



LIJST VAN BIJLAGEN

- I Verslagen thema-avond, informatieavond en commissie ruimte
- II Overzicht ontwikkelingen RO en verkeer
- III Gemeentelijke parkeernormen
- IV Verkeerscirculatieplan autoverkeer
- V Verkeerscirculatieplan vrachtverkeer
- VI Regionaal fietsroutenetwerk
- VII Openbaar vervoer
- VIII Wegencategoriseringsplan
- IX Verkeersveiligheidskaart
- X Locaties probleempunten uit enquête
- XI Maatregelenplan
- XII Integrale uitvoering
- XIII Uitvoeringsprogramma



I Verslagen van diverse bijeenkomsten

- » Thema-avond;
- » Workshop Commissie Ruimte;
- » Bijeenkomst met ambtenaren;
- » Informatieavond concept-mobiliteitsplan;
- » Commissie Ruimte concept-mobiliteitsplan;
- » Bijeenkomst ambtenaren concept-mobiliteitsplan.

THEMA-AVOND MOBILITEITSPLAN MAASDRIEL

1 september 2008

De gemeente Maasdriel is bezig met het opstellen van een nieuw Mobiliteitsplan. Op 1 september 2008 is een thema-avond gehouden, waarvoor diverse belangengroepen zijn uitgenodigd. Doel van de avond was om samen met diverse belangengroepen na te denken over verkeersproblemen en mogelijke oplossingen. In onderstaande overzichten is aangegeven wat de verschillende groepen als aandachtspunten of problemen ervaren en welke oplossingen ze zien voor het verbeteren van de verkeerssituatie. Verder zijn tijdens de avond de groepen gevraagd om de belangrijkste problemen en de meest kansrijke oplossingen aan te geven.

Onderwijs

<i>Ervaren problemen</i>	<i>Oplossingen</i>
Onveilige, rommelige en onoverzichtelijke en omgeving bij de scholen	Routes rondom scholen maximaal verkeersluw maken (zodat brigadiers niet nodig zijn)
Parkeren rond de scholen	Kort parkeren ouders (Kiss + Ride-zones) en langparkeren voor personeel
Gedrag van ouders van belang	Maatwerk voor de inrichting bij elke school
Parkeerprobleem bij cultuurhuis (De Kreek) Kerkdriel	Meldpunt (bij gemeente) voor bijna-ongevallen
Oversteekplaatsen in de kernen	Oversteekplaatsen in doorgaande routes uniform markeren

Transportsector

<i>Ervaren problemen</i>	<i>Oplossingen</i>
Bereikbaarheid bedrijven bij/rond Ammerzoden	Nieuwe route tussen A2 en Ammerzoden/Wellseind
Bereikbaarheid bedrijven Kerkdriel zuid	Nieuwe route tussen A2 en Kerkdriel zuid
Bereikbaarheid centrumgebieden	Garanderen doorstroming op de routes naar de centrumgebieden
Toenemende verkeersdruk aansluiting A2 door afsluiten aansluiting bij De Lucht	Aansluiting A2 goed vormgeven, of aansluiting bij De Lucht openhouden
Verkeer naar 's-Hertogenbosch blijft toenemen	Ruime losplaatsen bij nieuwe plannen
Parkeren vrachtauto's in de kernen	Parkeerplaatsen bij grote kernen voor vrachtverkeer

Hulpdiensten/overheden

<i>Ervaren problemen</i>	<i>Oplossingen</i>
Dilemma tussen verkeersveilige inrichting met snelheidsremmers en goede doorgang voor hulpdiensten (en openbaar vervoer)	Evenwicht bij de keuze voor verkeersmaatregelen, waarbij rekening wordt gehouden met wettelijke aanrijdtijden
Wildgroei aan toegangssystemen (paaltjes)	Eenduidige toegangssystemen bij voorkeur op afstand bediend
Doorgang bij de brug over de sluis in de Van Heemstraweg	Eenduidige inrichting van wegen

	Doortrekken Maas-Waalweg
	Bij verkeersknelpunten vrije banen voor hulpdienst/OV
	Aanleg infra en bouwen gezamenlijk bekijken met een visie voor de lange termijn

Ouderen

<i>Ervaren problemen</i>	<i>Oplossingen</i>
Overlast van verkeer in de kernen (Ammerzoden)	Zware verkeersroute buiten de kernen (Kerkdriel/Velddriel en Ammerzoden)
Onduidelijke bewegwijzering	30km-zone inrichten
Sluiproute langs Hedel	Handhaving in het algemeen (meer blauw op straat)
Zwaar verkeer Kerkdriel-Velddriel via Paterstraat naar Zandstraat	Rotonde kruising Wordenseweg-Kerkstraat-Duitse Weistraat
Bereikbaarheid Kerkdriel oost	Meer éénrichtingsverkeer toepassen
Achteruitrijdend vrachtverkeer Industriestraat	
Kruispunt Kromsteeg-Bulkseweg	
Parkeerproblemen in smalle straten	

Jongeren

<i>Ervaren problemen</i>	<i>Oplossingen</i>
Vervoer van en naar scholen	Centraal vervoer naar scholen
Routes door kernen moeilijk voor busverkeer	Centrale bushalte voor grote bussen, in kern aangevuld met buurtbus
Vrachtverkeer door de kernen	Rondweg voor doorgaand verkeer
Gevaarlijke locaties (centrum Ammerzoden, centrum Hedel, Baronieweg, Oude Rijksweg, Veerweg en Van Heemstraweg bij Hogeweg)	Fietspaden naar 's-Hertogenbosch

Landbouw

<i>Ervaren problemen</i>	<i>Oplossingen</i>
Zwaar verkeer op de Paterstraat	60km-zones in het buitengebied, waarbij rekening wordt gehouden met het landbouwverkeer
Verkeersonveiligheid in het buitengebied	Nieuwe rondweg Hedel openstellen voor landbouwverkeer
Drempels in de Veilingweg	Dijken bereikbaar houden voor landbouwverkeer ivm uiterwaarden
Fietsroutes	Fietspad langs de A2 naar 's-Hertogenbosch (kortere route)
	Fietspad aanleggen langs Provincialeweg tussen de rotondes bij Alem en Velddriel
	Verbreden van Grote Inghweg

OV-chauffeurs

<i>Ervaren problemen</i>	<i>Oplossingen</i>
Brug bij de sluis	Gescheiden busbaan over huidige fietspad
Doorgaand (vracht)verkeer Ammerzoden	Rondweg rond Ammerzoden
Verkeersveiligheid fietsverkeer Drielseweg	Vrijliggend fietspad
OV route door Kerkdriel, Hedel	
Bevoorrading door grote vrachtauto's	

VERSLAG WORKSHOP COMMISSIE RUIMTE

10 september 2008

Ontsluitingsroute Kerkdriel-Zuid en Paddestoelencluster

Door Sandor Verhoeven van DHV zijn zes varianten gepresenteerd voor de ontsluiting van Kerkdriel-Zuid en de Paddenstoelencluster. Naar aanleiding van deze presentatie en de discussie met de Commissie Ruimte zijn twee varianten overgebleven, die meegenomen worden in het mobiliteitsplan. Dit zijn de varianten A, het opwaarderen van de Laarstraat en variant B, een nieuwe route recht door de komgronden die aansluit op de Provincialeweg via de Geerden. Als extra variant zal er gekeken worden wat de consequenties zijn van het doortrekken van variant A naar de Geerden.

Mobiliteitsplan Maasdriel

Stelling	Samenvatting
De afgelopen jaren heeft de gemeente Maasdriel een prima beleid gevoerd wat betreft verkeer en mobiliteit.	De laatste jaren zijn verkeersmaatregelen veelal op ad hoc basis genomen, zonder overkoepelende visie en er was onvoldoende financiële ruimte voor structurele maatregelen.
Met het creëren van een goede (nieuwe) ontsluitingsroute worden veel problemen in de kernen (bereikbaarheid, verkeersveiligheid en overlast) verminderd.	Eens, maar dit betekent niet dat in de kernen niets meer gedaan hoeft te worden.
Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die veel (vracht)verkeer trekken mogen alleen langs de hoofdroutes komen. Het is het beste om het vrachtverkeer in de gemeente alleen te concentreren op hiervoor aangewezen routes.	Het RO-beleid volgens de Visie 2020+ is hierop gebaseerd en hier wordt actief op ingezet. Nieuwe wijken/bedrijven worden alleen ontwikkeld bij bestaande doorgaande routes of bij nieuw aan te leggen routes.
De centrumgebieden in de grote kernen moeten goed bereikbaar zijn, vanwege de bovenplaatselijke functie en voor het bevoorradingsverkeer. Het instellen van 30km-zones op de toegangswegen naar deze centra is dan ook niet wenselijk. Het Drielse model (50km-wegen met voorrang van rechts) werkt goed voor de belangrijke wegen binnen de bebouwde kom.	De invalswegen in de kernen moeten 50km per uur blijven. De overgang van 50km-weg naar 30km-zone (bijvoorbeeld bij centrum) moet afgestemd worden op de specifieke situatie. De inrichting van de wegen moet in de basis aansluiten bij landelijke richtlijnen, maar waar nodig en effectief kan hiervan worden afgeweken. Een mogelijkheid is de invalswegen vorm te geven met een lagere ontwerpsnelheid dan 50km-uur.
Het nemen van verkeersveiligheidsmaatregelen (zoals drempels, versmallingen en rotondes) mag niet ten koste gaan van de doorstroming of bereikbaarheid. Bij het nemen van verkeersmaatregelen is het verbeteren van de verkeersveiligheid het belangrijkste, ook als dit ten koste gaat van de doorstroming of bereikbaarheid.	Een verkeersveilige inrichting van de wegen heeft prioriteit. Belangrijk is echter dat er een duidelijk plan is waar het verkeer moet rijden. Wegen waar het doorgaande verkeer rijdt moeten hiervoor geschikt zijn, op de overige wegen is verkeersveiligheid het belangrijkste. Belangrijk is om eenduidige verkeersmaatregelen toe te passen.
Openbaar vervoer heeft voornamelijk een sociale functie. Hier hoort een kleinschalige busdienst met veel haltes bij. Openbaar vervoer is een interessant alternatief voor de auto. Hiervoor zijn snelle busdiensten met weinig haltes nodig.	De sociale functie van het openbaar vervoer is heel belangrijk. Het huidige systeem met streekbussen en buurtbussen functioneert hierbij goed. Een OV-systeem met snelle verbindende lijnen (weinig haltes) en aanvullend met buurtbus en collectief vraagafhankelijk vervoer (opstappen dicht bij de deur) is hiervoor goed.

Stelling	Samenvatting
Om de groeiende trend in het aantal verkeersongevallen en –slachtoffers om te buigen zijn forse investeringen in de verkeersveiligheid nodig.	Om de verkeersveiligheid te verbeteren zijn investeringen nodig. Wel is belangrijk om de kosteneffectiviteit in de gaten te houden en waar mogelijk te combineren (werk met werk).
De ongevallengegevens spreken voor zich. Het verkeersbeleid moet vooral gericht zijn op het verminderen van de geregistreerde ongevallen. Het belangrijkste voor het verkeersveiligheidsbeleid is het verminderen van het onveiligheidsgevoel bij de mensen. Hierbij maken de ongevallencijfertjes niet zo veel uit.	De geregistreerde ongevallen en onveiligheidsgevoel hebben een relatie met elkaar, zodat op beide gebieden gewerkt moet worden. Wel is het zo dat het onveiligheidsgevoel niet altijd strookt met de werkelijkheid, zodat duidelijke ‘richtlijnen’ nodig zijn voor maatregelen. Het onveiligheidsgevoel is ook op te pakken in andere disciplines dan verkeer.
Educatie en verkeersveiligheidscampagnes leveren een belangrijke bijdrage aan de verkeersveiligheid.	Het effect van campagnes wordt in twijfel getrokken, dit verschilt ook per keer. Acties en educatie zijn wel noodzakelijk, waarbij gezocht moet worden naar de effectieve acties.
Politie: ‘we controleren niet in gebieden en op wegen die niet goed zijn vormgegeven’. Handhaving heeft geen enkele zin, zolang de inrichting van de weg niet in orde is.	Handhaving wordt als een belangrijk middel gezien om het gewenste gedrag af te dwingen. Een goede inrichting is nodig voordat gehandhaafd wordt, anders weten weggebruikers niet waarom ze iets fout doen.
De aanpak van 30km-gebieden binnen de bebouwde kom heeft meer prioriteit dan de wegen in het buitengebied. Binnen de bebouwde kom verdienen vooral de ontsluitingswegen aandacht, omdat deze het minst veilig zijn.	De aanpak van verkeersveiligheid binnen en buiten de bebouwde kom is alletwee belangrijk. Binnen de kom verdienen vooral de ontsluitingswegen aandacht.
Met een autoluwe omgeving rond de scholen wordt de verkeersveiligheid sterk verbeterd. Doordat de ouders veel kinderen halen en brengen ontstaan chaotische situaties bij de school. Hierdoor let iedereen goed op en zijn geen verkeersmaatregelen nodig.	Een begrijpelijke en verkeersveilige omgeving rond de school is belangrijk. Wel is de mentaliteit en het gedrag bepalend voor de situatie en voor het effect van maatregelen. Van belang is om rekening te houden met de sociale component rond het halen- en brengen.
Door de eigenschappen van de gemeente is Maasdriel een autogemeente. Het heeft dan ook geen zin om in speciale voorzieningen voor het fietsverkeer te investeren. Met het onaantrekkelijk maken van autogebruik en te investeren in fietsvoorzieningen is veel winst te behalen op gebied van milieu, verkeersveiligheid en volksgezondheid.	Fietsers en auto’s zijn verschillende doelgroepen die beide gefaciliteerd moeten worden. Aandacht voor goede fietsvoorzieningen is nodig vanwege de kwetsbaarheid van fietsers. Het op grote schaal onaantrekkelijk maken van het autogebruik is niet gewenst.
De dijken voor de fietsers! Autoverkeer op de dijken is nergens voor nodig, de routes via de binnendijkse wegen zijn prima geschikt. Dit levert veilige en aantrekkelijke (recreatieve) fietsroutes op.	Het geschetste wensbeeld is mooi, maar het vergt veel moeite en investeringen om dit te halen. Wellicht zijn kleinschalige maatregelen (gedeeltelijke afsluitingen) mogelijk om het onnodige autoverkeer te verminderen. Mogelijk kan er meegelift worden op het deltaplan verbreding van de dijken van Verkeer en Waterstaat.
Overal in de gemeente moet voldoende parkeergelegenheid zijn. Op locaties waar nu een tekort is moet dit worden opgelost.	Bij nieuwe ontwikkelingen zijn parkeerplaatsen volgens de parkeernormen nodig. Bij bestaande problemen moet gezocht worden naar oplossingsrichtingen, mede gezien de blijvende groei van het probleem (toename autobezit).

Een parkeerschijfzone bij de voorzieningen heeft geen toegevoegde waarde en zorgt alleen maar voor overlast in de omliggende straten.

Een parkeerschijfzone heeft positief effect op de parkeerkwaliteit bij de winkels. Voldoende parkeergelegenheid voor langparkeerders is een vereiste. Voordat een eventuele parkeerschijfzone wordt ingevoerd moet duidelijk zijn dat geen onacceptabele overlast voor de omgeving ontstaat. Wellicht kan begonnen worden met afspraken met ondernemers om personeel ergens anders te laten parkeren. Eventuele invoering van een parkeerschijfzone moet per locatie worden bekeken en afgewogen.

(Verkeers)overlast zorgt voor aantasting van de gezondheid van de bevolking. Extra aandacht hiervoor is gewenst. Uit de enquête blijkt dat vormen van overlast zoals hangjongeren, harde muziek en asociaal gedrag leeft. Dit verdient aandacht in het verkeersbeleid.

