

# Mobiliteitsvisie Maasdriel



# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>4</b>
Inhoud en status bouwsteen	4
<b>2. Context</b>	<b>5</b>
Lokale situatie	5
Landelijke trends	6
Waarom werken we aan deze kernopgave?	6
<b>3. Beleid</b>	<b>8</b>
Deelvisie Mobiliteit	8
Doelen en beleidsaanpak	9
Met wie werken we samen aan deze kernopgave?	10
Verhouding met andere thema's	10
Beleidsdoorwerking	11

Opdrachtgever      Gemeente Maasdriel  
Titel rapport        Mobiliteitsvisie Maasdriel  
Kenmerk              020600.20250903.R1.04  
Datum publicatie    23 oktober 2025

© Copyright Goudappel BV 23-10-25

# 1. Inleiding

De status van deze bouwsteen voor de omgevingsvisie wordt toegelicht en uitgelegd hoe deze past binnen de systematiek van de Omgevingswet.

## Inhoud en status bouwsteen

U leest hier de **Mobiliteitsvisie** van de gemeente Maasdriel. Dit document vormt een **bouwsteen** van de toekomstige **omgevingsvisie**. De gemeenteraad stelt deze bouwsteen vast, met het doel om de hoofdlijnen op het gebied van mobiliteit op te nemen in de nieuwe omgevingsvisie (versie 2.0), die naar verwachting wordt vastgesteld 2026. Zodra deze bouwsteen is opgenomen in de omgevingsvisie, vervalt de zelfstandige status van dit document.

De inhoud van deze bouwsteen sluit aan bij wat de **Omgevingswet** vraagt van een omgevingsvisie. Volgens de wet moet een omgevingsvisie ingaan op drie hoofdzaken:

- Een beschrijving van de hoofdlijnen van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving,
- De hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling, het gebruik, het beheer, de bescherming en het behoud van het grondgebied,
- De hoofdzaken van het voor de fysieke leefomgeving te voeren integrale beleid.

De hoofdlijnen uit deze mobiliteitsvisie worden later – als de raad akkoord is met de visie – verder uitgewerkt door het college. Dat gebeurt in een zogenoemd (vrijwillig) **omgevingsprogramma**. Dit is een uitvoeringsgericht beleidsstuk dat de visie concreter maakt. We maken bewust onderscheid tussen:

- het **strategische deel** (de visie: wat willen we?), en
- het **uitvoerende deel** (het programma: hoe gaan we dat doen?).

Dit sluit aan op hoe de Omgevingswet beleid opbouwt. Ook de rolverdeling tussen gemeenteraad en college wordt hierdoor zuiverder.

De **raad** bepaalt:

- de koers van het beleid (hoofdlijnen),
- het budget,
- en controleert of het college het beleid goed uitvoert.

Het **college** werkt die hoofdlijnen verder uit en zorgt voor maatregelen om de doelen te halen (zoals benoemd in artikelen 3.2 en 3.5 van de Omgevingswet).

In deze mobiliteitsvisie (bouwsteen) werken we één van de kernopgaven van de omgevingsvisie verder uit: *“We hebben een robuust en veilig verkeersnetwerk dat alle kernen goed verbindt en bereikbaar houdt voor alle verkeersdeelnemers – nu en in de toekomst.”*

# 2. Context

De lokale situatie, landelijke trends en opgaven die het mobiliteitsbeleid richting geven worden beschreven.

## Lokale situatie

- Natuurlijke ligging Maasdriel: Maasdriel ligt ingeklemd tussen twee rivieren. Wie de Bommelerwaard wil verlaten, moet altijd het water oversteken. Maasdriel kent vele dijkdorpen die aan een zijde begrensd worden door de dijk.
- Maasdriel is in beweging: er zijn veel ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw, bedrijventerreinontwikkeling, verplaatsing van niet-grondgebonden agrarische activiteiten en de verdere ontwikkeling van de glastuinbouw. Deze groei vertaalt zich in nieuwe mobiliteitsvraagstukken.
- In Maasdriel zijn relatief veel woningen gebouwd na 2000, maar de infrastructuur is niet evenredig meegegroeid. Er zijn nu al specifieke knelpunten in het verkeersnetwerk die de bereikbaarheid en verkeersveiligheid onder druk zetten.
- Maasdriel ondervindt bovengemiddeld veel hinder van congestie op de A2 en behoort daarmee tot de zwaarst getroffen gemeenten in de regio.
- Het aantal verkeersongevallen en verkeersdoden ligt hoger dan het landelijk gemiddelde. Vooral kwetsbare verkeersdeelnemers zijn slachtoffer van letsel- en dodelijke ongevallen (70%, met name 60+’ers). Te hoge snelheden op dijkwegen en provinciale wegen vormen hierbij een oorzaak.

