewenst	Nu, 2024	€250.000 Kooistraat	Nog geen dekking	-	Na maatregel 3
	9b	Infrastructuur	investering (met een meerjarig nut)	Gewenst	Nu, 2023-2025	€ 50.000 per jaar voor 3 jaar (2023 t/m 2025)	Nog geen dekking	-	Na maatregel 3
<b>Onderzoek sluiptverkeer</b>	1	Onderzoek	Incidenteel	Gewenst	Nu, 2023	Onderdeel van actualisatie wegencategorisering	Nog geen dekking	-	In maatregel 3 wordt gekeken naar functie en capaciteit van wegen
<b>Snelheid binnen bebouwde kom</b>	5	Beleid	Incidenteel	Gewenst	Nu, 2023	PM	-	-	Is onderdeel van/volgt na maatregel 3
<b>Aanpak grijze wegen</b>	4a	Onderzoek	Incidenteel	Gewenst	Nu, 2023	€ 10.000 externe kosten	Nog geen dekking	-	Na maatregel 3 en 5
	4b	Infrastructuur (volgt na onderzoek)	incidenteel	Gewenst	Straks	PM	-	-	Komt voort uit maatregel 4a

### 2.3.3. Onderwerp: Fiets- en wandelpaden

Het onderwerp fiets- en wandelpaden bevat de volgende maatregelen:

**Fietsverbinding Tichellande-Afferden (13).** In 2022 start de realisatie van deze fietsverbinding tussen Tichellande en Afferden. Momenteel bevindt dit project zich in de voorbereidingsfase.

**Regionale fietsverbindingen (16).** 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 mee in het wegencategoriseringsplan. Anderzijds blijven we in gesprek met de regio om onderlinge plannen op elkaar af te stemmen. Dit betreft regulier overleg met de Provincie Gelderland en Groene Metropool Regio Arnhem Nijmegen (GMR-AN) over de mogelijkheid van regionale fietsverbindingen. De ambtelijke inzet hiervoor wordt gedekt vanuit de begroting. Als uit het regionaal overleg concrete projecten komen, dan worden deze te zijner tijd toegevoegd aan het MUP.

**Verkeersveiligheid Kruispunt van Heemstraweg-Koningstraat (Afferden) (14).** Door het kruispunt Van Heemstraweg – Koningstraat aan te passen verbeteren we de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers. Het project betreft het realiseren van 3,5m brede middengeleiders om fietsers veilig – in twee fases – te laten oversteken.

**Upgrade fiets- en wandelnetwerk (10).** In een meerjarenplan pakken we de fiets- en wandelpaden in Druten aan. Er wordt een werkbudget van € 25.000 per jaar aangevraagd voor kleine aanpassingen ter verbetering van fiets- en wandelnetwerk die niet passen bij het regulier onderhoud. Mocht er reconstructie van fiets- en/of wandelpaden nodig zijn, dan kan daar een incidenteel budget voor worden aangevraagd.

**Fietsroute Centrum Waalbandijk (15a).** Het aantrekkelijker maken van de fietsroute Druten Centrum – Waalbandijk bestaat uit een pakket met zachte maatregelen. Door de bewegwijzering (wayfinding) te verbeteren, het comfort te verbeteren, zichtlijnen aan te pakken op kruispunten en het plaatsen van fietsparkeerplaatsen met oplaadvoorziening voor elektrische fietsen. Het bedrag is opgebouwd uit €25.000 voor nadere onderzoekskosten (uitwerken tekeningen, aanbesteding etc.).

**Fietsroute Centrum Waalbandijk (15b).** Het realisatiebudget (€150.000) is opgebouwd uit de posten: bewegwijzering/wayfinding €10.000, verbeteren comfort €50.000, verbeteren zichtlijnen €50.000, plaatsen laadpalen incl. stroomaansluitingen €25.000 en plaatsen fietsparkeerplaatsen €15.000.

