



Advies

Engineering

Realisatie

Management

GVVP gemeente Maasdriel



GVVP gemeente Maasdriel

Status	Definitief	Opdrachtgever	Gemeente Maasdriel
Kenmerk	GMa1801	Contactpersoon	Hans van Hooft
Versie/revisie	2.4		
Datum	15 april 2019		
Opdrachtnemer	Megaborn		
Opgesteld door	Jeroen Winkelmolen		
Gecontroleerd door	Henk van de Langemheen		

Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding.....	2
1.2	Opbouw GVVP.....	2
1.3	Proces	3
1.4	Duurzaamheid.....	4
1.5	Leeswijzer.....	4
2	Kaders en uitgangspunten.....	5
2.1	Beleid	5
2.2	Ontwikkelingen	7
2.2.1	Demografische ontwikkelingen	7
2.2.2	Ruimtelijke ontwikkelingen	7
2.2.3	Effecten ontwikkelingen op mobiliteit en economie	8
2.3	Mobiliteitstrends	9
3	Probleemanalyse	10
3.1	Bereikbaarheid	10
3.2	Verkeersveiligheid	10
3.3	Leefbaarheid	12
3.4	Conclusie en uitdagingen	12
4	Visie op mobiliteit	15
4.1	Structuur van de visie op mobiliteit.....	15
4.2	Verkeer- en vervoersnetwerken.....	18
4.2.1	Wegcategorisering.....	18
4.2.2	Fietsnetwerk	21
4.2.3	Openbaar vervoersnetwerk	22
4.2.4	Voetgangersnetwerk.....	23
4.3	Woongebieden	23
4.4	Werkgebieden	25
4.5	Centrumgebieden	26
4.6	Buitengebied	27
5	Uitvoeringsprogramma.....	29

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het zorgen voor veilige en adequate wegen is een wettelijke taak van de overheid. De gemeenteraad van Maasdriel heeft daarvoor in april 2009 het Mobiliteitsplan Maasdriel 2020 vastgesteld. De gemeente heeft de behoefte het plan te actualiseren naar het Gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan Maasdriel (hierna: GVVP). Met dit plan wordt de lijn uitgezet waarin de gemeente de komende jaren wil bewegen. De doelstelling voor dit GVVP is als volgt geformuleerd:

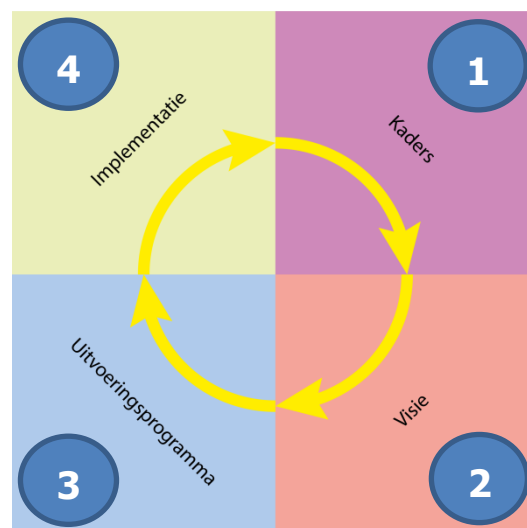
Het opstellen van een breed gedragen en integraal GVVP, voorzien van een beeld van de huidige stand van het verkeers- en vervoersysteem, een nieuwe visie op de toekomstige mobiliteit en een daarbij behorend uitvoeringsprogramma.

- Breed gedragen: De gemeente wenst een breed gedragen GVVP. Dat betekent dat het tot stand dient te komen samen met de inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden in Maasdriel. Het resultaat behoort draagvlak te hebben onder de personen die betrokken zijn geweest bij de totstandkoming van het GVVP;
- Integraal: Mobiliteit heeft een sterke relatie met andere thema's van de ruimtelijke ordening. Te denken valt aan duurzaamheid en gezondheid, maar ook aan recreatie en economie. In het nieuwe GVVP dient de mobiliteit aan te sluiten op deze andere thema's;
- Beeld van de huidige stand: Belangrijk is om het vertrekpunt in beeld te hebben. Dit dient als basis voor de op te stellen visie. Hiervoor is het van belang de huidige stand van zaken van het verkeers- en vervoersysteem op diverse thema's als verkeersveiligheid en doorstroming, in relatie tot vigerend beleid, in kaart te brengen. Dit is verwerkt in het kaderstellend document. Een samenvatting daarvan is opgenomen in dit GVVP;
- Visie op de toekomst: Het nieuwe GVVP dient een visie op de mobiliteit in de gemeente Maasdriel te bevatten, voor de periode tot 2030. Deze visie geeft richting aan het nemen van mobiliteitsmaatregelen, inspireert mobiliteitsontwikkelingen en zorgt dat de mobiliteit in de gemeente niet stagneert of achteruit gaat.
Uitvoeringsprogramma: Het uitvoeringsprogramma is een lijst met maatregelen om invulling te geven aan de visie op de mobiliteit in de gemeente Maasdriel zoals beschreven is in het nieuwe GVVP;
- Het resultaat is de lijn die de gemeente in de komende jaren wil nastreven. De gemeente handelt bij de uitvoering van dit plan naar de mogelijkheden die er zijn en probeert het maximale van de visie te realiseren. In de praktijk kan echter blijken, omdat elke locatie in de gemeente uniek is, dat bepaalde onderdelen van de visie net niet haalbaar zijn om deze te realiseren.

1.2 Opbouw GVVP

Bij het opstellen van het GVVP wenst de gemeente de SUMP-aanpak te hanteren. SUMP staat voor Sustainable Urban Mobility Plan (duurzaam mobiliteitsplan, gericht op duurzame mobiliteit) en is voorzien van een planningscyclus om te komen tot een duurzame mobiliteit, bestaande uit -vier kwadranten: kaders stellen (1), ontwikkelen van de visie (2), opstellen uitvoeringsprogramma (3) en implementeren van het plan (4).

De cyclus is weergegeven in figuur 1.



Figuur 1: Planningscyclus SUMP

1.3 Proces

Om te komen tot dit GVVP is een proces doorlopen waarin het creëren van draagvlak onder interne en externe belanghebbenden centraal stond:

1. Er is gestart met een overleg met de ambtelijke werkgroep. In deze werkgroep waren ambtenaren vertegenwoordigd van alle disciplines die een relatie hebben met verkeer en vervoer. Het betrof de disciplines economie, duurzaamheid, recreatie, wegbeheer, ruimtelijke ordening en verkeer. Tijdens dit overleg zijn het beleid en de uitdagingen van deze disciplines, in relatie tot verkeer en vervoer, geïnventariseerd;
2. Op 23 april 2018 is een inloopavond georganiseerd voor alle belanghebbenden in de gemeente Maasdriel. Tijdens deze avond kregen belanghebbenden de mogelijkheid om op het gebied van verkeer en vervoer de knelpunten die zij ervaren, de wensen die zij hebben én de positieve punten die zij zien, te benoemen;
3. Er is door Megaborn meerdere malen overleg gevoerd met de projectgroep (medewerkers van de afdelingen verkeer en ruimtelijke ordening) van de gemeente over de huidige situatie van het verkeer en vervoer in de gemeente Maasdriel;
4. De inbreng van de ambtelijke werkgroep, de projectgroep, de inloopavond, vigerend beleid op landelijk, provinciaal, regionaal en lokaal niveau, ruimtelijke en demografische ontwikkelingen en mobiliteitstrends zijn samengevoegd tot een kaderstellend document;
5. Het kaderstellend document vormt de basis voor het opstellen van de visie. Op 26 juni 2018 is met een groep vertegenwoordigers van dorpsraden, seniorenverenigingen en ondernemersverenigingen gesproken over hun visie op het verkeer en vervoer in de gemeente;
6. In de zomer van 2018 is gesproken met maatschappelijke organisaties waaronder de Fietzersbond, Provincie Gelderland, Regio Rivierenland, ZLTO, LTO Noord en Uit@waarde over hun visie op verkeer en vervoer in de gemeente Maasdriel.
7. Op basis van de input van alle externe belanghebbenden en de inbreng van de ambtenaren van de gemeente Maasdriel is de visie opgesteld zoals beschreven in dit GVVP.
8. De visie is op 24 september 2018 gepresenteerd aan de groep met vertegenwoordigers van dorpsraden, seniorenverenigingen en ondernemersverenigingen;
9. Op basis van de reacties van de vertegenwoordigers en de reacties van de ambtenaren van de gemeente is de visie aangepast en vastgesteld;
10. De visie heeft samen met de knelpunten de basis gevormd voor het uitvoeringsprogramma;
11. De maatregelen in het uitvoeringsprogramma zijn tijdens de inloopavond van 10 december 2018 gedeeld met alle belanghebbenden in de gemeente Maasdriel;
12. Na verwerking van de reacties is op 7 januari 2019 samen met de groep met vertegenwoordigers van dorpsraden, seniorenverenigingen en ondernemersverenigingen de prioritering van de maatregelen bepaald;
13. Het uitvoeringsprogramma is uitvoerig afgestemd met de ambtelijke werkgroep en de gemeentelijke projectgroep.
14. De visie is samen met het uitvoeringsprogramma vastgesteld in de raad.

1.4 Duurzaamheid

De visie houdt rekening met het leveren van een duurzame bijdrage aan met het verkeer- en vervoerssysteem in de gemeente Maasdriel. Duurzaamheid wordt benaderd vanuit een balans tussen People, Planet en Profit. In relatie tot het GVVP betekent dit het volgende:

People

Duurzaamheid in het thema People betekent inzetten op thema's als sociale relevantie, welzijn en ruimtelijke kwaliteit. De visie en de maatregelen dienen tevens ten goede te komen aan deze belanghebbenden. Hierbij kan gedacht worden aan verbetering van de verkeersveiligheid, geluids- en trillingshinder en het zorgen voor een inpassing van verkeer en vervoer in de openbare ruimte. Belanghebbenden dienen uitgebreid bij het GVVP betrokken te worden om het een breed gedragen plan te maken.

Planet

Duurzaamheid in het thema Planet betekent inzetten op thema's als energie, materialen, ecologie en bodem. Dit houdt in het meegaan met duurzame vormen van mobiliteit en inzet van duurzame materialen bij nieuwe ontwikkelingen maar ook het rekening houden met de natuur en de bodem wanneer wordt gedacht aan nieuwe infrastructuur.

Profit

Duurzaamheid in het thema Profit betekent inzetten op thema's als bereikbaarheid, investeringen en vestigingsklimaat. Een goede bereikbaarheid heeft positieve gevolgen voor het vestigingsklimaat en is van groot belang voor het toekomstig functioneren van de gemeente. Bij het vaststellen van budgetten ook bepalend voor de realisatie van projecten is het belangrijk de kosten te beoordelen over de lange termijn (levenscyclus denken).

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van het kaderstellend document met daarin de kaders en uitgangspunten voor dit GVVP. Dit bestaat uit kaders vanuit het vigerende verkeer- en vervoersbeleid op landelijk, provinciaal en regionaal niveau, vigerend gemeentelijk beleid en ontwikkelingen op het gebied van woningbouw, bedrijventerreinen en infrastructuur, de huidige mobiliteitstrends én de huidige mobiliteitssituatie als uitgangspunt in de gemeente. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 een probleemanalyse gegeven van de problemen op het gebied van mobiliteit die nu spelen in de gemeente Maasdriel. In hoofdstuk 4 is de visie geformuleerd op de mobiliteit in de gemeente Maasdriel. Tot slot is in hoofdstuk 5 het uitvoeringsprogramma weergegeven waarmee invulling wordt gegeven aan de visie.

2 Kaders en uitgangspunten

In dit hoofdstuk wordt een samenvatting gegeven van de kaders en uitgangspunten zoals opgenomen in het kaderstellend document GVVP Maasdriel. De kaders en uitgangspunten hebben invloed op de (toekomstige) mobiliteit in de gemeente. De kaders worden gevormd door beleid op landelijk, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau, door demografische en ruimtelijke ontwikkelingen en door mobiliteitstrends.

2.1 Beleid

Rijksbeleid	
<i>Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)</i>	• Geef ruimte aan overheden, burgers en bedrijven om oplossingen te creëren. • De gebruiker staat centraal. • Streef naar optimale (multimodale) bereikbaarheid van gebieden. • Scheiden doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer. • Efficiënte benutting voor een goede doorstroming. • Transitie naar duurzame mobiliteit.
<i>Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 – 2020</i>	• Verkeersveilige omgeving creëren voor alle typen verkeer. • Extra aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers. • Veilige inrichting 50 km- en 80 km-wegen. • Verkeerseducatie. • Meer aandacht voor verkeerssituaties met gemengd verkeer.
Provinciaal beleid	
<i>Omgevingsvisie Gelderland</i>	• Realiseren duurzame economische structuur. • Borgen van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving. • Aandacht voor de bijdrage die verkeer en vervoer kan leveren aan de speerpunten: logistiek, agribusiness, vrijetijdseconomie en vitaal platteland. • Samenwerking tussen gemeenten, maatschappelijke organisaties, ondernemers en provincie.
Regionaal beleid	
<i>Mobiliteitsagenda Rivierenland</i>	• Robuuste bereikbaarheid ○ Verbeteren van (inter)nationale verbindingen. ○ Robuust hoofdwegennet en leefbare kernen. ○ Kwalitatieve spoorverbindingen voor bereikbaarheid van banen. • Duurzame bereikbaarheid ○ Toekomstbestendig en veilig fietsnetwerk. ○ Sterk en verbindend openbaar vervoer. ○ Overstap naar schone mobiliteit. • Slimme bereikbaarheid ○ Inspelen op nieuwe trends: slimme mobiliteit. ○ Slimme logistiek.
<i>Ambitiedocument 2016-2020 Regio Rivierenland</i>	• Aandacht voor de bijdrage die verkeer en vervoer kan leveren aan de speerpunten: agribusiness, economie en logistiek, recreatie en toerisme.
<i>Wegenbeheerplan 2016-2021</i>	• Inzet op de drie pijlers: ○ Koers houden: doorgaan op de ingeslagen weg met speciale aandacht voor de verkeersveiligheid. ○ Duurzaamheid en innovatie: in algemene zin inzetten op dit onderwerp voor de wegentak en

	werken aan concrete projecten om ook daadwerkelijk Duurzaamheid en Innovatie handen en voeten te geven. ○ Samenwerken: vooruit te kijken naar de samenwerking en afstemming in de regio. De kennis en expertise van de verschillende wegbeheerders kan beter worden gedeeld. • Streven naar voldoen aan de minimale variant met extra aandacht voor verkeersveiligheid. • Aandacht voor de thema's economische zaken/zwaar verkeer, verkeersveiligheid, langzaam verkeer, natuur en landschap, openbaar vervoer, bereikbaarheid/inrichting/comfort.
--	--