Er spelen geen structurele problemen op gebied van luchtkwaliteit en geluidsoverlast. De aanpak van andere vormen van overlast hoort niet direct in het verkeersbeleid. Wel is samenwerking met andere disciplines mogelijk.

De gemeente moet terughoudend zijn met het toepassen van snelheidsremmers in verband met negatieve effecten zoals hinder voor hulpdiensten en overlast voor de omgeving.

De verkeersmaatregelen moeten wel overwogen worden toegepast, met aandacht voor de relevantie en de manier van uitvoering.

SAMENVATTING BIJEENKOMST MET AMBTENAREN

12 september 2008

Aanwezig	Vakdiscipline
Judith van der Wel	Verkeer
Hans van Hooft	Openbare werken / planmatig beheer / verkeer
Jan Meij	Openbare werken / dagelijks beheer
Kim van Amersfoort	Recreatie
Antoon van Liempt	Ruimtelijke ontwikkeling
Stefan de Croon	Welzijn / onderwijs
Herbert Ticheloven	VIA
Hessel de Jong	VIA
Afwezig	
Cok van Zanten	Cultuurtechniek
Rian van Osch	Integrale veiligheid
Jan Voets	Planmatig beheer

In een bijeenkomst met de ambtenaren is nagedacht over de verkeersproblematiek en over de mogelijkheden om in samenwerking tot (betere) oplossingen te komen. De discussie is gevoerd aan de hand van drie thema's:

- » Bereikbaarheid;
- » Infrastructuur;
- » Mensgericht.

Bereikbaarheid

- » Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen hebben effect op verkeer ook op grotere afstand. Maar in het huidige systeem zijn er geen middelen om hier op in te spelen;
- » In de verkeersmaatregelen moet zowel aandacht zijn voor het autoverkeer als het fietsverkeer. Beide vervoerswijzen moeten gefaciliteerd worden.
- » De routes door de kernen naar de centrumgebieden moeten NIET als 30km-zone worden ingericht. Er is verschil van mening over de uiteindelijke inrichting van deze wegen als 50km-weg (volgens richtlijn of naar Driels model).
- » Recreatievoorzieningen in de gemeente zijn veelal gericht op eigen inwoners. Aantrekkelijke recreatieve fietsroutes zijn hierbij belangrijk. In regioverband wordt een fietsknooppunten systeem ontwikkeld met een aantal overgangspunten (plekken waar men de auto kan parkeren en op de fiets kan stappen). Daarnaast wordt in regioverband het bestaande fietsroutenetwerk en de ontbrekende schakels in beeld gebracht. Dit wordt waar mogelijk in het mobiliteitsplan meegenomen.

- » Voor ouderen en scholieren is de (buurt)bus een belangrijk vervoerswijze. Er is zorg om het wegvallen van deze busdienst. Verder is aandacht gevraagd voor verbetering van de regionale busdiensten, vooral de relatie met 's-Hertogenbosch is belangrijk (ziekenhuis, middelbare school). De gemeente levert een bijdrage in het Programma van Eisen van de provincie voor de volgende concessieverlening.
- » Het verminderen van het autogebruik bij het halen- en brengen kan de omgeving bij de school verbeteren. De vraag is op welke manier je dit kan bereiken.

Infrastructuur

- » Dijken voor de fietsen! is een interessante mogelijkheid. Dit sluit ook aan bij het te ontwikkelen recreatieve fietsroutenet. Autoverkeer op de dijken is op veel plekken wel nodig in verband met bestemmingen, maar voorkomen van doorgaande routes via de dijken is wel mogelijk, waarmee aantrekkelijke fietsroutes ontstaan. Eventuele afsluitingen of maatregelen moeten weloverwogen worden, gezien mogelijke weerstand vanuit diverse groepen.
- » Zoals bij 'bereikbaarheid' is aangegeven, vindt men het niet wenselijk om op de toegangswegen 30km-zones in te stellen, maar de maximum snelheid op 50km-uur te houden. Wel zijn de meningen verdeeld over de vormgeving van deze wegen. Het aantal ongevallen in de Kerkstraat in Kerkdriel (het Drielse model met voorrang van rechts) is na de herinrichting afgenomen, maar niet iedereen is overtuigd van het goed functioneren van deze inrichtingsvorm.
- » De beschikbare budgetten zijn laag en dat zal in de toekomst niet veel beter worden. Er wordt al zoveel mogelijk geprobeerd om werk met werk maken. Probleem is dat extra verkeersmaatregelen toch meer geld kosten dan de standaard onderhoudskosten.
- » In Maasdriel wordt een IVOR- en IBOR-programma opgezet met een jaarlijks onderhoudsprogramma. Dit moet in het voorjaar van 2009 gereed zijn. Dit biedt kansen voor het afstemmen van (wegen)beheer en verkeersmaatregelen. Aandachtspunt is dat de beheerscyclus en wenselijke verkeersmaatregelen niet altijd parallel aan elkaar lopen. Hiervoor zijn aparte investeringen nodig.
- » Binnen nieuwe ruimtelijke plannen worden de verkeersvoorzieningen binnen het plan zelf gerealiseerd. Maar de effecten van een nieuw bouwplan spelen op groter schaalniveau. Maar in de huidige situatie zijn er geen middelen om hier op in te spelen. Post voor bovenwijkse voorzieningen wenselijk. In de grondexploitatie bij nieuwbouwplannen zou meer ruimte gemaakt kunnen worden voor verkeersmaatregelen, ook op groter schaalniveau. Dit levert vaak discussie op tussen gemeente en projectontwikkelaar over de haalbaarheid van de bouwplannen. Probleem is om het project binnen het budget voor de grondexploitatie te realiseren, waarbij prioriteit ligt bij het realiseren van starterswoningen. Hierdoor is geen of te weinig budget voor bovenwijkse voorzieningen.
- » Vanuit provincie zijn veel verschillende subsidievormen beschikbaar, waar vaak ook verkeersmaatregelen onder te schuiven zijn. Bijvoorbeeld subsidie voor ontwikkelingen in het plattelandsgedebied (60km-zones) vanuit het PMJP (Provinciaal Meerjarenprogramma). Een ander voorbeeld is de RSP-subsidie (Regionaal Samenswerkingsprogramma) voor subsidies op projecten in samenwerking tussen meerdere gemeenten. Nu wordt gepraat over het volgende RSP (elke 4 jaar). Subsidies voor ISV-projecten (Investering Stedelijke vernieuwing), zoals herstructurering van woonwijken, kunnen het hele jaar worden ingediend (interessant voor bijvoorbeeld 30km-zones).

Mensgericht

- » Handhaving is een belangrijk item voor (het gevoel van) de verkeersveiligheid. De politie stelt zijn eigen programma op. Wel zijn er mogelijkheden om handhaving in te kopen. Hiervoor is echter geen budget. Ook het inzetten van GOA (Gemeentelijk OpsporingsAmbtenaar) biedt kansen.
- » Het verkeersgedrag bij de scholen is een groot aandachtspunt. Het verbeteren van de omgeving van de school is belangrijk, maar niet voldoende om een verkeersveilige omgeving af te dwingen. Er is een belangrijke verantwoordelijkheid voor de scholen, die nu te weinig wordt genomen. Wellicht kunnen acties opgezet worden om de bewustwording bij ouders te verbeteren, mogelijk in samenwerking tussen gemeente en scholen, Veilig Verkeer Nederland en eventueel politie.
- » Kamer van Koophandel Midden Nederland heeft een onderzoek gedaan. Hieruit blijkt dat parkeren als een probleem wordt ervaren. Afspraken maken met ondernemers en winkeliers over het parkeren van personeel biedt kansen om de kwaliteit voor de klanten te verbeteren. Wel zijn afspraken tussen ALLE partijen en het vasthouden aan deze afspraken noodzakelijk om te kunnen functioneren. Er zijn ideeën voor het organiseren van thema-avonden, waarbij verkeer één van de onderwerpen kan zijn.
- » Verkeerseducatie op scholen. Het betrekken van transporteurs uit de eigen gemeente voor acties rond dode hoek van vrachtauto's.

VERSLAG INFORMATIEAVOND MOBILITEITSPLAN

18 november 2008

Betreft	Presentatie concept-Mobiliteitsplan Maasdriel
Aanwezig	Mevr. A. van Eijkeren (voorzitter) Dhr. T. Verachtert (Wethouder) Mevr. J. van der Wel (Projectleider gemeente) Dhr. H. Ticheloven (VIA) Dhr. H. de Jong (VIA) 24 genodigden en geïnteresseerden

De avond wordt geopend door de voorzitter en zij heet iedereen welkom.

Wethouder Verachtert licht de positie van het Mobiliteitsplan toe. Eerder dit jaar is de Visie Maasdriel 2020+ vastgesteld. Vanuit deze visie worden diverse deelplannen uitgewerkt. Voorbeelden hiervan zijn een plan voor het integraal beheer van de openbare ruimte (IBOR) en het nu voorliggende mobiliteitsplan. Volgend jaar wordt ook een integraal financieel plan gemaakt voor alle ruimtelijke plannen.

Dhr. Ticheloven van VIA ligt in een presentatie de inhoud van het mobiliteitsplan op hoofdlijnen toe. Na de presentatie is er mogelijkheid voor het stellen van vragen en opmerkingen.

Vraag/opmerking	Antwoord
Wat betekenen de zwarte en groene lijnen in het verkeerscirculatieplan.	De zwarte en groene lijnen zijn de routes met een belangrijke ontsluitende functie. Groen is de lokale ontsluiting en zwart is de bovenlokale ontsluiting. Beide type routes worden bij voorkeur aangewezen als gebiedsontsluitingsweg (80 buiten de kom en 50 binnen de kom).
De vestiging van de supermarkt aan de Ammerzodenseweg is vanuit verkeer niet wenselijk.	Volgens het bestemmingsplan mag daar een supermarkt komen, zodat er geen juridische gronden zijn om dit tegen te houden.
De opmerkingen en ideeën uit de gehouden thema-avond komen niet terug in de presentatie.	In de presentatie is het mobiliteitsplan op hoofdlijnen gepresenteerd. In het rapport zijn de opmerkingen en ideeën uit de thema-avond uitdrukkelijk wel meegenomen.
Hoe ziet de functie van 60km-weg eruit en in het bijzondere die met een beperkte verkeersfunctie?	Alle verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom worden aangewezen als 60km-zone. De wegen worden zo ingericht dat weggebruikers dit herkennen als 60km-wegen (met bijvoorbeeld markering). Dit geldt ook voor de wegen met een beperkte functie, waarbij de inrichting (en de bermen) geschikt zijn voor extra verkeer. Voor alle 60km-wegen geldt dat op (potentieel) gevaarlijke punten extra verkeersmaatregelen worden genomen. Bij deze maatregelen wordt rekening gehouden met het landbouwverkeer.
De nieuwe route A2-Paddestoelencluster gaat door de nieuwe wijk Kerkdriel Zuid. Maar er rijdt toch te veel vrachtverkeer?	De hoeveelheid vrachtverkeer valt mee. De zandtransporten rijden niet meer wanneer de zandwinning weg gaat. Het vrachtverkeer van het Paddenstoelencluster is al eerder afgeslagen. Bovendien wordt de nieuwe weg

	op een goede en veilige manier in de wijk ingepast.
In de kaart over openbaar vervoer gaat de bus de Kerkstraat in Kerkdriel op en neer rijden. Gaat dit werkelijk gebeuren?	Er zijn overleggen tussen provincie en gemeente gaande over de lijnvoering door Kerkdriel. Hier is nog geen besluit over genomen. Wel is duidelijk dat de bussen niet meer via de Kromsteeg gaan rijden.
Met de streeklijnen wordt niet bereikt dat alle woningen binnen een straal van 700 meter op het openbaar vervoer kunnen stappen (eis van de provincie).	Aan deze eis wordt wel voldaan met de buurtbussen. De streeklijnen zorgen voor snelle verbindingen en deze worden op lokaal niveau aangevuld met de buurtbussen en eventueel regiotaxi.
Wordt er voldoende aandacht besteed aan de veiligheid van kinderen en jeugd?	Voor de middelbare scholieren zijn vooral veilige fietsroutes van belang. In het Regionaal Fietsroutenetwerk is rekening gehouden met de routes naar scholen en hier worden eisen gesteld aan comfort en verkeersveiligheid. In de woongebieden wordt aandacht besteed aan de verkeersveiligheid van de wijk. Daarnaast wordt per basisschool een plan gemaakt om de schoolomgeving veiliger te maken. Dit in overleg met de school. In het mobiliteitsplan is in algemene zin aangegeven waaraan de schoolomgeving moet voldoen.
De route van de buurtbus in Ammerzoden is niet juist.	De juiste route wordt aangeleverd door de buurtbusvereniging en dit wordt aangepast in het mobiliteitsplan.
In tabel op blz. 22 ontbreekt tekst bij het deel over Ammerzoden	Dit wordt aangevuld.
Hoe zeker is de doorgaande route Achterdijk-Oude Rijksweg?	Deze route komt er. Hiervoor zijn inmiddels overleggen gaande met bewoners aan de Achterdijk.
In de plaatjes is de functie van de weg tussen Hedel en Ammerzoden niet duidelijk. Er wordt veel te hard gereden binnen de kom.	De weg tussen Hedel en Ammerzoden is in het mobiliteitsplan aangewezen als een gebiedsontsluitingsweg. Dit betekent een maximumsnelheid van 50km/h binnen de kom en 80 km/h buiten de kom. De overgangen van snelheid moeten op een herkenbare manier worden vormgegeven.
Het aanleggen van een hele nieuwe weg van A2 naar het Paddenstoelencluster is erg ingrijpend. Is dit planologisch wel mogelijk?	Het aanleggen van deze route is een advies in het Mobiliteitsplan op verkeerskundige afweging (met name verkeersveiligheid en leefbaarheid). Alle planologisch procedures moeten hiervoor nog doorlopen worden. De plannen hiervoor worden nog aan de provincie voorgelegd om het draagvlak hiervoor te toetsen.
Er zijn diverse ongevallenconcentraties aangegeven. Hoe worden deze aangepakt?	In het mobiliteitsplan is voor elke ongevallenconcentratie aangegeven hoe deze wordt opgepakt. Er zijn hiervoor drie mogelijkheden: 1 Ongevallenconcentraties die worden aangepakt bij of door andere geplande projecten; 2 Ongevallenconcentraties die afzonderlijk worden opgepakt; 3 Ongevallenconcentraties die in beheer zijn bij de provincie. Gemeente mag hier niet veel doen.
In het convenant route Achterdijk is de route via de Veldweg afgesloten, maar in het openbaar vervoerplaatje staat de buurtbus nog via de Veldweg.	De buurtbus moet via een andere route gaan rijden. Dit wordt aangepast in het mobiliteitsplan. De fietsroute via de Veldweg blijft wel mogelijk.
Op de kruising Achterdijk-Veldweg is bijzondere	In de uitwerking van de route Achterdijk wordt extra

aandacht voor de verkeersveiligheid wenselijk vanwege de kruising van de fietsroute en zwaar verkeersroute.	aandacht aan dit punt gegeven.
Wat is het plan voor de Parallelweg langs de Oude Rijksweg?	Deze blijft liggen, omdat met deze weg de aanliggende percelen wordt ontsloten. De hoeveelheid verkeer wordt aanmerkelijk minder, omdat het verkeer via de Oude Rijksweg rijdt.
De Industriestraat is een doodlopende straat. Met manoeuvrerende vrachtwagen ontstaan gevaarlijke situaties op de Kerkstraat. Suggestie is om de Industriestraat door te trekken.	Het probleem is bekend. Er is een verkeersbesluit genomen om in een deel van de Industriestraat een parkeerverbod in te stellen, zodat vrachtverkeer meer ruimte heeft.
Alles valt of staat met handhaving. Wordt hier aandacht aan besteed?	In het mobiliteitsplan is aangegeven dat handhaving een belangrijk instrument is. Wel is het noodzakelijk om eerst de inrichting van de weg goed te maken, voordat tot handhaving wordt overgegaan. De Politie Regio Gelderland-Zuid beaamt dit.

