



*MOBILITEITSPLAN MAASDRIEL 2020*

## VERKEER OP DE JUISTE PLAATS

*VISIE, DEELPLANNEN EN  
UITVOERINGSPROGRAMMA*







*MOBILITEITSPLAN MAASDRIEL 2020*

## VERKEER OP DE JUISTE PLAATS

*VISIE, DEELPLANNEN EN UITVOERINGSPROGRAMMA*

**Datum:**

26 mei 2009

**Uitvoering:**

VIA  
*H.P.M. (Herbert) Ticheloven*  
*H. (Hessel) de Jong*  
*J. (Jeroen) Boogers*

Projectcode: VNL0263\_801-R12  
Status: Eindrapport

**In opdracht van:**

Gemeente Maasdriel  
J. van der Wel

**DEFINITIEF**

Vastgesteld door de raad  
op 23 april 2009



# INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1	Waarom dit Mobiliteitsplan?	5
1.2	Totstandkoming Mobiliteitsplan	5
1.3	Leeswijzer	6
<b>2</b>	<b>Visie op het verkeer: aantrekkelijk, veilig en eenduidig</b>	<b>7</b>
2.1	Visie Maasdriel 2020+	7
2.2	Visie op het verkeer in 2020	7
2.3	Verkeer op de juiste plaats	9
2.4	Beleid van Rijk, provincie en regio	9
2.5	Verkeer in breder perspectief	10
2.6	Samen sterk en efficiënt	12
<b>3</b>	<b>Maasdriel bereikbaar</b>	<b>15</b>
3.1	Problematiek en ontwikkelingen	15
3.2	Keuze voor route Paddenstoelencolcluster	15
3.3	Verkeerscirculatieplan autoverkeer	17
3.4	Vrachtverkeer	21
3.5	Bewegwijzering en GPS-navigatie	23
3.6	Fietsverkeer	23
3.7	Openbaar vervoer	27
3.8	Maatregelen voor een bereikbaar Maasdriel	29
<b>4</b>	<b>Wegencategorisering</b>	<b>33</b>
4.1	Het principe van duurzaam veilig	33
4.2	Wegencategoriseringsplan	35
4.3	Stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen	35
4.4	Verblijfsgebieden	36
4.5	Snelheidsovergangen	38
4.6	Voorzieningen voor het langzaam verkeer	38
4.7	Wenselijke maatregelen Wegencategoriseringsplan	39

<b>5</b>	<b>Verkeersveiligheidsplan</b>	<b>43</b>
5.1	Verkeersonveiligheid	43
5.2	Doelstelling verkeersveiligheid	43
5.3	Verkeer op de juiste plaats	45
5.4	Verkeersveiligheidskaart	45
5.5	Schoolomgeving	45
5.6	Ongevallenlocaties	47
5.7	Ervaren verkeersonveiligheid	47
5.8	Drempels en andere snelheidsremmers	49
5.9	Fietsverkeer en voetgangers	50
5.10	Educatie en handhaving	51
5.11	Overzicht verkeersveiligheidsmaatregelen	52
<b>6</b>	<b>Parkeren</b>	<b>56</b>
6.1	Parkeertekorten verminderen	56
6.2	Ruimtelijke ontwikkelingen	56
6.3	Parkeren bij de winkelvoorzieningen	57
<b>7</b>	<b>Leefbaarheid</b>	<b>58</b>
7.1	Verkeer en leefbaarheid	58
7.2	Ontsluitingsroutes	58
7.3	Effect verkeersmaatregelen	58
7.4	Klachten en maatregelen	58
<b>8</b>	<b>Uitvoeringsprogramma</b>	<b>61</b>
8.1	Van beleid naar uitvoering	61
8.2	Maatregelenkaart verkeersinfrastructuur	61
8.3	Toelichting aanpak van de maatregelen	61
8.4	Uitvoeringsprogramma	64
8.5	Organisatie van de uitvoering	64
8.6	Budget en financiële dekking	65

# 1 INLEIDING

## 1.1 Waarom dit Mobiliteitsplan?

---

Het Mobiliteitsplan Maasdriel is een plan waarin is aangegeven welke maatregelen nodig zijn om het verkeer in de gemeente in goede banen te leiden. Een goede bereikbaarheid, verbeteringen van de verkeersveiligheid en goede voorzieningen voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers staan daarbij centraal. Dit mobiliteitsplan geeft, evenals de Visie Maasdriel 2020+, richting aan het beleid en maatregelen tot 2020.

### *Visie 2020+*

Voordat het Mobiliteitsplan is opgesteld, heeft de gemeente de Visie 2020+ vastgesteld. In deze visie heeft de gemeente aangegeven welke richting de gemeente op wil op gebied van sociale samenhang en ruimtelijke ordening. Het mobiliteitsplan is een uitwerking van de Visie 2020+ op het gebied van verkeer.

## 1.2 Totstandkoming Mobiliteitsplan

---

Het mobiliteitsplan is opgesteld op basis van inhoudelijk onderzoek en diverse bijeenkomsten met direct betrokkenen en belanghebbenden.

### *Inhoudelijk onderzoek*

In het inhoudelijke onderzoek is gekeken naar onder andere de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten en de beschikbare gegevens over verkeersongevallen. Ook zijn recent uitgevoerde verkeersstudies meegenomen bij het opstellen van het mobiliteitsplan. Denk hierbij aan het onderzoek naar de ontsluiting van het Paddenstoelencluster.

### *Interactief*

Het is belangrijk om de meningen van belanghebbenden mee te nemen in het Mobiliteitsplan. Ook voor professionele partijen, zoals gemeente Zaltbommel en provincie Gelderland, is het wenselijk om het opstellen van het plan te zijn betrokken. Daarom hebben deze groepen op diverse manieren de mogelijkheid gekregen om hun inbreng te leveren. In bijlage I zijn de verslagen opgenomen. In het proces zijn de volgende communicatiemomenten geweest:

- » Enquête onder bewoners en ondernemers. In de enquête konden belanghebbenden hun meningen geven en probleemlocaties aanwijzen.
- » Thema-avond met belangengroepen. Met een aantal belangengroepen is nagedacht over de verkeersproblemen in de gemeente en mogelijke oplossingen hiervoor. Tijdens de avond waren de volgende belangengroepen aanwezig: onderwijs, transportsector, hulpdiensten en overheden, ouderen, jongeren, horeca, landbouw en OV-chauffeurs.
- » Informatieavond. Vooruitlopend op de vaststelling is het mobiliteitsplan voorgelegd aan de belangengroepen en de belangstellenden.
- » Commissie Ruimte. Er zijn twee bijeenkomsten met de Commissie Ruimte geweest. In de eerste is de visie op het verkeer in de gemeente behandeld. In de tweede bijeenkomst is het conceptplan besproken.

- » Reactiemogelijkheid. Na vrijgave door het college van Burgemeester en Wethouders heeft het mobiliteitsplan zes weken ter inzage gelegen.
- » Vaststelling door gemeenteraad.

### *Rapportages*

Naast dit mobiliteitsplan zijn twee andere rapportages opgesteld waarin de tussenresultaten van het proces zijn weergegeven. Dit zijn het rapport 'Evaluatie en inventarisatie' en het rapport 'Visie en beleid'. De inhoud van beide rapporten zijn doorvertaald naar het mobiliteitsplan.

In het eerste rapport zijn de resultaten van het inhoudelijke onderzoek en van de enquête weergegeven. De rapportage gaat in op onder andere de evaluatie van het Verkeersveiligheidsplan uit 2000, op een inventarisatie van de bestaande beleidskaders, op de ontwikkelingen op gebied van verkeersdruk en verkeersveiligheid en op de resultaten van de enquête en de thema-avond.

In het rapport 'Visie en beleid' zijn de visie op de ontwikkeling van het verkeer tot 2020 en de hieruit voortgekomen beleidsdoelstellingen. Deze rapportage is tot stand gekomen op basis van een discussieavond met de Commissie Ruimte en in overleg met de stuurgroep. In de stuurgroep zijn twee wethouders (van Verkeer en van Beheer Openbare Ruimtelijke) en de projectleider en afdelingshoofd OW.

## 1.3 Leeswijzer

Centraal thema in dit mobiliteitsplan is 'verkeer op de juiste plek'. Dit thema komt in de hoofdstukken terug. In hoofdstuk 2 wordt de visie op de ontwikkeling van het verkeer in de gemeente tot 2020 beschreven. Dit is een vertaling van het rapport 'Visie en beleid'.

In de hoofdstukken 3 tot en met 5 wordt ingegaan op de drie deelplannen: verkeerscirculatieplan, wegencategoriseringsplan en verkeersveiligheidsplan. Deze deelplannen vertalen de beschreven visie naar concrete maatregelen. In het hoofdstuk 'Maasdriel bereikbaar' (hoofdstuk 3) wordt ingegaan op welke maatregelen worden genomen om Maasdriel bereikbaar te houden. Het gaat dan om het verkeerscirculatieplan voor het autoverkeer en voor het vrachtverkeer en er wordt ingegaan op het Regionale fietsroutenetwerk en het openbaar vervoer. In het Wegencategoriseringsplan is het verkeerscirculatieplan vertaald naar een concrete functie van elke weg (hoofdstuk 4). In hoofdstuk 5 staan in het verkeersveiligheidsplan de maatregelen weergegeven om de verkeersveiligheid in de gemeente te verbeteren.

Hoofdstuk 6 gaat in op de aanpak van problemen op het gebied van parkeren. Daarna komt in hoofdstuk 7 de effecten van verkeer op de leefbaarheid aan de orde. Alle maatregelen uit het mobiliteitsplan komen tot slot samen in hoofdstuk 8. Dit gaat in op het uitvoeringsprogramma om de verkeersmaatregelen ook werkelijk 'op straat' te krijgen.



## 2 VISIE OP HET VERKEER: AANTREKKELIJK, VEILIG EN EENDUIDIG

### 2.1 Visie Maasdriel 2020+

---

De gemeente Maasdriel heeft haar visie op de ontwikkeling van de gemeente vastgelegd in de Visie Maasdriel 2020+. De gemeente Maasdriel is dan een gemeente waar het prettig en veilig wonen is. Vooral de kleinere kernen worden gekenmerkt door wonen in rust, ruimte en groen. De grote kernen bieden naast een aantrekkelijke woonomgeving, ook de voorzieningen en alle benodigde detailhandel. De gebieden buiten de woonplaatsen kenmerken zich door groen en openheid met zowel natuur als landbouw. Verder heeft de gemeente een goede en veilige bereikbaarheid voor alle doelgroepen voor ogen.

Concreet stelt de Visie Maasdriel 2020+ de volgende doelen wat betreft verkeer:

- » "Voor hen die buiten Maasdriel werken is de nabijheid van de A2 een uitkomst: vanuit de gemeente zijn grote delen van Nederland ontsloten";
- » "Het zware verkeer is geconcentreerd langs de A2. Wegen en fietspaden zijn verbeterd, openbaar vervoersvoorzieningen zijn mede van gemeentewege gefaciliteerd. Hierdoor is de veiligheid toegenomen, ondanks een per saldo gestegen verkeersintensiteit".

### 2.2 Visie op het verkeer in 2020

---

In 2020 is Maasdriel een aantrekkelijke woongemeente waar het prettig en veilig wonen is. Wat betreft verkeer en vervoer komt dit tot uiting in een goede bereikbaarheid van de kernen en een hoge verkeersveiligheid op de wegen binnen de gemeente.

De rijksweg A2 zorgt voor een goede bereikbaarheid van de gemeente. Binnen de gemeente zijn ontsluitingswegen aanwezig die zorgen voor een filevrije aansluiting op het landelijke wegennet. Ook de centrumgebieden in de gemeente zijn goed bereikbaar voor bezoekers en bevoorradingsverkeer.

Binnen het samenhangende en dekkende mobiliteitssysteem heeft het openbaar vervoer een belangrijke sociale functie, vooral voor jongeren en ouderen. Waar nodig ondersteunt de gemeente het in stand houden van de openbaar vervoersvoorzieningen. Voor zowel het functionele (utilitaire) als het recreatieve fietsverkeer is in regionaal verband een veilig en comfortabel fietsnetwerk ontwikkeld.