Gemeentelijk beleid	
<i>Structuurvisie en plan-MER Maasdriel</i>	• Behoud van identiteit en kenmerken van de verschillende kernen en het buitengebied. • Aandacht voor handhaving van bestaande infrastructuur, alleen strikt noodzakelijke nieuwe infrastructuur aanleggen. • Handhaven bestaande openbaar vervoersverbindingen. • Uitbreiden fietsroutenetwerk. • Aandacht voor landschappelijke inpassing van infrastructuur. • Aandacht voor leefbaarheid en het draagvlak voor voorzieningen.
<i>Duurzaamheidsprogramma 2017-2020</i>	• Aandacht voor de bijdrage die verkeer en vervoer kan leveren aan de aandachtsgebieden: hernieuwbare energie, verduurzaming van de woningvoorraad, duurzaam ondernemen, bewustwording bij anderen in de eigen organisatie en binnen de samenleving stimuleren. Concreet wordt genoemd het op verzoek plaatsen van laadpalen op enkele locaties binnen alle kernen en het verminderen van woon-werkverkeer o.a. door stimuleren van het nieuwe werken, fietsen of carpoolen.
<i>Programma Krachtige Kernen</i>	• Stimuleren actieve rol van de burgers waarbij de gemeente faciliteert, meedenkt en ondersteunt, zodat inwoners eigenaar blijven van hun initiatieven.
<i>Samen voor een bloeiend centrum</i>	• Aandacht voor de thema's bereikbaarheid, kort- en langparkeren, verkeersveiligheid in de centrumgebieden met bijbehorende centrumwensen. • Beleving en uitstraling van de centrumgebieden staat voorop.
<i>Visie op recreatie en toerisme</i>	• Realiseren (nieuwe) aantrekkelijke en gevarieerde recreatieve fiets- en wandelroutes. • Realiseren doorlopende fietsnetwerken, verbinding met de rest van de Bommelerwaard en Noord-Brabant. • Koppeling routes met toeristisch-recreatieve voorzieningen.
<i>Wegbeheerplan 2018-2021</i>	• Aandacht voor participatie van bewoners. • Integrale werkwijze waarbij beheer, verkeer en andere beleidsthema's worden gecombineerd en/of op elkaar worden afgestemd.
<i>Parkeerbeleid</i>	• Het parkeerbeleid is een separaat plan. Uitgangspunt is dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd bij nieuwe ontwikkelingen. Indien gedurende de planperiode de beleidsregels voor parkeren wijzigen, gelden de gewijzigde regels.

Tabel 1: Overzicht van het beleid van verschillende overheden

2.2 Ontwikkelingen

In deze paragraaf wordt ingegaan op de demografische en ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Maasdriel. Vervolgens wordt een relatie gelegd tussen deze ontwikkelingen en de mobiliteit en economie in de gemeente.

2.2.1 Demografische ontwikkelingen

Demografische ontwikkelingen zoals de bevolkingsontwikkelingen, huishoudensgrootte, aantal 65-plussers en de beroepsbevolking zijn van invloed op de mobiliteit. De demografie in Maasdriel ontwikkelt zich als volgt (PBL, CBS, 2011):

- Stabiele bevolkingsontwikkeling in Maasdriel waarbij rekening wordt gehouden met een krimp van 2,5% tot een groei van 2,5%.
- Afname gemiddelde huishoudensgrootte met als gevolg een mogelijke toename van het aantal huishoudens in Maasdriel van 2,5 tot 5%.
- Een verwachte toename van het aantal 65-plussers in Maasdriel van 25-30% in 2040 ten opzichte van 2015.
- Stabiele grootte van de beroepsbevolking (tussen 20 jaar en de AOW-gerechtigde leeftijd) in de periode tot 2030, waarbij rekening wordt gehouden met een krimp van 2,5% tot een groei van 2,5% in Maasdriel.

2.2.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

Woningbouw

In het woningbouwprogramma (2014) zijn concrete woningbouwprojecten gegroepeerd per kern voor de periode tot 2020. In totaal moeten er op basis van het langjarig gemiddelde circa 110 woningen per jaar gebouwd worden. In de structuurvisie en plan-MER Maasdriel (2011) zijn voor de woningbouw enkele ontwikkelscenario's geformuleerd:

Thema	Minimumscenario	Ambitiescenario	Maximumscenario
Planperiode	Tot 2020		2020-2030
Woningbouw	Woningbouwprojecten op locaties in/aan rand van kernen (ruim 600 woningen)	Woningbouwprojecten op locaties in/aan rand van kernen (circa 1.500 woningen)	Woningbouwprojecten op locaties in/aan rand van kernen (circa 1.500 woningen)

Tabel 2: Scenario's thema woningbouw

Bedrijventerreinen en intensiveringsgebieden

In de structuurvisie zijn voor de bedrijventerreinen en intensiveringsgebieden (glastuinbouw en champignonenteelt) enkele ontwikkelscenario's geformuleerd:

Thema	Minimumscenario	Ambitiescenario	Maximumscenario
Planperiode	Tot 2020		2020-2030
Bedrijventerrein	Bedrijventerrein De Kampen-Noord (15 ha bruto)	Bedrijventerrein De Kampen-Noord (15 ha bruto) Bedrijventerrein De Winkels (40 ha bruto)	Bedrijventerrein De Kampen-Noord (15 ha bruto) Bedrijventerrein De Winkels (75 ha bruto)
Glastuinbouw	Herstructureringslocatie De Grote Ingh (60 ha bruto)	Herstructureringslocatie De Grote Ingh (60 ha bruto) Magneetlocatie Veilingweg (90 ha bruto)	Herstructureringslocatie De Grote Ingh (60 ha bruto) Magneetlocatie Veilingweg (meer dan 90 ha bruto)

Tabel 3: Scenario's thema's bedrijventerrein, glastuinbouw

Op de locatie De Kampen-Noord in Hedel, ten noorden van het bestaande bedrijventerrein De Kampen, is een nieuw bedrijventerrein ontwikkeld, met een netto uitgeefbaar oppervlak van circa 6 hectare. Op het moment van schrijven, zijn de meeste kavels al verkocht. Het totale terrein is circa 15 hectare groot.

Daarnaast heeft de gemeente een gebied in studie voor de eventuele ontwikkeling van een toekomstig bedrijventerrein. Dit is het gebied rondom de A2. Deze ontwikkeling zit nog in de onderzoeksfase.

Infrastructurele ontwikkelingen

De belangrijkste infrastructurele ontwikkelingen in de gemeente zijn:

- Het Duurzaam Veilig herinrichten van wegen binnen de bebouwde kom;
- Het aanleggen van een vrijliggende fietsvoorziening langs de N832;
- Het doortrekken van de Maas-Waalweg naar de N832;
- Het zorgen voor een goede ontsluitingsroute voor Velddriel en het zuiden van Kerkdriel;
- Het aanpassen van de bocht op de N832 bij de Weigraaf en de Bernseweg;
- Het aanleggen van een vrijliggende fietsvoorziening langs de N831 tussen de rotonde Wordenseweg en de Berm;
- Het aanleggen van de snelle fietsroute Den Bosch – Zaltbommel, via de gemeente Maasdriel;
- De intensivering van het spoor in het kader van het project Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) Meteren-Boxtel;
- De bevordering van de doorstroming op de A2 tussen Deil en Den-Bosch.

Deze en andere infrastructurele ontwikkelingen zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma van het GVVP (hoofdstuk 5). Onderzoek naar structurele maatregelen, zoals de noordelijke ontsluitingsroute voor Ammerzoden en Hedel, staan op de radar van de gemeente en komen aan de orde nadat er duidelijkheid is over de uitwerking van de maatregelen ter bevordering van de doorstroming op de A2.

Overige ruimtelijke ontwikkelingen

Overige ruimtelijke ontwikkelingen zijn onder meer: de kwaliteitsimpuls voor het recreatiegebied De Zandmeren in Kerkdriel, de intensiveringsgebieden voor de glastuinbouw en de champignonteelt, de ontwikkelingen rond fort Sint Andries in Heerewaarden in combinatie met het bezoekerscentrum De Grote Rivieren, de herinrichting van de winkelgebieden in Ammerzoden, Hedel en Kerkdriel en de groei van bedrijven en de verhuizing van bedrijven naar het buitengebied alsmede de bijbehorende ontwikkeling van het buitengebied met o.a. glastuinbouw.

2.2.3 Effecten ontwikkelingen op mobiliteit en economie

Demografische en ruimtelijke ontwikkelingen hebben een direct effect op de mobiliteit en de economie. De vrij stabiel blijvende demografie van de gemeente Maasdriel, zal de mobiliteitsvraag niet doen toenemen. Maar de groei van de gemeente (op o.a. het gebied van bedrijvigheid en recreatie) en de geplande ruimtelijke ontwikkelingen hebben wel degelijk een toename van de mobiliteitsvraag in de gemeente tot gevolg. Deze mobiliteitstoename uit zich in het gebruik van vervoerswijzen en de vraag naar passende infrastructuur, maar ook in de drukte op de wegen (intensiteiten). Zonder infrastructurele aanpassingen zullen lokale knelpunten als gevolg van de groei van de economie en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen groter worden. Er kunnen ook nieuwe knelpunten ontstaan.

Uit modelweergaven van de verkeersintensiteiten (auto- en vrachtverkeer) in de periode tot 2030, waarin de bekende ruimtelijke ontwikkelingen tot 2030 met mobiliteitsvraag zijn opgenomen, komt naar voren dat de intensiteit op enkele wegen in de gemeente toeneemt. De meest in het oog springende wegen zijn de aansluitingen bij de A2, de N322, de N832 van de Bernseweg tot de Lange Achterdijk ten noordwesten van Ammerzoden, de wegen rondom Hedel en de N831 tussen Hedel en Velddriel. De eventuele toename op de Paterstraat in Kerkdriel is afhankelijk van de toekomstige (recreatieve) ontwikkelingen rondom de Zandmeren. De toename op de provinciale wegen en de wegen rondom Hedel is naar verwachting het gevolg van de autonome groei van het autoverkeer en de bevolkingstoename in de gemeente Maasdriel. De toename rondom Hedel heeft een verwachte relatie met de geplande woningbouw- en bedrijventerreinontwikkelingen. Deze verklaren tevens mede de

(kleine) toename in het autoverkeer op enkele overige wegen. De intensivering van het spoor als gevolg van het Programma Hoogfrequent Spoor brengt mogelijk nadelige gevolgen met zich mee voor de leefbaarheid in Hedel. De bevordering van de doorstroming op de A2 biedt nieuwe kansen voor de gemeente Maasdriel om de doorstroming op de gemeentelijke wegen en daarmee de economische positie van de gemeente te verbeteren, de nadelige effecten van sluisverkeer tegen te gaan en nieuwe fietsinfrastructuur richting 's-Hertogenbosch te ontwikkelen.

De beoogde recreatieve ontwikkelingen in combinatie met de hieronder genoemde mobiliteitstrend van de toename van het fietsverkeer zorgen naar verwachting voor een toename van het recreatieve (fiets- en wandel) verkeer in de hele gemeente. Het recreatieve wandel- en fietsroutenetwerk dient hier op te zijn voorbereid.

2.3 Mobiliteitstrends

In de mobiliteitsmarkt zijn enkele trends te signaleren die van invloed gaan zijn op het verkeer in Nederland en in meer of mindere mate ook in Maasdriel in de periode tot 2030.

Flexibelere mobiliteitskeuzes

Landelijk teruglopend autobezit, combinatie fiets, openbaar vervoer en autodelen. Van bezit naar gebruik van voertuigen. Het is nog onduidelijk of in de gemeente Maasdriel het autobezit ook zal afnemen. De huidige ervaringen van de medewerkers van de gemeente wijzen erop dat het autobezit in Maasdriel waarschijnlijk zelfs toeneemt.

Senioren blijven langer mobiel

Senioren blijven langer zakelijk reizen en na hun pensionering ook sociaal-recreatieve reizen afleggen als gevolg van de toenemende kwaliteit van leven. Ook kiest deze groep voor andere vervoersmiddelen zoals elektrische fietsen en scooter- of brommobielen.

Mobiliteit wordt steeds slimmer

Innovatie, verdere informatisering, verdere opkomst van de vierentwintiguurseconomie, slimme automatiseringsoplossingen en de ontwikkelingen in de telecom- en de telematicasector beïnvloeden mobiliteit in de toekomst wezenlijk. Te denken valt aan de automatisering van het rijden en het delen van auto's.

Meer vraag naar zuinigere auto's

Er komt meer en meer vraag naar zuinige auto's. Nieuwe (kostbare) technieken zullen in kostprijs dalen en de toenemende vraag naar alternatieve brandstoffen en energiedragers verruimt de marktkansen hiervoor.

Meer laadpalen

Het aantal publieke laadpalen en het aantal snellaadpunten langs (snel)wegen zal verder stijgen. Dit zal de belangrijkste drempel wegnemen om over te stappen op elektrische auto's; de angst om onderweg met een lege accu stil te vallen. In 2019 worden in Maasdriel naar verwachting in alle kernen de eerste openbare laadpalen geplaatst.

Het Nieuwe Werken wordt populairder

De komende jaren gaan we meer toe naar Het Nieuwe Werken. Dit betekent: werken los van plaats en tijd waarbij gestuurd wordt op output.

Meer fietsgebruik

De komende jaren zal er meer gebruik gemaakt worden van de (elektrische) fiets. Er fietsen meer mensen en ze maken ook meer kilometers. Dit vooral omdat met de elektrische fiets met minder energie, grotere afstanden kunnen worden afgelegd. Met de fiets kunnen ook eenvoudig files worden vermeden waardoor de fiets een goed alternatief is voor woon-werkverkeer in de regio (in de gemeente Maasdriel met name van en naar 's-Hertogenbosch).