Wethouder Verachtert geeft in zijn slotwoord aan dat het mobiliteitsplan een visie tot 2020 is. Het is een miljoenenproject, wat betekent dat niet alles tegelijk kan worden uitgevoerd en alles op zijn tijd gebeurt. Met een gebiedsgerichte aanpak, waarbij verkeersmaatregelen zoveel mogelijk worden gecombineerd met andere maatregelen in de openbare ruimte, wordt dit zo efficiënt mogelijk opgepakt. Ook wordt actief gezocht naar de verschillende mogelijkheden van financiering van de projecten. In het voorjaar wordt hier de rekenslag voor gemaakt.

Voorzitter bedankt iedereen voor zijn aanwezigheid en inbreng en sluit de avond af.

VERSLAG COMMISSIE RUIMTE

19 november 2008

Betreft	Presentatie concept-Mobiliteitsplan Maasdriel in de Commissie Ruimte
Opsteller	H. de Jong (VIA)

In de Commissie Ruimte wordt het concept-mobiliteitsplan gepresenteerd door dhr. H. Ticheloven van VIA. Naar aanleiding van de presentatie en het rapport zijn door de commissieleden vragen en opmerkingen gemaakt. Hieronder zijn de belangrijkste opmerkingen weergegeven.

Vraag/opmerking	Antwoord
In het plan zijn alleen de bouwontwikkelingen bij Kerkdriel weergegeven. Ook bij de andere kernen zijn bouwontwikkelingen.	
Bij Alem staan wegen als klachtencluster weergegeven. Wat wordt hier gedaan?	In het mobiliteitsplan is per klachtencluster aangegeven hoe dit wordt opgepakt. Wat betreft Alem betekent dit een 60km-zone buiten de kom en een 30km-zone binnen de kom.
Keuze voor voorkeursvariant Paddenstoelencluster is in het mobiliteitsplan aangegeven.	Hiervoor heeft een apart onderzoek plaatsgevonden en gezien het belang van het onderwerp wordt hier ook een apart besluitvormingstraject voor gelopen (parallel aan het mobiliteitsplan).
Afstemmen van het maatregelenplan uit het mobiliteitsplan en het onderhoudsplan van de gemeente.	Dit wordt binnen de gemeentelijke organisatie uitdrukkelijk gedaan. Hiervoor komt bovendien extra aandacht in het kader van IBOR.
Er wordt aandacht gevraagd voor het terughoudend omgaan met het toepassen van 30km-zones.	
In het mobiliteitsplan wordt gesproken over 60km-zones, ook voor de route Achterdijk-Oude Rijksweg. Waarom wordt hier geen 70 km per uur toegepast?	De maximumsnelheid is in het convenant over de route Achterdijk vastgesteld. Bovendien sluit dit aan bij de landelijke richtlijnen.
Vrijliggende fietspaden Provincialeweg tussen Velddriel en rotonde Alem.	Dit wordt uitgevoerd door de provincie Gelderland. De uitwerkingstermijn is nog niet bekend.
In de samenvatting van het mobiliteitsplan is niets terug te vinden over fietsvoorzieningen bij OV-haltes.	Goede fietsvoorzieningen zijn zeer belangrijk bij de OV-haltes. In het hoofdrapport is deze wens/eis dan ook uitdrukkelijk meegenomen.
Er worden vraagtekens gesteld bij de noodzaak en wenselijkheid van het (financieel) ondersteunen van de buurtbus, omdat het openbaar vervoer een taak van de provincie is.	In de Visie 2020+ is aangegeven dat het belang van de buurtbus voor de gemeente zo groot is, dat de gemeente dit (financieel) wil ondersteunen als dit nodig mocht blijken.
Eerder heeft het college aangegeven geen maatregelen te nemen in de Bernseweg, terwijl dit wel in het mobiliteitsplan is opgenomen.	De Bernseweg is een weg in beheer bij de provincie. (Structurele) maatregelen moeten door de provincie worden uitgevoerd, maar zij heeft de Bernseweg laag op de prioriteitenlijst staan. Dat is destijds ook beantwoord.
Het mobiliteitsplan heeft geen hoog ambitieniveau voor het openbaar vervoer.	Gezien de eigenschappen van de gemeente is het plan voor het openbaar vervoer redelijk ambitieus. Dit blijkt uit: » verhogen van de frequentie buurtbussen;

	» rechtstreekse busdienst tussen Ammerzoden/Hedel en 's-Hertogenbosch; » transferium/P+R bij rotonde Oude Rijksweg. Feit blijft, gezien het landelijke karakter, dat de gemeente Maasdriel een 'autogemeente' is.
Nieuwe routes, zoals route A2-Paddestoelencluster en doortrekken Maas-Waalweg.	Deze routes zijn verkeerskundig gezien noodzakelijk voor goede ontsluiting en autoluwe verblijfsgebieden. De besluitvorming van beide routes staat los van het mobiliteitsplan.
Aandacht voor inpassing van de gewenste maatregelen in het financiële masterplan van de gemeente.	

De mogelijkheid wordt geboden om nog schriftelijk vragen of opmerkingen te stellen. Deze worden dan meegenomen in het definitieve mobiliteitsplan.

De commissie heeft geen behoefte aan (het aanpassen van) de samenvatting van het mobiliteitsplan.

BIJEENKOMST AMBTENAREN CONCEPT-MOBILITEITSPLAN

09-12-2008

<i>Aanwezig</i>	<i>Vakdiscipline</i>
Judith van der Wel	Projectleider mobiliteitsplan
Hans van Hooft	Senior beleidsmedewerker Verkeer en Civiel Techniek
Cok van Zanten	Medewerker Cultuurtechniek
Jan Meij	Senior beleidsmedewerker Beheer en Onderhoud
Kim van Amersfoort	Medewerker Recreatie en Economische Zaken
Rian van Osch	Beleidsmedewerker Integrale Veiligheid
Stefan de Croon	Senior beleidsmedewerker Welzijn (o.a. onderwijs)
Herbert Ticheloven	VIA
Hessel de Jong	VIA
<i>Afwezig</i>	
Antoon van Liempt	Senior beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening
Naut Aarts	Senior beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening
Jan Voets	Werkvoorbereider en toezichthouder Openbare Werken

Doel van de bijeenkomst is om de conceptversie van het mobiliteitsplan met ambtenaren van verschillende beleidsdisciplines te bespreken. Eventuele opmerkingen worden meegenomen in de definitieve versie van het mobiliteitsplan.

Opmerkingen en aandachtspunten bij het mobiliteitsplan

- » Van de route van de A2 naar het Paddestoelencluster is niet zeker wanneer en of deze wordt gerealiseerd. Moet in het mobiliteitsplan een scenario worden omschreven voor het geval de nieuwe route niet wordt gerealiseerd? Dit kan het belang van de aanleg van deze route onderstrepen. Nadeel is dat de besluitvorming voor deze route los van het mobiliteitsplan gebeurt. In het raadsvoorstel over de route paddestoelencluster moet hier wel nadrukkelijk aandacht aan geschonken worden
- » In het uitvoeringsprogramma is een jaarlijks budget voor educatie en verkeersveiligheidsacties opgenomen. Waar is dit voor bedoeld? Dit bedrag is bedoeld om, naast de regionale acties en subsidies, lokale (kleinschalige) initiatieven vanuit de gemeente, scholen of andere partijen te ondersteunen. Het idee wordt geopperd om jaarlijks een plan op te stellen voor de besteding van dit budget, dit in overleg met de scholen en met de politie.

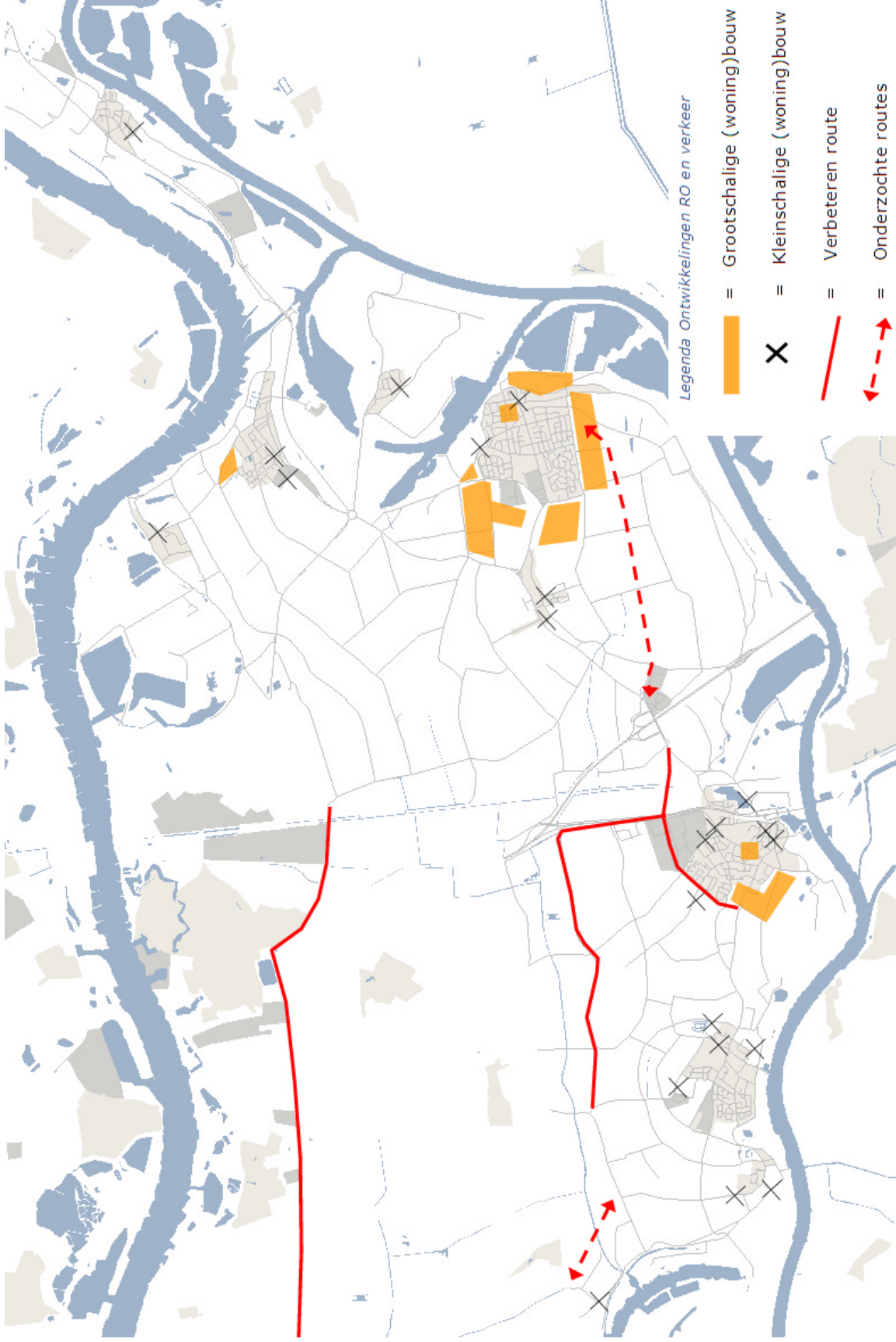
- » In het uitvoeringsprogramma is een bedrag (in twee keer) opgenomen om bij alle scholen de verkeersveiligheid en herkenbaarheid van de schoolomgeving te verbeteren. Dit bedrag is gebaseerd op kleinschalige maatregelen. Het is echter wenselijk om in één keer goede maatregelen te nemen. Er wordt bekeken in hoeverre dit budget verhoogd moet worden.
- » In het rapport 'Heerewaarden: springlevend naar 2015' zijn concrete verkeersmaatregelen genoemd. In het mobiliteitsplan wordt hier niet naar verwezen. Bij het opstellen van het definitieve mobiliteitsplan wordt de inhoud van 'Heerewaarden: springlevend naar 2015' alsnog betrokken.
- » In zowel 'evaluatie en inventarisatie' als het mobiliteitsplan zelf wordt ingegaan op integrale veiligheid. Bij dit onderwerp mag het belang van een goede verkeersveiligheid in relatie tot de integrale veiligheid sterker naar voren komen.
- » De Veerweg bij Alem wordt gebruikt door verkeer naar en van de pont (naar Brabant) en vervult dan ook een ontsluitingsfunctie. Dit is echter niet in de kaarten van het mobiliteitsplan terug te zien. Dit wordt aangepast, waarbij in het verkeerscirculatieplan de ontsluitingsroute wordt ingetekend. In het wegencategoriseringsplan blijft de Veerweg wel een erftoegangsfunctie (60km/h) houden.
- » In het regionale fietsroutenetwerk zijn alleen de functionele (utilitaire) fietsroutes opgenomen. Aan dit netwerk worden eisen gesteld wat betreft de verkeersveiligheid en comfort. Voor de volledigheid is het wenselijk om, in aanvulling hierop, ook de recreatieve fietsroutes van het fietsknooppuntensysteem in de kaart op te nemen.

Opmerkingen die buiten het overleg om zijn gemaakt

- » In het mobiliteitsplan ontbreekt een voetpadenplan. Het gaat te ver om een volledig voetpadenplan in het mobiliteitsplan op te nemen. In het mobiliteitsplan wordt aangegeven dat bij alle wegen binnen de bebouwde kom aan minimaal één zijde een trottoir aanwezig moet zijn. Het mobiliteitsplan wordt nog een keer gescreend in hoeverre extra aandacht voor voetgangers nodig is.
- » In de kaarten zijn telkens alleen de woningbouwlocaties bij Kerkdriel weergegeven. Het is wenselijk om ook de andere grotere woningbouwlocaties in de gemeente op alle kaarten terug te laten komen.

|

II Overzicht ontwikkelingen RO en verkeer



III Gemeentelijke parkeernormen

Functie/voorziening	Parkeernorm	Eenheid
Woning	2,0	Parkeerplaats per woning
Supermarkt	4,5	Parkeerplaats per 100m ² bvo
Bouwmarkt/tuincentrum/kringloopwinkel	2,7	Parkeerplaats per 100m ² bvo
Overige winkels	3,75	Parkeerplaats per 100m ² bvo
Kantoor met balie	3,5	Parkeerplaats per 100m ² bvo
Kantoor zonder balie	2,5	Parkeerplaats per 100m ² bvo
Bar/café/cafetaria	8,0	Parkeerplaats per 100m ² bvo
Restaurant	16,0	Parkeerplaats per 100m ² bvo
Hotel	1,5	Parkeerplaats per hotelkamer
Arts/therapeut/kruisgebouw	2,0	Parkeerplaats per behandelkamer
Verpleeghuis/verzorgingshuis	0,7	Parkeerplaats per wooneenheid
Zwembad	12,0	Parkeerplaats per 100m ² bassin
Sporthal (binnen)	3,0	Parkeerplaats per 100m ² bvo
Sportterrein (buiten)	27,0	Parkeerplaats per ha. netto terrein
Sportschool/dansschool	5,0	Parkeerplaats per 100m ² bvo
Kinderdagverblijf/creche/peuterspeelzaal	0,8	Parkeerplaats per arbeidsplaats
Basisschool (personeel)	1,0	Parkeerplaats per lokaal
Basisschool/kinderdagverblijf (halen en brengen)	4,0	Parkeerplaatsen per lokaal

Deze parkeernormen zijn gebaseerd op de CROW-publicatie 182, Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering, 3^e gewijzigde druk september 2008. Wanneer de gestelde parkeernormen geen uitkomst bieden wordt teruggegrepen op deze publicatie met de kenmerken 'niet stedelijk' en 'rest bebouwde kom'.