**Fietsverbinding Druten – Wijchen (11).** We voeren de komende jaren een variantenstudie uit waarin onder andere wordt gekeken naar de eisen, de route, de kosten en de haalbaarheid van deze fietsverbinding. De komende vier jaar wordt deze verbinding echter nog niet gerealiseerd. De maatregel wordt bij een actualisatie van het MUP nader gespecificeerd voor wat betreft kosten en planning. Het budget gaat uit van een variantenstudie met uitwerking op schetsontwerp. Hierbij worden tracés op schetsniveau (SO) uitgewerkt en eventuele knelpunten (bijv. kruisingen) uitgewerkt op SO+ niveau.

**Fietsverbinding Druten-Beuningen-Nijmegen (12).** We voeren de komende jaren een variantenstudie uit waarin onder ander wordt gekeken naar de eisen, de route, de kosten en de haalbaarheid van deze fietsverbinding. De komende vier jaar wordt deze verbinding echter nog niet gerealiseerd. De maatregel wordt bij een actualisatie van het MUP nader gespecificeerd voor wat betreft kosten en planning. Het budget gaat uit van een variantenstudie met uitwerking op schetsontwerp. Hierbij worden tracés op schetsniveau (SO) uitgewerkt en eventuele knelpunten (bijv. kruisingen) uitgewerkt op SO+ niveau.



Maatregel	Nr. mob. plan	Soort maatregel	Type investering	Prioriteit	Planning	Kosten (exclusief BTW)	Dekking	Partners	Relatie met andere maatregelen
<b>Fietsverbinding Tichellande-Afferden</b>	13	Infrastructuur	Incidenteel	Toegezegd	Nu, 2022	-	100% gedekt	-	Input voor maatregel 3
<b>Regionale fietsverbindingen</b>	16	Overleg en afstemming	Structureel	Toegezegd	Nu, loopt	-	Ambtelijk inzet gedekt vanuit begroting	Provincie Gelderland en GMR-AN	Input voor maatregel 3
<b>Verkeersveiligheid Kruispunt van Heemstraweg-Koningstraat (Afferden)</b>	14	Infrastructuur	Investeringskosten	Noodzakelijk	Nu, 2023	€ 300.000 investeringskosten, en € 75.000 externe kosten	Begroting 2023 (nieuw voorstel)	-	-
<b>Upgrade fiets- en wandelnetwerk</b>	10	Infrastructuur	Structureel	Gewenst	Nu, 2023	€ 25.000 per jaar	Nog geen dekking	-	Na maatregel 3
<b>Fietsroute Centrum Waalbandijk</b>	15a	Onderzoek	Incidenteel	Gewenst	Nu, 2023	€ 25.000 externe onderzoekskosten	Nog geen dekking	-	-
	15b	Infrastructuur	Investeringskosten	Gewenst	Straks	€ 150.000 investeringskosten	Nog geen dekking	-	-
<b>Fietsverbinding Druten – Wijchen</b>	11	Onderzoek	Incidenteel	Gewenst	Nu, 2024	€ 45.000 externe kosten	Nog geen dekking	Gemeente Wijchen	Na maatregel 3
<b>Fietsverbinding Druten-Beuningen-Nijmegen</b>	12	Onderzoek	Incidenteel	Gewenst	Nu, 2024	€ 45.000 externe kosten	Nog geen dekking	Gemeente Beuningen, Provincie Gelderland en GMR-AN	Na maatregel 3

### 2.3.4. Onderwerp: Parkeren en fiets

Het onderwerp parkeren bevat de volgende maatregelen:

**Actualisatie parkeerbeleid (17).** De actualisatie van het parkeerbeleid bevat enerzijds een onderzoek naar het gebruik van de huidige parkeervoorzieningen voor auto en fiets, inclusief de bedrijventerreinen en anderzijds een actualisatie van het beleid zelf. Hierbij sluiten we aan op de vigerende ambities vanuit andere beleidsvelden. De actualisatie van het parkeerbeleid wordt tegelijk met de actualisatie van de parkeernormen opgepakt.

**Actualisatie parkeernormen (18).** De beleidsregels in de Nota Parkeernormen worden geactualiseerd na vaststelling van het nieuwe parkeerbeleid, de basis hiervoor wordt opgenomen in het parkeerbeleidsplan. De actualisatie van de Nota Parkeernormen wordt tegelijk met de actualisatie van het parkeerbeleid opgepakt.