3 Probleemanalyse

Om een beeld te schetsen van de problemen op het gebied van mobiliteit die nu spelen in de gemeente Maasdriel, wordt hieronder ingegaan op de thema's als genoemd in het mobiliteitsplan van 2009: bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Bij de problematiek zijn de geïnventariseerde knelpunten van de inloopavond van 23 april 2018 en ook de evaluatie "Ammerzoden en Hedel – Evaluatie verkeersaanpassingen" (RHDHV, oktober 2017) meegenomen.

3.1 Bereikbaarheid

De bereikbaarheid in de gemeente Maasdriel kan bekeken worden vanuit verschillende vervoerswijzen: auto- en vrachtverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer. Het regionaal verkeersmodel geeft een beeld van de verkeersafwikkeling van auto- en vrachtverkeer. Alle kernen zijn goed bereikbaar en de wegvakken hebben over het algemeen voldoende capaciteit om het verkeer te verwerken. Dit betekent echter niet dat er in de huidige situatie geen doorstromingsproblematiek is:

- Als gevolg van de fileproblematiek op de A2 en de A15 ontstaat in de ochtendspits een lange wachtrij op de N831 in de richting van de op- en afrit van de A2, mede als gevolg van de aanwezigheid van sluiptverkeer;
- De capaciteit op de rotonde Oude Rijksweg-Baronieweg te Hedel is onvoldoende;
- Kerkdriel kent een grote uitstroom van autoverkeer in de ochtendspits en instroom van autoverkeer in de avondspits, met als gevolg dat het verkeer op deze momenten vertraging ondervindt bij het kruispunt tussen de Wordenseweg, de Kerkstraat en de Duitse Weistraat;
- Wanneer de sluis bij Sint Andries open is in de ochtendspitsperiode loopt het verkeer vast tot aan de rotondes bij Alem en Heerewaarden op de N322.

De bereikbaarheid voor het fietsverkeer is goed op orde. Alle kernen, met uitzondering van Hoenzadriel, Alem en Heerewaarden zijn verbonden middels een door- of schoolfietsroute. Vanuit Hoenzadriel, Alem en Heerewaarden zijn de door- of schoolfietsroutes wel nabij gelegen en daardoor snel bereikbaar. Bekend is wel dat in het huidige fietsnetwerk niet op alle op door- en schoolfietsroutes goede fietsvoorzieningen beschikbaar zijn zoals vrijliggende fietspaden. Bedrijventerreinen zijn tot aan de grens van het terrein goed bereikbaar met de fiets, maar op de terreinen is geen veilige plek voor fietsers.

Ook de bereikbaarheid per openbaar vervoer is goed op orde en het aanbod past bij de vraag naar openbaar vervoer van de inwoners van de gemeente. Dankzij de aanwezigheid van een tweetal lijnbussen, aangevuld met diverse buurtbussen en schoolbussen zijn alle kernen, met uitzondering van Hoenzadriel, bereikbaar met het openbaar vervoer. Daarnaast is er de beschikbaarheid van de Regiotaxi Versis, waarmee de gemeente met advies en eventueel een vervoersvoorziening mensen ondersteunt die niet zelfstandig kunnen reizen. Het gaat om deur tot deur vervoer in de vrije tijd, dus niet naar werk of naar school. Een leemte in het netwerk van openbaar vervoer is nog wel de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen. Het grootste deel van de bedrijventerreinen is niet bereikbaar met de bus.

Tot slot is ook voor het landbouwverkeer de bereikbaarheid in het buitengebied goed wanneer men kijkt naar de beschikbare routes. Echter, door het steeds breder en groter worden van landbouwvoertuigen zijn er diverse wegen in het buitengebied te smal wanneer men elkaar moet passeren.

3.2 Verkeersveiligheid

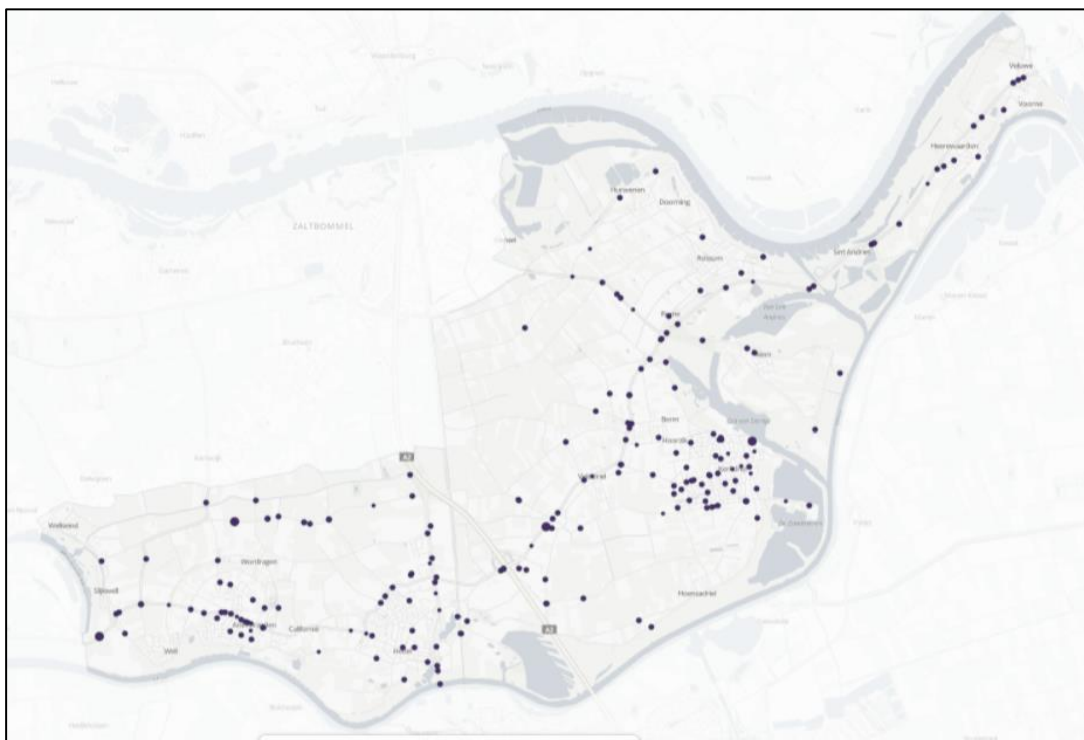
Op het gebied van verkeersveiligheid is data beschikbaar van de periode 2014-2017. In onderstaande tabel is de ontwikkeling van het aantal geregistreerde verkeersongevallen per jaar in de gemeente Maasdriel weergegeven. In dit overzicht zijn de ongevallen op de

rijksweg A2 binnen de grenzen van de gemeente buiten beschouwing gelaten. De provinciale wegen zijn wel meegenomen.

Jaar	Ongevallen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
2014	110	20	18	2
2015	122	14	13	1
2016	120	24	23	1
2017	117	14	12	2

Tabel 4: Overzicht ongevallen 2014-2017

Het aantal geregistreerde ongevallen in de periode 2014-2017 is redelijk stabiel gebleven. Daarbij moet worden opgemerkt dat niet alle ongevallen met uitsluitend materiële schade worden geregistreerd. Met circa 119 ongevallen per jaar scoort de gemeente gemiddeld ten opzichte van alle gemeenten in Nederland en gelijkwaardig in verhouding tot buurgemeenten Zaltbommel en West Maas en Waal. Op onderstaande afbeelding zijn de ongevallen locaties weergegeven.



Figuur 2: Locaties ongevallen 2014-2017

De locaties van de ongevallen tonen dat de verkeersonveiligheid in de gemeente Maasdriel zich voornamelijk toespitst op de provinciale wegen (circa 34% van de ongevallen) en de 50 km/u wegen in de kernen en gemeentelijke 60/80 km/u wegen buiten de kernen (53%). Het aantal ongevallen in de 30 km/uur gebieden is beperkt. De verkeersveiligheid op de provinciale én gemeentelijke 50/60/80 km/u wegen is dus een belangrijk aandachtspunt. Onder deze 50/60/80 km/u wegen vallen ook de zogenaamde 'grijze wegen': wegen met kenmerken van zowel een verblijfsgebied als een verkeersader waar de maximum snelheid vaak onduidelijk is en er een groot aantal in- en uitritten zijn. Dit zorgt voor meer potentieel onveilige situaties.

Een van de belangrijkste aandachtspunten uit het Mobiliteitsplan Maasdriel 2020 was om de kernen Duurzaam Veilig in te richten. Duurzaam Veilig is een landelijk toegepaste verkeersveiligheidsvisie die begin jaren negentig in Nederland is ontwikkeld. De visie neemt de mens als 'maat der dingen': de mens die kwetsbaar is, fouten maakt en zich bewust niet altijd aan regels houdt. De verkeersomgeving moet zó worden vormgegeven dat ongevallen moeten worden voorkomen. Mocht er toch een ongeval plaatsvinden, dan moet de ernst van de afloop beperkt worden gehouden. Duurzaam Veilig is uitgewerkt in vijf veiligheidsprincipes:

1. Functionaliteit van wegen;
2. Homogeniteit in snelheid, richting en massa;
3. Herkenbaarheid van de vormgeving van de weg;
4. Vergevingsgezindheid van omgeving en weggebruikers;
5. Statusonderkenning door de verkeersdeelnemer.

Veel wegen in de kernen zijn nog 50 km/u wegen, terwijl ze zijn aangemerkt als 30 km/u wegen. Binnen de bebouwde kom zijn er ook wegen die al wel een maximum snelheid van 30 km/u hebben, maar zonder een bijpassende weginrichting. Op verscheidene wegen binnen de kom ontbreken veilige voetgangersvoorzieningen. Op een aantal wegen in het buitengebied rijdt snel en langzaam verkeer op dezelfde rijbaan, zo ook op enkele fietsroutes. Veel van deze wegen zijn nog 80 km/u, maar hebben voornamelijk een erftoegangsfunctie. Het gevolg is dat fietsers en voetgangers een verhoogd veiligheidsrisico hebben door te hoge snelheden van gemotoriseerd (vracht)verkeer.

Verkeersveiligheidsproblematiek speelt ook rondom schoolomgevingen in de hele gemeente, al is daar wel een sterke relatie met het inrichten van de weg conform het gebruik. Bij schoolomgevingen worden hogere eisen gesteld aan veiligheid omdat het om een kwetsbare groep gaat én omdat we juist graag willen dat kinderen en hun ouders veilig naar school kunnen komen.

3.3 Leefbaarheid

Gemotoriseerd verkeer brengt overlast met zich mee in de vorm van uitstoot van schadelijke stoffen en geluid en heeft daardoor een negatief effect op de leefbaarheid. Om de leefbaarheid te waarborgen is het doel van de gemeente Maasdriel om verkeer zo veel mogelijk geconcentreerd af te wikkelen via wegen met een lage bebouwingsdichtheid.

De luchtkwaliteitsnormen worden in de gemeente Maasdriel niet overschreden (NSL monitoringstool 2018). Op het gebied van geluid- en trillingshinder is er in de gemeente wel sprake van knelpunten op diverse locaties. Deze knelpunten worden veroorzaakt door doorgaand verkeer, en in het bijzonder doorgaand vrachtverkeer:

- In de kernen Well, Ammerzoden en Hedel loopt de doorgaande route voor gemotoriseerd verkeer door de kernen;
- In Kerkdriel loopt de doorgaande route voor gemotoriseerd (vracht)verkeer afkomstig uit de Zandmeren via de Paterstraat;
- In de Mr. La Grostraat te Ammerzoden bevindt zich veel doorgaand vrachtverkeer.

Op diverse locaties in de gemeente staat de leefbaarheid onder druk door een hoge parkeerdruk of overlast van fout geparkeerde auto's of vrachtwagens.

3.4 Conclusie en uitdagingen

De probleemanalyse toont dat de gemeente Maasdriel toe is aan het maken van een inhaalslag. Als gevolg van de recente economische crisis zijn investeringen in verkeer en vervoer op een laag pitje gezet. Het gevolg is dat veel van de geïnventariseerde knelpunten in het Mobiliteitsplan van 2009 niet zijn opgelost, maatregelen niet zijn uitgevoerd en wensen niet zijn gerealiseerd. De huidige situatie kent daarmee voldoende uitdagingen voor de komende jaren om de mobiliteit in de gemeente weer naar het gewenste basisniveau toe te tillen.

De bestaande problemen zijn samen met het vigerend rijks-, provinciaal-, en gemeentelijk beleid, de toekomstige ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen vertaald naar de volgende uitdagingen voor het mobiliteitsbeleid in de gemeente Maasdriel:

Bereikbaarheid

De gemeente Maasdriel gaat werken aan het realiseren van een robuust wegennet waarbij het onderliggende wegennet is aangetakt op het provinciaal wegennet. Dit draagt mede bij aan de ontwikkeling van de economie, met een goede toegankelijkheid van (nieuwe) bedrijventerreinen en agribusiness. Het verbeteren van de doorstroming op de bekende capaciteitsknelpunten is daarin een van de grootste uitdagingen.

Het gebruik van de fiets zal ook in de gemeente Maasdriel toenemen. Dit vraagt op het gebied van bereikbaarheid om goede voorzieningen (routes én stallingen) voor de fietsers. De gemeente Maasdriel creëert daarom een fietsnetwerk met een goede samenhang tussen fietsroutes, doorfietsroutes, schoolroutes, overige hoofd fietsroutes en recreatieve routes, waarbij wordt gestreefd naar een bundeling van het snel-, school-, en doorfietsverkeer. Een uitdaging voor het fietsverkeer is het realiseren van de snelle fietsroute Den Bosch-Zaltbommel. Het gehele fietsnetwerk wordt aangehaakt op het regionale en provinciale fietsnetwerk en de eventuele snelle fietsroute.

Het openbaar vervoer is in de gemeente Maasdriel een populaire vorm van vervoer onder jongeren en senioren. Omdat het netwerk al goed op orde is, is behoud van de bestaande lijnbussen de primaire uitdaging. Echter, niet iedereen in de gemeente Maasdriel kan gebruik maken van het netwerk van openbaar vervoer. Daarom gaat de gemeente meer vraaggericht openbaar vervoer, vervoer op maat, faciliteren om het gebruik te stimuleren. Aandacht naar de beschikbaarheid van kleinschalig openbaar vervoer tussen voorzieningen is daar een belangrijk onderdeel van. Tevens dient er ook aandacht uit te gaan naar het verbeteren van de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen met het openbaar vervoer.