Dubbelgebruik

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen biedt de mogelijkheid om minder parkeerplaatsen te realiseren, omdat verschillende functies op verschillende momenten parkeerbehoefte hebben. Bij berekeningen van dubbelgebruik worden aanwezigheidspercentages gehanteerd volgens tabel 5 uit CROW-publicatie 182.

Parkeren op eigen terrein

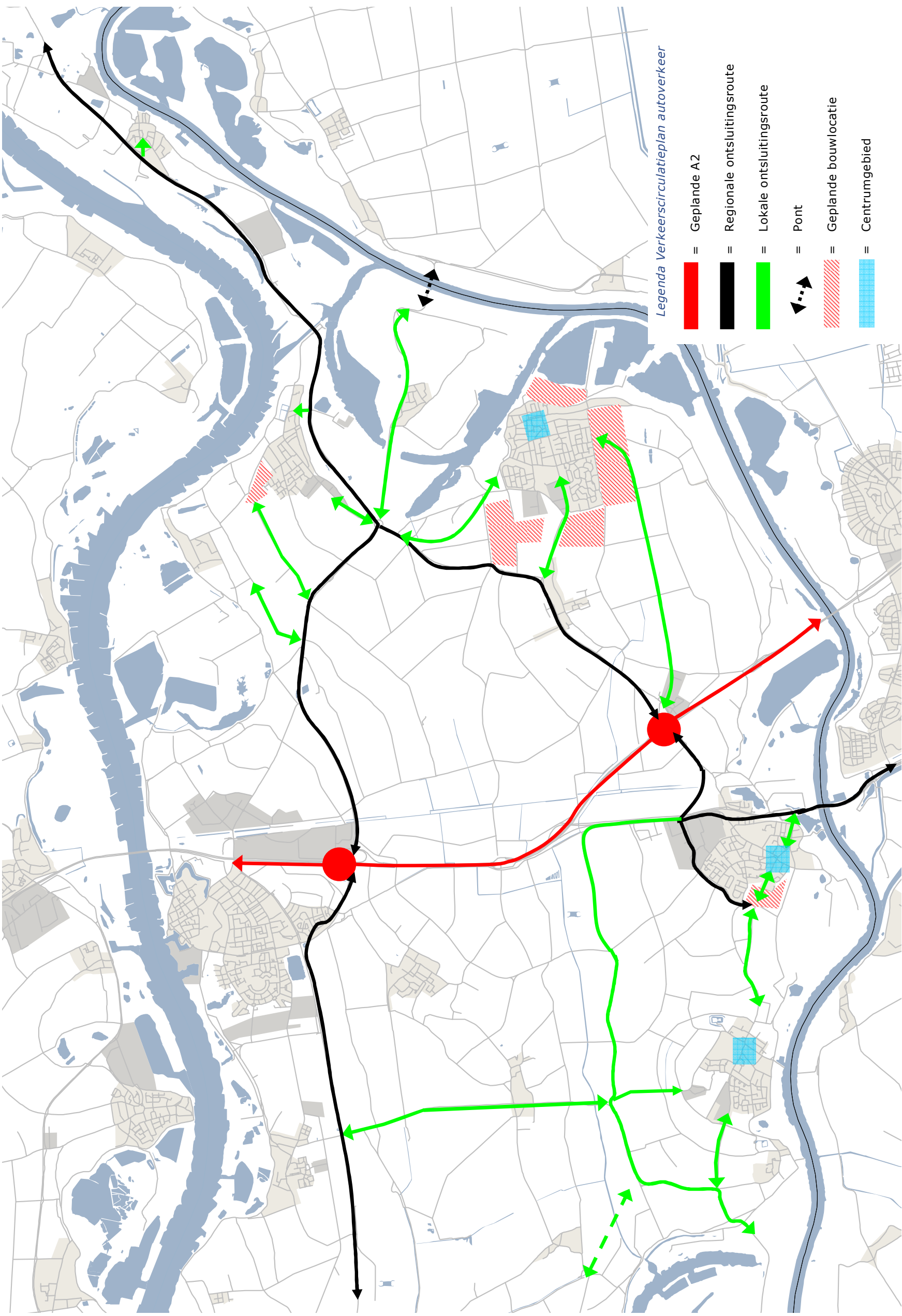
Parkeerplaatsen op eigen terrein worden vaak minder efficiënt gebruikt dan openbare parkeerplaatsen. Daarnaast zijn in de openbare ruimte altijd parkeerplaatsen nodig voor bezoekers aan de woningen. Voor de bouwplannen geldt dat minimaal 0,3 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte wordt gerealiseerd. Verder geldt voor de rekenfactor van parkeren op eigen terrein de waarden uit tabel 4 van de CROW-publicatie 182.

Acceptabele loopafstanden

Voor goed gebruik van de parkeerplaatsen moeten deze binnen acceptabele afstand liggen van de bestemming. Hiervoor gelden de waarden zoals weergegeven in onderstaande overzicht. Het gaat hierbij om de werkelijk te lopen afstand (en niet de vogelvluchtafstand).

Functie	Maximaal acceptabele loopafstand
Wonen	100 meter
Winkelen	150 meter
Werken	150 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

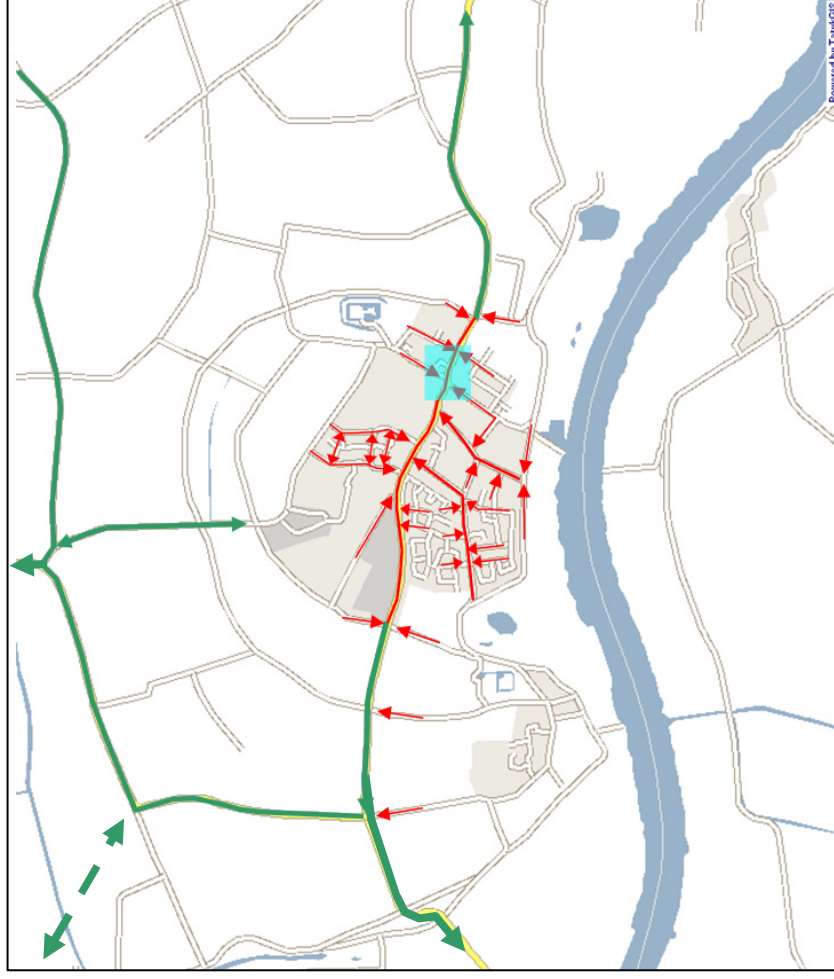
IV Verkeerscirculatieplan autoverkeer



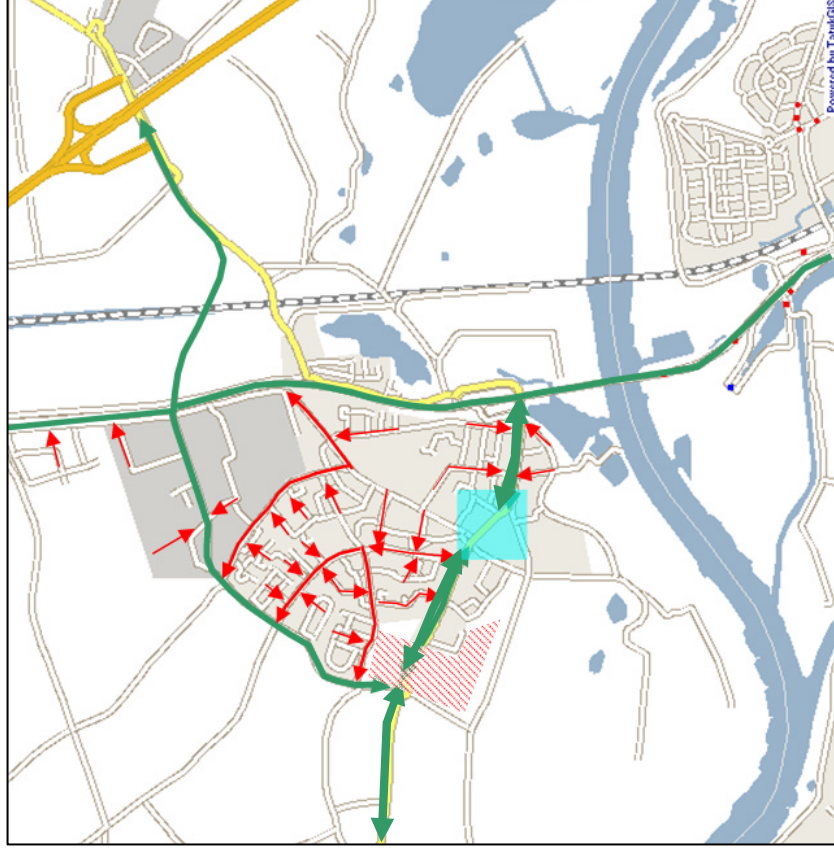
Legenda Verkeerscirculatieplan autoverkeer

- = Geplande A2
- = Regionale ontsluitingsroute
- = Lokale ontsluitingsroute
- = Pont
- = Geplande bouwlocatie
- = Centrumgebied