#### *Nota Mobiliteit*

De Nota Mobiliteit verwacht dat de gemeenten in hun plannen rekening houden met en invulling geven aan:

- 1 facilitering van de groei van de (auto)mobiliteit, ten behoeve van de gewenste economische groei. Facilitering op betrouwbaarheid, snelheid en veiligheid van de reis, mits dit binnen de wettelijke randvoorwaarden van leefkwaliteit en veiligheid past;
- 2 samenwerking tussen alle bij verkeer en vervoer betrokken partijen (voor een breed draagvlak en reële en haalbare doelen);
- 3 een integrale aanpak van de mobiliteitsproblemen op het gebied van economie, ruimte, natuur, milieu en verkeer en vervoer;
- 4 een aanpak op regionale schaal. De gemeente is vrij in de keuze voor maatregelen mits deze aansluiten op de maatregelen in de regio;
- 5 een aanpak gericht op een totaaloplossing van concrete problemen in een gebied, waarbij het denken in eigenbelang (gemeente, provincie, rijk), sectoraal (economie, ruimte, verkeer, milieu) of in modaliteiten (auto, OV, fiets) wordt losgelaten en waarbij voor oplossingen de ladder van Verdaas wordt aangehouden (met als principe een aantal stappen te doorlopen voordat nieuwe infrastructuur wordt aangelegd);
- 6 een aanpak gericht op verbetering van de mobiliteit van deur tot deur.

#### *Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan Gelderland*

Het Provinciaal Verkeers- en VervoerPlan (PVVP) streeft naar een duurzame mobiliteit; een verkeers- en vervoerssysteem dat een sterke economie ondersteunt, welvaart versterkt en die sociale integratie stimuleert. Maar het mag niet schadelijk zijn voor onze gezondheid en moet een betere kwaliteit van het leven garanderen.

#### *Regio Rivierenland*

De belangrijkste doelstellingen uit de nota 'Een veilig, bereikbaar en aantrekkelijke Regio Rivierenland':

- » het stimuleren verkeersveilig gedrag van verkeersdeelnemers;
- » samenwerken om integrale maatregelpakketten te ontwikkelen voor een goede bereikbaarheid;
- » een met openbaar vervoer bereikbaar gebied met de hoogst haalbare kwaliteit;
- » utilitaire en toeristische kansen voor een gedegen fietspadenstelsel benutten;
- » samenwerking door uitwisseling van informatie.

De ontsluitingswegen zorgen voor een verkeersveilige en goede doorstroming van het verkeer. Buiten deze wegen ontstaan aantrekkelijke en rustige woonwijken en buitengebieden. In de rustige gebieden zijn eenduidige en doordachte verkeersmaatregelen gerealiseerd om de verkeersveiligheid te vergroten en is er voldoende ruimte voor voetgangers. De omgeving van de scholen en de routes hiernaartoe hebben hierbij extra aandacht. Ook educatie, voorlichting en handhaving dragen voor een belangrijk deel bij aan de verkeersveiligheid en het gewenste mobiliteitsgedrag.

### 2.3 Verkeer op de juiste plaats

Centraal principe in dit mobiliteitsplan is 'verkeer op de juiste plaats'. Dit principe heeft een positief effect op zowel de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid als de leefbaarheid. In dit principe zijn aan de ene kant duidelijke ontsluitingsroutes aanwezig. Deze routes zijn bedoeld voor het doorgaande verkeer. De inrichting van deze wegen is duidelijk herkenbaar en erop gericht om het verkeer soepel te laten rijden. Op deze manier is het voor het doorgaande verkeer ook aantrekkelijk om deze routes te nemen.

Buiten deze routes ontstaan rustige 'verblijfsgebieden'. Dit zijn de woonwijken en de buitengebieden. Hier rijdt voornamelijk alleen autoverkeer dat hier ook een bestemming of herkomst heeft. In deze relatief autoarme verblijfsgebieden ontstaat een aantrekkelijk leefklimaat, met een hoge verkeersveiligheid en weinig overlast van het verkeer.

'Verkeer op de juiste plaats' geldt ook voor de (brom)fietsers. De fietsroutes zijn gericht op de kortste routes. Waar de fietsroutes langs een ontsluitingsroute ligt of deze kruist zijn fietsvoorzieningen aanwezig.

### 2.4 Beleid van Rijk, provincie en regio

Bij het opstellen van nieuw verkeersbeleid moet de gemeente rekening houden met het beleid van andere overheden. Samengevat is het beleid van het Rijk, de provincie Gelderland en de regio erop gericht om de mobiliteitsvraag zoveel mogelijk te faciliteren, de verkeersveiligheid verder te verbeteren en nadelige effecten te minimaliseren (zie de kaders).

Met het principe van 'verkeer op de juiste plaats' is dit beleid vertaald naar de situatie in Maasdiel. De economische en sociale mobiliteitsvraag wordt gefaciliteerd. Dit door middel van snelle routes, een aantrekkelijk fietsnetwerk en goede openbaar vervoervoorzieningen. In het mobiliteitsplan wordt specifiek aandacht gegeven aan verkeersveiligheid, zowel op de ontsluitingsroutes als in verblijfsgebieden en specifiek rondom scholen. Met de bundeling van de verkeersstromen ontstaan autoarme gebieden met beperkte overlast door het verkeer. Daarnaast kan bij de gebundelde verkeersstromen specifiek aandacht gegeven worden aan de nadelige effecten van het verkeer.

## 2.5 Verkeer in breder perspectief

Verkeer heeft veel raakvlakken met andere vakdisciplines zoals ruimtelijke ordening, economie en milieu. Het is dan ook belangrijk om in het verkeersbeleid rekening te houden met aangrenzende vakgebieden. Hieronder is aangegeven op welke manier verkeer met andere beleidsdisciplines overeenkomt.

### *Ruimtelijke Ordening*

Bij het opstellen van het mobiliteitsplan is rekening gehouden met diverse ruimtelijke ontwikkelingen die in de gemeente plaats vinden. Het gaat hierbij vooral om woningbouwlocaties (zie bijlage II). Verder wordt bij ruimtelijke ontwikkelingen het effect van het verkeer uitdrukkelijk meegenomen. Een nieuwe ontwikkeling mag niet leiden tot een onacceptabele verslechtering van de verkeers- en parkeersituatie.

Bij grootschalige ontwikkelingen op gebied van woningbouw of bedrijven(terreinen) geldt dat deze aansluiten bij de ontsluitingsroutes in de gemeente. Voorwaarde hierbij is dat de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling op bestaande routes acceptabel blijft. Wanneer het nodig is worden nieuwe ontsluitingsroutes aangelegd om een ruimtelijk ontwikkeling mogelijk te maken.

Wat betreft parkeren zijn gemeentelijke parkeernormen vastgesteld voor de ruimtelijke plannen. Bij elk bouwplan moeten voldoende parkeerplaatsen en goede fietsvoorzieningen worden gerealiseerd. Elk plan moet hierbij in hun eigen parkeerbehoefte voorzien. In bijlage III zijn de gemeentelijke parkeernormen opgenomen. Deze worden regelmatig herzien.



### *Economie*

Met het ontwikkelen en in stand houden van goede ontsluitingsroutes wordt de bereikbaarheid voor bedrijven, winkels en andere voorzieningen gewaarborgd. Hierbij sluiten de bedrijventerreinen en de winkelgebieden bij voorkeur direct aan op de ontsluitingsroutes. Verder geldt dat de winkelgebieden goed te bereiken zijn voor zowel bezoekers als het bevoorradingsverkeer. Ook zijn bij de winkels voldoende parkeerplaatsen beschikbaar.

### *Milieu*

In de gemeente zijn geen grootschalige knelpunten op het gebied van milieu aanwezig. Er zijn geen wettelijke overschrijdingen van de luchtkwaliteit en de woningen met geluidsoverlast zijn gesaneerd. Bij nieuwe verkeersprojecten wordt wel rekening gehouden met de effecten op luchtkwaliteit en geluidsoverlast op lokaal niveau. Waar de ontsluitingsroutes dicht langs woningen voeren, wordt rekening gehouden met mogelijke negatieve effecten voor de omgeving. Bij nieuwbouw of groot onderhoud wordt bij voorkeur geluidsarm asfalt toegepast.

Wettelijk gezien is akoestisch onderzoek nodig wanneer er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet Geluidhinder. Dit is nodig wanneer door verkeersmaatregelen de verkeersstromen zo veranderen dat er een toename is van meer dan 1,5 dB(a).

### *Welzijn*

Voor diverse kwetsbare groepen is het belangrijk om ze mobiel te houden. Op deze manier kunnen ze (zelfstandig) deelnemen aan maatschappelijke activiteiten. Goede openbaar vervoervoorzieningen bieden de mogelijkheid voor ouderen en gehandicapten om op pad te gaan. De (buurt)bus en de regiotaxi vervullen daarom een belangrijke sociale functie.

Daarnaast zijn ook diverse praktische maatregelen in de openbare ruimte van belang voor de mobiliteit van deze kwetsbare doelgroepen. Het gaat dan enerzijds om het bieden van voldoende gereserveerde parkeerplaatsen voor mensen met een gehandicaptenparkeerkaart. Anderzijds gaat het om kleinschalige voorzieningen zoals verlaagde trottoirbanden voor het oversteken en voldoende doorgangsbreedte op voetpaden voor rolstoelen of rollators.

Bijzondere aandacht heeft de verkeersveiligheid voor kinderen. Hierop wordt ingespeeld door het creëren van veilige woongebieden en door het herkenbaar maken van de schoolomgeving. Voor jongeren van de middelbare school wordt aandacht besteed aan de verkeersveiligheid van de fietsroutes.



### *Integrale veiligheid*

Binnen de integrale veiligheid is verkeersveiligheid een van de belangrijke onderwerpen. Hierbij zijn vanuit integrale veiligheid specifiek twee onderwerpen van belang die te maken hebben met verkeer. Dit zijn het vervoer van gevaarlijke stoffen (externe veiligheid) en het zorgen voor een veilige woonomgeving.

De grootste risico's wat betreft gevaarlijke stoffen liggen op de Rijksweg A2. Dit is namelijk een (inter)nationale hoofdtransportas. Daarnaast rijden transporten naar bestemmingen in de gemeente. Dit aantal is gering en de transporten beperken zich grotendeels tot de ontsluitingsroutes. Risico's voor de woonomgeving zijn hiermee beperkt.

De zorg voor een veilige woonomgeving heeft betrekking op zowel de verkeersveiligheid als de sociale veiligheid. De gemeente heeft de zorg voor het realiseren van een aantrekkelijke en verkeersveilige openbare ruimte. In het mobiliteitsplan wordt hier uitdrukkelijk aandacht aan besteed. Daarnaast ligt hier een taak voor de politie en eventuele gemeentelijk opsporingsambtenaar voor de handhaving en voorlichting.

## 2.6 Samen sterk en efficiënt

Voor een goede kwaliteit en efficiënte uitvoering van de verkeersmaatregelen is samenwerking belangrijk. Het gaat hierbij om afstemming met andere partijen (zoals buurgemeenten, provincie of politie), maar ook met andere disciplines binnen de eigen gemeente.

### *Externe samenwerking*

Het gedrag van de verkeersdeelnemers stopt niet bij de gemeentegrenzen. Daarom is het belangrijk om over de grenzen te kijken, zowel voor de mobiliteitsrelaties als voor de uitvoering van maatregelen. Hiervoor voert de gemeente Maasdriel regelmatig overleg met andere overheden en partijen:

- » Periodiek overleg Regio Rivierenland;
- » Overleg met provincie Gelderland;
- » Afstemming met buurgemeenten: Zaltbommel, West-Maas en Waal en 's-Hertogenbosch. Vooral de contacten met 's-Hertogenbosch kunnen sterker.
- » Werkgroep Verkeer. In deze werkgroep zitten de gemeente Maasdriel, de politie en Veilig Verkeer Nederland. In dit overleg worden actuele zaken op gebied van verkeer in de gemeente besproken.