Het landbouwverkeer wil de gemeente houden daar waar het hoort, bij voorkeur buiten de kernen. Om dit te realiseren worden de voorzieningen ingericht op het breder en groter worden van de landbouwvoertuigen, zoals door het realiseren van verharde bermen.

Verkeersveiligheid

De uitdaging in het verbeteren van de verkeersveiligheid hangt sterk samen met de uitdaging in wegcategorisering en de wegen inrichten volgens Duurzaam Veilig principes. Er is gezien de meest voorkomende knelpunten een nadrukkelijke behoefte om op diverse wegen in de kernen de snelheid te verlagen en 30km/u zones te creëren of als zodanig in te richten. Het verlagen van de snelheid op diverse wegen en het realiseren van een bijpassende inrichting zorgt voor een toename van de verkeersveiligheid. Op 50km/u wegen met een belangrijke verkeersfunctie dienen fietsers en voetgangers beschermd te worden door een eigen plek op de weg. Op diverse wegen in het buitengebied rijdt snel en langzaam verkeer op dezelfde rijbaan. Veel van deze wegen zijn nog 80 km/u, maar hebben voornamelijk een erftoegangsfunctie en niet of in mindere mate een verkeersfunctie. Op deze wegen wordt de snelheid verlaagd door een snelheidsregime van 60 km/u in te stellen. Het realiseren van een bijpassende inrichting is hierbij noodzaak.

Het creëren van maatwerkoplossingen voor de zogenaamde 'grijze wegen' in de gemeente is een uitdaging. Bij deze inrichting dient wel rekening te worden gehouden met verschillend gebruik van de wegen (woonlocaties vs. woon/werklocaties). Dit vraagt om beleid met ruimte voor een flexibele omgang met de theorie. Om specifiek voor voetgangers de verkeersveiligheid te verbeteren wordt op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom daar waar mogelijk een trottoir aan één of twee zijden aangelegd en voor fietsers worden op gebiedsontsluitingswegen daar waar mogelijk vrijliggende fietspaden gerealiseerd. Alle wegen die zijn aangemerkt als fietsroute dienen veilig te worden vormgegeven voor fietsers.

Tot slot is ook het realiseren van verkeersveilige schoolomgevingen een belangrijke uitdaging in de gemeente en een nadrukkelijke wens van de inwoners. Een nauwe samenwerking tussen de gemeente en de scholen is hiervoor van groot belang daar waar gedrag en inrichting van de omgeving sterk met elkaar samenhangen.

Leefbaarheid

De uitdaging op het gebied van leefbaarheid is om de overlast als gevolg van verkeer binnen de acceptabele grenzen te houden of terug te brengen. Dit komt neer op het reduceren van vrachtverkeer binnen de kernen, het omleiden van doorgaand verkeer en het realiseren van een inrichting van wegen die hard rijden ontmoedigd. De gemeente is terughoudend in het aanleggen van nieuwe wegen in het buitengebied, om het open karakter van het gebied te behouden. Dit kan mogelijk een dilemma vormen met de ambitie om de woonkernen leefbaar te maken. De gemeente gaat de uitdaging aan om hier een oplossing voor te vinden en zo de bekende knelpunten te verhelpen.

Vanwege de grote rol voor automobilititeit blijft parkeren een belangrijk aandachtspunt in de gemeente. Met een nieuw parkeerbeleid voor nieuwe locaties in zowel woonwijken als centrumgebieden wordt voldoende parkeerruimte gecreëerd, met als uitgangspunt dat parkeren niet ten koste mag gaan van de leefbaarheid in de kernen.

Duurzaamheid

Op het gebied van duurzaamheid wordt de gemeente Maasdriel een slimme volger. Er bestaat veel onzekerheid over de toekomstige ontwikkeling van de mobiliteit. Denk aan de gevolgen van de klimaatverandering, gedeelde – en zelfrijdende auto's en wellicht andere nog onbekende innovaties. Alles voorspellen is onmogelijk. Voorbereiden, door te verkennen wat er kan gebeuren en dit bewust binnen het beleid te erkennen kan wel.

In de komende jaren gaat de aandacht daarom uit naar de elektrische auto door o.a. het realiseren van een dekkend laadnetwerk binnen de bebouwde kom en is er aandacht om in te spelen op de opkomende deelauto, wanneer succesvolle pilots uit andere vergelijkbare gemeenten zich voor doen.

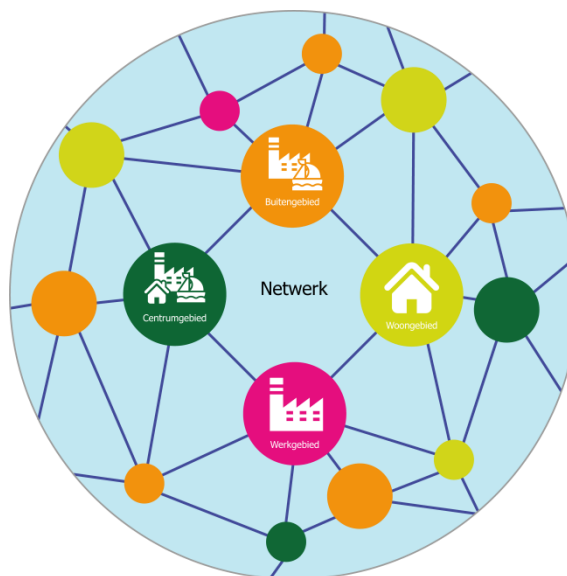
Resumé

Bovengenoemde uitdagingen als gevolg van de probleemanalyse van de mobiliteit in de gemeente Maasdriel vragen om een visie die zorgt voor het gewenste basisniveau. Deze visie dient aan te sluiten op de ontwikkelingen en realistisch te zijn zodat de gemeente in de periode tot 2030 de noodzakelijke inhaalslag kan voltooien. Met het realiseren van deze visie beschikt de gemeente Maasdriel in 2030 weer over een verkeer- en vervoerssysteem dat een optimale bijdrage levert aan het woon-, werk en leefklimaat in de gemeente.

4 Visie op mobiliteit

4.1 Structuur van de visie op mobiliteit

De visie op mobiliteit levert een bijdrage aan het verbeteren van de gesignaleerde problemen en uitdagingen in de gemeente Maasdriel en zorgt voor een uniforme basiskwaliteit van het verkeer- en vervoerssysteem in de gehele gemeente. De gemeente wil een gebiedsgerichte aanpak met per deelgebied een integrale samenhang van de verschillende modaliteiten en de thema's. Daarom is er voor gekozen de visie op mobiliteit op te delen in gebieden: woongebied, centrumgebied, werkgebieden en buitengebied. Deze verschillende functies in deze gebieden worden met elkaar verbonden door de functie 'verplaatsen' over het (verkeers- en vervoers)netwerk. Met deze gebiedsgerichte aanpak wordt geanticipeerd op inbedding van verkeer en vervoer binnen de Omgevingsvisie. Zo is het straks mogelijk om dit GVVP in te voegen in de nieuwe Omgevingsvisie van de gemeente Maasdriel.



Figuur 3: Structuur van de visie op mobiliteit

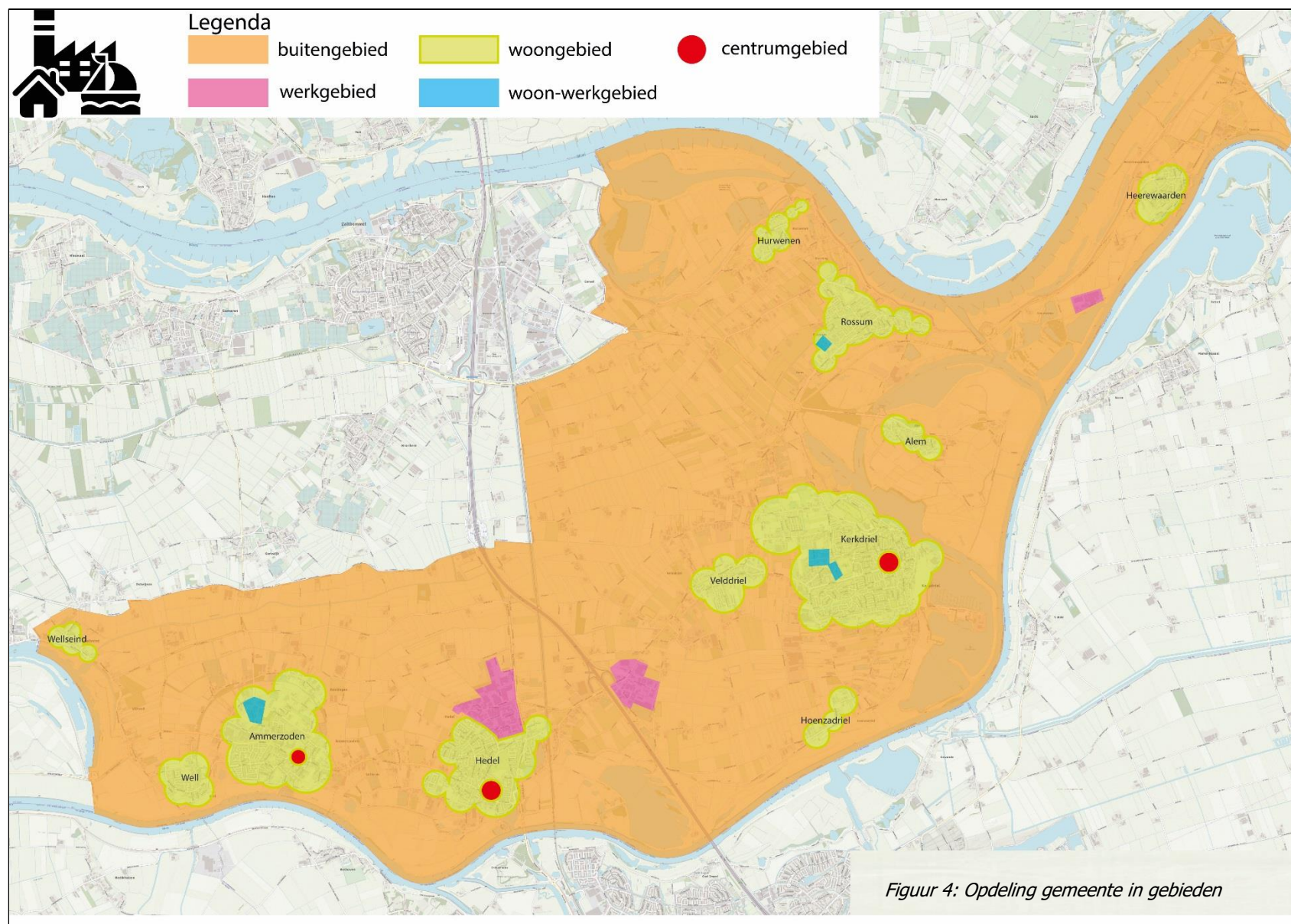
Hieronder worden de verschillende gebieden met bijbehorende functies nader toegelicht:

Gebied	Toelichting
<i>Netwerken (hele gemeente)</i>	De verkeersnetwerken dragen alle verkeer- en vervoersbewegingen in de gemeente Maasdriel. Het netwerk verbindt de functies: wonen, werken, recreëren en winkelen met elkaar. Onder de verkeersnetwerken vallen de wegen voor het gemotoriseerd verkeer, de fietsers, de voetgangers en de routes voor vrachtverkeer, landbouwverkeer en het openbaar vervoer. Het betreft dus het netwerk in de hele gemeente, zowel in de kernen als in het buitengebied alsmede in de verbinding naar andere buurgemeenten.
<i>Woongebieden</i>	In woongebieden bevindt zich de functie wonen. Het betreft de gebieden in een gemeente waar voornamelijk woningen staan. Voorzieningen, zoals schoolomgevingen en sportverenigingen, zijn ook onder deze functie geschaard. Voor de gemeente Maasdriel geldt dat de volgende gebieden in relatie tot verkeer en vervoer worden aangewezen als woongebieden: • De kernen Alem, Heerewaarden, Hoenzadriel, Hurwenen, Rossum, Velddriel, Well en Wellseind. • De kernen Ammerzoden, Hedel en Kerkdriel, met uitzondering van de centra. In de woongebieden zijn er enkele locaties (met name in de grote kernen) waar de functies wonen en werken zijn gecombineerd zoals de Industriestraat en de Ambachtstraat in Kerkdriel. De gemeente Maasdriel kenmerkt deze locaties als bijzondere locaties met ruimte voor bedrijvigheid, met aandacht voor de veiligheid van het langzaam verkeer, de leefbaarheid en het faciliteren van bedrijven.
<i>Centrumgebieden</i>	In centrumgebieden kunnen zich verscheidene functies manifesteren: winkelen of recreëren, maar ook wonen en werken. Het betreft de gebieden in een gemeente die gekenmerkt worden door een hoog

	aantal woningen, een hoog aantal voorzieningen (zoals detailhandel t.b.v. winkelen) en een geconcentreerde parkeerbehoefte. Geografisch gezien ligt het centrumgebied in de meeste gevallen in het midden van een kern. Voor de gemeente Maasdriel geldt dat de volgende gebieden in relatie tot verkeer en vervoer worden aangewezen als centrumgebieden: • Centrum Ammerzoden • Centrum Hedel • Centrum Kerkdriel
<i>Werkgebieden</i>	Werkgebieden worden gekenmerkt door de dominante aanwezigheid van de functie werken. Het betreft de gebieden waar het uitvoeren van arbeid als nijverheid, handel en zakelijke dienstverlening centraal staan. Voor de gemeente Maasdriel geldt dat de volgende gebieden in relatie tot verkeer en vervoer worden aangewezen als bedrijventerreinen: • Alle bedrijventerreinen in de gemeente Maasdriel: De Kampen, De Kampen-Noord, De Geerden en De Hogewaard
<i>Buitengebied</i>	In het buitengebied bevinden zich de functies recreëren en werken (primair agrarisch werken). In dit gebied vindt menging van deze functies plaats door enerzijds de recreanten die te voet, te fiets of met de auto zich in en door het gebied verplaatsen en anderzijds het landbouw (champignonenteelt, compost en nevenfuncties agrarische bedrijven)-, glastuinbouw- en vrachtverkeer wat zich door dit gebied verplaatst.