- Maasdriel wordt gekenmerkt door verspreide bedrijvigheid, ook in het buitengebied. Dit leidt tot veel zwaar verkeer op het onderliggend wegennet.
- Er is sprake van autodominantie: het autobezit ligt met 1,57 auto’s per huishouden fors boven het Nederlands gemiddelde (1,14) en 65% van alle verplaatsingen gebeurt per auto (NL: 43%). Het gebruik van openbaar vervoer is zeer laag (≈0%) en deelmobiliteit is afwezig (geen deelauto’s of deelfietsen). Ook voor korte afstanden wordt vaak de auto gekozen.
- Het percentage elektrisch autobezit is iets lager dan het Nederlands gemiddelde. Bovendien zijn er relatief weinig (semi)publieke laadpunten.
- De gemeente scoort laag als fietsgemeente (plaats 319 van 342, 2024). Fietsroutes zijn vaak onlogisch of onvoldoende comfortabel.
- Het streek- en buurtbusaanbod is beperkt, vooral in het weekend.
- De grotere kernen van Maasdriel hebben enkele basisvoorzieningen. Andere voorzieningen (bijvoorbeeld middelbare scholen, ziekenhuizen, speciaal onderwijs en treinstations) zijn niet aanwezig in de gemeente.

## Landelijke trends

- STOMP-principe (duurzaam ordenen van mobiliteit): het STOMP-principe (Stappen – Trappen – Openbaar vervoer – Medegebruik – Particuliere auto) wint terrein als leidraad voor mobiliteitsbeleid. Er is een groeiende inzet op het bevorderen van fietsen, lopen en het gebruik van openbaar vervoer om congestie te verminderen en de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verlagen.
- Vergrijzing: leidt tot een groeiende vraag naar toegankelijke en veilige infrastructuur voor ouderen. Tegelijkertijd neemt het aantal vitale ouderen toe, die vaker recreatieve verplaatsingen maken.
- Versnelling van elektrische mobiliteit: De adoptie van elektrische voertuigen (EV's) en fietsen groeit snel door technologische vooruitgang, beleidsstimulansen en veranderende mobiliteitsbehoeften. Dit vraagt om een uitbreiding van de laadinfrastructuur om aan de stijgende vraag te voldoen.
- Opkomst e-bikes & speed pedelecs: de opkomst van e-bikes en speed pedelecs vergroot de actieradius van fietsers, maar creëert ook grotere snelheidsverschillen op fietspaden. Dit heeft gevolgen voor de inrichting van fietsinfrastructuur.
- Kostenefficiëntie openbaar vervoer: om het openbaar vervoersysteem kostenefficiënt te houden, ligt de focus steeds meer op het versterken van snelle, hoogfrequente lijnen (gestrekte routes) en te bezuinigen op ontsluitende lijnen. Voor- en natransport naar sterk OV en ketenverplaatsingen zullen steeds belangrijker worden.

- Toenemende druk op de openbare ruimte: verschillende vormen van ruimtegebruik (bijvoorbeeld voor wonen, werken, verplaatsen) moeten een plaats krijgen in de beperkte openbare ruimte. Mobiliteit heeft hierin een sleutelrol. Het ruimtebeslag van een (geparkeerde) auto is groter dan van een voetganger of fietser. Klimaatverandering vraagt daarnaast om een andere, inrichting van wegen, met aandacht voor hemelwaterafvoer, hittestress en het behoud van groen. Dit vereist een toekomstgerichte benadering waarin functie, veiligheid en ruimtelijke kwaliteit hand in hand gaan.