### *Interne samenwerking*

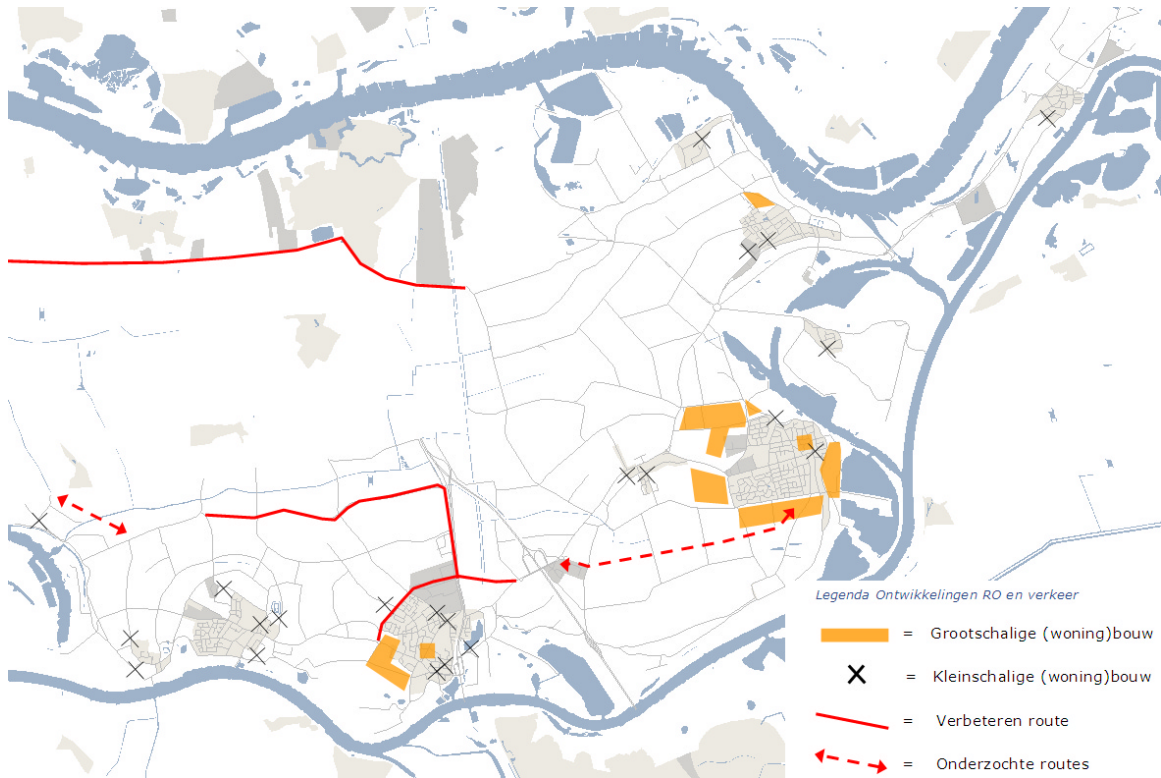
Ook binnen de gemeente Maasdriel zorgt samenwerking voor verbetering van de onderlinge afstemming. Er is veel voordeel te behalen met het afstemmen van alle ruimtelijke projecten en waar mogelijk werken gezamenlijk aan te pakken. Alle ruimtelijke projecten worden hiervoor in het Integraal Uitvoeringsprogramma opgenomen (IUP). In bijlage XII zijn de uitgangspunten voor het IUP opgenomen.

Met IUP worden alle projecten op gebied van ruimtelijke ordening, verkeer, beheer openbare ruimte, openbare verlichting en riolering op elkaar afgestemd. Op deze manier worden de projecten van de verschillende onderdelen zowel inhoudelijk als in tijd op elkaar afgestemd en zoveel mogelijk gezamenlijk opgepakt. Door dit 'werk-met-werk' maken worden de maatregelen (kosten)efficiënt opgepakt met een goede kwaliteit tot gevolg.

### *Bezetting verkeerskundigen*

Op dit moment is er in de gemeente Maasdriel iets meer dan één ambtenaar (1,3 fte) bezig met verkeer- en vervoer. In vergelijking met gemeenten van vergelijkbare omvang is dit vrij normaal. In de besteding van de werktijd gaat veel tijd richting het onderzoeken en beantwoorden van klachten van bewoners en actuele ontwikkelingen. In vergelijking met andere gemeenten komen in Maasdriel veel klachten over verkeer binnen. In praktijk raken hierdoor de beleidsvorming, beleidspunten en de aandacht voor lange termijn maatregelen naar de achtergrond.

De verwachting is dat door te investeren in de verkeersprojecten het aantal klachten zal afnemen. Daarom is de huidige bezetting op de lange termijn voldoende. Op korte termijn blijven de klachten wel spelen en bovendien is extra tijd nodig voor het uitvoeren van de projecten en de verkeersmaatregelen. Daarvoor is op korte termijn extra personeel nodig. Dit kan door extra personeel aan te nemen, mensen in te huren of de onderzoeken en uitvoering van projecten bij externe adviesbureaus weg te zetten.



figuur 1: Ontwikkelingen verkeer en ruimtelijke ordening in de gemeente Maasdriel



## 3 MAASDRIEL BEREIKBAAR

In dit hoofdstuk is ingegaan op de bereikbaarheid van de gemeente met de verschillende vervoerswijzen. Hier komen de verkeerscirculatie voor het autoverkeer in het algemeen en specifiek voor het vrachtverkeer aan de orde. Daarnaast komen het fietsnetwerk en het openbaar vervoer aan de orde. Voor voetgangers is geen apart deelplan opgesteld. Wel krijgt deze doelgroep bijzondere aandacht in het wegencategoriserings- en verkeersveiligheidsplan.

### 3.1 Problematiek en ontwikkelingen

---

#### *Problematiek*

Over het algemeen wordt de bereikbaarheid van de gemeente als goed ervaren. Het is daarom zaak om deze kwaliteit naar de toekomst toe te behouden. Problemen die tot nu toe spelen hebben met name betrekking op doorgaand (vracht)verkeer op wegen waar dat niet gewenst is of veel overlast oplevert. Denk hierbij aan het vrachtverkeer op de dijk bij Wellseind, in de Laarstraat (van het naar het Paddenstoelencluster) en het doorgaande (vracht)verkeer door Ammerzoden en Hedel.

#### *Ontwikkelingen*

Bij het opstellen van het verkeerscirculatieplan is rekening gehouden met een aantal actuele ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen hebben een belangrijke bijdrage in het oplossen de genoemde problematiek en het optimaliseren van de verkeerscirculatie. Het gaat concreet om de volgende verkeerskundige plannen:

- » het verbreden van de A2;
- » aanleg van de rondweg Hedel (Baronieweg);
- » opwaarderen van de route Achterdijk-Oude Rijksweg;
- » aanleg van een nieuwe route tussen de A2 en het Paddenstoelencluster (Kerkdriel Zuid).

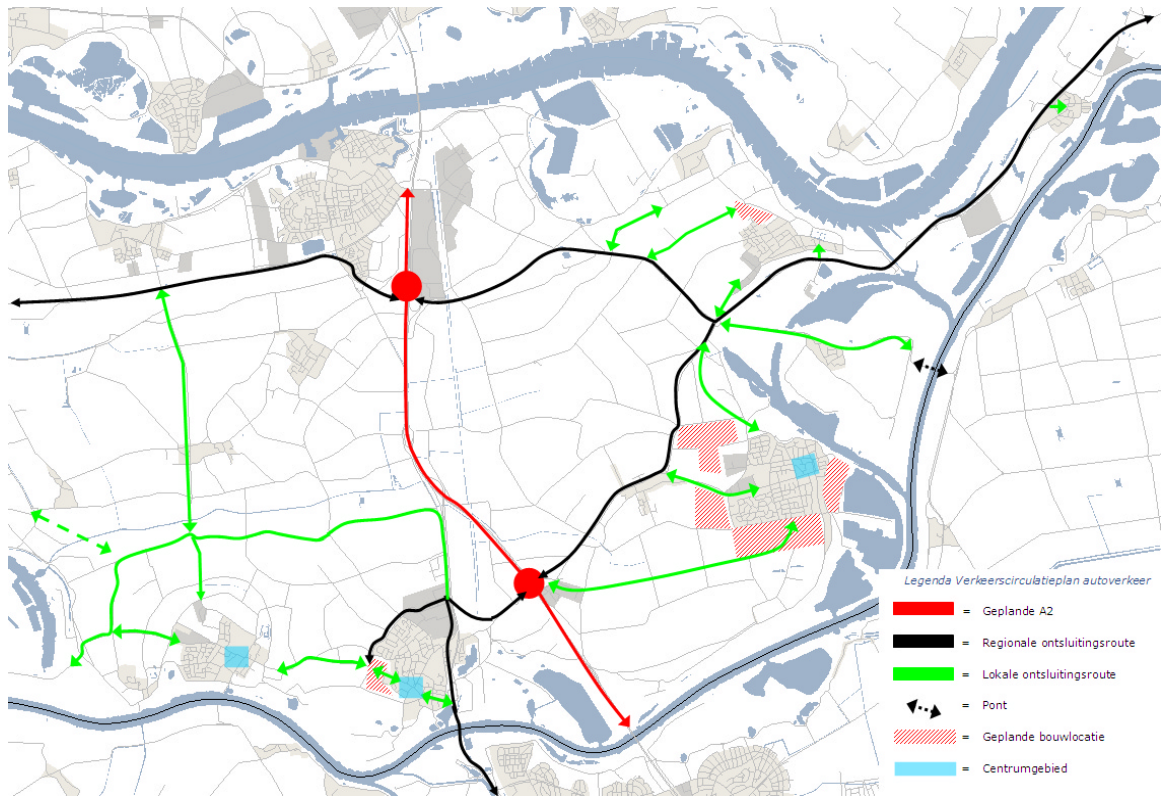
Naast de plannen op gebied van verkeer zelf is ook rekening gehouden met ontwikkelingen op gebied van ruimtelijke ordening. Vooral de nieuwe woningbouwlocaties zijn bij het opstellen van het mobiliteitsplan betrokken. Zo is in de Visie 2020+ rekening gehouden met een uitbreiding van het woningaanbod met 2.500 tot 3.000 woningen. In figuur 1 is een overzicht van de ontwikkelingen op gebied van verkeer en woningbouw weergegeven (zie ook bijlage II).

### 3.2 Keuze voor route Paddenstoelencluster

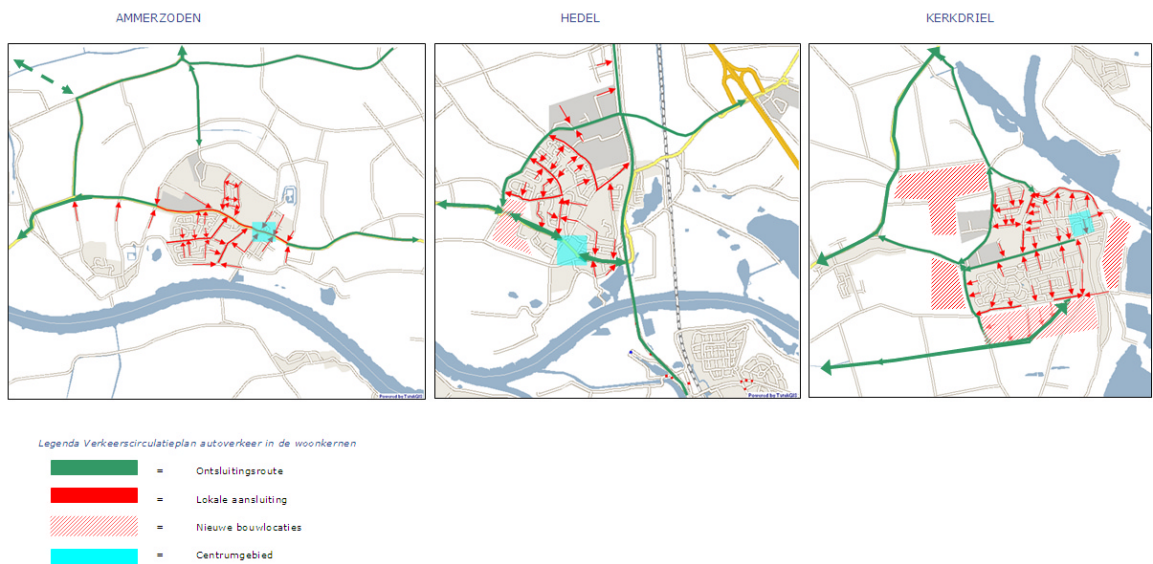
---

Voor een nieuwe route tussen de A2 en het Paddenstoelencluster zijn meerdere alternatieven onderzocht (DHV, Verkeerscirculatieplan Gemeente Maasdriel ten oosten van de A2, februari 2008). Verkeerskundig gezien heeft een geheel nieuwe route tussen De Geerden en Kerkdriel Zuid de voorkeur. Deze route heeft namelijk meerdere belangrijke voordelen:

- » er ontstaat een directe en snelle route tussen de A2 en Kerkdriel Zuid. Mede hierdoor worden de Wordenseweg en Provincialeweg minder belast;



figuur 2: Verkeerscirculatieplan autoverkeer



figuur 3: Verkeerscirculatieplan autoverkeer Ammerzoden, Hedel en Kerkdriel

- » de route zorgt voor een goede ontsluiting van het Paddenstoelencluster (vrachtverkeer) en van de uitbreidingswijk Kerkdriel Zuid;
- » de route gaat buiten Velddriel om, waardoor verkeersoverlast en verkeersonveiligheid voor omwonenden wordt voorkomen;
- » de Laarstraat wordt minder belast. Het (vracht)verkeer dat nu via de Laarstraat rijdt gaat gebruik maken van de nieuwe route;
- » de Laarstraat is een fietsroute. De nieuwe weg zorgt voor verbetering van de verkeersveiligheid van de fietsers in de Laarstraat;
- » de Paterstraat wordt aanzienlijk minder belast. Er zal met name minder vrachtverkeer door de Paterstraat rijden. Hierdoor is het mogelijk om de woonfunctie van de Paterstraat te versterken;
- » er ontstaat één verblijfsgebied tussen de Kerkstraat en de zuidelijke grens van de kern, zonder dat die wordt doorsneden door een ontsluitingsroute.