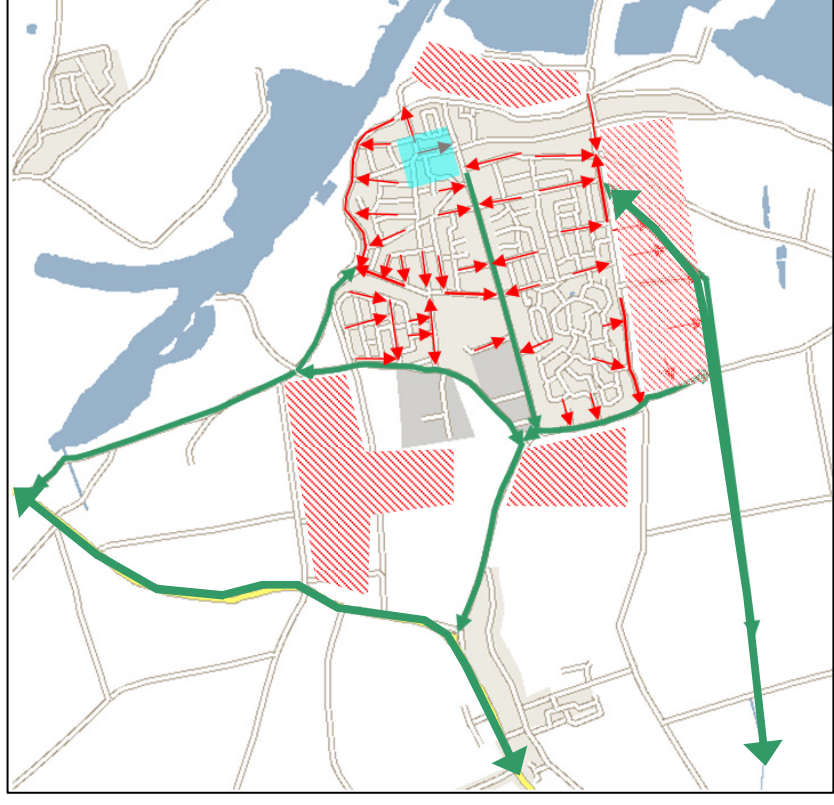
AMMERZODEN



HEDEL



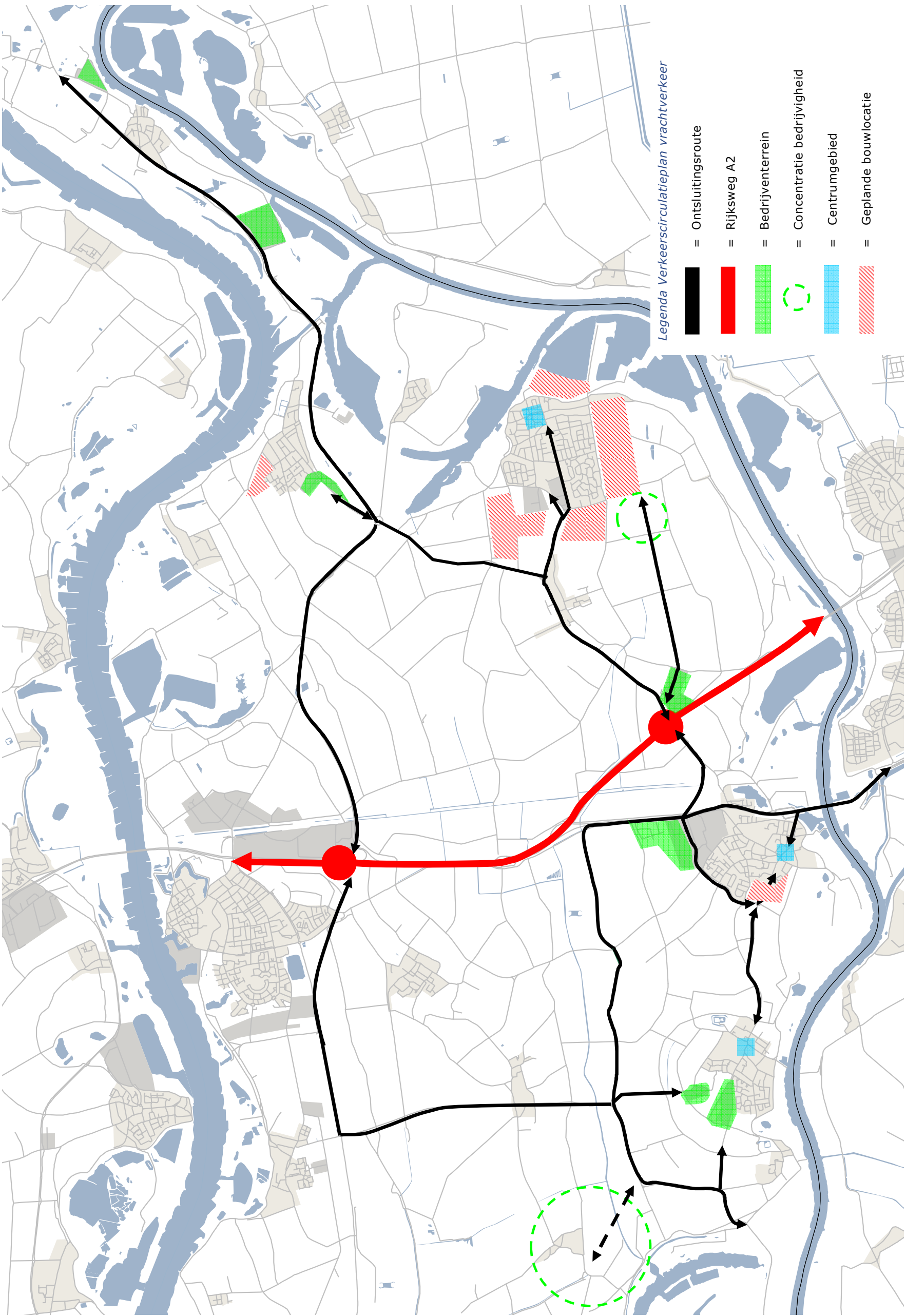
KERKDRIEL



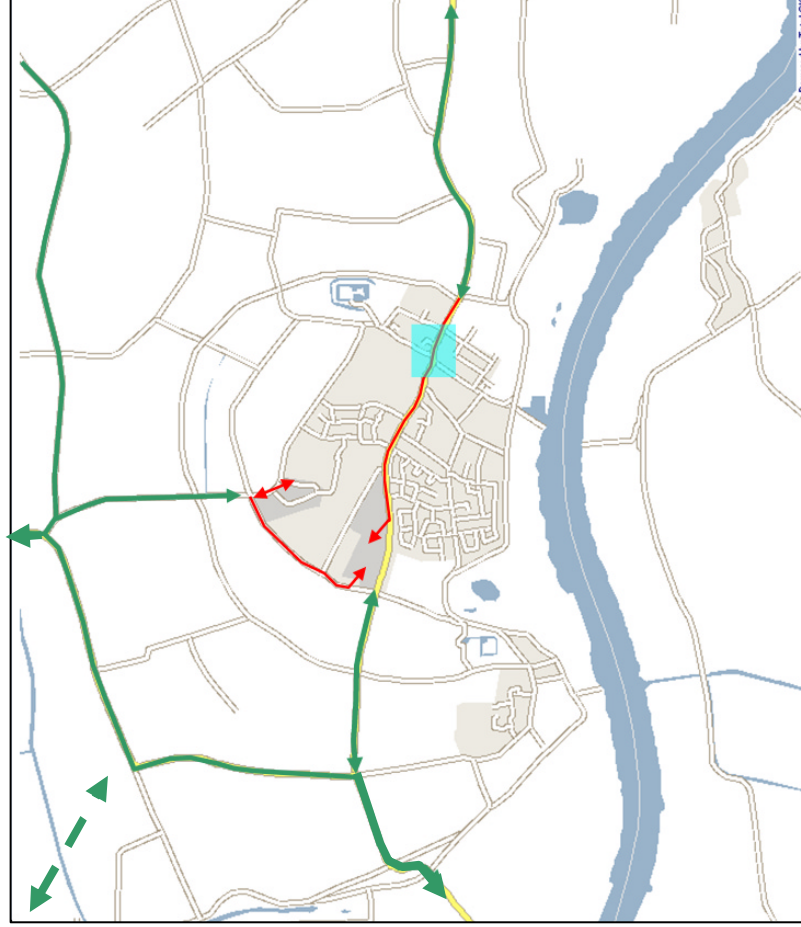
Legenda Verkeerscirculatieplan autoverkeer in de woonkernen

- = Ontsluitingsroute
- = Lokale aansluiting
- = Nieuwe bouwlocaties
- = Centrumgebied

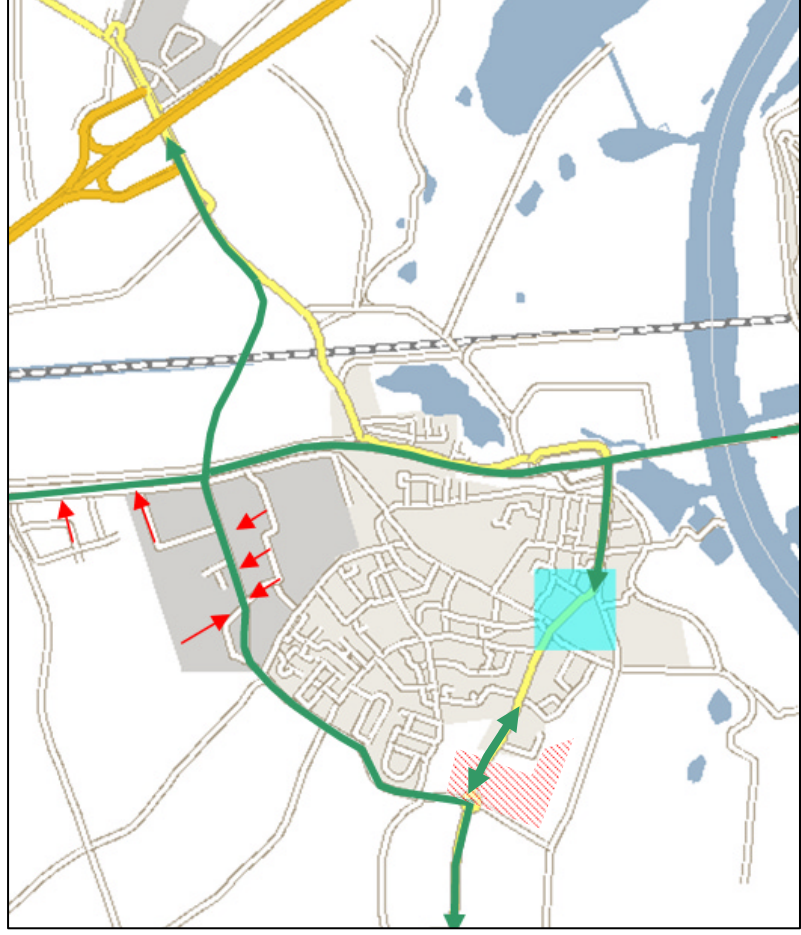
V Verkeerscirculatieplan vrachtverkeer



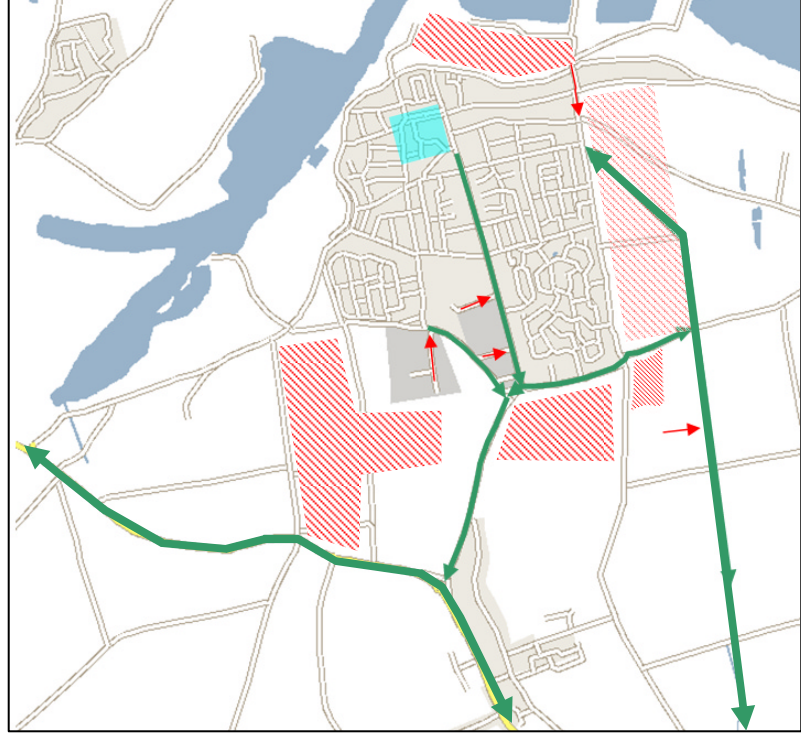
AMMERZODEN



HEDEL



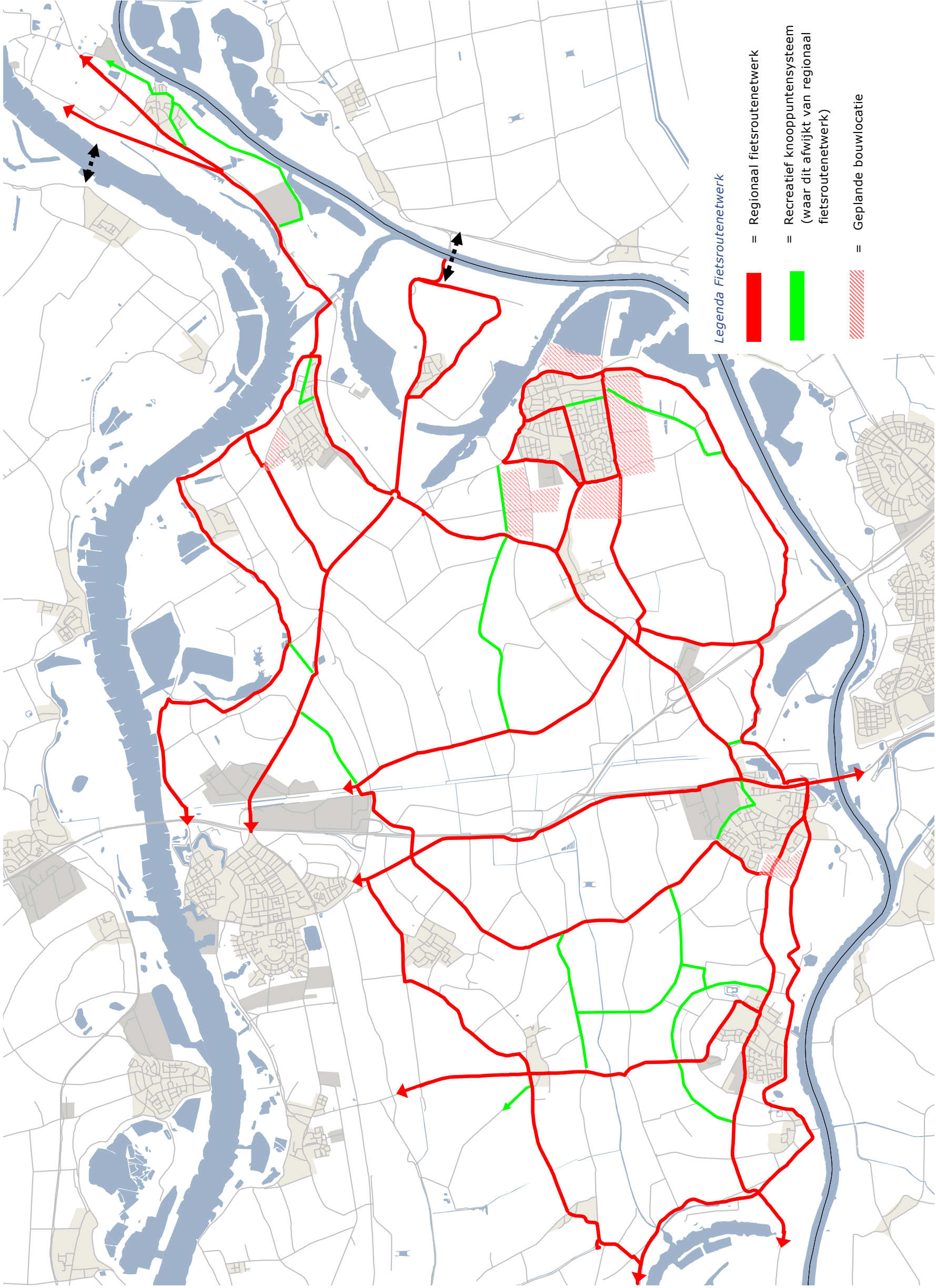
KERKDRIEL



Legenda Verkeerscirculatieplan vrachtverkeer in de woonkernen

	=	Ontsluitingsroute
	=	Lokale aansluiting
	=	Nieuwe bouwlocaties
	=	Centrumgebied