Tabel 5: Structuur van de visie op mobiliteit

De opdeling van de gemeente in de verschillende gebieden is weergegeven in de figuur op de volgende pagina.



Hierna wordt de verkeersvisie op het netwerk en op de verschillende gebieden toegelicht. Met behulp van iconen wordt aangegeven welke vervoerswijze/welke vervoerswijzen overwegend van toepassing is/zijn op een onderdeel van de visie.

		
Fiets	Voetganger	Auto
		
Openbaar vervoer	Landbouwverkeer	Vrachtverkeer

Tabel 6: Iconen vervoerswijzen

4.2 Verkeer- en vervoersnetwerken

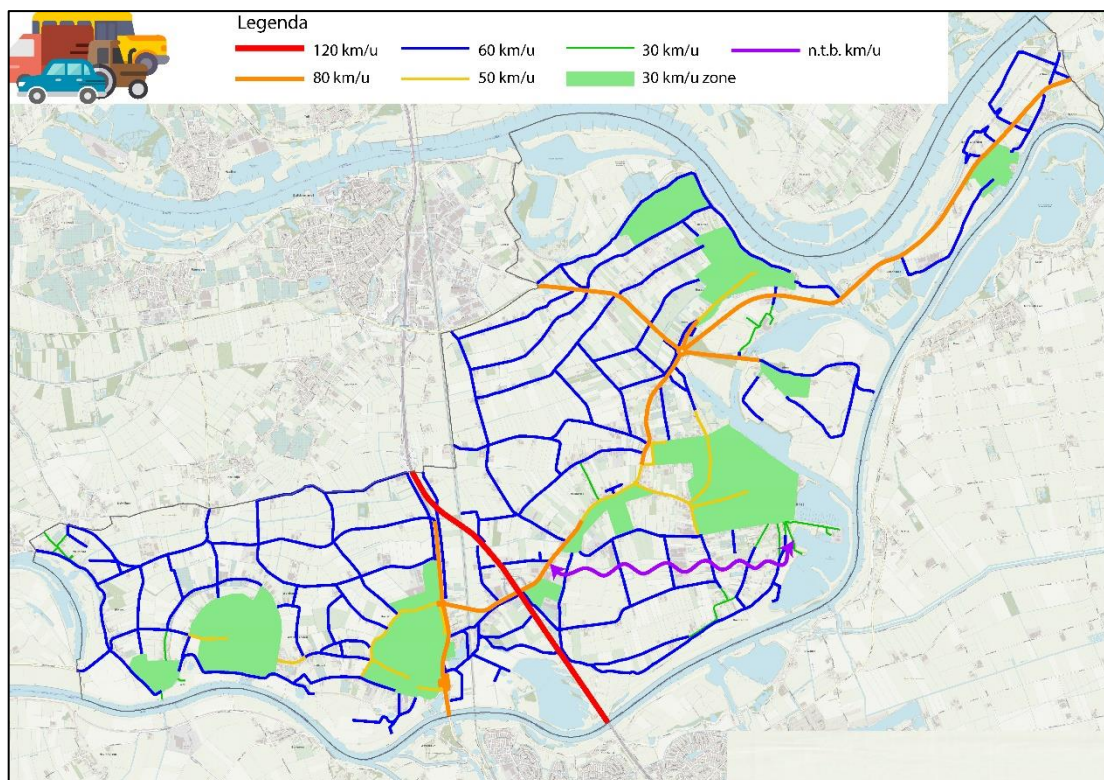
De verkeer- en vervoersnetwerken verbinden alle onderliggende gebieden en de functies en de functies die aan deze gebieden zijn gekoppeld. Alle modaliteiten bewegen in dit netwerk. De visie van de gemeente is om netwerken te creëren waarin alle modaliteiten veilig, vlot en comfortabel met elkaar verplaatsen. Dit netwerk dient aan te sluiten op de netwerken van de buurgemeenten, regio, provincie en het Rijk. Onderlinge afstemming tussen de verschillende wegbeheerders is noodzakelijk om een coherent netwerk te vormen. De gemeente legt de komende jaren de nadruk op de uitwerking van een Duurzaam Veilig verkeersnetwerk, het fietsnetwerk en het openbaar vervoersnetwerk.

4.2.1 Wegcategorisering

Bij de toekomstige wegcategorisering is aangesloten op de principes van Duurzaam Veilig:

- Stroomwegen: wegen die ingericht zijn voor het afwikkelen van (voornamelijk) gemotoriseerd verkeer. Langzaam verkeer heeft geen toegang tot deze wegen. Dit betreft de wegen met een maximumsnelheid van 100 km/u of hoger.
- Gebiedsontsluitingswegen: wegen die ingericht zijn op doorstroming van verkeer tussen de stroomwegen en de erftoegangswegen. Op deze wegen komt naast autoverkeer ook langzaam verkeer ((brom)-fietsers) en soms voetgangers voor. Deze worden in principe gescheiden van het gemotoriseerde verkeer. Binnen de bebouwde kom betreft dit wegen met een maximumsnelheid van 50km/u, buiten de bebouwde kom is dit 80 km/u.
- Erftoegangswegen of verblijfswegen: wegen die ingericht zijn op het toegang geven van bestemmingen (erven en percelen). Binnen de bebouwde kom betreft dit de wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u, buiten de bebouwde kom is dit 60 km/u. Op deze wegen mengen in de meeste gevallen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer zich. Op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom hebben de voetgangers in principe een eigen plek op een trottoir of voetpad.

De indeling van de wegcategorisering is bepaald op basis van de functie die de weg dient te vervullen: verkeer afwikkelen, erftoegang bieden of een combinatie hiervan. Zo is het bijvoorbeeld wenselijk dat er in woonwijken erftoegangswegen zijn met een maximum snelheid van 30 km/u en dat bedrijventerreinen bij voorkeur bereikbaar zijn via een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 50 of 80 km/uur. De wenselijke wegcategorisering is weergegeven in de volgende figuur.

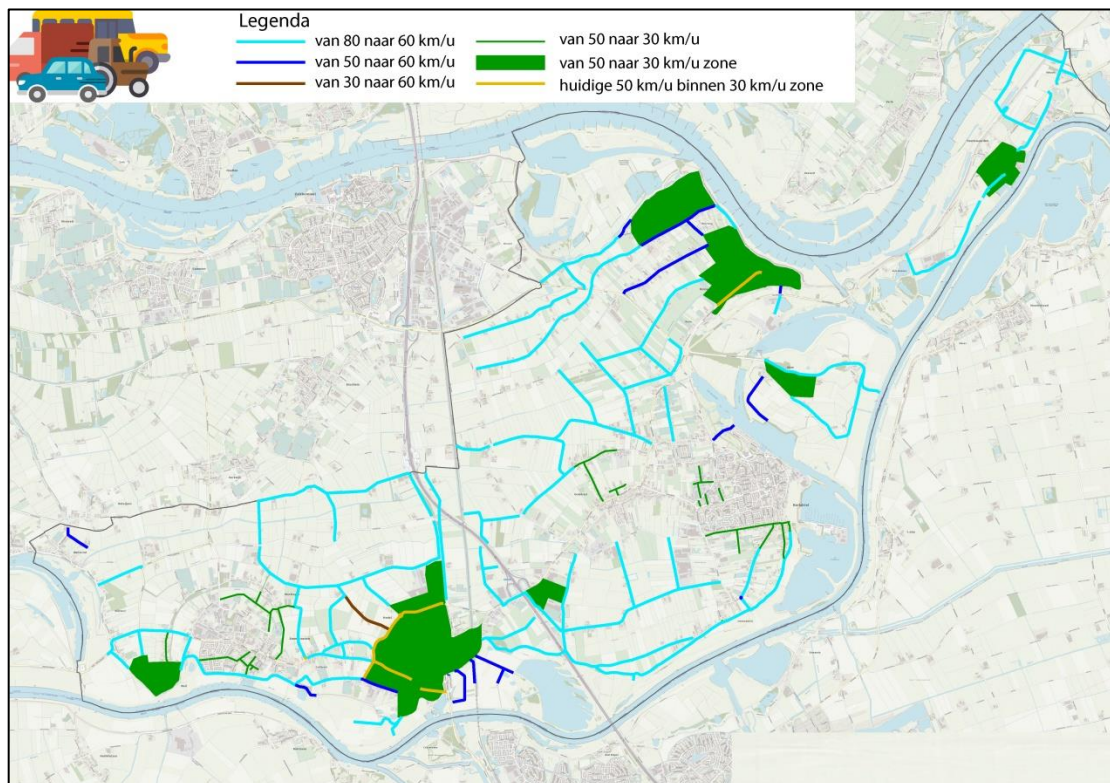


Figuur 5: Wenselijke wegcategorysering

Eén van de belangrijkste onderdelen van het categoriseringsnetwerk is dat alle locaties met de functie werken toegankelijk zijn via gebiedsontsluitingswegen. Binnen de bebouwde kom betekent dit zo min mogelijk vrachtverkeer op de 30 km/u wegen. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de woongebieden. Een belangrijk aandachtspunt is de zuidelijke ontsluitingsroute van Kerkdriel (zie paarse lijn). De gemeente streeft er naar om in Kerkdriel-zuid een toekomstbestendige ontsluitingsroute te realiseren via nieuwe en/of bestaande wegen, om het vele verkeer vlot en veilig van en naar de provinciale weg te leiden. Ook het van vrachtverkeer ontlasten van de Mr. La Grostraat in Ammerzoden is een belangrijk aandachtspunt. Ter vermindering van het verkeer door Hedel en Ammerzoden is het van belang de kruisingen op de Achterdijk zo in te richten dat de Achterdijk een aantrekkelijk alternatief wordt voor doorgaand verkeer door Hedel en Ammerzoden. De Achterdijk blijft wel 60 km/uur, gelet op de erftoegangsfunctie.

Bij de verschillende type wegen horen verschillende inrichtingskernmerken. De gemeente streeft er naar om alle wegen aan deze kenmerken te laten voldoen. Belangrijk hierbij is ook de overgang tussen wegcategoryën: een duidelijke overgang draagt bij aan de snelheidsaanpassing van het verkeer, wat leidt tot een hogere mate van verkeersveiligheid. Doel van de gemeente is om komovergangen en overgangen naar een andere wegcategory zodanig in te richten dat het voor de weggebruiker duidelijk is dat er een belangrijk verschil is tussen de twee delen van de weg.

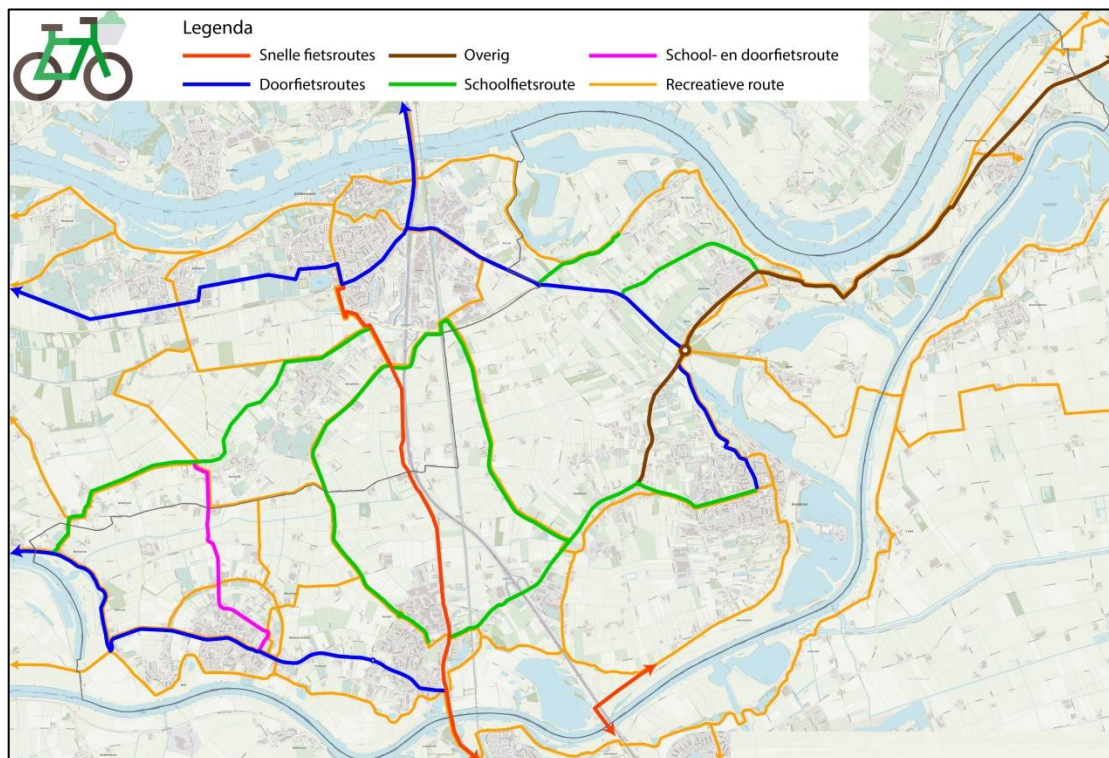
Om de wijzigingen in de wegcategorisering ten opzichte van de huidige situatie te duiden, zijn op onderstaande kaart de wegen en gebieden weergegeven waar conform de gewenste wegcategorisering het snelheidsregime nog gewijzigd dient te worden en waar eventueel ook de inrichting nog dient te worden aangepast. De gebieden waar grotendeels de maximumsnelheid wel al is gewijzigd, maar er nog geen bijpassende inrichting is gerealiseerd, zijn: Hedel centrum, Hoenzadriel, Kerkdriel noord en midden, Velddriel en Wellseind.



Figuur 6: Nog aan te passen snelheden

4.2.2 Fietsnetwerk

Het toekomstige fietsroutenetwerk is een combinatie van het in de planning zijnde regionaal netwerk door de provincie Gelderland uit het rapport 'Hoofd fietsnet Gelderland', het lokaal netwerk van de gemeente Maasduel en het recreatieve netwerk van Uit@waarde. Het toekomstig fietsroutenetwerk is weergegeven in onderstaande figuur.