Bij de route tussen de A2 en het Paddenstoelencluster zijn drie aandachtspunten te noemen:

- » een deel van de route gaat door de nieuwe wijk Kerkdriel Zuid heen. Dit hoeft op zich geen probleem te zijn, vooral omdat de hoeveelheid vrachtverkeer hier in de toekomst beperkt is. Wel is extra aandacht voor een verkeerveilige inpassing van de weg in de wijk nodig;
- » aan het realiseren van de route Paddenstoelencluster zijn een aantal andere maatregelen gekoppeld. Zo kan de realisatie van de juiste inrichting van de Laarstraat en Paterstraat (als verblijfsgebied) alleen na realisatie van de route plaatsvinden. Daarnaast verdient het aanbeveling om de wijk Kerkdriel Zuid pas na realisatie van de nieuwe route te ontwikkelen;
- » Voor het realiseren van de route naar het Paddenstoelencluster moet een aparte (planologische) procedure doorlopen worden. Mede doordat de route door de Komgronden gaat (door de provincie aangewezen als natuurgebied) is de haalbaarheid van de route niet zeker. Wanneer deze route niet door mocht gaan, dan is het alternatief om de Laarstraat op te waarderen. Bij de keuze voor die oplossing is extra aandacht nodig voor de (verkeersveilige) inrichting van de Laarstraat en Paterstraat.

### 3.3 Verkeerscirculatieplan autoverkeer

Onderdeel van dit mobiliteitsplan is een verkeerscirculatieplan voor het autoverkeer. In het verkeerscirculatieplan is weergegeven wat de belangrijkste verbindingen voor het autoverkeer zijn. Dit is in figuur 2 voor de hele gemeente weergegeven. Daarnaast is voor de kernen Kerkdriel, Hedel en Ammerzoden een gedetailleerde verkeerscirculatieplan opgesteld (zie figuur 3 en bijlage IV).

#### *Principe verkeerscirculatieplan*

Het verkeerscirculatieplan is gebaseerd op het principe om het autoverkeer te bundelen en zoveel mogelijk buiten de woongebieden om naar de A2 te geleiden. Het doel hiervan is om het doorgaande autoverkeer te concentreren en de woongebieden zo min mogelijk te belasten met onnodig autoverkeer (verkeer op de juiste plaats). Belangrijk onderdeel van het verkeerscirculatieplan zijn de toekomstige routes A2-Paddenstoelencluster en de route A2-Oude Rijksweg-Achterdijk naar de West-Bommelerwaard.

De A2 vormt de belangrijkste verkeersader door de gemeente. De meeste routes zijn dan ook gericht op de A2. De provinciale wegen vormen de belangrijkste verbindingen vanuit de gemeente naar de A2. Daarnaast zorgen de provinciale wegen ook voor de verbinding met de naastgelegen gemeenten West-Maas en Waal, 's-Hertogenbosch, Zaltbommel en Aalburg. Vanuit de verschillende kernen sluiten ontsluitingswegen aan op de provinciale wegen.

#### *Aansluiting A2*

Met de verbreding van de A2 komt aansluiting Hedel (bij de Lucht) te vervallen. Dit betekent dat meer verkeer via de aansluiting Kerkdriel (bij De Geerden) gaat rijden. Ter compensatie van de afsluiting van aansluiting Hedel wordt het oostelijk deel van de rondweg Hedel aangelegd, waarmee de Prinses Beatrixstraat en Drielseweg worden ontlast. Tegelijk met de verbreding van de A2 en de aanleg van de rondweg Hedel worden de kruispunten van de Provincialeweg aangepakt. De verkeerslichten bij de oostelijke op- en afrit (De Geerden) blijven gehandhaafd. De kruising van de Provincialeweg met de westelijke op- en afrit wordt aangepakt, waarbij ook verkeerslichten worden geplaatst. Hiermee wordt een goede verkeersafwikkeling gegarandeerd en de verkeersveiligheid verbeterd.



#### *Kerkdriel*

De kern Kerkdriel wordt met drie routes ontsloten. Het gaat hierbij om de Berm, de route Wordenseweg-Kerkstraat en de nieuwe ontsluitingsroute A2-Paddenstoelencluster. Daarnaast maken de Bulkseweg en de Duitse Weistraat onderdeel uit van de ontsluitingsroutes. De verschillende gebieden in de kern sluiten bij voorkeur via de kortste weg aan op de ontsluitingsroutes. In het deel van Kerkdriel ten noorden van de Kerkstraat betekent dit dat met name de Kromsteeg een minder belangrijke functie krijgt.

Het aanleggen van de route A2-Paddenstoelencluster biedt de mogelijkheid om de woonfunctie van de Paterstraat te versterken en het doorgaande karakter op te heffen. Zo ontstaat één verblijfsgebied tussen de Kerkstraat en de nieuwe ontsluitingsroute. Wel moet eerste de route A2-Paddenstoelencluster gereed zijn, voordat de Paterstraat kan worden aangepast.

Verder is in een aantal straten eenrichtingsverkeer ingesteld, met name in de omgeving van het centrum. Denk onder andere aan de Molenstraat, Nieuwstraat en Proosdijstraat. Op andere plekken in de gemeente, waar een parkeerprobleem is, kan overwogen worden om ook eenrichtingsverkeer in te stellen. Voorwaarde is wel dat het voldoende bijdraagt aan het verminderen van het parkeerprobleem, geen aantasting is van de verkeersveiligheid en geen onevenredige overlast veroorzaakt in omliggende straten.

#### *Velddriel*

De Provincialeweg (N831) in Velddriel is een belangrijke ontsluitingsroute van Maasdriel. Met de nieuwe route A2-Paddenstoelencluster wordt een groot deel van de groei op de N831 afgevangen. Toch blijft er relatief veel verkeer op de Provincialeweg rijden. Deze route is in beheer bij de provincie Gelderland. De gemeente zal daarom bij de provincie aandringen op maatregelen die het oprijden makkelijker maken en de oversteekbaarheid verbeteren.

#### *Hedel*

De rondweg Hedel (Baronieweg) gaat het doorgaande verkeer grotendeels buiten de kern om geleiden. Hiermee wordt vooral de route via de Blankensteijn, Voorstraat en Uithovensestraat (en dus het centrum van Hedel) ontlast. De Blankensteijn en Uithovensestraat blijven een ontsluitende functie behouden voor het centrum en de omliggende woonstraten. Het centrum wordt ingericht als verblijfsgebied. Het noordelijk verblijfsgebied van Hedel is meer gericht op de rondweg, via de Hooiweg, Veldweg en Koningin Wilhelminastraat.

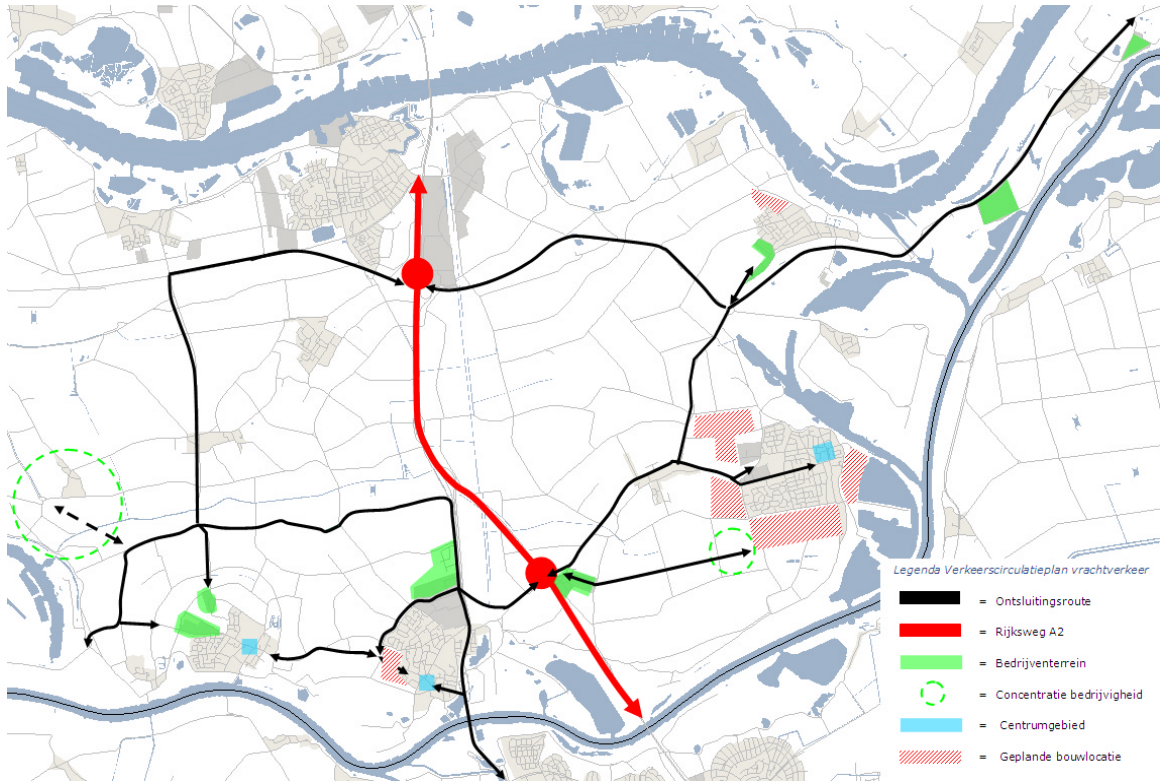
#### *Ammerzoden*

Het verkeer van en naar Ammerzoden rijdt vooral via de Haarstraat en de rondweg Hedel naar de A2. De Haarstraat, Hogesteeg en Bernseweg is de voornaamste ontsluitingsroute in de kern. De verschillende woonstraten zijn gericht op deze ontsluitingsroute.

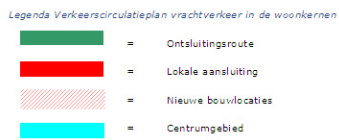
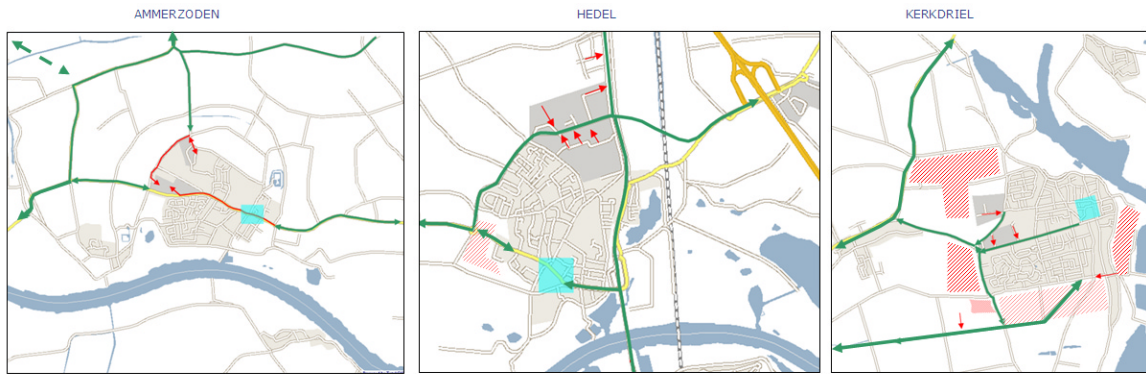
Het verbeteren van de route Achterdijk-Oude Rijksweg en het doortrekken van de Maas-Waalweg hebben ook voor Ammerzoden een functie. Het noordelijk deel van Ammerzoden (met name bedrijventerrein Uilecoten) kan via deze route ontsloten worden. Daarnaast zorgt deze route voor een vermindering van de druk op de ontsluitingsroute Haarstraat-Hogesteeg-Bernseweg in Ammerzoden.