## Waarom werken we aan deze kernopgave?

Mobiliteit raakt aan de kern van het dagelijks leven. Als gemeente zijn we wettelijk verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van wegen, het nemen van verkeersmaatregelen en het waarborgen van een veilige, bereikbare en leefbare omgeving. Deze taken volgen uit onder andere de Wegenverkeerswet 1994, de Wegenwet en de Omgevingswet. Tegelijkertijd is mobiliteit niet alleen een op zichzelf staand vraagstuk, maar een voorwaarde om andere maatschappelijke doelen te kunnen realiseren. Het is verweven met vrijwel alle ruimtelijke, sociale en economische ontwikkelingen in onze gemeente. Groei in woningbouw, vergrijzing, economische activiteiten en het toenemende gebruik van verschillende soorten vervoersmiddelen leiden tot een stijgende druk op infrastructuur en leefbaarheid. Inwoners noemen verkeersveiligheid en bereikbaarheid al jaren als topprioriteiten in hun directe leefomgeving. De gemeentelijke inzet op mobiliteit is daarmee niet alleen wettelijk noodzakelijk, maar ook maatschappelijk onvermijdelijk. Zonder doordachte inzet op mobiliteit komt een groot deel van onze lokale opgaven letterlijk en figuurlijk in de knel.

## Lokale opgaven

- De ruimtelijke ontwikkelingen in Maasdriel zorgen voor toenemende mobiliteitsdruk op een onvoldoende robuust verkeersnetwerk. Het garanderen van de bereikbaarheid richting de toekomst voor alle vervoersmiddelen is hiermee een opgave.
- De aanzienlijke filevorming op de A2 tussen Deil en 's-Hertogenbosch zorgt voor hinder en overlast in Maasdriel (beperkte bereikbaarheid en sluipverkeer). Het voorlopig niet-verbreden van de A2 zorgt voor extra bereikbaarheidsuitdagingen.
- Veel wegen binnen de gemeente zijn niet volgens CROW-richtlijnen ingericht of worden gebruikt op een manier die niet overeenkomt met hun functie volgens onze wegencategorisering (grijze wegen). Dit leidt tot onduidelijke situaties, verminderde verkeersveiligheid en vraagt om een herbenutting op categorisering, inrichting en gebruik.
- De huidige inrichting en het gebruik van de dijkwegen passen niet bij onze ambities op het gebied van leefomgevingskwaliteit, toerisme en verkeersveiligheid.
- De verspreide ligging van bedrijvigheid in Maasdriel zorgt voor veel zwaar verkeer op wegen die daar niet op zijn ingericht. Dit leidt tot spanningen met andere weggebruikers en zet de verkeersveiligheid onder druk.
- De fietsbereikbaarheid tussen de kernen en richting 's-Hertogenbosch is beperkt door een gebrek aan goede fietsverbindingen en oeververbindingen.
- In diverse kernen zijn voetpaden niet of onvoldoende toegankelijk voor voetgangers, met name voor ouderen en mensen met een beperking. Dit beperkt de mogelijkheid tot zelfstandig en veilig verplaatsen binnen de woonomgeving (pantoffelroutes).
- Een goed fiets- en wandelnetwerk is essentieel voor de toeristisch-recreatieve ambities in Maasdriel. Ook om bezoekers en recreanten naar de centra te leiden (economische stimulans).
- Het aanbod van openbaar vervoer binnen Maasdriel is beperkt. We moeten ervoor zorgen dat iedereen een vervoersmiddel naar keuze kan kiezen en ook niet-autobezitters in Maasdriel toegang hebben tot het mobiliteitssysteem.
- Inwoners geven aan dat in Maasdriel op veel locaties te veel verkeer rijdt (met name door de kernen en op de dijkwegen), te hard gereden wordt, fietsroutes onveilig zijn en bestemmingen niet altijd per voet te bereiken zijn. Verder ervaren inwoners overlast van ongewenst geparkeerde voertuigen.

# 3. Beleid

De inhoud van het mobiliteitsbeleid, vastgelegd in visie, doelen, maatregelen, samenwerkingspartners en doorwerking naar programma's.