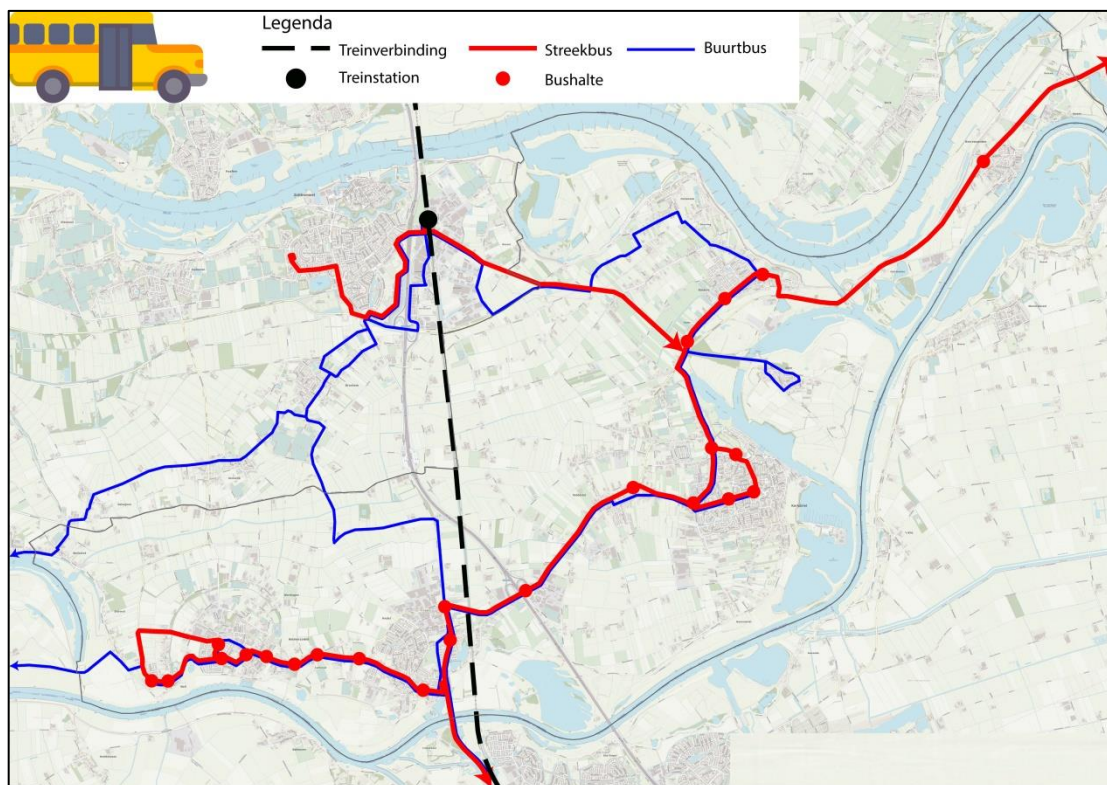
Figuur 7: Wenselijk fietsnetwerk

Het fietsroutenetwerk van de gemeente Maasduel sluit aan op de routes in het fietsroutenetwerk van de gemeente Zaltbommel, West Maas en Waal en 's-Hertogenbosch. De gemeente streeft er naar om de routes in te richten conform de eisen in het Definitiekader Hoofd fietsnet Gelderland. Daarbij staat verkeersveiligheid centraal. Hierbij valt de focus op het beschermen van de kwetsbare groepen zoals scholieren en ouderen. Bij aanleg en reconstructie van infrastructuur zal de gemeente rekening houden met de behoeftes van 'moderne' fietsen zoals transportfietsen, bakfietsen, velomobielen en de grotere hoeveelheid aan (elektrische) fietsen door bijvoorbeeld ruime bochten te maken vanwege de grotere draaicirkel en voldoende brede fietspaden en opstelplaatsen bij oversteekplekken.

Aanvullend op de minimale eisen van het definitiekader wenst de gemeente, in samenwerking met de provincie, vrijliggende fietspaden te realiseren langs alle wegen met een maximum snelheid van 80 km/u. Wat betreft nieuwe fietsinfrastructuur zet de gemeente in op de realisatie van de snelle fietsroute 's-Hertogenbosch – Zaltbommel en is er de wens voor een fietsroute 's-Hertogenbosch – Kerkduel, via een nieuwe brug langs de A2-brug over de Maas.

4.2.3 Openbaar vervoersnetwerk

Het openbaar vervoersnetwerk heeft als doel om te zorgen voor een verbinding tussen de kernen, naar andere gemeenten ('s-Hertogenbosch, Zaltbommel en West Maas en Waal) en naar het spoornetwerk (station Zaltbommel en station 's-Hertogenbosch). De gemeente Maasdriel streeft naar behoud van de huidige busroutes, met een zo optimaal mogelijke aansluiting op het spoornetwerk. Daarnaast is ook een uitbreiding van het netwerk gewenst. Het toekomstig openbaar vervoersnetwerk is weergegeven in onderstaande figuur.



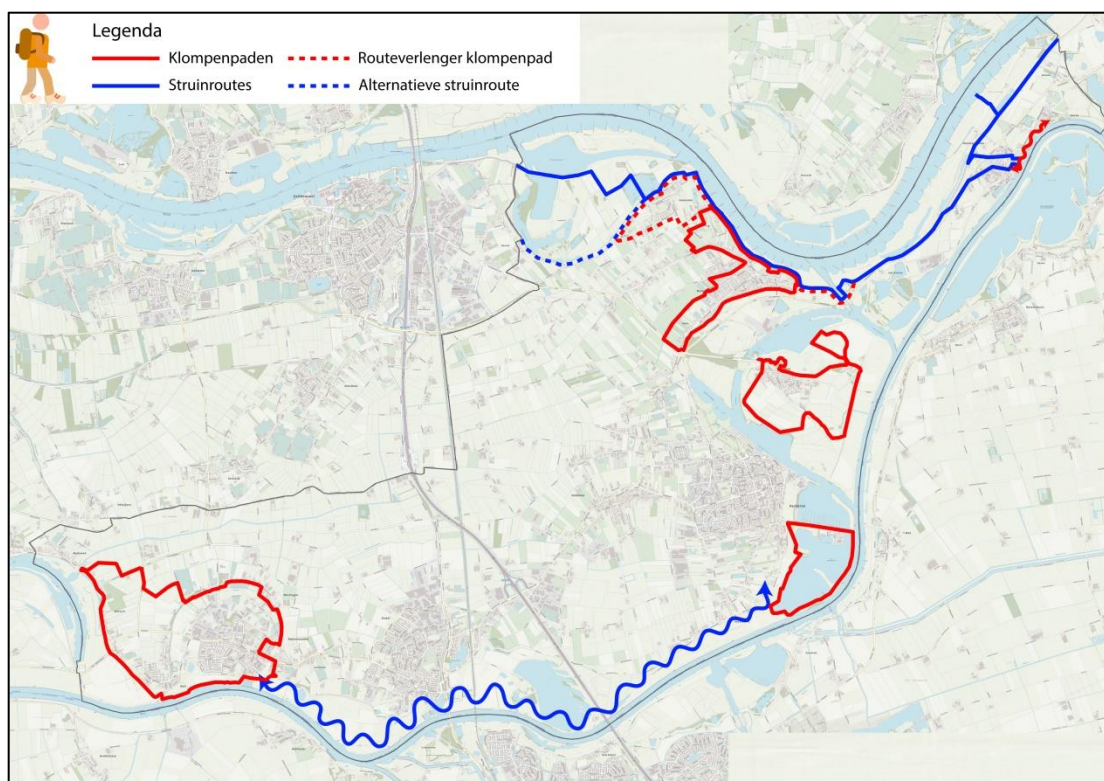
Figuur 8: Wenselijk openbaar vervoersnetwerk

In het toekomstige openbaar vervoersnetwerk zijn alle kernen, met uitzondering van Hoenzadriel vanwege het ontbreken van de behoefte, bereikbaar met minimaal een buurtbus. Aansluiting van de bussen op beide provincies is daarbij cruciaal alsmede de aansluiting van het netwerk van buurtbussen op het netwerk van streekbussen, met zo min mogelijk wachttijd bij het overstappen. De gemeente streeft er daarnaast naar om bovenstaand netwerk aan te vullen met verschillende vormen van vervoer op maat, zoals de RegioTaxi, om het bereik van voorzieningen te vergroten.

Aandacht voor het openbaar vervoer betekent niet alleen aandacht voor het bereik van het netwerk, maar ook voor de kwaliteit van het openbaar vervoer. De gemeente wil dat de frequentie van de buslijnen past bij de beschikbare vraag. Wanneer streekbussen onvoldoende frequent rijden wordt bijvoorbeeld met de buurtbus de frequentie op een route verhoogd. Daarnaast streeft de gemeente er naar dat in het najaar en de winter, in verband met de grotere vraag naar openbaar vervoer in de spitsuren, de (buurt)bussen groter zijn zodat alle reizigers mee kunnen. Tot slot overschrijdt het openbaar vervoer in Maasdriel vaak de provinciegrenzen. De huidige OV-abonnementen verschillen per provincie en houden hier onvoldoende rekening mee, wat ten koste gaat van het gebruiksgemak. De gemeente Maasdriel gaat het gebruiksgemak van het openbaar vervoer verhogen door de abonnementen goed op elkaar af te stemmen en duidelijk te zijn in de communicatie hierover.

4.2.4 Voetgangersnetwerk

De gemeente Maasdriel beschikt enkel over een recreatief voetgangersnetwerk. Dit netwerk bestaat uit struinroutes en klompenpaden. De gemeente heeft niet de behoefte om ook een utilitair voetgangersnetwerk te realiseren in de gemeente of in een van de kernen. Wel is uitbreiding van het recreatieve netwerk gewenst. Het toekomstig recreatief voetgangersnetwerk is weergegeven in onderstaande figuur.



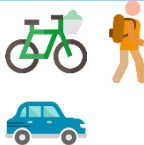
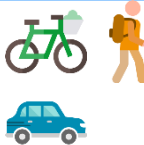
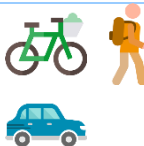
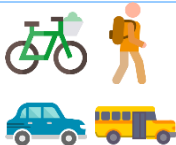
Figuur 9: Wenselijk recreatief voetgangersnetwerk

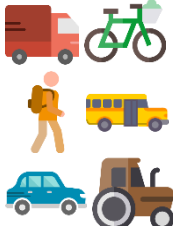
In het toekomstig recreatieve voetgangersnetwerk is één nieuw klompenpad te zien. Deze is gelegen in en nabij Heerewaarden en loopt langs de Maas in de richting van Voorne. Aan de zuidkant is de toegankelijkheid voor de recreatieve voetganger nog zeer beperkt. De gemeente ziet echter ook het gebied langs de Maas, tussen de kernen Kerkdriel, Hoenzadriel, Hedel en Ammerzoden als recreatief zeer aantrekkelijk en wil ook hier nieuwe struinroutes ontwikkelen.

4.3 Woongebieden

De primaire gebruikers van de woongebieden zijn de inwoners van de gemeente Maasdriel. De visie van de gemeente is om de inwoners een woongebied te bieden waarin men prettig en veilig kan wonen. Dit betekent concreet dat de focus wordt gelegd op het realiseren van een hoge verkeersveiligheid, het beperken van hinder door gemotoriseerd (vracht)verkeer en een goede toegankelijkheid van het gebied voor de belangrijkste vervoerswijzen én doelgroepen. De gemeente Maasdriel ziet de volgende opgaven en basisprincipes in de woongebieden:

Nr.	Opgaven en basisprincipes	Modaliteiten
A1	Primaire focus op de fiets en de voetganger. De auto en het openbaar vervoer zijn van secundair belang.	
A2	Zo min mogelijk doorgaand (vracht/landbouw)verkeer op erftoegangswegen in de woongebieden. Dit betekent het ontmoedigen van doorgaand verkeer, mede door middel van	

	routing en het bieden/realiseren van geschikte alternatieve routes (o.a. van toepassing op de bereikbaarheid van uiterwaarden voor landbouwverkeer).	
A3	Stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer o.a. door het realiseren van directe, veilige en comfortabele routes voor fietsers en voetgangers naar bushaltes en overstapmogelijkheden bij bushaltes. Hierbij zet de gemeente in op de aanwezigheid van (overdekte) fietsenstallingen, een goede aansluiting van de verschillende buslijnen en park & ride locaties.	
A4	Extra aandacht voor vervoer op maat/doelgerichte vormen van collectief vervoer zoals de RegioTaxi en WMO-vervoer. Het betreft deur-tot-deurvervoer tussen voorzieningen, daar waar het geregeld openbaar vervoer geen alternatief is.	
A5	Inrichting van straten passend bij de functie wonen, waarbij de focus ligt op het verbeteren van de verkeersveiligheid als onderdeel van de verbetering van de leefbaarheid. Dit betekent overwegend 30 km/u zones met de beschikbaarheid van een trottoir en voldoende ruimte voor de fietser. Bij het omvormen van 50 km/u wegen naar 30 km/u zones worden snelheidsremmende maatregelen genomen om de snelheidsreductie te waarborgen.	
A6	Faciliteren van elektrisch rijden door het plaatsen van oplaadpunten in het kader van duurzaamheid. De oplaadpunten worden in alle kernen op strategische locaties geplaatst zodat uiteindelijk iedere gebruiker een oplaadpunt binnen 250 meter heeft.	
A7	Realiseren voldoende parkeergelegenheid bij nieuwe ontwikkelingen zonder dat de leefbaarheid onder druk wordt gezet. De basis hiervoor is voldoen aan het nieuwe parkeerbeleid. Op bestaande locaties wordt dit gerealiseerd rekening houdend met de beschikbare fysieke ruimte en groenstructuren.	
A8	Verkeersveilig inrichten van schoolomgevingen. Dit betekent o.a. aandacht voor een uniforme herkenbaarheid, een veilige straat voor de school, een veilige oversteekplaats, een veilige schooluitgang, gemotoriseerd en langzaam verkeer zo veel mogelijk gescheiden, voldoende parkeergelegenheid en mogelijkheden voor Kiss & Ride en een verkeerscommissie op elke school.	
A9	Gedragbeïnvloeding rondom schoolomgevingen. Campagnes worden opgezet in samenwerking met de scholen en maatschappelijke organisaties.	
A10	Volgend zijn bij het faciliteren van (elektrische) deelauto's in het kader van duurzaamheid. Er zijn in het land verschillende deelauto-initiatieven. Wanneer er succesvolle pilots zijn van andere vergelijkbare gemeenten en er in Maasdriel vraag naar is kunnen dergelijke initiatieven in de gemeente Maasdriel worden gefaciliteerd.	
A11	Veilige en comfortabele toegang tot alle sportvoorzieningen (in woongebieden en in het buitengebied) vanuit de woongebieden met de fiets, te voet, de auto en de bus.	
A12	Stimuleren fietsgebruik door creëren veilige routes rondom schoolomgevingen en sportvoorzieningen. De aanwezigheid van voldoende fietsenstallingen op deze locaties is wenselijk.	