#### *West-Bommelerwaard*

Voor de ontsluiting van de West-Bommelerwaard wordt de route Achterdijk-Oude Rijksweg verbeterd. Op deze wijze rijdt minder (vracht)verkeer door Ammerzoden, Hedel en Wellseind. Dit zorgt voor verlaging van de verkeersdruk in de kernen en daarmee vermindering van de overlast en verbetering van de verkeersveiligheid. In aanvulling hierop is het noodzakelijk om een verbinding te maken tussen de Achterdijk en de Maas-Waalweg in Zaltbommel. Alleen op deze manier kan de overlast van het vrachtverkeer op de Wellseindsedijk en Ammerzoden worden voorkomen.



figuur 4: Verkeerscirculatieplan vrachtverkeer



figuur 5: Verkeerscirculatieplan vrachtverkeer Ammerzoden, Hedel en Kerkdriel

### *Sluis St. Andries*

Door veel mensen wordt de brug bij de Sluis St. Andries als een bottleneck ervaren. Wanneer de brug open is moet men daar wachten. Daarnaast zijn er een aantal storingen geweest waardoor de doorgang helemaal niet mogelijk was. Vooral nog zijn geen maatregelen voorzien aan de brug bij Sluis St. Andries.

## 3.4 Vrachtverkeer

---

Naast het verkeerscirculatieplan voor het autoverkeer in het algemeen is specifiek een circulatieplan voor het vrachtverkeer opgesteld. De gemeentelijke ontsluiting voor het vrachtverkeer is in figuur 4 weergegeven. De verkeerscirculatie in Kerkdriel, Hedel en Ammerzoden staat in figuur 5. Zie ook bijlage V voor de grote afbeeldingen.

### *Principe verkeerscirculatieplan vrachtverkeer*

De ontsluiting voor het vrachtverkeer komt grotendeels overeen met die voor het autoverkeer in het algemeen. Het vrachtverkeer wordt gebundeld en buiten de woongebieden om naar de A2 geleid. Alle gebieden die vrachtverkeer produceren (de bedrijventerreinen, de centrumlocaties, paddenstoelencluster en West-Bommelerwaard) liggen in de directe nabijheid van een ontsluitingsroute. Nieuwe bedrijven(terreinen) worden alleen langs deze ontsluitingsroutes gerealiseerd en bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de A2.

### *Kerkdriel*

De bedrijventerreinen liggen aan de westzijde van de kern Maasdriel. Ze hebben via de Wordenseweg een directe ontsluiting richting de provinciale weg en de A2. Het vrachtverkeer voor het centrum van Kerkdriel rijdt zowel heen als terug via de Kerkstraat. De Berm is niet geschikt voor (veel) vrachtverkeer, zodat het huidige inrijdverbod gehandhaafd blijft. Het Paddenstoelencluster heeft met de nieuwe verbinding tussen A2 en Kerkdriel-Zuid een goede ontsluiting.

### *Hedel*

Bedrijventerrein De Kampen heeft met de nieuwe rondweg Hedel een directe aansluiting op de A2. Vrachtverkeer voor het centrum rijdt via de Oude Rijksweg en Blankensteijn van en naar het centrum. Aan de westzijde is het centrum via de Uithovensestraat te bereiken.

### *Ammerzoden*

Vrachtverkeer van en naar Ammerzoden heeft met name de bestemmingen op de bedrijventerreinen Uilecoten en Bernseweg en het centrumgebied van Ammerzoden. Het centrumgebied heeft een prima verbinding via de Haarstraat. Het verkeer van Uilecoten wordt zoveel mogelijk via de ontsluitingsroute over de Achterdijk en Oude Rijksweg geleid. Om dit te bevorderen zijn maatregelen in de naastgelegen woonstraten, zoals Geelrijs of Mr. La Grostraat, mogelijk.

Het verkeer van en naar bedrijventerrein Bernseweg verspreidt zich over de nieuwe route Achterdijk-Oude Rijksweg en de route Hogesteeg-Haarstraat-Rondweg Hedel. Dit betekent dat vrachtverkeer dat zijn bestemming in de kern Ammerzoden heeft wordt geaccepteerd. Gevolg hiervan is dat met name inrichting van de Hogestraat-Kerkstraat-Haarstraat geschikt moet zijn voor het vrachtverkeer.

#### *West-Bommelerwaard*

De route Achterdijk-Oude Rijksweg wordt verbeterd, zodat de kernen Ammerzoden en Wellseind en de omliggende dijken minder worden belast met vrachtverkeer. Om dit effect te optimaliseren is het noodzakelijk om de verbinding tussen de Maas-Waalweg en de Achterdijk te realiseren. In overleg met de gemeente Zaltbommel moet worden bepaald op welke manier deze verbinding wordt gerealiseerd.



#### *Wegen zonder vrachtverkeer*

Om het vrachtverkeer op de juiste plaats te krijgen gaat de voorkeur uit naar infrastructurele maatregelen. Door de wenselijke routes voor het vrachtverkeer ruim genoeg vorm te geven en de andere routes juist minder ruim, met diverse verkeersmaatregelen, wordt het gebruik van de gewenste routes bevorderd. Dit is echter niet op alle locaties mogelijk, waarbij een inrijdverbod voor het vrachtverkeer nodig is.

Binnen de gemeente zijn een aantal wegen waar een inrijdverbod voor het vrachtverkeer is ingesteld, bijvoorbeeld de Berm bij Kerkdriel en de Hogeweg bij Rossum. Deze inrijdverboden voor vrachtverkeer blijven gehandhaafd om op deze manier de overlast te beperken en de verkeersveiligheid te optimaliseren. Op locaties waar een inrijdverbod gewenst is wordt dit in overleg met belanghebbenden en, waar nodig, met andere wegbeheerders afgestemd.

Uit de omgeving van Wellseind komen regelmatig klachten over vrachtverkeer, dat zorgt voor overlast en verkeersonveiligheid. Met de verbetering van de route Achterdijk-Oude Rijksweg en met het doortrekken van de Maas-Waalweg wordt dit probleem sterk verminderd. Wanneer na realisatie van de route Achterdijk-Oude Rijksweg blijkt dat het vrachtverkeer nog steeds voor overlast zorgt is een inrijdverbod voor vrachtverkeer te overwegen.

De handhaving vormt vaak een probleem bij gerealiseerde inrijdverboden. Vooral omdat het bestemmingsverkeer wel toegestaan moet worden, om bij de aanliggende percelen te komen. Door de politie is vanuit handhaving aangegeven de voorkeur te geven aan een inrijdverbod voor vrachtverkeer met een onderbord 'uitgezonderd het afleveren/ophalen van goederen/personen bij aanwonenden'.



#### *Parkeren vrachtauto's*

In de APV (Algemene Plaatselijke Verordening) is het parkeren van grote voertuigen binnen de bebouwde kom verboden. Bij Rossum (Weteringsehoek) en Velddriel (Veilingweg) zijn parkeerplaatsen aanwezig. Verder is een besluit genomen om een nieuwe vrachtautoparkeerplaats te realiseren bij de Laarstraat. Voordeel hiervan is dat het vrachtverkeer niet langer in Kerkdriel zelf parkeert. Vooral bij de sportterreinen in de Ipperakkeren levert dit voordeel op. Hier ontstaat dan een vermindering van de overlast en verbetering van de verkeersveiligheid.

Voor de lange termijn gaat de voorkeur uit naar vrachtautoparkeerplaatsen bij de verschillende bedrijventerreinen in de gemeente of direct langs de ontsluitingsroutes. Op deze manier wordt vrachtwagenchauffeurs een parkeerlocatie op korte afstand geboden.

In Kerkdriel kan dan een parkeerterrein voor vrachtauto's bij een van de bedrijventerreinen Ambachtstraat of Nijverheidsstraat komen. Ook in de kernen Ammerzoden en Hedel is dan een parkeerterrein wenselijk. Het gaat dan om een parkeerlocatie bij de bedrijventerreinen Uilecoten of Bernseweg en bij De Kampen. Wanneer deze locaties eenmaal gerealiseerd zijn, dan wordt de vrachtwagenlocatie aan de Laarstraat van ondergeschikt belang.

### 3.5 Bewegwijzering en GPS-navigatie

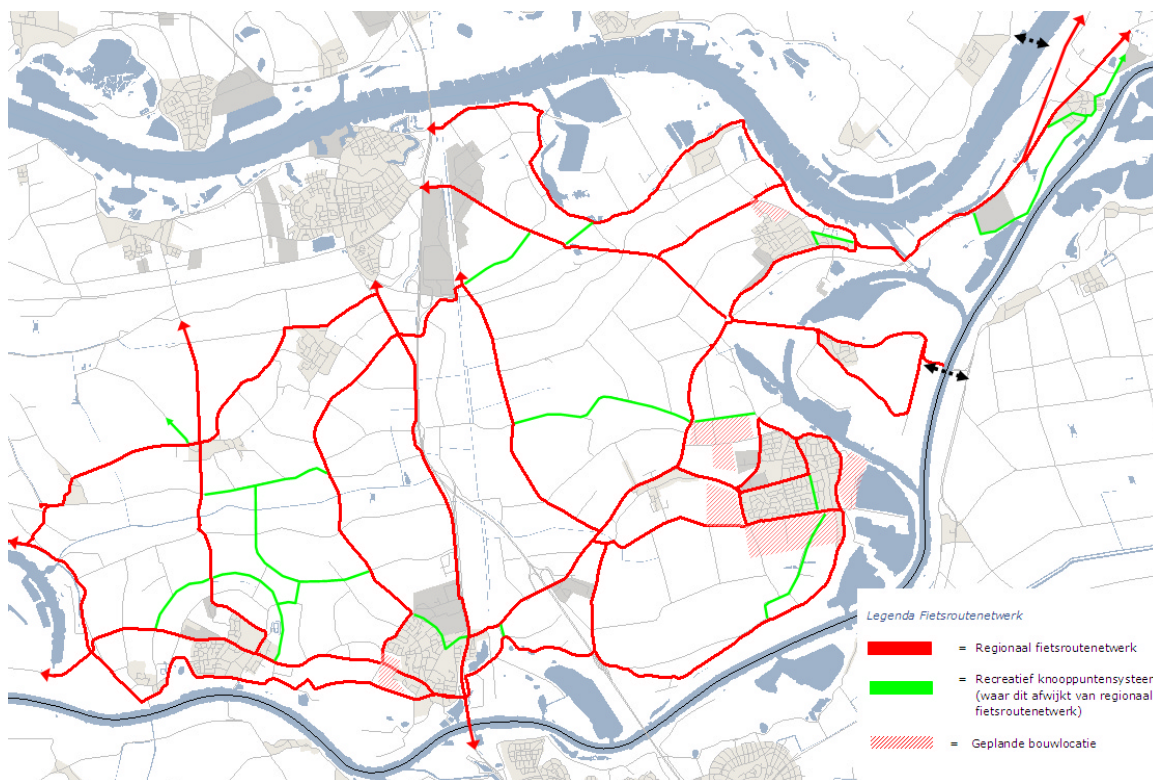
De komende jaren zijn ingrijpende veranderingen in het wegennet (de nieuwe ontsluitingsroutes) te verwachten. Vooral aan de westzijde van de A2 veranderen de verkeersstromen en de gewenste routes. De bewegwijzering en de navigatiesystemen in de auto's moeten op deze routes aangepast worden. Bijvoorbeeld zou Ammerzoden noord via de nieuwe route Achterdijk-Oude Rijksweg moeten worden verwezen.



### 3.6 Fietsverkeer

#### *Regionaal fietsroutenetwerk*

In regionaal verband is een fietsroutenetwerk opgesteld (zie figuur 6 en bijlage VI). Dit is een functioneel fietsroutenetwerk dat vooral bedoeld is voor de utilitaire (functionele) fietsverplaatsingen. Denk dan aan het fietsverkeer naar scholen, werk en winkelvoorzieningen. Natuurlijk kan ook het recreatieve fietsverkeer van deze routes gebruik maken.



figuur 6: Regionaal fietsroutenetwerk

Voor de functionele fietsroutes gelden eisen over de directheid, het comfort en de verkeersveiligheid. Wat betreft directheid is het regionale fietsroutenetwerk zo opgezet dat er directe routes ontstaan naar de belangrijkste attractiepunten. Deze attractiepunten zijn bijvoorbeeld de (middelbare) scholen, de winkels en de sportvoorzieningen. Op deze manier ontstaan routes met een minimale omrijafstand tussen alle kernen in de gemeente Maasdriel en naar Zaltbommel en 's-Hertogenbosch.