**Parkeren bedrijventerreinen (20).** Dit is onderdeel van het op te stellen parkeerbeleidsplan.

**Fietsenstalling centrum (19).** Dit is onderdeel van het op te stellen parkeerbeleidsplan.

P

Maatregel	Nr. mob. plan	Soort maatregel	Type investering	Prioriteit	Planning	Kosten (exclusief BTW)	Dekking	Partners	Relatie met andere maatregelen
Actualisatie parkeerbeleid	17	Beleid	Incidenteel	Noodzakelijk	Nu, 2023	€ 30.000	Begroting 2023 (nieuw voorstel)	-	-
Actualisatie parkeernormen	18	Beleid	Incidenteel	Noodzakelijk	Nu, 2023	€ 10.000	Begroting 2023 (nieuw voorstel)	-	Na parkeerbeleid
Parkeren bedrijventerreinen	20	Onderzoek	Incidenteel	Noodzakelijk	Nu, 2023	-	-	-	Onderdeel van parkeerbeleid
Fietsenstalling centrum	19	Onderzoek	Incidenteel	Gewenst	Nu, 2023	-	-	-	Onderdeel van parkeerbeleid

### *2.3.5. Onderwerp: Openbaar vervoer*

Het onderwerp openbaar vervoer bevat de volgende maatregelen:

**HOV-knoop Druten (21).** In 2019 is in samenwerking met het provinciale kernteam HOV actieplan een gedragen schetsontwerp met raming gemaakt. De onderhandeling over de benodigde grondverwerving is afgerond, maar de werkelijke grondverwerving nog niet (stand van zaken dec. 2021). Met de aangevraagde subsidiebeschikking zal de gemeenteraad in februari 2022 voorgesteld worden tot aankoop van de grond over te gaan. Aansluitend volgt advisering en besluitvorming over de projectvoorbereiding en worden afspraken met de provincie gemaakt over de subsidieaanvraag van de volgende fase. De provincie heeft inmiddels 8 ton gelabeld voor de eerste fase.

**Collectief vervoer (34).** Vanaf 3 april 2022 rijdt haltetaxiRRReis. Deze deeltaxi verbindt iedereen in Gelderland met het openbaar vervoer netwerk op plekken en momenten dat het lijngebonden openbaar vervoer niet of beperkt rijdt. Iedereen die in staat is met het openbaar vervoer te reizen, dus ook rolstoelgebruikers, kunnen gebruik maken van haltetaxiRRReis. De financiële consequenties voor gemeente Druten zijn nog onbekend op het moment van opstellen van dit MUP. Waarschijnlijk gaat het om beperkte kosten voor kleine aanpassingen zoals bijvoorbeeld de aanleg van virtuele haltes.

**OV-verbinding Druten-Wijchen (22).** We gaan onderzoeken of een buurtbusverbinding tussen Druten en Wijchen -via de tussengelegen dorpen- haalbaar is. Ook wordt de verbinding Druten-Beuningen onderzocht. Dit hangt af van de route en de reistijd. Met de buurtbus-vereniging en Provincie Gelderland bespreken de haalbaarheid. Dit doen we nadat de buurtbusverbinding Wijchen-Grave is geëvalueerd. Bij voldoende potentie volgt een pilot van een jaar. Indien succesvol wordt de verbinding onderdeel van de concessie.



Maatregel	Nr. mob. plan	Soort maatregel	Type investering	Prioriteit	Planning	Kosten (exclusief BTW)	Dekking	Partners	Relatie met andere maatregelen
<b>HOV-knoop Druten</b>	21	Overleg en afstemming, uitvoering	Door andere partners	Toegezegd	Nu Fase 1 = grondverwerving (loopt) Fase 2 = projectvoorbereiding (2022) Fase 3 = uitvoering (vanaf 2023)	€ 200.000 (in begroting 2022 opgenomen voor grondverwerving)	Subsidie provincie Gelderland + begroting 2022  Ambtelijke beleidsinzet fase 1 is gedekt vanuit begroting	Provincie Gelderland	-
<b>Collectief vervoer</b>	34	Uitvoering	Door andere partners	Gewenst	Nu, 2022	Beperkt	100% provincie Gelderland	Provincie Gelderland	-
<b>OV-verbinding Druten-Wijchen</b>	22	Uitvoering	Incidenteel	Gewenst	Nu, 2023	Beperkt	Ambtelijk inzet gedekt vanuit begroting; eventuele realisatie 100% dekking provincie Gelderland	Provincie Gelderland en buurtbus vereniging	-