A13	Extra aandacht voor vervoer op maat/doelgerichte vormen van collectief vervoer zoals de RegioTaxi en WMO-vervoer. Het betreft deur-tot-deurvervoer tussen voorzieningen, daar waar het geregeld openbaar vervoer geen alternatief is.	
A14	Aanpak van de knelpunten in woongebieden. De gemeente staat hierbij open voor alle inbreng van en contact met de inwoners en andere belanghebbenden. Aanpak van de knelpunten geschiedt op basis van een afweging tegen alle belangen.	

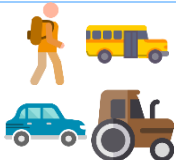
Tabel 7: Visie op mobiliteit in woongebieden

In de woongebieden zijn er enkele locaties waar de functies wonen en werken zijn gecombineerd. Enkele voorbeelden zijn de Industriestraat en de Ambachtstraat in Kerkdriel. De gemeente Maasdriel kenmerkt deze locaties als bijzondere locaties met ruimte voor bedrijvigheid, met aandacht voor de veiligheid van het langzaam verkeer, de leefbaarheid en het faciliteren van bedrijven (bereikbaarheid en toegankelijkheid van vrachtverkeer, vrachtwagenparkeren, etc.). Daarom kiest de gemeente er voor in deze gebieden de opgaven en basisprincipes van de functie wonen zo optimaal mogelijk te combineren met die van de functie werken (paragraaf 4.4).

4.4 Werkgebieden

De primaire gebruikers van de werkgebieden zijn de ondernemers en het personeel. De visie van de gemeente Maasdriel is om voor ondernemers van de gemeente een werkgebied te bieden met een vestigingsklimaat waarin men optimaal de bedrijfsactiviteiten kan uitvoeren. Dit met als doel de economische groei van de bedrijfsactiviteiten en daarmee de economische groei van de gemeente te versterken en de samenwerking tussen bedrijven te vergroten. De gemeente legt de focus op het realiseren van een goede bereikbaarheid en toegankelijkheid voor gemotoriseerd verkeer naar de werkgebieden. De gemeente Maasdriel ziet de volgende opgaven en basisprincipes in de werkgebieden:

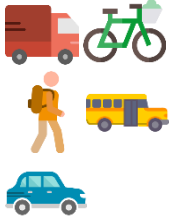
Nr.	Opgaven en basisprincipes	Modaliteiten
B1	Verbetering van de bereikbaarheid van de werkgebieden voor gemotoriseerd verkeer.	 
B2	Verbetering bereikbaarheid van de werkgebieden voor werknemers en bezoekers met de fiets en met het openbaar vervoer.	 
B3	Het uitgangspunt is dat vrachtwagenparkeren, laden en lossen en manoeuvreren plaatsvindt op eigen terrein. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid en voorkomt overlast in de openbare ruimte.	
B4	Samenwerking tussen bedrijven voor het slimmer organiseren van verkeersbewegingen van bedrijvigheid en personeel.	   
B5	Aandacht voor de verkeersveiligheid van langzaam verkeer in werkgebieden in relatie tot het aanwezige gemotoriseerde verkeer.	   
B6	Aanpak van de knelpunten in werkgebieden. De gemeente staat hierbij open voor alle inbreng van en contact met de ondernemers en andere belanghebbenden. Aanpak van de	 

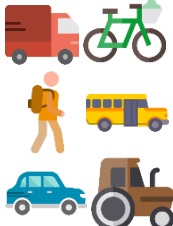
	knelpunten geschiedt op basis van een afweging tegen alle belangen.	
--	---	---

Tabel 8: Visie op mobiliteit in werkgebieden

4.5 Centrumgebieden

Centrumgebieden met de aanwezigheid van de functies wonen, werken, recreëren en winkelen kenmerken zich door de grootste verscheidenheid aan gebruikers. Hier zijn ondernemers, bewoners én bezoekers volop aanwezig. De ambitie is om bloeiende en aantrekkelijke centrumgebieden te creëren en de verblijfskwaliteit te verbeteren. Mobiliteit kan een bijdrage leveren aan deze ambitie en dit betekent dat voor alle gebruikers aandacht moet zijn. Concreet betekent dit het beperken van overlast voor bewoners, het bereikbaar houden van bedrijven en het creëren van een omgeving waarin langzaam verkeer zich vrij én veilig kan voortbewegen. De gemeente Maasdriel ziet de volgende opgaven en basisprincipes in de centrumgebieden:

Nr.	Opgaven en basisprincipes	Modaliteiten
C1	Behoud en versterken van de huidige mix van modaliteiten. Deze mix is kenmerkend voor centrumgebieden en de goede samenhang en wisselwerking dient te worden behouden/versterkt. Uitsluiting van een modaliteit vindt niet plaats.	
C2	Prioriteit en ruimte voor fietsers en voetgangers. Dit geldt ook tijdens bevoorradingsmomenten wanneer er veel vrachtverkeer in de centra aanwezig is met vraag naar beschikbare ruimte om te laden/lossen.	
C3	Verbetering van de bereikbaarheid van de centrumgebieden en routing via gebiedsontsluitingswegen voor gemotoriseerd verkeer en via door- en schoolfietsroutes voor fietsers.	
C4	Voldoende parkeergelegenheid voor gemotoriseerde voertuigen bij de centrumgebieden. Parkeerregulerende maatregelen zoals blauwe zones of betaald parkeren zijn niet gewenst.	
C5	Aandacht voor voldoende (overdekte) fietsenstallingen, op logische plaatsen bij voorzieningen.	
C6	Faciliteren van elektrisch rijden door het (op aanvraag) plaatsen van oplaadpunten in het kader van duurzaamheid. De oplaadpunten worden in alle kernen op strategische locaties geplaatst. Er dienen oplaadpunten beschikbaar te zijn voor zowel de bewoners van het gebied als de bezoekers.	
C7	Faciliteren van de e-bike door het plaatsen van oplaadpunten bij recreatieve voorzieningen.	
C8	Volgend zijn bij het faciliteren van (elektrische) deelauto's in het kader van duurzaamheid. Er zijn in het land verschillende deelauto-initiatieven. Wanneer er succesvolle pilots zijn van andere vergelijkbare gemeenten en er in Maasdriel vraag naar is kunnen dergelijke initiatieven in de gemeente Maasdriel worden gefaciliteerd.	

C9	Extra aandacht voor vervoer op maat/doelgerichte vormen van collectief vervoer zoals de RegioTaxi en WMO-vervoer. Het betreft deur-tot-deurvervoer tussen voorzieningen, daar waar het geregeld openbaar vervoer geen alternatief is.	
C10	Aanpak van de knelpunten in centrumgebieden. De gemeente staat hierbij open voor alle inbreng van en contact met de inwoners en andere belanghebbenden. Aanpak van de knelpunten geschiedt op basis van een afweging tegen alle belangen.	

Tabel 9: Visie op mobiliteit in centrumgebieden

4.6 Buitengebied

De primaire gebruikers van het buitengebied zijn agrariërs en recreanten. Natuurlijk is er ook een woonfunctie, maar de functies werken en recreëren zijn dominant in het buitengebied. De gemeente streeft naar een buitengebied waarin beide functies en de bijbehorende mix van modaliteiten veilig en comfortabel kunnen worden ingevuld. In de praktijk betekent dit dat op de vaak smalle wegen in het buitengebied met name aandacht moet zijn voor voldoende passeerruimte van fietsers en landbouwverkeer en bij voorkeur een scheiding van routes voor landbouwverkeer en fiets/wandelverkeer. De gemeente Maasdriel ziet de volgende opgaven en basisprincipes in het buitengebied:

Nr.	Opgaven en basisprincipes	Modaliteiten
D1	Creëren van een duidelijke positie voor landbouwverkeer in het netwerk.	
D2	Creëren van een veilige en comfortabele positie voor de fietser en voetganger rondom recreatieve 'hotspots' en de routes hier naar toe. Dit betekent voldoende breed, asfalt en uitwijkmogelijkheden zoals verharde bermen.	
D3	Goede toegankelijkheid van wegen voor landbouwverkeer. Dit betekent een beperking van het aantal verticale snelheidsremmende maatregelen, voldoende brede wegen, ruime bochten en geen overhangend groen.	
D4	Inrichting van wegen passend bij de functie werken/recreëren, waarbij de primaire focus ligt op (het verbeteren van) de verkeersveiligheid. Dit betekent overwegend 60 km/u wegen met voldoende ruimte voor de fietser.	
D5	Aandacht voor fietsveiligheid op doorgaande fietsroutes op 60 km/u wegen. Dit betekent gladheidsbestrijding, voldoende verlichting, het realiseren van veilige oversteken en daar waar geen vrijliggend fietspad/fietssuggestiestrook is, mogen landbouwvoertuigen de wettelijk maximale breedte hebben.	
D6	Het van vrachtverkeer vrij maken van de dijken ten behoeve van de veiligheid van het recreatief verkeer. Primaire aandacht gaat uit naar de dijken aan de zijde van de Maas, daar waar de dijken aan de zijde van de Waal beschikken over een vrijliggend fietspad.	
D7	Mogelijk leidt ruilverkaveling in de toekomst tot een afname van het aantal verkeersbewegingen van landbouwverkeer op de wegen in het buitengebied. De gemeente is hier een voorstander van, maar de daadwerkelijke realisatie van de herverdeling van gronden valt niet binnen de planvisietermijn van het GVVP.	

D8	Extra aandacht voor vervoer op maat/doelgerichte vormen van collectief vervoer zoals de RegioTaxi en WMO-vervoer. Het betreft deur-tot-deurvervoer tussen voorzieningen, daar waar het geregeld openbaar vervoer geen alternatief is.	
D9	Aanpak van de knelpunten in het buitengebied. De gemeente staat hierbij open voor alle inbreng van en contact met de inwoners en andere belanghebbenden. Aanpak van de knelpunten geschiedt op basis van een afweging tegen alle belangen.	     

Tabel 10: Visie op mobiliteit in het buitengebied

5 Uitvoeringsprogramma

De gemeente Maasdriel staat de komende jaren voor een groot aantal opgaven. De opgaven zijn gebaseerd op de huidige problematiek en de visie op de toekomst. De te nemen stappen zijn verwerkt in een uitvoeringsprogramma. Omdat het niet mogelijk is alles in een keer op te pakken, is in dit uitvoeringsprogramma een prioritering aangebracht waarbij samen met de gemeente én vertegenwoordigers van dorpsraden, seniorenverenigingen en ondernemersverenigingen is gekeken naar de mate van urgentie en het aansluiten van de (bestaande reeds lopende) projecten/opgaven op de gestelde doelen maar ook op de nieuw geformuleerde doelen. Het uitvoeringsprogramma is hieronder weergegeven. De genoemde budgetten zijn de kosten voor de gemeente Maasdriel. Wanneer het maatregelen betreffen die een relatie hebben met bijvoorbeeld provinciale wegen betaald de provincie Gelderland het andere, niet genoemde, deel. Voor enkele projecten zijn de budgetten al beschikbaar. Onder kosten is dit weergegeven als BB (Budget Beschikbaar).

Voor de uitvoering van het GVVP, alsmede het uitvoeren van alle verkeersgerelateerde werkzaamheden/dagelijkse advisering zoals klachtenafhandeling, opstellen van verkeerbesluiten, advisering van andere afdelingen, overleggen met externe (overheids)organisaties, het behandelen van politieke vragen, evenementen en het opstellen van beleid is ambtelijke capaciteit nodig. Op basis van de totale kosten van het uitvoeringsprogramma van het GVVP en een urenverdeling van de verwachte jaarlijkse inzet voor de dagelijkse advisering is berekend dat jaarlijks 3 FTE nodig is om alle verkeersgerelateerde werkzaamheden te verrichten. Op dit moment is er 2 FTE beschikbaar wat betekent dat er 1 FTE aan extra capaciteit nodig is.

Aanleggen basiskwaliteit

De maatregelen behorende bij de categorie basiskwaliteit betreffen het inrichten van wegen conform de Duurzaam Veilig principes. Hierbij ligt de focus op de 30 km/u zones en de zogenaamde 'grijze wegen' in het buitengebied waar de snelheid wordt verlaagd naar 60 km/u. Zo werkt de gemeente Maasdriel aan een uniforme basiskwaliteit van het verkeer- en vervoerssysteem.

Nr.	Maatregel	Plaats	Toelichting maatregel	2019-2022	2023-2026	2026-2030	Kosten
1	Aanleg 30 km/u zone	Alem		X			€ 283.000
2	Aanleg 30 km/u zone	Ammerzoden		X			€ 455.000
3	Aanleg 30 km/u zone	Hedel		X			€ 1.418.000
4	Aanleg 30 km/u zone	Heerewaarden		X			€ 310.000
5	Aanleg 60 km/u zone in buitengebied	Hele gemeente		X	X	X	€ 2.350.000
6	Aanleg 30 km/u zone	Hurwenen		X			€ 457.000
7	Aanleg 30 km/u zone	Rossum		X			€ 942.000
8	Aanleg 30 km/u zone	Well		X			€ 339.000
Totaal							€ 6.554.000

Verbeteren basiskwaliteit

De maatregelen behorende bij de categorie verbeteren basiskwaliteit betreffen het verbeteren van de inrichting van wegen die anno 2019 al grotendeels ingericht zijn conform de Duurzaam Veilig principes.