Voor de wegen die onderdeel uitmaken van het regionaal fietsroutenetwerk wordt specifiek aandacht besteed aan de verkeersveiligheid en het comfort voor de fietsers. Waar een fietsroute langs belangrijke autoroutes gaan, zijn vrijliggende fietspaden aanwezig of worden deze gerealiseerd. Alle fietsroutes zijn bij voorkeur in asfalt uitgevoerd. Dit geldt voor de vrijliggende fietspaden, maar ook voor de wegen met gemengd verkeer. In verblijfsgebieden zijn alternatieve vormen, zoals fietsstraten, mogelijk.

Voor het fietsverkeer uit Maasdriel naar 's-Hertogenbosch zou een extra verbinding over de Maas langs de A2 de directheid van de route verbeteren. Bij een eventuele verbreding van de brug van de A2 vraagt de gemeente Maasdriel aandacht bij Rijkswaterstaat voor een extra fietsverbinding. In de recente verbreding van de A2 is geen verbreding van de brug zelf opgenomen.

#### *Regionale recreatieve fietsroutes*

Naast het functionele fietsnetwerk wordt in regionaal verband een knooppuntensysteem opgezet. Dit is vooral voor de recreatieve fietsers bedoeld, waarbij ze van knoop naar knoop kunnen fietsen. Aan de hand van de nummers van de knopen kan ieder dan een eigen route samenstellen.

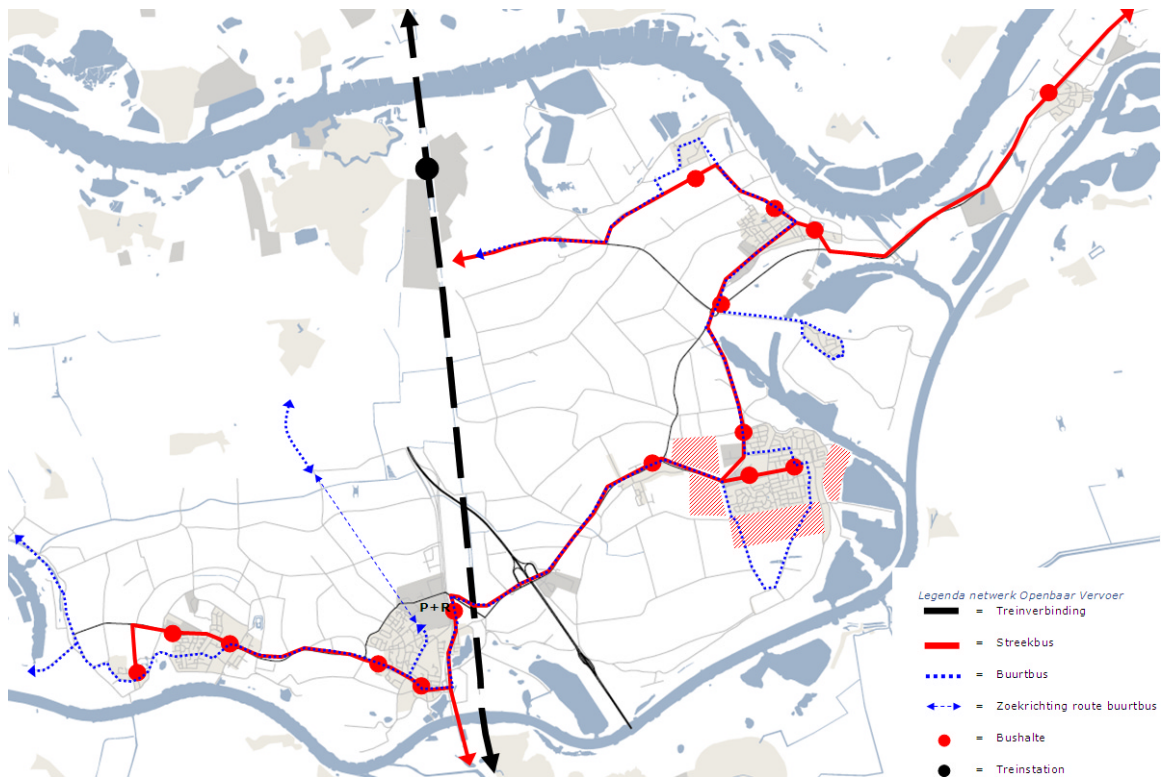
Er worden geen specifieke eisen gesteld aan de routes in het fietsknooppuntensysteem. Daar waar de routes samenvallen met het regionale fietsroutenetwerk wordt al aandacht besteed aan het comfort en de veiligheid voor fietsers. De overige wegen betreffen voornamelijk rustige landwegen waar geen bijzondere maatregelen nodig zijn.

#### *Dijken*

Veel van de dijken in de gemeente Maasdriel maken onderdeel uit van het fietsroutenetwerk. Deze dijken verdienen extra aandacht vanuit verkeersveiligheid, maar ook vanuit de recreatieve waarde (ook voor andere vervoerswijzen dan fietsers). Het is te overwegen om delen van de dijken af te sluiten voor het gemotoriseerd verkeer, wat goed is voor de aantrekkelijkheid en veiligheid voor het fietsverkeer. Harde voorwaarde hierbij is dat er goede alternatieve routes voor het autoverkeer zijn en dat de bestemmingen aan de dijk bereikt kunnen worden.

#### *Fietsenstallingen*

Om de aantrekkelijkheid van de fiets te versterken zijn goede fietsenstallingen bij de belangrijke bestemmingen een must. Goede stallingsmogelijkheden zijn een belangrijke beslisfactor voor fietsgebruikers.



figuur 7: Netwerk openbaar vervoer

De fietsenstallingen zijn aanwezig bij de sportvoorzieningen, bij de maatschappelijke voorzieningen (bibliotheek, gemeentehuis), bij de winkels en bij de openbaar vervoerhaltes. De fietsenstalling komen hierbij dicht bij de ingang te staan. In de winkelgebieden zijn er meerdere plekken verspreid over het gebied. Bij de bushaltes komen voldoende fietsenstallingen van goede kwaliteit. Voor bestaande situatie beoordeeld de gemeente in hoeverre verbeteringen nodig zijn. Bij nieuwe ontwikkelingen moeten voldoende fietsvoorzieningen in de planvorming worden meegenomen.

#### *Bromfietsverkeer*

Voor de bromfietzers geldt dat zij, waar mogelijk, op de rijbaan moeten rijden. In Maasdriel betekent dit dat ze bijna overal op de rijbaan rijden. Binnen de bebouwde kom (50km-wegen en 30km-zones) rijden de bromfietzers overal op de rijbaan. Buiten de bebouwde kom moeten de bromfietzers op het (brom)fietspad rijden bij zowel 80km-wegen als 60km-zones. Op wegen waar geen voorzieningen aanwezig zijn (alleen 60km-zones) rijden fietsers en bromfietzers op de rijbaan.

#### *Maatregelen voor de fietsers*

Concrete maatregelen vanuit het fietsroutenetwerk zijn:

- » aanleg van vrijliggende fietspaden langs de Provincialeweg (N831 tussen rotonde Wordenseweg en aansluiting Berm) door Provincie Gelderland;
- » aanleg van vrijliggende fietspaden langs de Bulkseweg en Duitse Weistraat in Kerkdriel;
- » aanleg van vrijliggende fietspaden langs de H.C. de Jonghweg;
- » goede fietsenstallingen in de winkelcentra en bij de haltes van het openbaar vervoer.

### 3.7 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer heeft in Maasdriel een belangrijke maatschappelijke functie. Naast het gebruik door forenzen is het openbaar vervoer belangrijk voor de mobiliteit van ouderen en jongeren. Voor Maasdriel is daarom de ambitie om het openbaar vervoersysteem op zijn minst in stand te houden en om te zoeken naar mogelijkheden om dit verder uit te breiden. Deze ambitie past bij het landelijke karakter van de gemeente en het uitgangspunt om alle vervoerswijzen te faciliteren.

#### *Openbaar vervoernet*

Het openbaar vervoernet is opgebouwd uit vier niveaus, met elk hun eigen functie (zie bijlage VII). Het eerste niveau is de trein. De gemeente is met de trein bereikbaar via de stations in Zaltbommel en 's-Hertogenbosch. Een eventueel station bij 's-Hertogenbosch Maaspoort kan ook een functie voor Maasdriel verzorgen.

### *Streeklijnen*

Op het tweede niveau zorgen de streeklijnen voor directe en snelle verbindingen met omliggende gemeenten en belangrijke bestemmingen. Hiervoor is een gestrekte lijnvoering met een (beperkt) aantal centrale haltes in of bij de kernen nodig.

De streeklijnen doen bij voorkeur de centrumgebieden van de grotere kernen in de gemeente aan. Snelle verbindingen vanuit Ammerzoden/Hedel en Kerkdriel zijn hiervoor het uitgangspunt. Voor Kerkdriel wordt een evenwicht gezocht in de snelheid van de dienst en de bereikbaarheid vanuit de kern. Verder hebben zowel de westzijde (Well, Ammerzoden, Hedel) als de oostzijde van de gemeente (Velddriel, Kerkdriel, Rossum, Heerewaarden) tijdens de hele dag een rechtstreekse verbinding met 's-Hertogenbosch. Een mogelijkheid voor het creëren van deze rechtstreekse verbinding is het doortrekken van het lijntje tussen Well en Hedel naar 's-Hertogenbosch. Ook is er een wens voor een directe streeklijn tussen Kerkdriel en Zaltbommel.

Bij deze streeklijnen in de gemeente is het van belang dat er goede overstapmogelijkheden zijn. Hierbij is het van belang dat de verschillende busdiensten goed op elkaar aansluiten. Het gaat om een overstapmogelijkheid bij Rossum (lijn Heerewaarden-'s-Hertogenbosch en Zaltbommel). Daarnaast komt bij de rotonde Oude Rijksweg-Baronieweg een overstaphalte. Van belang is dat op deze punten ook overgestapt kan worden naar/van de buurtbus.

De haltes hebben een hoog kwaliteitsniveau met voldoende voorzieningen. Minimaal beschikken de haltes over voldoende overdekte wachtruimte (met eenabri) en een verhoogde bushalte. Bij de belangrijke bushaltes zijn voldoende fietsenstallingen van goede kwaliteit (overdekt) aanwezig. Bij een aantal bushaltes op strategische locaties worden ook parkeervoorzieningen gerealiseerd, zodat deze als P&R-locatie kunnen functioneren.

### *Buurtbus*

In aanvulling hierop functioneert de buurtbus op het derde niveau. De buurtbussen hebben een belangrijke sociale functie. Ze zorgen voor verbindingen tussen de kernen in de gemeente, zodat alle kernen onderling te bereiken zijn. Ook zorgt de buurtbus voor een verbinding tussen de kernen in Maasdriel en Zaltbommel.

Om de functie van de buurtbus te versterken is een uitbreiding van de frequentie wenselijk. Hiervoor zijn extra vrijwilligers nodig. Wanneer het nodig is zorgt de gemeente voor (financiële) ondersteuning voor het in stand houden van de buurtbus en voor het aantrekken van extra vrijwilligers. Bij het vervangen van de bussen worden bij voorkeur rolstoelgeschikte buurtbussen aangeschaft. Op dit moment bestaan er echter nog geen bestelbussen die voldoen aan de opgestelde wensen. De bussen moeten zowel personen in rolstoelen als (meerdere) andere passagiers kunnen vervoeren. Daarnaast hebben de bussen een systeem nodig die op een snelle en geautomatiseerde manier de rolstoelen toegang geven tot de bus.

In het convenant route Achterdijk-Oude Rijksweg is afgesproken dat de Veldweg wordt geknipt voor het autoverkeer. Dit betekent dat voor de buurtbus tussen Hedel en Zaltbommel een alternatieve route gezocht moet worden. Verder is er geen rechtstreekse buurtbusverbinding tussen Kerkdriel en Zaltbommel, de bus moet altijd omrijden via de andere dorpen. Het is aan de vervoerder om deze verbinding eventueel te optimaliseren.

#### *Regiotaxi*

Op het vierde niveau zorgt de regiotaxi voor deur-tot-deur-verbindingen. De regiotaxi is een vorm van collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV). Iedereen mag gebruik maken van de regiotaxi. Daarnaast heeft de regiotaxi in het bijzonder een functie voor het vervoer van WMO-geïndiceerden.