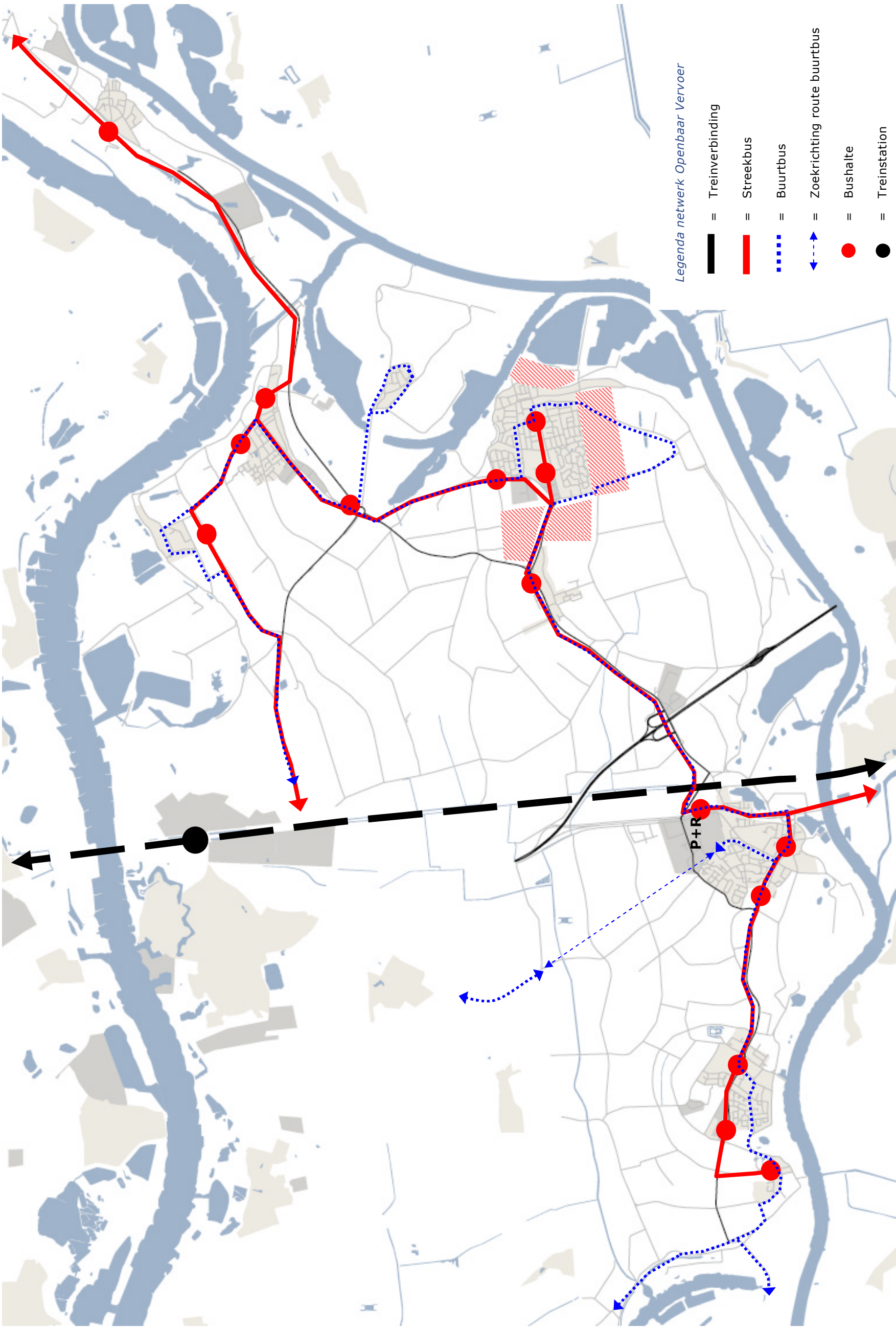
VI Regionaal fietsroutenetwerk



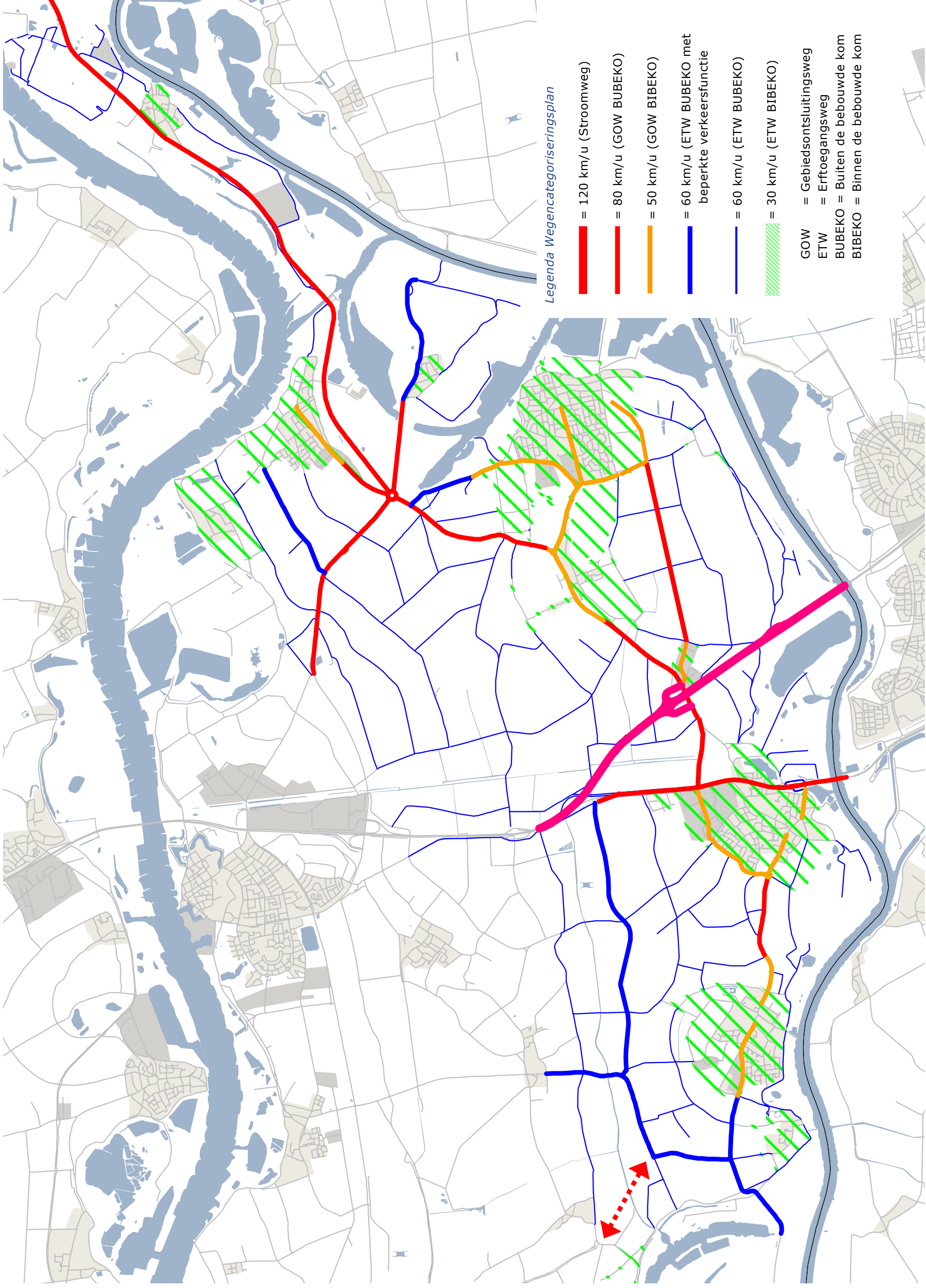
Legenda Fietsroutenetwerk

-  = Regionaal fietsroutenetwerk
-  = Recreatief knooppuntensysteem (waar dit afwijkt van regionaal fietsroutenetwerk)
-  = Geplande bouwlocatie

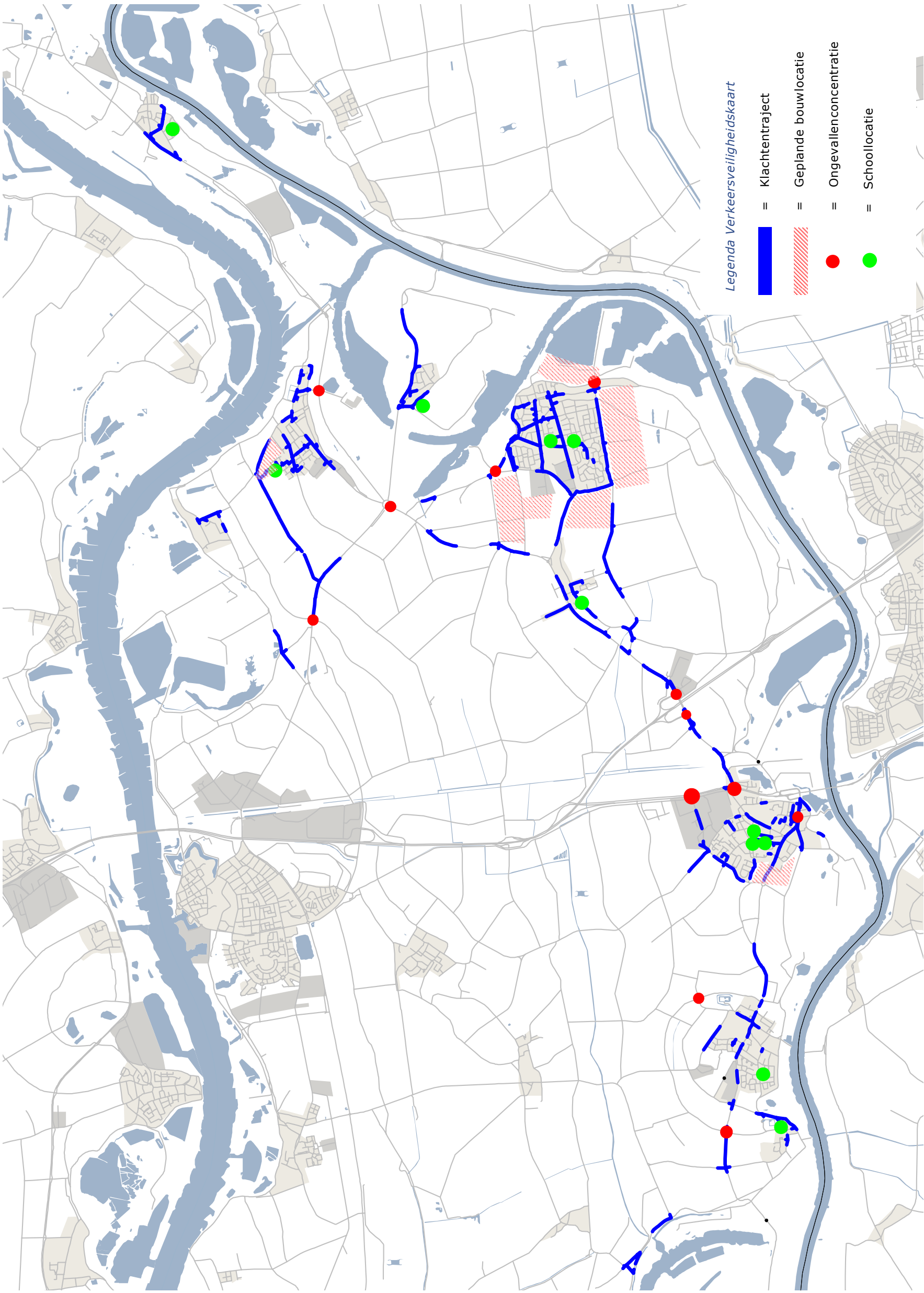
VII Openbaar vervoer



VIII Wegencategoriseringsplan



IX Verkeersveiligheidskaart



X Locaties probleempunten uit enquête

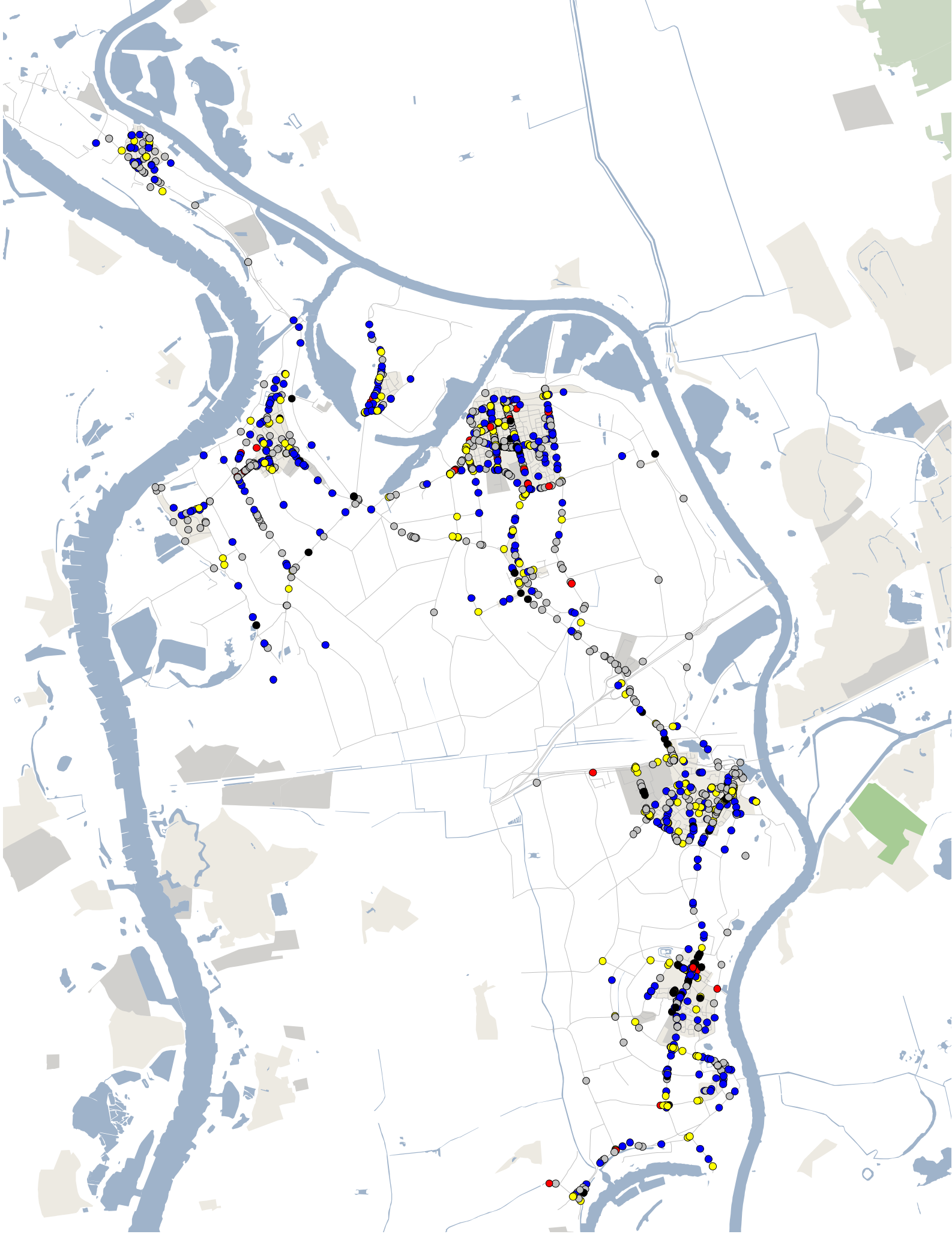
Kaarten met locaties aangegeven door respondenten

- » Verkeersveiligheid;
- » Bereikbaarheid en doorstroming;
- » Parkeren;
- » Overlast.

Overzichtskaart knelpunten verkeersveiligheid enquête

LEGENDA

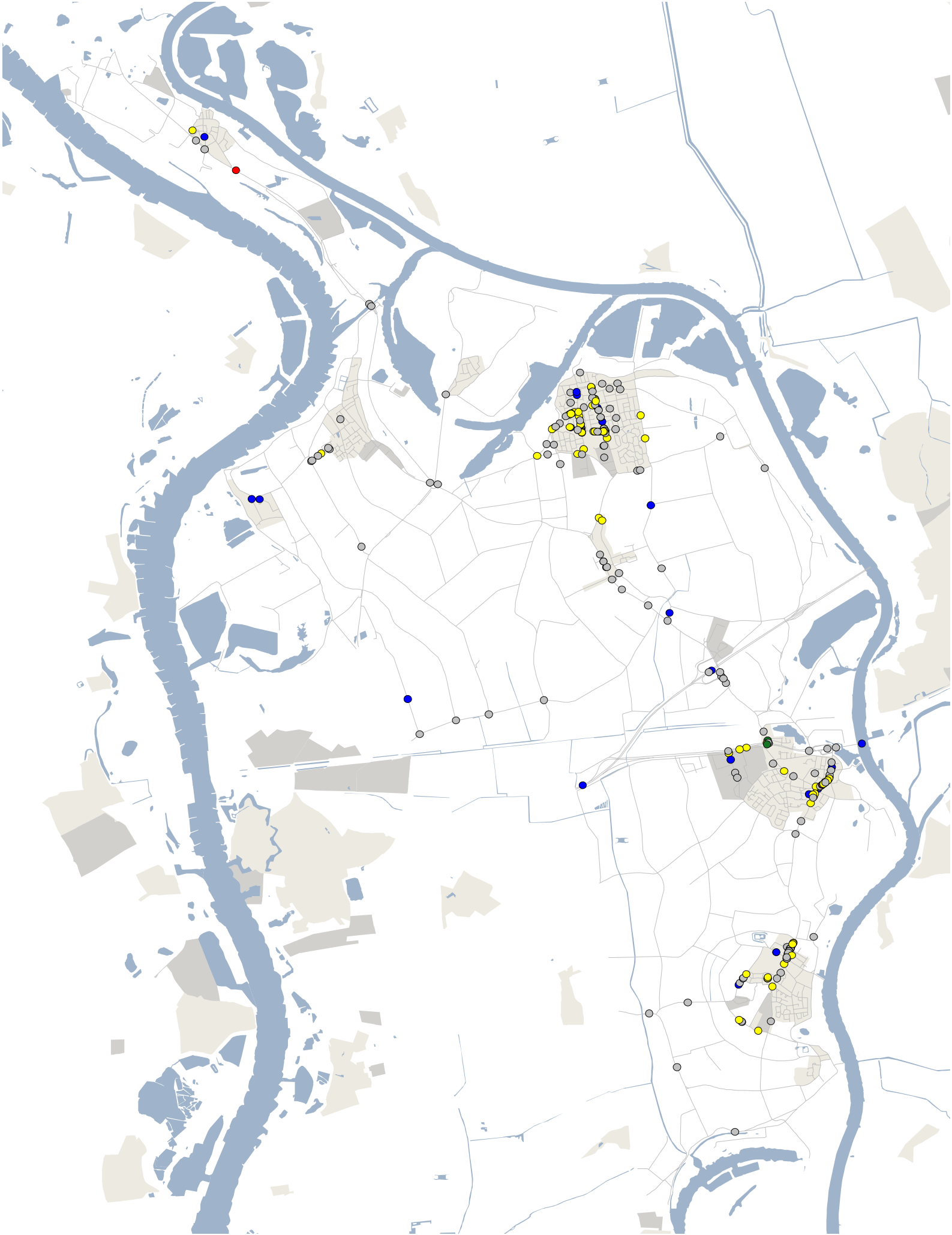
- = de geldende verkeersregels zijn onduidelijk
- = de situatie is onoverzichtelijk
- = het is te druk
- = er wordt te hard gereden
- = overig