Nr.	Maatregel	Plaats	Toelichting maatregel	2019-2022	2023-2026	2026-2030	Kosten
9	Verbeteren inrichting centrumgebied Ammerzoden	Ammerzoden		X			BB
10	Verbeteren 30 km/u zone	Ammerzoden				X	€ 120.000
11	Verbeteren inrichting centrumgebied Hedel	Hedel			X		PM
12	Verbeteren verkeersveiligheid binnen 30 km/u zone Uilecotenweg	Ammerzoden	Eerst uitvoeren onderzoek, budget is stelpost	X			€ 165.000
13	Verbeteren 30 km/u zone	Hedel				X	€ 52.000
14	Verbeteren 30 km/u zone	Hoenzadriel				X	€ 19.000
15	Verbeteren 30 km/u zone	Kerkdriel				X	€ 308.000
16	Verbeteren 30 km/u zone	Velddriel				X	€ 55.000
17	Verbeteren 30 km/u zone	Well				X	€ 15.000
18	Verbeteren 30 km/u zone	Wellseind				X	€ 17.000
19	Verbeteren verkeersveiligheid Wellseindsedijk bij inrichting tot verblijfsgebied	Wellseind	Inrichten zodanig dat verkeer kiest voor Maas-Waalweg in plaats van Wellseindsedijk. Planning is afhankelijk van realisatie van de Maas-Waalweg	X			€ 36.000
Totaal							€ 787.000

Projecten

De maatregelen behorende bij de categorie projecten betreffen losse kleinschalige en grootschalige maatregelen om bekende knelpunten op het gebied van o.a. doorstroming en verkeersveiligheid op te lossen.

Nr.	Maatregel	Plaats	Toelichting maatregel	2019-2022	2023-2026	2026-2030	Kosten
20	Aanpassen markering Jan Klingenweg	Alem		X			BB
21	Realisatie herinrichting Veerweg	Alem		X			BB
22	Maatregelen tegen vrachtverkeer Mr. La Grostraat	Ammerzoden	Realiseren vrachtwagenverbod in de Mr. La Grostraat.	X			€ 2.000
23	Beperken overlast doorgaand verkeer op doorgaande route Ammerzoden	Ammerzoden	Aanpassen kruispunt N831/N832 - project vervalt. Provincie vindt dit project niet kosteneffectief	X			
24	Verbeteren inrichting Achterdijk	Ammerzoden/Hedel	Verkeersfunctie van de weg benadrukken, verhogen zichtbaarheid wegversmallingen, herbeoordelen locaties, plateaus op de kruispunten, voorrangsregeling gelijkwaardig aan de provincie Gelderland. Aandacht voor kruispunt met de snelle fietsroute		X		€ 94.000
25	Informeren provincie Gelderland over knelpunten rotonde Baronieweg/Oude Rijksweg, wens voor realisatie bypass naar Oude Rijksweg aan noordoostelijke en zuidoostelijke zijde van de rotonde	Hedel	Lobby bij provincie Gelderland, gemeente betaalt 50% van de kosten			X	€ 385.000
26	Verbeteren inrichting Hooiweg en onderzoeken openstelling Veldweg	Hedel	Weg geschikt maken voor landbouwverkeer en/of verkeersontmoedigende maatregelen treffen	X			€ 124.000
27	Aanleg invoegstrook voor fietsers op Uithovensestraat, afkomstig vanuit richting Ammerzoden. Ruimere bocht vanuit Gasthuisstraat	Hedel		X			€ 9.000
28	Aanleg vrijliggend fietspad en voetpad Grutakker	Hedel	Voetpad van de wijk naar de Uithovensestraat, maatregelen worden genomen vanwege overlast door vrachtverkeer		X		€ 236.000
29	Realisatie nieuwe struinroute langs de Maas	Heerewaarden		X			€ 2.000
30	Op alle dijken maatregelen treffen tegen doorgaand autoverkeer, vrachtverkeer en aanpak overlast hoge snelheden gemotoriseerd verkeer. Recreatieve routes opwaarderen i.c.m. dijk/rivierbeleving	Hele gemeente	Daar waar noodzakelijk met specifieke aandacht voor Maasdijk in Hedel nabij spoorwegovergang en Waaldijk tussen Hurwenen en Zaltbommel inclusief Jannestraat	X		X	€ 139.000

31	fietsparkeergelegenheid bestaande voorzieningen	Hele gemeente		X			€ 12.000
32	schoolomgevingen Maasdriel	Hele gemeente		X			€ 72.000
33	Realisatie snelle fietsroute F2	Hele gemeente	Afhankelijk van deelname 's-Hertogenbosch en Zaltbommel, inclusief realisatie nieuwe aansluiting Parallelweg op Oude Rijksweg ter hoogte van Architroneaan i.p.v. op rotonde Baronieweg-Oude Rijksweg	X			BB
34	Realisatie nieuwe fietsbrug over de Maas bij ontwikkelingen rondom de A2	Hele gemeente	Meekoppelkansen verbreden maasbrug A2			X	PM
35	Plaatsen elektrische oplaadpunten voor auto op basis van plankaart openbare laadinfrastructuur	Hele gemeente		X			BB
36	Verplaatsen diverse komgrenzen conform nieuwe wegcategorisering	Hele gemeente		X	X	X	€ 233.000
37	Bewegwijzering nalopen of dit past bij de wegenstructuur	Hele gemeente		X			€ 16.000
38	Faciliteren deelauto initiatieven bij succesvolle externe pilots	Hele gemeente		X	X	X	€ 84.000
39	Onderzoek noodzaak en aanleg rotonde op kruispunt Hurwenensestraat, Middelweg, Van Heemstraweg	Hurwenen	Lobby bij provincie Gelderland, gemeente betaalt 50% van de uitvoeringskosten indien rotonde noodzakelijk blijkt		X		€ 479.000
40	Realisatie ontsluiting noordzijde Kerkdriel	Kerkdriel			X	X	PM
41	Realisatie toekomstbestendige zuidelijke ontsluitingsroute (voormalig Zandmerenroute)	Kerkdriel			X		PM
42	Aanleg vrijliggende fietspaden Bulkseweg en Kloosterstraat, inrichten als GOW	Kerkdriel	Bulkseweg en Kloosterstraat op kruispunten in de voorrang			X	€ 661.000
43	Aanleg vrijliggende fietspaden Duitse Weistraat, inrichten als GOW	Kerkdriel				X	€ 1.287.000
44	Herinrichting Paterstraat	Kerkdriel	Realisatie herinrichting 50 km/u in 2019/2020, relatie met de maatregel zuidelijke ontsluitingsroute. 50 km/u zolang vrachtverkeer zich op de weg bevindt, 30 km/u nadat het vrachtverkeer er af is	X			BB
45	Realisatie oplossing kruispunt Duitse Weistraat-Kerkstraat-Wordenseweg	Kerkdriel			X		€ 500.000
46	Parkeerverbod instellen Gasthuisstraat	Kerkdriel		X			€ 2.000
47	Aanleg eenzijdig trottoir langs de Hoorzik tussen Luttel Inghweg en Bulkseweg en aanleg 30 km/u zone	Kerkdriel	Weg voorzien van meer verlichting richting Kerkdriel-noord en een duidelijk straatnaambord. Uitvoering wacht op realisatie woongebied.		X		BB
48	Treffen tijdelijke maatregelen op de Hoorzik tussen Luttel Inghweg en Bulkseweg	Kerkdriel		X			€ 50.000

49	Vrijliggend fietspad langs N831 en rotonde bij kruising Hoorzik	Kerkdriel		X			BB
50	Herinrichting Teisterbandstraat	Kerkdriel		X			BB
51	Herinrichting Mgr. Zwijsenplein/Teisterbandstraat tot Lage hof	Kerkdriel	€ 741.000 al beschikbaar, kosten is restbedrag	X			€ 173.000
52	Burgemeester van Randwijkstraat inrichten als gebiedsontsluitingsweg	Rossum			X		€ 1.499.000
53	Bij provincie Gelderland aansturen op realiseren rotonde kruispunt H.C. De Jonghweg - Van Heemstraweg - Achterdijk. Korte termijn: aanpassen markering.	Rossum	Vanwege hoge aantallen fietsers en plaatsgevonden ongevallen. Lobby bij provincie Gelderland, gemeente betaalt 50% van de kosten		X		€ 550.000
54	Herinrichting Wordenseweg	Velddriel	Aanpassen markering passend bij 50 km/u binnen de bebouwde kom en fietspaden aan twee zijden van de weg	X			BB
55	Tijdelijke maatregelen Sellikstraat afhankelijk van de keuze voor de toekomstbestendige ontsluitingsroute	Velddriel		X			€ 61.000
56	Verbeteren doorstroming op N831 door verbeteren op- en afrit A2/ Kerkdriel	Velddriel	Lobby bij Rijkswaterstaat en provincie Gelderland in het kader van de verbreding van de A2			X	€ 0
57	Kruising De Geerden en De Tweede Geerden extra accentueren	Velddriel		X			€ 3.000
58	Verbeteren ontsluiting Velddriel en fietsveiligheid op N831 tussen de A2 en de Kapelstraat	Velddriel	Lobby bij provincie Gelderland	X			€ 0
59	Realisatie Maas-Waalweg	Wellseind		X			BB
Totaal							€ 6.673.000

Onderzoek

Diverse knelpunten in de gemeente behoeven een verkeerskundig onderzoek om de knelpunten goed in kaart te brengen en de juiste oplossingen te formuleren. Hiervoor neemt de gemeente een onderzoeksbudget op.

Nr.	Maatregel	Plaats	Toelichting maatregel	2019-2022	2023-2026	2026-2030	Kosten
60	Onderzoek benodigde maatregelen en prioritering 30/60 zones in alle kernen	Hele gemeente	Om budgetten te finetunen	X			€ 36.000
61	Beschikbaar stellen algemeen onderzoeksbudget	Hele gemeente		X	X	X	€ 400.000
62	Onderzoek naar flexibiliteit parkeernormen in centrumgebieden Ammerzoden, Hedel en Kerkdriel	Ammerzoden/Hedel/Kerkdriel		X			€ 20.000
63	Onderzoek ontsluiting noordzijde Kerkdriel	Kerkdriel		X			€ 25.000
64	Onderzoek toekomstbestendige zuidelijke ontsluitingsroute (voormalig Zandmerenroute)	Kerkdriel	Inzicht verkrijgen in de gebiedsstructuur	X			€ 77.000
65	Onderzoeken of Kerkstraat voorrangsweg dient te worden	Kerkdriel			X		€ 34.000
66	Onderzoek oplossing kruispunt Duitse Weistraat-Kerkstraat-Wordenseweg	Kerkdriel	Ook bewegwijzering aanpassen	X			€ 12.000
67	Onderzoek de verkeerskundige beperkingen en mogelijkheden van de ontsluiting van Kasteel Ammersoyen en de vrachtwagenproblematiek op de Uilecotenweg		In verband met de groei van het aantal bezoekers van het kasteel naar 75.000 per jaar in 2021.	X			€ 16.000
Totaal							€ 620.000

Doorlopende activiteiten

Doorlopende activiteiten betreffen o.a. lobby, klachtenafhandeling en meedoen aan educatieprogramma's. Veelal is lobby noodzakelijk wanneer het om verkeersgerelateerde knelpunten en uitdagingen gaat waarbij de gemeente niet de beslisser is. Andere activiteiten zijn langlopende programma's. Hierdoor strekken de hieronder genoemde activiteiten zich over een langere periode.

Nr.	Maatregel	Plaats	Toelichting maatregel	2019-2022	2023-2026	2026-2030	Kosten
68	Fietspad uitbuigen voor vlakke opstelruimte Van Heemstraweg-Huizendijk	Heerewaarden	Inbrengen bij onderhoudscyclus provincie Gelderland	X	X	X	Eigen uren
69	Informeren provincie Gelderland over het niet functioneren van de bussluis bij kruispunt Singel-Van Heemstraweg	Heerewaarden	Inbrengen bij onderhoudscyclus provincie Gelderland	X	X	X	Eigen uren
70	Informeren provincie Gelderland over te hoge snelheden op en geluidsoverlast van de Van Heemstraweg	Heerewaarden	Opties voor stil asfalt en snelheidsremming inbrengen bij onderhoudscyclus provincie Gelderland	X	X	X	Eigen uren
71	Aanschaf rolstoelvriendelijke buurtbussen	Hele gemeente	Lobby bij Arriva en provincie Gelderland, gemeente schaft zelf geen bussen aan	X	X	X	Eigen uren
72	Aandacht voor vrijwilligers in buurtbussen	Hele gemeente	De gemeente faciliteert hierbij op verzoek	X	X	X	Eigen uren
73	Meedoen met actieprogramma's van Regio Rivierenland voor educatie	Hele gemeente		X	X	X	Eigen uren
74	Educatie samen met scholen. Aanschaf maatregelenpakket met educatie door elke school	Hele gemeente		X	X	X	Eigen uren
75	Bieden van ondersteuning bij de verbetering van het aanbod van vervoer op maat	Hele gemeente	Gemeente gaat in gesprek met WMO en andere aanbieders vervoer op maat	X	X	X	Eigen uren
76	Inzet meer (buurt)bussen in het najaar en de winter	Hele gemeente	Lobby bij Arriva	X	X	X	Eigen uren
77	Doorstroming bevorderen op het hoofdwegenet	Hele gemeente	Regio is overlegpartner, uitvoering door Rijkswaterstaat	X	X	X	Eigen uren
78	Realisatie nieuwe struinroute langs de Maas	Hoenzadriel	Voor realisatie is medewerking van belangenverenigingen, ondernemers, etc. noodzakelijk. Gemeente start lobby hiervoor	X	X	X	Eigen uren

79	Streven naar een brug op de locatie van de sluis	Rossum	Lobby samen met de gemeente West Maas en Waal bij provincie Gelderland en Rijkswaterstaat	X	X	X	Eigen uren
80	Treffen maatregelen ter behandeling van klachten	Hele gemeente		X	X	X	BB
Totaal							Eigen uren/BB

Apeldoorn

Linie 608

7325 DZ Apeldoorn

Postbus 4131

7320 AC Apeldoorn

T 055 711 3 711

Breda

Brieltjenspolder 28b

4921 PJ Made

Postbus 7013

4800 GA Breda

T 076 820 00 70

Leiderdorp

Postbus 38

2350 AA Leiderdorp

T 071 820 09 80

Waardenburg

Steenweg 17b

4181 AJ Waardenburg

Postbus 56

4180 BB Waardenburg

T 0418 65 49 00

Is uw interesse gewekt?

Neem dan gerust

contact met ons op via

info@megaborn.com

megaborn.com