#### *Transferium*

Om een robuust mobiliteitsnet te ontwikkelen is het wenselijk om goede, aantrekkelijke en logisch gesitueerde transferia te hebben, waar reizigers kunnen overstappen op een andere vervoerwijze. Voor de Bommelerwaard zijn hiervoor twee locaties aan te wijzen. Dit zijn het station Zaltbommel en een P+R-terrein bij de rotonde Oude Rijksweg-Baronieweg.

Bij de rotonde Oude Rijksweg-Baronieweg wordt een overstappunt gerealiseerd. Deze wordt uitgebouwd tot een transferium. De locatie van dit transferium is vanuit de Bommelerwaard en vanaf de A2 goed te bereiken. Wanneer de twee streeklijnen in Maasdriel (vanuit Well-Ammerzoden-Hedel en vanuit Kerkdriel) in een halfuursdienst doorlopen naar 's-Hertogenbosch, dan is zelfs een kwartiersdienst tussen het transferium en 's Hertogenbosch mogelijk.

#### *Taken van de gemeente*

Het openbaar vervoer is vooral een taak van de provincie. Op lokaal niveau zorgt de gemeente voor het faciliteren van de concrete maatregelen. Bij nieuwe aanbestedingsrondes werkt de gemeente mee met de provincie bij het opstellen van het programma van eisen. Op deze manier kunnen lokale wensen voor het openbaar vervoer worden ingebracht.

### 3.8 Maatregelen voor een bereikbaar Maasdriel

Om het verkeerscirculatieplan optimaal te laten functioneren zijn maatregelen nodig. In het overzicht op de volgende bladzijden zijn alle gewenste maatregelen vanuit de verkeerscirculatie, fietsverkeer en openbaar vervoer weergegeven.

Onderdeel	Plaats	Locatie	Maatregel	
Autoverkeer	Ammerzoden/Hedel (buitengebied)	Achterdijk – Oude Rijksweg	Verbeteren ontsluitingsroute	
	Ammerzoden (buitengebied)	Maas-Waalweg - Achterdijk	Doortrekken Maas-Waalweg	
	Hedel	Baronieweg en omgeving	Aanleg rondweg Hedel en verbetering Baronieweg	
	Kerkdriel/Velddriel	Velddriel Zuid/Kerkdriel Zuid	Aanleg nieuwe route A2 - Paddenstoelencoluster	
	Kerkdriel	Paterstraat	Woonfunctie tussen Duitse Weistraat en Kievitsham en verbetering tussen Kievitsham en Zandstraat	
	Kerkdriel	Kromsteeg	Benadrukken verblijfskarakter	
	Hedel	Centrum	Herinrichting centrumgebied Hedel	
	Ammerzoden	Centrum	Herinrichting centrumgebied Ammerzoden	
	Vrachtwagenverkeer	Ammerzoden/Hedel (buitengebied)	Achterdijk – Oude Rijksweg	Verbeteren ontsluitingsroute
		Ammerzoden (buitengebied)	Maas-Waalweg - Achterdijk	Doortrekken Maas-Waalweg
		Ammerzoden	Geelrijs, Mr. La Grostraat en omgeving	Maatregelen tegen vrachtwagenverkeer omgeving Geelrijs en Mr. La Grostraat
		Hedel	Baronieweg en omgeving	Aanleg en verbetering rondweg Hedel
	Kerkdriel/Velddriel	Velddriel Zuid/Kerkdriel Zuid	Aanleg nieuwe route A2 - Paddenstoelencoluster	
	Kerkdriel	Paterstraat	Woonfunctie tussen Duitse Weistraat en Kievitsham en verbetering tussen Kievitsham en Geersteeg	
	Hedel, De Geerden, Kerkdriel	Bedrijventerreinen	Realiseren van een vrachtwagenparkeerterrein	
Fietsroutenetwerk	Provincialeweg (N831)	tussen Wordenseweg en Berm	Aanleg vrijliggende fietspaden	
	Kerkdriel	Bulksseweg	Aanleg vrijliggende fietspaden	
	Kerkdriel	Duitse Weistraat	Aanleg vrijliggende fietspaden	
	Rossum/Hunwenen	H. C. de Jonghweg	Aanleg vrijliggende fietspaden	



Onderdeel	Plaats	Locatie	Maatregel
	Hele gemeente	Dijken	Maatregelen tegen doorgaand autoverkeer
	Hele gemeente	Fietsenstallingen	Beoordelen fietsenstallingen bestaande voorzieningen
	Kernen	Centrumgebieden	Realiseren fietsvoorzieningen (stallingen)
Openbaar Vervoer	Streekdienst	Bushaltes	Realiseren kwalitatief hoogwaardige haltes met opgehoogde banden,abri's en fietsvoorzieningen
	Buurtbus	Algemeen	Aanschaf rolstoelvriendelijke bussen
	Buurtbus	Algemeen	Verhogen frequentie
	Buurtbus	Algemeen	Aandacht voor vrijwilligers
	Provincie		Gemeente Maasdriel praat mee over programma van eisen voor aanbesteding concessie
Parkeren	Vrachtautoparkeerplaatsen		
	Parkeerproblemen in woonstraten		
	Onderzoek noodzaak parkeerschijfzone Kerkdriel		

*tabel 1: Overzicht verkeersmaatregelen Maasdriel Bereikbaar*

	Functie	Kenmerken
Stroomweg	Verkeersfunctie Stromen op wegvakken en kruispunten	Maximumsnelheid 100 of 120 Ongelijkvloerse kruispunten Geen langzaam verkeer
Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom	Doorgaande functie: Stromen op wegvakken, uitwisselen op kruisingen	Maximum snelheid 80 km/h Voorrangskruispunten Vrijliggende fietspaden Geen erfaansluitingen
Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom	Doorgaande functie: Stromen op wegvakken, uitwisselen op kruisingen	Maximum snelheid 50 km/h Voorrangskruispunten Vrijliggende fietspaden Oversteekvoorzieningen Bij voorkeur geen parkeren Eventueel langsparkeren in vakken
Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom	Geen doorgaande functie: Uitwisselen op wegvakken en kruisingen	Maximum snelheid 60 km/h Gemengd verkeer Gelijkwaardige kruispunten Snelheidsbeperkende maatregelen
Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom	Geen doorgaande functie: Uitwisselen op wegvakken en kruisingen	Maximum snelheid 30km/h Gemengd verkeer Gelijkwaardige kruispunten Snelheidsbeperkende maatregelen Parkeren in vakken en op rijbaan

*tabel 2: Eigenschappen wegencategorieën*

## 4 WEGENCATEGORISERING

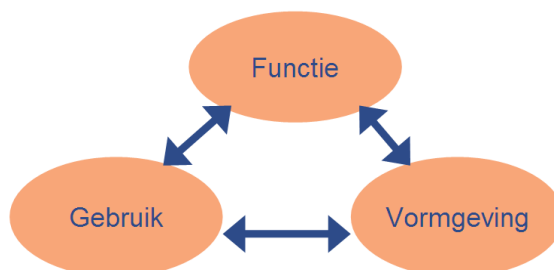
De gedachte 'verkeer op de juiste plaats' is doorvertaald naar de functies van de verschillende wegen. Hiervoor is een wegencategoriseringsplan opgesteld. Dit plan is een doorvertaling van het verkeerscirculatieplan zoals beschreven in hoofdstuk 3.

### 4.1 Het principe van duurzaam veilig

In 1997 hebben alle overheden in Nederland het convenant 'duurzaam veilig' ondertekend. Het verbeteren van de verkeersveiligheid volgens duurzaam veilig is gebaseerd op de volgende principes:

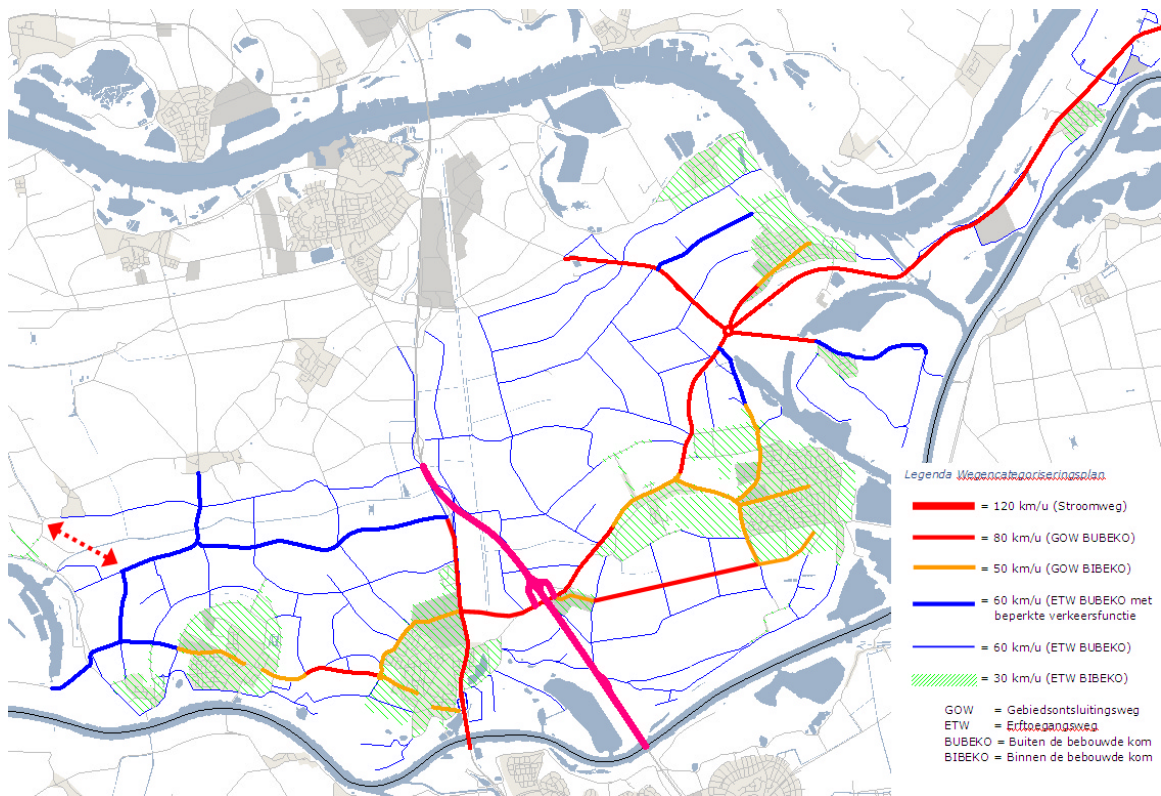
- » mens centraal. Verkeer is 'mensenwerk'. Dit betekent dat de infrastructuur begrijpelijk en vergevingsgezind moet zijn;
- » voorkomen van grote snelheidsverschillen en richtingverschillen;
- » wanneer het voorkomen van richtingverschillen niet mogelijk is, dan lage snelheid.

Dit wordt bereikt door de functie, het gebruik en de vormgeving van de wegen op elkaar af te stemmen. Aan de hand van juiste vormgeving van de weg kan de weggebruiker de functie van de weg afleiden, zodat hij zich op de juiste en gewenste manier gedraagt. Door drie typen wegen (met bijbehorende inrichting) te onderscheiden, wordt het de weggebruiker snel duidelijk wat van hem verwacht wordt.



De drie typen wegen zijn in het wegencategoriseringsplan verwerkt. Elk type weg heeft specifieke kenmerken, waaraan de weggebruiker de weg kan herkennen (zie tabel 2). De volgende typen wegen worden onderscheiden:

- » stroomwegen. Voor het stromen van verkeer met hoge snelheid. Dit zijn vooral boven-regionale, nationale en internationale verbindingen. Dit zijn de autosnelwegen en de autowegen;
- » gebiedsontsluitingswegen. Deze zorgen voor de ontsluiting van de regio en van de kernen. Het gaat hierbij om de provinciale wegen en om de doorgaande wegen binnen en buiten de bebouwde kom;
- » verblijfsgebieden of erftoegangswegen. Voor het aansluiten van de erven en percelen en het bereiken van de bestemming. Denk hierbij aan de woonstraten, centrumgebieden en plattelandswegen.



figuur 8: Wegencategoriseringsplan gemeente Maasdriel

## 4.2 Wegencategoriseringsplan

---

Zoals aangegeven is het verkeerscirculatieplan vertaald naar het wegcategoriseringsplan. Dit plan is in figuur 8 weergegeven. Belangrijk hierbij is dat dit plan laat zien wat de gewenste functie, en daarmee de gewenste inrichting, van de wegen is (zie ook bijlage VIII). Dit betekent dat diverse wegen aangepast moeten worden om te voldoen aan het wegcategoriseringsplan. In de volgende paragrafen worden de onderdelen van het wegcategoriseringsplan toegelicht.