## Deelvisie Mobiliteit

In 2040 beschikt Maasdriel over een veilig en bereikbaar verkeersnetwerk dat is meegegroeid met ruimtelijke ontwikkelingen, binnen beheersbare investerings- en beheerkosten. De kernen zijn onderling en met de regio goed verbonden, met een vlotte aansluiting op de A2. Inwoners – bestaand én nieuw – en economische en toeristische clusters profiteren van de goede bereikbaarheid. Voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer maken gebruik van logische, comfortabele en veilige routes. Actief reisgedrag is vanzelfsprekender geworden, ondersteund door een passende en toekomstbestendige infrastructuur.

## Doelen en beleidsaanpak

Wat willen we bereiken (doelen)	Hoe willen we dat bereiken (beleidsaanpak op hoofdlijnen)	Toelichting
<p>1. Een verkeersveilig en toegankelijk Maasdriel, waar wegen en routes zijn ingericht op het gewenste gebruik en snelheid. Het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers daalt en weggebruikers – van voetganger tot vrachtverkeer – vinden veilig en passend hun plek. Wandelen beschouwen we als een volwaardige vervoerwijze en ook kinderen, jongeren, ouderen en mensen met een beperking kunnen zich veilig door onze gemeente verplaatsen.</p>	<p>Het weggennet passend indelen en inrichten, met als gevolg lagere snelheden op wegen waar dit nodig is (realiseren en reguleren)</p> <p>Het verkeersveiliger maken van wegvakken en kruisingen (realiseren)</p> <p>Veilige en doelmatigere routes voor zwaar verkeer (realiseren en reguleren)</p> <p>Het toegankelijker maken van voetpaden in de kernen (realiseren)</p>	<p>Door het weggennet logisch in te delen en snelheden af te stemmen op het gebruik, verbeteren we de verkeersveiligheid en wordt het gebruik van wegen overzichtelijker en voorspelbaarder.</p> <p>Door knelpunten gericht aan te pakken, verkleinen we het risico op ongevallen en maken we het verkeer veiliger voor alle weggebruikers.</p> <p>Door zwaar verkeer via duidelijke routes te geleiden, wordt hinder in de kernen beperkt en blijven woongebieden verkeersveilig.</p> <p>Een goed netwerk van voetpaden vergroot de zelfstandige mobiliteit van voetgangers, waaronder mensen met een beperking.</p>
<p>2. Maasdriel beter bereikbaar voor iedereen, ook ná het realiseren van onze groeiambitie op het gebied van wonen en bedrijvigheid. We werken volgens het principe, waarbij actieve en duurzame vormen van mobiliteit voorop staan. Ook stimuleren we de transitie naar elektrisch vervoer per fiets en auto. De fiets en de auto worden ook meer gebruikt als voor-en natransport, als onderdeel van een gecombineerde verplaatsing met bijvoorbeeld het openbaar vervoer. Omdat Maasdriel omringd is door water, blijven vaste oeververbindingen en veerverbindingen van groot belang.</p>	<p>Het verbeteren en uitbreiden van het fiets- en voetgangersnetwerk door te werken aan fietsvoorzieningen en voetgangersvoorzieningen (realiseren)</p> <p>Het versterken van het recreatief netwerk aan fietsroutes, wandelroutes en oeververbindingen (realiseren)</p> <p>Het verbeteren van de openbaar vervoersmogelijkheden in de gemeente (regisseren en realiseren)</p> <p>Het behoud van de autobereikbaarheid richting woningen, centra en bedrijventerreinen, met name daar waar ruimtelijke ontwikkelingen gepland staan (regisseren en realiseren)</p> <p>Het realiseren van laadpalen in de openbare ruimte, deels op eigen initiatief en deels op verzoek van inwoners (realiseren)</p>	<p>Door in te zetten op veilige en doorlopende verbindingen maken we lopen en fietsen aantrekkelijker en veiliger, met name in de kernen.</p> <p>Een aantrekkelijk recreatief netwerk bevordert gezond en duurzaam bewegen, en versterkt de leefbaarheid van de leefomgeving.</p> <p>Door bushaltes met potentie te verbeteren tot hubs en te verbinden tot een logisch netwerk, maken we het OV aantrekkelijker en beter bruikbaar.</p> <p>Door de rekening te houden met de effecten op infrastructuur van nieuwe woningbouw- en bedrijventerreinen te borgen, blijft onze gemeente bereikbaar voor alle vormen van vervoer.</p> <p>Door voldoende laadmogelijkheden te realiseren verduurzamen we de mobiliteit.</p>