### *2.3.6. Onderwerp: Duurzame mobiliteit*

Het onderwerp duurzame mobiliteit bevat de volgende maatregelen:

**Deelmobiliteit bij bedrijventerreinen (26).** We voeren continu gesprekken met ondernemers over onder andere de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen in de gemeente Druten. We informeren bedrijventerreinen over regionale projecten / subsidiemogelijkheden op het gebied van deelmobiliteit. De markt en de bedrijven zijn verantwoordelijk voor initiatieven op dit gebied. De daadwerkelijke uitvoering vereist maatwerk-oplossingen waarbij de betrokken bedrijven de financiering van de maatregel op zich moeten nemen. Hier ligt geen directe rol voor de gemeente.

**Werkgeversaanpak bedrijventerreinen (27).** Op dit moment wordt de Economische Visie Bedrijventerreinen opgesteld. Hierin komt bereikbaarheid meermaals terug. We zijn continu in gesprek met bedrijventerreinen over de mogelijkheden en informeren ze over succesfactoren binnen en buiten de gemeente Druten. De daadwerkelijke uitvoering vereist maatwerk-oplossingen waarbij de betrokken bedrijven de financiering van de maatregel op zich moeten nemen.

**Monitoring duurzame mobiliteit (23a).** Het landelijk programma 'Digitalisering Overheden' is de basis van de Data top 15, zodat alle overheden in 2023 digitaal op orde zijn. Deze digitale gegevens, van onder andere mobiliteit, kunnen bijdragen aan grotere vraagstukken, zoals verduurzaming en de mobiliteitstransitie. Het doel is om in 2023 al deze data voor 90% landelijk compleet te hebben. Het op orde maken van de 15 data-items (o.a. geplande en actuele wegwerkzaamheden, maximum snelheden, parkeerdata, data voor logistiek en fietsdata) vergt blijvende inzet.

**Monitoring duurzame mobiliteit (23b).** In de gemeentelijke beleidsstrategie 'Elektrisch rijden' is een streefwaarde opgenomen voor het aantal oplaadpunten in 2025 (56 stuks). Het aantal laadpalen wordt gemonitord binnen de context van de beleidsstrategie. De werkzaamheden en kosten hiervoor maken geen onderdeel uit van het MUP.

**Stimuleren duurzame mobiliteit (24).** We volgen de ontwikkelingen vanuit de markt op het gebied van deelmobiliteit, stemmen dit af met onze regionale partners en faciliteren initiatieven vanuit de markt daar waar nodig / gewenst. De gemeente is immers geen aanbieder van deelmobiliteit. Bij de ontwikkeling van de HOV-knoop (zie maatregel 21) wordt ruimte gereserveerd voor mogelijke vormen van deelmobiliteit. Bij de actualisatie van parkeerbeleid (zie maatregel 17) wordt hier ook op ingegaan.

**Zero Emissie Stadslogistiek (29).** Stadslogistiek is een taak van de markt. We volgen de ontwikkelingen en haken aan op initiatieven als die zich voordoen.

**Straat van de toekomst (28).** Het gaat om aanvullingen op regulier onderhoud voor de 'extra's en innovaties' binnen infraprojecten. Monitoring en evaluatie is een belangrijk onderdeel van de Straat van de Toekomst (hiervoor is budget opgenomen). Het is nog niet bekend welke straat zich leent voor een pilot met nieuwe manier van inrichting. Bij de keuze voor een geschikte straat wordt uitgegaan van de reguliere onderhoudsplanning.