Overzichtskaart knelpunten bereikbaarheid/doorstroming enquête

LEGENDA

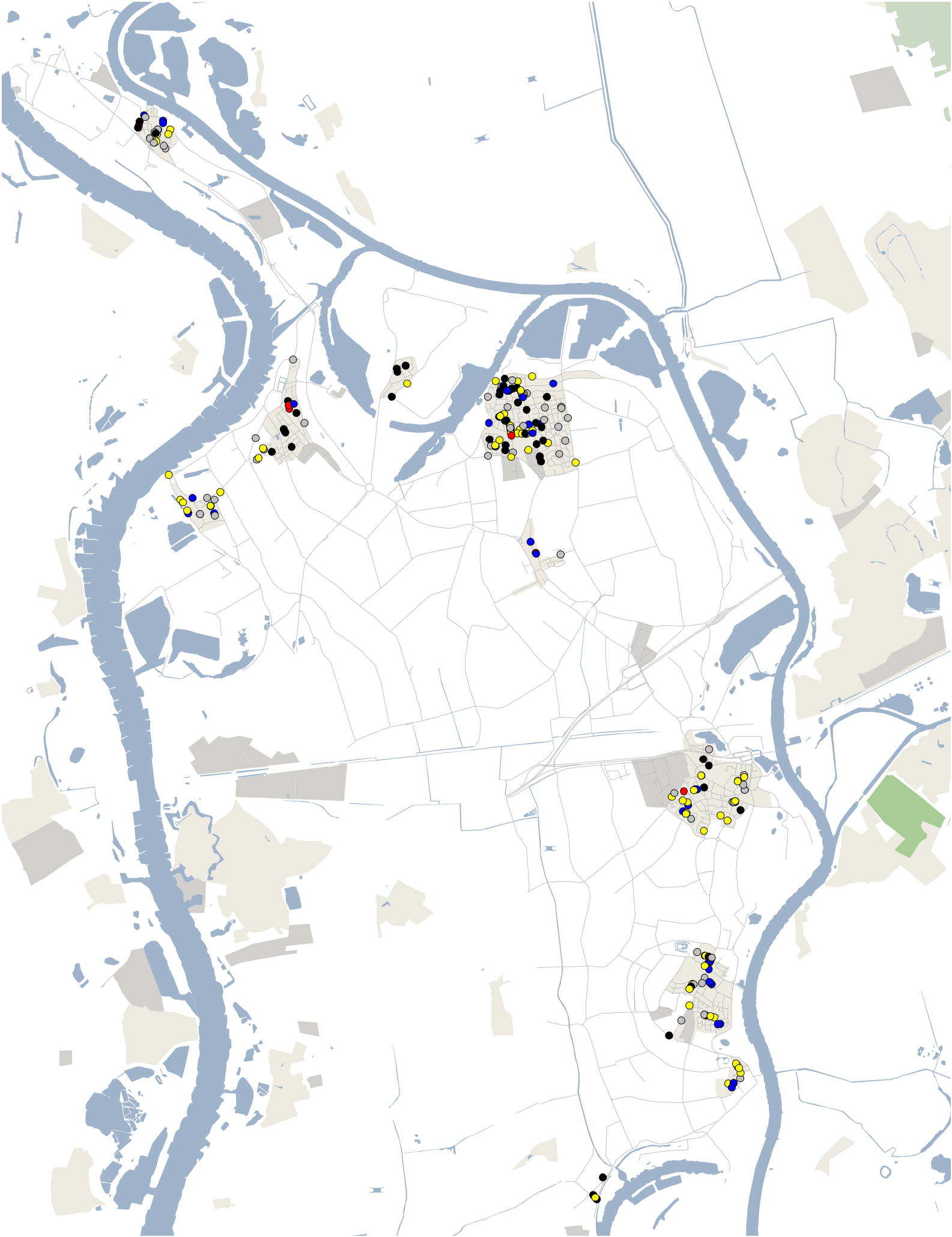
- = (overstekende) voetgangers of fietsers belemmeren de doorstroming
- = de doorgang wordt geblokkeerd
- = de verkeerslichten kunnen het verkeer niet verwerken
- = de weg is niet breed genoeg
- = overig



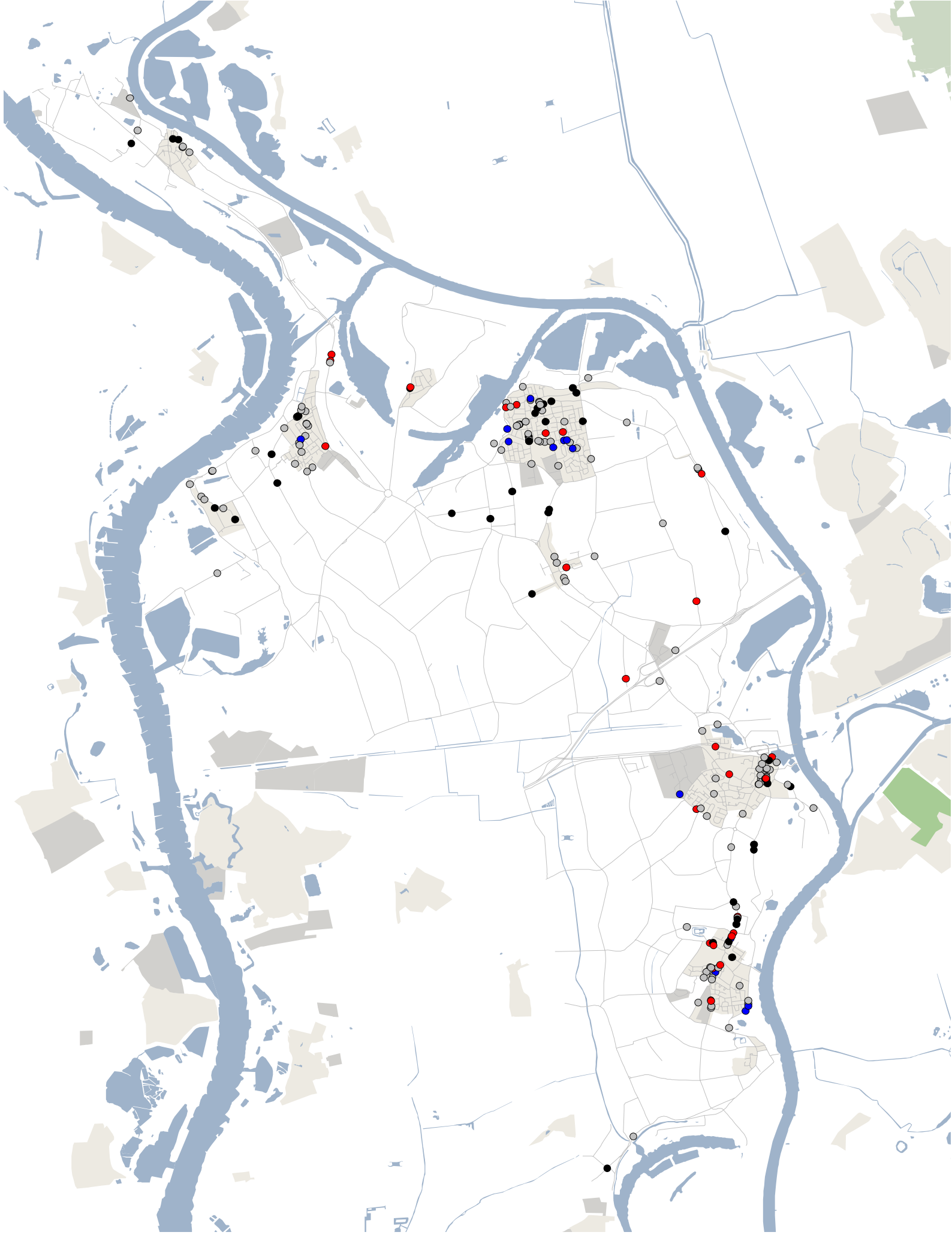
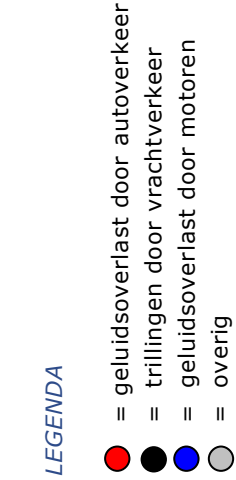
Overzichtskaart knelpunten parkeren enquête

LEGENDA

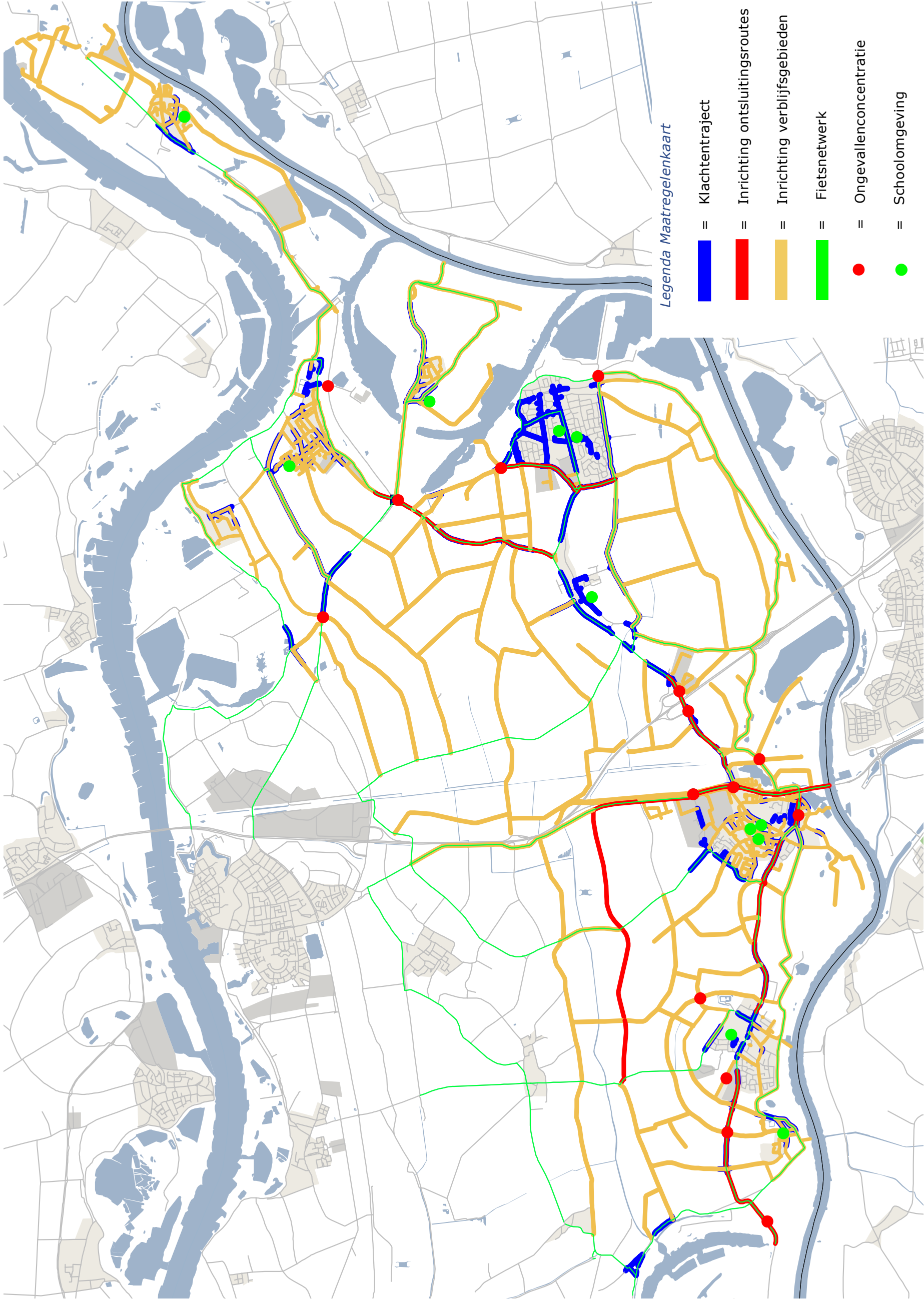
- = de indeling van de parkeerplaatsen is niet goed
- = er wordt gevaarlijk geparkeerd
- = er zijn te weinig parkeerplaatsen
- = er wordt fout geparkeerd
- = overig



Overzichtskaart knelpunten overlast enquête



XI Maatregelenplan



XII Integrale uitvoering

Integraal werken op de afdeling Openbare werken

Het Integraal UitvoeringsPlan (IUP) is een verzameling van acties en projecten die voortkomen uit de diverse gemeentelijke beheer- en beleidsprogramma's die te maken hebben met de openbare ruimte. Ook worden ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen, zoals nieuwbouw en inbreidingslocaties, herstructureringsgebieden en bovenwijkse voorzieningen.

Van deze acties en projecten worden de volgende onderwerpen vastgesteld:

- locatie;
- werkgebied/projectkaders;
- omschrijving;
- algemene opmerkingen;
- geraamde kosten;
- planning;
- verantwoordelijke projectleider/initiator.

Bij het opstellen van het IUP wordt onder andere gekeken naar de relaties tussen alle acties en projecten en is rekening gehouden met de gedachte van het gebiedsgericht werken.

De voordelen van het IUP zijn:

- dat in tijd gezien de projecten op het (volgtijdelijk) juiste moment worden uitgevoerd;
- dat op de projectlocatie (en eventueel de omgeving) alle werkzaamheden worden uitgevoerd die daar noodzakelijk zijn (meeliften/werk met werk maken);
- dat de beschikbare budgetten optimaal worden besteed.

Vanuit het management gezien neemt de beheersbaarheid en het afleggen van de verantwoordelijkheid over de acties en projecten toe. Op politiek niveau kan men naar de burger toe concrete voorstellen en afspraken maken.

Het IUP heeft een planningshorizon van vier jaren. Een detailplanning voor de eerste twee jaar en een doorkijk naar het derde en vierde jaar. Een van de uitgangspunten is dat het om de twee jaar wordt herzien. Indien nodig kunnen tussentijds de plannen worden gewijzigd. In een ideale situatie zal dit voor de detailplanning slechts bij uitzondering gebeuren.

Mobiliteitsplan

Om de visie en het beleid uit het Mobiliteitsplan ook daadwerkelijk uit te voeren is een uitvoeringsprogramma opgesteld. Acties en projecten vanuit dit uitvoeringsprogramma kunnen daar waar mogelijk benaderd worden vanuit de gedachte van het integraal werken. Vanaf het jaar 2009 zal door de invoering van het Integraal UitvoeringsPlan (IUP) het integraal werken binnen de organisatie worden verzekerd. Het Mobiliteitsplan fungeert voor het IUP – evenals bijvoorbeeld het Gemeentelijk Rioleringsplan, het Wegenbeheerplan en het Groenbeheerplan – als een belangrijke bouwsteen.