## Met wie werken we samen aan deze kernopgave?

- Provincie Gelderland
- Regio Rivierenland
- Buurgemeenten
- Rijkswaterstaat
- Waterschap Rivierenland

## Verhouding met andere thema's

### Fysiek domein

- Klimaatmitigatie: duurzame mobiliteit (zoals fietsen, lopen en OV) draagt bij aan het verminderen van CO<sub>2</sub>-uitstoot en het terugdringen van fossiele brandstoffen.
- Klimaatadaptatie: de (her)inrichting van wegen en parkeerplaatsen biedt kansen voor waterberging, vergroening en verkoeling in het stedelijk gebied.
- Omgevingskwaliteit: infrastructuur bepaalt mede de beleving van ruimte
- Veiligheid: een doordachte inrichting van het mobiliteitsnetwerk is essentieel voor het voorkomen van verkeersongevallen en het vergroten van sociale veiligheid.
- Economie en landbouw: bereikbaarheid via wegen en OV is cruciaal voor economische vitaliteit, waaronder goederenvervoer en ontsluiting van agrarisch gebied.
- Toerisme en recreatie: een fijnmazig netwerk van fiets- en wandelroutes en bereikbaarheid van toeristische trekpleisters stimuleert recreatief gebruik en toerisme.

- Gezondheidsbescherming/milieu: mobiliteitskeuzes beïnvloeden luchtkwaliteit en geluidshinder, met directe effecten op de gezondheid van bewoners.
- Volkshuisvesting: Nieuwe woningbouw vraagt om een passende ontsluiting per auto, fiets en OV om leefbaarheid en bereikbaarheid te waarborgen, én vergroot de verkeersdruk op het bestaande mobiliteitsnetwerk.

### Sociaal-maatschappelijk domein

- Meedoen (inclusiviteit): toegankelijke en veilige mobiliteitsroutes – met name voor voetgangers en fietsers – zijn essentieel voor het zelfstandig kunnen bereiken van voorzieningen zoals scholen, sport, zorg en ontmoetingsplekken, vooral voor jeugd en ouderen in een vergrijzende samenleving.

### Domein openbare orde en veiligheid

- Veiligheid: een goed functionerend wegennet is cruciaal voor de bereikbaarheid door hulpdiensten; vertragingen of barrières in het netwerk kunnen directe gevolgen hebben voor de snelheid van hulpverlening.

## Beleidsdoorwerking

Beleidsdocument	Opdracht tot verdere uitwerking (niet-limitatief)
Mobiliteitsprogramma	<ul style="list-style-type: none"><li>• Wegencategoriseringsplan</li><li>• Standaard wegprofielen</li><li>• Schetsen van relatie tussen wegcategorisering en ruimtelijke ontwikkelingen</li><li>• Knelpuntenoverzicht van wegvakken en kruisingen</li><li>• Routeringsplan zwaar verkeer</li><li>• Aanpak om dijkwegen veiliger te maken</li><li>• Utilitair fietsnetwerk</li><li>• Utilitair voetgangersnetwerk voor de centrumgebieden</li><li>• Het in beeld brengen van kansrijke bushaltes om te transformeren tot hub</li><li>• Recreatief fiets- en voetgangersnetwerk</li><li>• Uitvoeringsprogramma waarin voorgestelde maatregelen worden geëvalueerd en geprioriteerd, hierbij aandacht voor mogelijke subsidie vanuit het breed mobiliteitspakket A2 (BMP).</li></ul>

**Bezoekadres**

Kerkstraat 45  
5331 CB Kerkdriel

**Postadres**

Postbus 10.000  
5330 GA Kerkdriel

**Contact**

Bel: 14 0418  
[info@maasdriel.nl](mailto:info@maasdriel.nl)  
[www.maasdriel.nl](http://www.maasdriel.nl)