Maatregel	Nr. mob. plan	Soort maatregel	Type investering	Prioriteit	Planning	Kosten (exclusief BTW)	Dekking	Partners	Relatie met andere maatregelen
Visie laadinfrastructuur	25	-	-	-	Afgerond	-	-	-	-
Deelmobiliteit bij bedrijventerreinen	26	Overleg en afstemming	Structureel	Toegezegd	Nu, loopt	Beperkt	Onderdeel van lopende contacten met bedrijven	Bedrijven en regio	Zie maatregel 27
Werkgeversaanpak bedrijventerreinen	27	Overleg en afstemming	Structureel	Toegezegd	Nu, loopt	Beperkt	Onderdeel van lopende contacten met bedrijven	Bedrijven en regio	Zie maatregel 26
Monitoring duurzame mobiliteit	23a	Overleg en afstemming	Structureel	Toegezegd	Nu, loopt		Ambtelijk inzet gedekt vanuit begroting	Rijk en regio	
Monitoring duurzame mobiliteit	23b	Onderzoek	Structureel	Gewenst	Straks	PM	Nog geen dekking	-	-
Stimuleren duurzame mobiliteit	24	Uitvoering	Structureel	Gewenst	Straks	PM	Nog geen dekking	-	Volgt op maatregel 23 en 27
Zero Emissie Stadslogistiek	29	Overleg en afstemming	Incidenteel	Gewenst	Straks	PM	Onderdeel van lopende contacten met bedrijven	Bedrijven en regio	Volgt op maatregel 23
Straat van de toekomst	28	Infrastructuur	Incidenteel	Gewenst	Later	€ 100.000 investeringskosten, en € 10.000 externe kosten	Nog geen dekking	-	Na maatregel 3 (wegencategorisering).



## 2.4 Kosten verantwoording

Uitvoering van mobiliteitsprojecten vraagt om inzage in een meerjaren(uitgaven)overzicht. Enerzijds heeft dit te maken met de fasering van werkzaamheden (uitvoering), anderzijds om financieringsbronnen voor de komende jaren vast te leggen (budgetteren). Sommige maatregelen zijn eenvoudig uit te voeren, andere maatregelen vragen om een gedegen voorbereiding. Iedere opgave kent zijn aspecten, waardes en keuzemogelijkheden.

In dit MUP zijn de kosten voor infrastructurele aanpassingen bepaald aan de hand van ervaringscijfers en kengetallen. Dit kan betekenen dat in een latere fase de ingeschatte kosten mogelijk niet aansluiten op de op dat moment gehanteerde uitgangspunten. Bij de verdere uitwerking van deze maatregelen (offertes, ontwerpen en bestekken) worden de kostenramingen steeds concreter gemaakt.















De raming van kosten voor de infrastructurele projecten bestaat uit een aantal onderdelen, hierbij is onderscheid gemaakt in onderzoekskosten en uit te voeren maatregelen.

- De onderzoekskosten bestaan uit een bureaustudie, eventuele veldonderzoeken zijn uitgesloten.
- De uit te voeren maatregelen betreft de civiel technische maatregelen (bouwkosten), inclusief Voorbereiding, Administratie en Toezicht door een advies en/of ingenieursbureau (engineeringskosten) en overige kosten (bijvoorbeeld verzekeringen, verleggen kabels en leiding, mitigerende maatregelen). Daarnaast is per maatregelen een vast percentage risicovoorziening opgenomen.