XIII Uitvoeringsprogramma

Gemeente Maasdriel –Uitvoeringsprogramma 2009 – 2012

2009			
Plaats	Locatie	Maatregel	Jaar van uitvoering Opmerkingen
Infrastructuur - Projecten			
Alem	Jan Klingerweg	Aanpassen markering tussen rotonde Alem en Alem	2009
Ammerzoden (buitengebied)	route Achterdijk - Oude Rijksweg (deel 1)		2009
Hedel	Rondweg Hedel - Herinrichting Baronieweg	Rondweg Hedel - Herinrichting Baronieweg	2009
Schoolomgeving (deel 1)	Schoolomgeving 5 scholen		2009
Infrastructuur - Gebiedsgerichte aanpak			
Kleinschalige aanpassingen	Jaarlijks budget voor kleine aanpassingen nav		Jaar lijks
Parkeren			
Geen			
Openbaar Vervoer			
Streekdienst	Bushaltes	Realiseren kwalitatief hoogwaardige haltes met	2009 Project 90% betaald door provincie
Mensgerichte maatregelen			
Jaarlijks budget mensgerichte maatregelen	Hele gemeente		Jaar lijks
Veilig Verkeer Nederland	Lokale afdeling VVN		Jaar lijks

2010

Plaats	Locatie	Maatregel	Jaar van uitvoering	Opmerkingen
Infrastructuur - Projecten				
Ammerzoden	Uilecotenweg	Herinrichting Uilecotenweg	2010	
Ammerzoden	Bernseweg - Hogesteeg	Verlegging 30km-zone	2010	
Ammerzoden (buitengebied)	route Achterdijk - Oude Rijksweg (deel 2)	Verbeteren ontsluitingsroute	2010	
Hedel	Rondweg Hedel - Herinrichting centrumgebied	Rondweg Hedel - Herinrichting centrumgebied	2010	Nadat rondweg Hedel gereed is
Hedel	Rondweg Hedel - Akkerseweg	Rondweg Hedel - Verbreding Akkerseweg	2010	
Hedel	Rondweg Hedel - inrichting Beatrixstraat en	Rondweg Hedel - inrichting Beatrixstraat en	2010	Nadat rondweg Hedel gereed is
Hedel	Blankensteijn en Uithovensestraat	Inrichting conform gebiedsontsluitingsweg	2010	Nadat rondweg Hedel gereed is
Kerkdriel	Duitse Weistraat	Aanpassen rijbaan, markering en aanleg vrijliggende	2010	Uitvoering in combinatie met woningbouw
Schoolomgeving (deel 2)	Schoolomgeving 6 scholen		2010	
Infrastructuur - Gebiedsgerichte aanpak				
Kerkdriel tnv Kerkstraat	Kerkdriel ten noorden van Kerkstraat en	Verbetering 30km-zone en benadrukken	2010	
Hedel Oost	Hedel ten oosten van Oude Rijksweg	Aanleg 30km-zone	2010	In combinatie met aanpak Prinses
Velddriel	Hele kern	Aanleg en verbetering 30km-zone	2010	
Kleinschalige aanpassingen	Jaarlijks budget voor kleine aanpassingen nav		Jaarlijks	
Parkeren				
Kerkdriel	Onderzoek en invoering parkeerschijfzone		2010	
Kernen	Parkeerproblemen in woonstraten		divers	Integraal in andere projecten en
Openbaar Vervoer				
Geen				
Mensgerichte maatregelen				
Jaarlijks budget mensgerichte maatregelen	Hele gemeente		Jaarlijks	
Veilig Verkeer Nederland	Lokale afdeling VVN		Jaarlijks	

2011

Plaats	Locatie	Maatregel	Jaar van uitvoering	Opmerkingen
Infrastructuur - Projecten				
Ammerzoden Centrum	Centrum	Herinrichting centrumgebied Ammerzoden en aanleg	2011	Nadat route Achterdijk - Oude Rijksweg
Hele gemeente	Dijken	Onderzoek en evt. uitvoering maatregelen tegen	2011	
Kerkdriel	Paterstraat (oost)	Maatregelen tbv verkeersafwikkeling en verbeteren	2011	Realisatie voordat route
Infrastructuur - Gebiedsgerichte aanpak				
Ammerzoden Noord	Ammerzoden ten noorden van Bernseweg,	Aanleg en verbeteren 30km-zone, maatregelen tegen	2011	Nadat route Achterdijk - Oude Rijksweg
Buitengebied West	Gebied westelijke gemeentegrens - Oude	Aanleg 60km-zone, specifiek aandacht voor kruising	2011	Nadat route Achterdijk - Oude Rijksweg
Kleinschalige aanpassingen	Jaarlijks budget voor kleine aanpassingen nav		Jaarlijks	
Parkeren				
Kernen	Parkeerproblemen in woonstraten		divers	Integraal in andere projecten en
Openbaar Vervoer				
Streekdienst	Bushaltes	Realiseren kwalitatief hoogwaardige haltes abri's en	2011	
Mensgerichte maatregelen				
Jaarlijks budget mensgerichte maatregelen	Hele gemeente		Jaarlijks	
Veilig Verkeer Nederland	Lokale afdeling VVN		Jaarlijks	

2012

Plaats		Locatie	Maatregel	Jaar van uitvoering	Opmerkingen
Infrastructuur - Projecten					
Kerkdriel		Bulkseweg, Kloosterstraat	Aanpassen rijbaan, markering en aanleg vrijliggende	2012	In combinatie met woningbouw Kerkdriel Noc
Infrastructuur - Gebiedsgerichte aanpak					
Ammerzoden Zuid		Ammerzoden ten zuiden van Bernseweg,	Aanleg en verbeteren 30km-zone	2012	
Kerkdriel Midden		Kerkdriel tussen Kerkstraat en Paterstraat	Verbetering 30km-zone	2012	
Kleinschalige aanpassingen		Jaarlijks budget voor kleine aanpassingen nav		Jaarlijks	
Parkeren					
Hedel, De Geerden, Kerkdriel		Bedrijventerreinen	Realiseren van een vrachtwagenparkeerterrein	2012	Voor realisatie woningbouw Kerkdriel-Zuid
Kernen		Parkeerproblemen in woonstraten		divers	Integraal in andere projecten en
Openbaar Vervoer					
Streekdienst		Bushalte Oude Rijksweg	Realisatie P+R en overstaphalte Oude Rijksweg	2012	
Mensgerichte maatregelen					
Jaarlijks budget mensgerichte maatregelen		Hele gemeente		Jaarlijks	
Veilig Verkeer Nederland		Lokale afdeling VVN		Jaarlijks	

Gemeente Maasdiel – Globaal uitvoeringsprogramma 2009 – 20203

Plaats	Locatie	Maatregel	Jaar van uitvoering	Opmerkingen
Infrastructuur - Projecten				
Alem	Jan Klingenweg	Aanpassen markering	2009	
Ammerzoden (buitengebied)	route Achterdijk - Oude Rijksweg (deel 1)		2009	
	Rondweg Hedel - Herinrichting Baronieweg		2009	
Hedel			2009	
Schoolomgeving (deel 1)	Schoolomgeving 5 scholen		2009	
	Uilecotenweg	Herinrichting Uilecotenweg	2010	
Ammerzoden	Berniseweg - Hogesteeg	Verlegging 30km-zone	2010	
Ammerzoden	route Achterdijk - Oude Rijksweg (deel 2)	Verbeteren ontsluitingsroute	2010	
Ammerzoden (buitengebied)	Rondweg Hedel - Herinrichting centrumgebied	Rondweg Hedel - Herinrichting centrumgebied	2010	
	Rondweg Hedel - Akkerseweg	Voorstraat	2010	Nadat rondweg Hedel gereed is
Hedel	Rondweg Hedel - inrichting Beatrixstraat en Drielseweg	Rondweg Hedel - inrichting Beatrixstraat en Drielseweg	2010	
Hedel	Blankensteijn en Uithovensestraat	Inrichting conform gebiedsontsluitingsweg	2010	Nadat rondweg Hedel gereed is
Kerkdiel	Duitse Weistraat	Aanpassen rijbaan, markering en aanleg vrijliggende fietspaden	2010	Uitvoering in combinatie met woningbouw De Akker (2010)
Schoolomgeving (deel 2)	Schoolomgeving 6 scholen		2010	
	Centrum	Herinrichting centrumgebied Ammerzoden en aanleg 30km-zone	2011	Nadat route Achterdijk - Oude Rijksweg gereed is
Hele gemeente	Dijken	Onderzoek en evt. uitvoering maatregelen tegen doorgaand autoverkeer	2011	
	Paterstraat (oost)	Maatregelen tbv verkeersafwikkeling en verbeteren verkeersveiligheid tussen Kievitsham en Zandstraat	2011	Realisatie voordat route Paddestoelenccluster gereed is en in combinatie met woningbouw
Kerkdiel	Bulkseweg, Kloosterstraat	Aanpassen rijbaan, markering en aanleg vrijliggende fietspaden, inclusief aandacht voor kruising Kloosterstraat-Bern-Plekenwaardweg	2012	In combinatie met woningbouw Kerkdiel Noord
Kerkdiel/Velddiel	Route Paddestoelenccluster	Aanleg nieuwe route A2 - Kerkdiel Zuid	2015	
Kerkdiel	Paterstraat	Woonfunctie en 30km-zone tussen Duitse Weistraat en Kievitsham en verbetering tussen Kievitsham en Geersteeeg, inclusief aandacht voor kruising Paterstraat-Hintham-Hoenzadrielsedijk	2016	In combiantie met woningbouw Kerkdiel Zuid
		Realisatie verbinding Maas-Waalweg - Achterdijk		Na realisatie route Paddestoelenccluster
Ammerzoden (buitengebied)	Doortrekken Maas-Waalweg	Aanpassen voorrrangssituaties (alleen in combinatie met groot onderhoud)	2016	
Kerkdiel	Kerkstraat		Lange termijn	

Infrastructuur - Gebiedsgerichte aanpak

Kerkdiel tnv Kerkstraat	Kerkdiel ten noorden van Kerkstraat en Kromsteeg	Verbetering 30km-zone en benadrukken verblijfsfunctie Kromsteeg	2010	
Hedel Oost	Hedel ten oosten van Oude Rijksweg	Aanleg 30km-zone	2010	In combinatie met aanpak Prinses Beatrixstraat en Drielseweg
Velddiel	Hele kern	Aanleg en verbetering 30km-zone	2010	
Ammerzoden Noord	Ammerzoden ten noorden van Bernseweg, Hogesteeg, Haarstraat	Aanleg en verbeteren 30km-zone, maatregelen tegen vrachtverkeer omgeving Geerij en Mr. La Grostraat en specifieke aandacht voor verkeersveiligheid Hogesteeg	2011	Nadat route Achterdijk - Oude Rijksweg gereed is
	Gebied westelijke gemeentegrens - Oude Rijksweg - Delwijnssekade - Maas	Aanleg 60km-zone, specifiek aandacht voor kruising Achterstraat, Gaardenweg en Wordragensestraat	2011	Nadat route Achterdijk - Oude Rijksweg gereed is
Buitengebied West				
Ammerzoden Zuid	Ammerzoden ten zuiden van Bernseweg, Hogesteeg, Haarstraat	Aanleg en verbeteren 30km-zone	2012	
	Kerkdiel tussen Kerkstraat en Paterstraat	Verbetering 30km-zone	2012	
Hedel Noord	Hedel ten noorden van Voorstraat - Uithovensestraat	Aanleg en verbeteren 30km-zone	2013	
	Hele kern	Aanleg 30km-zone	2013	
Rossum				
Heerewaarden	Hele kern	Aanleg 30km-zone	2014	
Buitengebied Midden	Gebied Provincialeweg - van Heemstraweg - Noordelijke GG - Oude Rijksweg	Aanleg 60km-zone	2014	Nadat route Paddestoelenccluster gereed is
	Gebied Oude Rijksweg - Provincialeweg - Maas - Maas	Aanleg 60km-zone, inclusief aandacht voor Spoorwegovergang Maasdijk	2015	Nadat route Paddestoelenccluster gereed is
Hunwenen	Hele kern	Aanleg 30km-zone	2015	
Hedel Zuid	Hedel ten zuiden van Voorstraat - Uithovensestraat	Aanleg 30km-zone	2016	
	Hele kern	Aanleg 30km-zone	2016	
Weil	Hele kern	Aanleg 30km-zone	2016	
Welselind	Hele kern	Aanleg 30km-zone	2017	
Hoenzadriël	Hele kern	Aanleg 30km-zone	2017	
Alem	Hele kern	Aanleg 30km-zone	2018	
De Geerden	Bedrijverterrein	inrichting verblijfsgebied	2018	

Buitengebied Oost	Gebied Van Heemstraweg - Jan Klingenweg - Oostelijke gemeentegrens	Aanleg 60km-zone	2019
Kleinschalige aanpassingen			
Jaarlijks budget voor kleine aanpassingen nav klachten en actuele ontwikkelingen			Jaarlijks
Parkeren			
Kerkdriel	Onderzoek en invoering parkeerschijfzone centrum Kerkdriel		2010
Hedel, De Geerden, Kerkdriel	Bedrijventerreinen	Realiseren van een vrachtwagenparkeerterrein	2012
Kernen	Parkeerproblemen in woonstraten		divers
			Integraal in andere projecten en gebiedsgerichte aanpak
Openbaar Vervoer			
Streekdienst	Bushaltes	Ophogen van de bushaltes	2009
Streekdienst	Bushaltes	Realiseren kwalitatief hoogwaardige haltesabri's en fietsvoorzieningen.	2011
Streekdienst	Bushalte Oude Rijksweg	Realisatie P+R en overstaphalte Oude Rijksweg	2012
Buurtbus	Bushaltes	Ophogen bushaltes	2013
Buurtbus	Algemeen	Aanschaf rolstoelvriendelijke bussen	Lange termijn
Mensgerichte maatregelen			
Jaarlijks budget mensgerichte maatregelen	Hele gemeente		Jaarlijks
Veilig Verkeer Nederland	Lokale afdeling VVN		Jaarlijks

Uitvoeringsprogramma Gemeente Maasdriel – Provinciale projecten

Provincie Gelderland

Plaats	Locatie	Maatregel	Jaar van uitvoering	Opmerkingen
Hedel	Rondweg Hedel - Ronde Oude Rijksweg- Baronieweg	Rondweg Hedel - Ronde Oude Rijksweg-Baronieweg	2009	
Hedel	Rondweg Hedel - Aanleg weg tussen A2 en Oude Rijksweg	Rondweg Hedel - Aanleg weg tussen A2 en Oude Rijksweg en aanpak kruispunten op-/afrit A2	2009/2010	
Hedel	Rondweg Hedel - Post overige voorzieningen	Rondweg Hedel - Post overige voorzieningen	2009/2010	
Hedel	Kruising Oude Rijksweg-Prinses Beatrixstraat	Aanpassen kruising	2013	Onderzoek enige jaren na realisatie rondweg Hedel en eventuele aanpassingen aan kruispunt
Ammerzoden				
Ammerzoden	Bernseweg binnen bebouwde kom Wegvak Bergse Maasdijk, tussen Wellsedijk en Bernsedijk (N832) (provincie)	Aanpassen markering		
Ammerzoden	Bernseweg buiten bebouwde kom (Slijkwellsestraat – Onderwaard)	Aanpassen markering (provincie) en verkeersveiligheid kruispunt Bernseweg, Heust		
Ammerzoden/Hedel	Haarstraat – Ammerzodensweg – Uithovensestraat	Aanpassen markering (provincie)		
Heerewaarden	Van Heemstraweg (aansluiting Variksestraat en Langestraat)	Aanpassen kruising verbeteren verkeersveiligheid		
Provincialeweg (N831) Hurwenen	tussen Wordenseweg en Berm Kruispunt Hurwenensestraat, Middelweg, Van Heemstraweg	Aanleg vrijliggende fietspaden Verbeteren kruispunt (provincie)		
Rossum	Kruispunt Van Heemstraweg-Maasweg	Verbeteren kruispunt (provincie)		