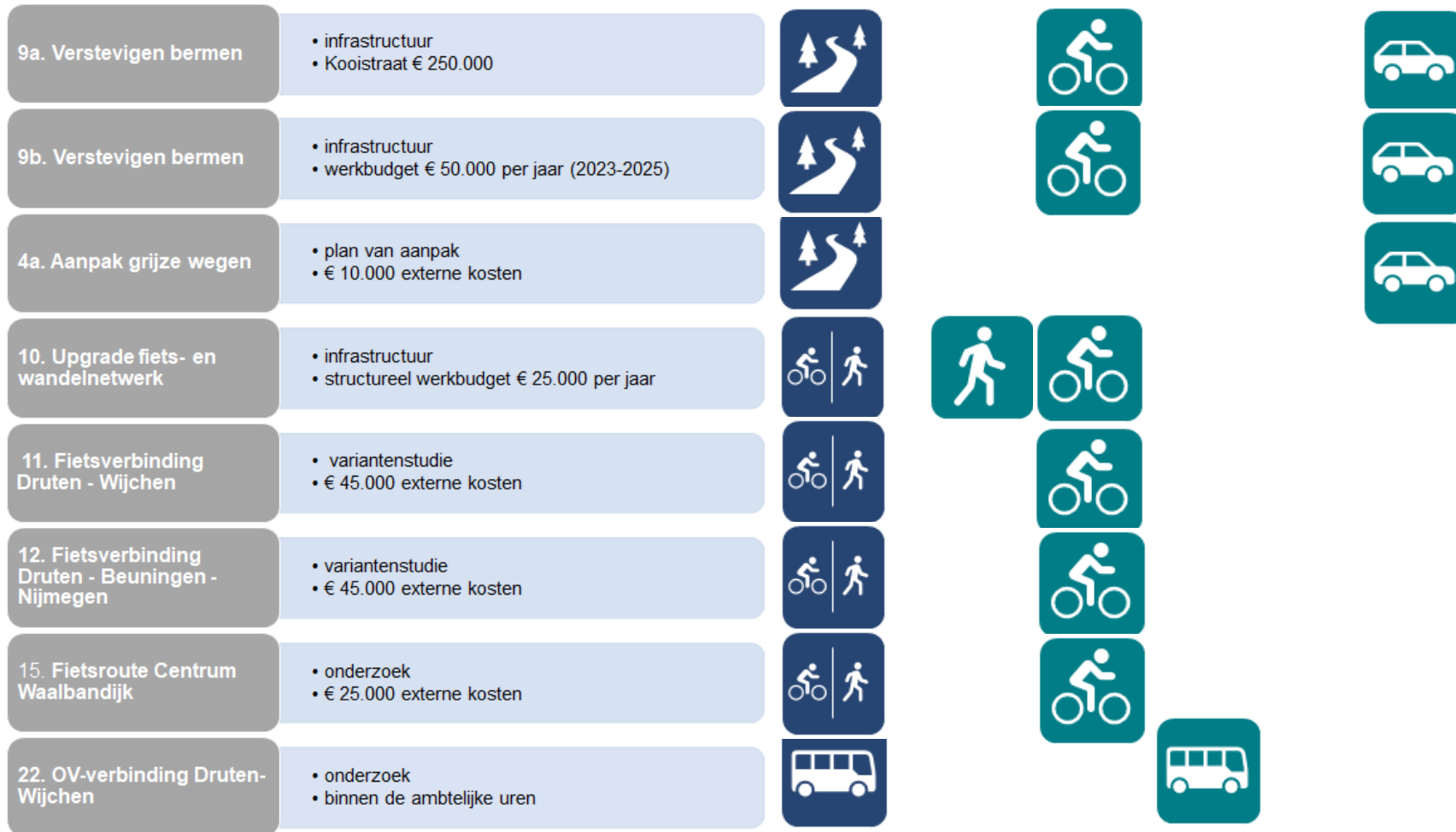
Alle genoemde bedragen zijn exclusief de geldende BTW en inzet van de gemeentelijke organisatie.

De in de tabellen opgenomen maatregelen met investerings- en externe kosten moeten worden gedekt uit de gemeentelijke begroting. De gemeenteraad zal bij behandeling van de perspectiefnota 2022, na afweging van alle ingediende beleidswensen alsmede het nieuwe collegeprogramma, de middelen beschikbaar moeten stellen om in de komende jaren de beoogde projecten ook daadwerkelijk te kunnen realiseren.

De als noodzakelijk aangemerkte maatregelen, inclusief de bijbehorende investeringen, het thema waar de maatregel onder valt en de modaliteit(en) waar de maatregel betrekking op heeft zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan, zijn weergegeven in onderstaande figuur.

<p><b>31. Verkeersveiligheid kwetsbare verkeersdeelnemers</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• campagne</li> <li>• voorstel structureel werkbudget € 5.000 per jaar</li> </ul>		
<p><b>32. Lokale aanpak verkeersveiligheid</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• infrastructuur</li> <li>• voorstel structureel werkbudget € 40.000 per jaar</li> </ul>		
<p><b>3. Actualisatie wegen-categorisering</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nieuw beleid</li> <li>• € 20.000 externe kosten</li> <li>• voorstel dekking begroting 2023</li> </ul>		
<p><b>14. Kruispunt van Heemstraweg</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• aanpassing infrastructuur</li> <li>• € 300.000 investeringskosten</li> <li>• € 75.000 externe kosten</li> <li>• voorstel dekking begroting 2023</li> </ul>		
<p><b>17. Actualisatie parkeerbeleid</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nieuw beleid</li> <li>• € 30.000 externe kosten</li> <li>• voorstel dekking begroting 2023</li> </ul>		 
<p><b>18. Actualisatie parkeernormen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nieuw beleid</li> <li>• € 10.000 externe kosten</li> <li>• voorstel dekking begroting 2023</li> </ul>		 

De als gewenst aangemerkte maatregelen (periode 2022-2025), inclusief de bijbehorende investeringen, het thema waar de maatregel onder valt en de modaliteit(en) waar de maatregel betrekking op heeft zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan, zijn weergegeven in onderstaande figuur.



### 3 Het vervolgtraject

Na besluitvorming zal het MUP op uitvoeringsniveau worden vertaald binnen de organisatie dan wel de verschillende teams. Samenwerking met de diverse stakeholders is daarbij onontbeerlijk.

Het doel is uiteindelijk een optimale (infra)planning waarbij de beschikbare middelen effectief en efficiënt worden ingezet. Daarbij worden de mogelijkheden van cofinanciering onderzocht en wordt gekeken naar mogelijke koppelkansen met de verschillende beheer- en beleidsplannen, de bestuursopdrachten en projecten die in de komende jaren ontwikkeld gaan worden. Veel maatregelen (projecten) staan daarbij zeker niet op zichzelf en dat biedt dan ook gelijktijdig aanhaakkansen. Deze uitwerking vindt plaats in de betreffende projectplannen.

Daarnaast ligt nog niet alles vast. Onderstaande projecten staan gepland voor 2023 – deze maatregelen vormen de basis voor de verdere prioritering van het maatregelenpakket:

- structurele aanpak verkeersveiligheid (31 en 32),
- de actualisatie van het wegencategoriseringsplan (3),
- verkeersveiligheid Kruispunt van Heemstraweg-Koningstraat (Afferden) (14),
- de actualisatie van het gemeentelijk parkeerbeleid en de parkeernormen (17 en 18).

Er staan daarnaast nog meer maatregelen gepland waar op dit moment nog geen financiële dekking voor is. Welke concrete maatregel wordt als eerste uitgevoerd en waarom? Ook kan het leiden tot nieuwe maatregelen die nu niet zijn opgenomen in het MUP. Hetzelfde geldt voor maatregelen om de verkeersveiligheid verder te vergroten als daar aanleiding voor is. En voor aanvullende maatregelen als blijkt dat de doelen die zijn opgenomen in de mobiliteitsvisie niet worden behaald.

Een aantal projecten in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit kan tenslotte alleen worden aangepakt op regionaal niveau. Denk daarbij aan hoogfrequent openbaar vervoer ((H)OV voor iedereen, inclusief openbaar vervoer), regionale fietsroutes en autobereikbaarheid. De gemeente blijft zich de komende jaren hard maken voor projecten die de duurzame bereikbaarheid van Druten vergroten (o.a. (H)OV-knoop), maar is hiervoor afhankelijk (besluitvorming en financiering) van andere overheden.

En er zijn maatregelen waarvoor medewerking en een (substantiële) financiële bijdrage van het bedrijfsleven en initiatieven van aanbieders van nieuwe vormen van mobiliteit essentieel zijn. De gemeente volgt de relevante ontwikkelingen op de voet en is continu in gesprek met het Rijk, de provincie Gelderland, de regio en werkgevers binnen de gemeente.

## 4 Colofoon

<b>Opdrachtgever</b>	Gemeente Druten Michel Eijkhout, Colette Bitter
<b>Uitgave</b>	Movares Nederland B.V. Kennislijn Omgeving en Processen
<b>Ondertekenaar</b>	Hans Zuiver Senior adviseur stedelijke mobiliteit
<b>Projectteam Movares</b>	Wil Emmen Enzo Bronzwaer Jessica van Rijn Hans Zuiver
<b>Projectnummer Movares</b>	MN002737
<b>Kenmerk</b>	Definitief
<b>Versie</b>	1.0
<b>Datum</b>	23 december 2021