## 4.3 Stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen

---

In het verkeerscirculatieplan zijn de belangrijke ontsluitingsroutes in de gemeente aangegeven. De A2 is hierbij een belangrijke (inter)nationale transportas en daarom is de A2 dan ook aangewezen als een stroomweg.

De overige ontsluitingsroutes in het verkeerscirculatieplan zorgen voor de ontsluiting van het gebied. Gezien deze functie krijgen de meeste wegen het kenmerk gebiedsontsluitingsweg. Door op deze routes de kenmerken van de gebiedsontsluitingswegen toe te passen (met bijbehorende inrichting) zijn de routes geschikt voor deze functie en herkenbaar voor de weggebruiker.

Voor een aantal routes buiten de bebouwde kom met een beperkte verkeersfunctie is ervoor gekozen om deze niet aan te wijzen als gebiedsontsluitingsweg, maar als erftoegangsweg met een beperkte verkeersfunctie. Daar wordt in paragraaf 4.4 verder op ingegaan.

### *Aanpassingen aan de weginrichting*

Op een aantal wegen zijn aanpassingen nodig om de inrichting aan te passen aan de functie van gebiedsontsluitingsweg. Voor een aantal wegen is het voldoende om de markering aan te passen (denk bijvoorbeeld aan de Jan Klingerweg). Voor andere wegen zijn grootschaliger ingrepen nodig. Voorbeelden hiervan zijn herinrichting (inclusief aanleg vrijliggende fietspaden) van de Bulkseweg en Duitse Weistraat. In het overzicht in tabel 3 is een overzicht van alle gewenste maatregelen vanuit het Wegencategoriseringsplan weergegeven.

### *Vijftig en verkeer van rechts*

Bij de herinrichting van de Kerkstraat in 2002 is er bewust voor gekozen om gelijkwaardige kruispunten toe te passen op deze 50km-weg. Dit komt niet overeen met de landelijke richtlijnen een gebiedsontsluitingsweg. Ook uit de gehouden enquête komt naar voren dat dit door weggebruikers als onveilig wordt ervaren of niet wordt begrepen. Daarom wordt dit principe niet verder in de gemeente toegepast, maar wordt aangesloten bij de landelijke richtlijnen.

In de Kerkstraat is sinds de herinrichting het aantal ongevallen afgenomen en de gereden snelheid verlaagd. Het heeft daarom geen directe noodzaak om de kruispunten in de Kerkstraat om te bouwen naar voorrangskruispunten. Wanneer de Kerkstraat wordt aangepakt voor groot onderhoud, dan wordt herziening van de situatie meegenomen.

#### 4.4 Verblijfsgebieden

Alle overige wegen zijn in principe erftoegangswegen en vallen binnen de verblijfsgebieden (zie figuur 8). Deze wegen hebben geen verkeersfunctie, maar zijn bedoeld om de bestemming en percelen te bereiken. De verkeersveiligheid en een aantrekkelijke (woon)omgeving hebben hier prioriteit.

##### *30km-zones*

Binnen de bebouwde kom worden alle verblijfsgebieden aangewezen als 30km-zone. Verblijfsgebieden die nog geen 30km-zone zijn worden aangewezen en ingericht. Alle bestaande 30km-zones worden opnieuw beoordeeld en waar nodig extra maatregelen genomen. Bijzondere aandacht krijgt de verkeersveiligheid bij de scholen en op de routes naar de scholen.

In de 30km-zones heeft de verkeersveiligheid prioriteit. Het creëren van veilige en kindvriendelijke woonwijken is hierbij van belang. In de verblijfsgebieden worden waar nodig snelheidsremmende maatregelen genomen. (Potentieel) gevaarlijke locaties hebben hierbij prioriteit. Denk hierbij aan de kruispunten of bijzondere locaties (zoals bij een speelveldje).



Ook de centrumgebieden (Kerkdriel, Hedel, Ammerzoden) zijn aangemerkt als verblijfsgebieden. Ondanks dat de hoeveelheid verkeer (met name in Hedel en Ammerzoden) wat hoger ligt worden alle centrumgebied als 30km-zone ingericht. Doordat er veel mensen lopen, parkeren, laden en lossen, enzovoort, hebben deze gebieden echt het karakter van een verblijfsgebied.

De bedrijventerreinen zijn bijzondere vormen van verblijfsgebieden. In principe zijn alle straten op de bedrijventerreinen erftoegangswegen. Voor het vrachtverkeer is het echter niet wenselijk om smalle rijbanen en (veel) snelheidsremmers toe te passen. De verkeersmaatregelen op de bedrijventerreinen zijn daarom minder gericht op het verminderen van de snelheid, maar meer op de visuele attentiewaarde van kruispunten en aandachtspunten.

### *60km-zones*

Ook buiten de bebouwde kom zijn, naast de A2 en de gebiedsontsluitingswegen, de overige wegen aangewezen als erftoegangswegen. Deze wegen worden aangewezen als 60km-zone. Ook in deze zones hebben verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit prioriteit. De inrichting van de wegen wordt aangepast aan de functie van 60km-zone en waar nodig worden verkeersmaatregelen genomen.

Bij de aanpak van de 60km-zones wordt bijzondere aandacht besteed aan de vormgeving van de verkeersmaatregelen. Aan de ene kant betreft dit de landschappelijke inpassing van de verkeersmaatregelen. Waar mogelijk en voldoende effectief worden hiervoor landschappelijke elementen gebruikt. Aan de andere kant mogen de verkeersmaatregelen geen onredelijke belemmering voor het landbouwverkeer veroorzaken.

In de gemeente worden de meeste dijken ook aangewezen als 60km-zone. De dijken verdienen hierbij extra aandacht vanuit (gevoelsmatige) verkeersveiligheid en de recreatieve functie. Wanneer er goede alternatieven zijn, dan is het mogelijk om dijkgedeeltes af te sluiten voor het autoverkeer. Dit sluit aan bij het (recreatieve) fietsroutenetwerk, zodat verkeersveilige en aantrekkelijke fietsroutes ontstaan. Eventuele afsluitingen of maatregelen moeten weloverwogen worden, gezien mogelijke weerstand vanuit diverse groepen. Een harde voorwaarde is de bereikbaarheid van de bestemmingen direct aan de dijk.

### *60km-zones met beperkte verkeersfunctie*

In het verkeerscirculatieplan zijn een aantal ontsluitingsroutes aangewezen, die echter niet zijn aangewezen als gebiedsontsluitingsweg. Het gaat hierbij om de volgende routes:

- » Berm bij Kerkdriel;
- » N831 ten westen van Ammerzoden;
- » N832 tussen de N831 en de gemeentegrens;
- » de nieuwe ontsluitingsroute Achterdijk-Oude Rijksweg (gedeelte Achterdijk).

Deze routes vallen binnen de 60km-zone en worden dan ook op deze manier ingericht. Hiervoor is gekozen omdat er aan deze wegen relatief veel erfaansluitingen zijn en er geen ruimte of wenselijkheid is voor het opwaarderen tot gebiedsontsluitingsweg. De werkelijke verkeersintensiteiten staan deze keuze toe. De vier routes hebben wel een beperkte ontsluitingsfunctie voor het omliggende gebied. Daarom zijn deze wegen enigszins ruimer vormgegeven.



## 4.5 Snelheidsovergangen

---

In voorgaande paragrafen is aangegeven dat een juiste inrichting van de weg van belang is voor de herkenbaarheid voor de weggebruiker. Bijzondere aandachtspunten hierbij zijn de overgangen van de ene wegencategorie naar de andere, ofwel de snelheidsovergangen. Het is van belang dat de snelheidsovergangen op de juiste locatie liggen en duidelijk herkenbaar zijn.

### *Verblijfsgebieden*

De overgangen naar de verblijfsgebieden moeten duidelijk worden vormgegeven. Deze worden ook wel 30km-poorten of 60km-poorten genoemd. Voor een duidelijke herkenbare overgang wordt het minimaal met borden aangegeven en ondersteund met markering. Bij voorkeur worden extra maatregelen genomen om de herkenbaarheid te verbeteren, zoals opvallende borden en een verkeersmaatregel zoals drempel of versmalling.



### *Bebouwde kom*

De overgang van buiten naar binnen de bebouwde kom is belangrijk voor het verkeersgedrag van (met name het gemotoriseerd) verkeer. Net als bij de verblijfsgebieden moet de overgang duidelijk herkenbaar zijn en op de juiste locatie liggen. De herkenbaarheid van de bebouwde kom wordt verbeterd door het bord 'bebouwde kom' te ondersteunen met attentieverhogende palen en markering of eventueel aanvullende verkeersmaatregelen. Daarnaast moet de locatie zo zijn gekozen, dat weggebruikers na het voorbij rijden van het kombord werkelijk ervaren dat ze binnen de kom rijden. Minimaal gaat het dan om aaneengesloten bebouwing aan één zijde van de weg.

## 4.6 Voorzieningen voor het langzaam verkeer

---

### *Fietsvoorzieningen*

In de 30km-zones kan het fietsverkeer gewoon op de rijbaan fietsen. Ook in de 60km-zones is het goed mogelijk om het fietsverkeer met het autoverkeer te mengen. Om extra kwaliteit of verkeersveiligheid voor het fietsverkeer te bieden kan ervoor gekozen om vrijliggende of losse (solitaire) fietspaden aan te leggen. Op gebiedsontsluitingswegen zijn altijd fietsvoorzieningen nodig. Binnen de bebouwde kom gaat de voorkeur uit naar vrijliggende fietspaden, maar eventueel zijn voldoende brede fietsstroken acceptabel. Buiten de bebouwde kom zijn altijd vrijliggende fietspaden nodig.



### *Oversteekplaatsen*

Op een aantal plekken in het wegennet verdient de veilige oversteekbaarheid voor voetgangers de aandacht. Het aanbrengen van een voetgangersoversteekplaats (zebra) kan dit verbeteren. Toch kan een zebra ook tot schijnveiligheid leiden. Daarom worden zebra's alleen aangelegd waar veel voetgangers oversteken.

Op gebiedsontsluitingswegen worden alleen zebra's aangelegd, wanneer de werkelijk gereden snelheid door het grootste deel van het autoverkeer niet hoger is dan 50km/uur (V85). Bij het realiseren van een zebra moeten dan minimaal maatregelen worden genomen om toch de snelheid te verminderen. Waar een zebra echt niet wenselijk of mogelijk is kunnen wel andere maatregelen getroffen worden om de oversteekbaarheid te verbeteren. Denk dan aan het aanleggen van een middengeleider (verkeersheuvel) zodat voetgangers een rustpunt hebben halverwege de oversteek.

In de 30-zones worden in principe geen oversteekvoorzieningen gerealiseerd. In deze gebieden is het autoverkeer al 'te gast'. Met een juiste inrichting van de 30km-zones zijn de oversteekvoorzieningen dan ook niet nodig. Twee uitzonderingen hierop vormen de winkelcentra en de schoolomgeving. In de winkelcentra functioneren de oversteekplaatsen voor het bundelen van het (voetgangers)verkeer. Bij de scholen zorgen de oversteekplaatsen voor herkenbaarheid voor zowel kinderen als overig verkeer. Kinderen weten zo op welke plek ze het beste over kunnen steken en het overige verkeer wordt door de zebra extra gewaarschuwd.

### *Trottoirs*

Het is wenselijk om in ieder geval binnen de bebouwde kom voldoende ruimte te bieden aan voetgangers. Daarom is in alle wegen binnen de kom aan minimaal één zijde voldoende ruimte voor voetgangers beschikbaar. Bij voorkeur is hiervoor een trottoir aanwezig. In sommige gevallen kan dit ook op een andere (gelijkvloerse) wijze. Waar de voetgangersvoorziening ontbreekt worden deze gerealiseerd, bij voorkeur in combinatie met onderhoudsprojecten.

Waar wordt gekozen voor een gelijkvloerse inrichting is bijzondere aandacht voor de vormgeving noodzakelijk. Er is dan een duidelijke en herkenbare scheiding tussen de rijloper en de ruimte voor de voetganger aanwezig.

Bij de voetgangersvoorzieningen wordt extra aandacht besteed aan de begaanbaarheid voor rolstoelen, rollators of kinderwagens. Bij de kruispunten en oversteekplaatsen worden hiervoor verlaagde trottoirbanden toegepast. Ook wordt aandacht besteed aan de voldoende doorgangsbreedte op de trottoirs. Hiervoor geldt dat de trottoirs minimaal 1,5 meter zijn en dat de obstakelvrije ruimte minimaal 90 centimeter is (bron: BLOR).

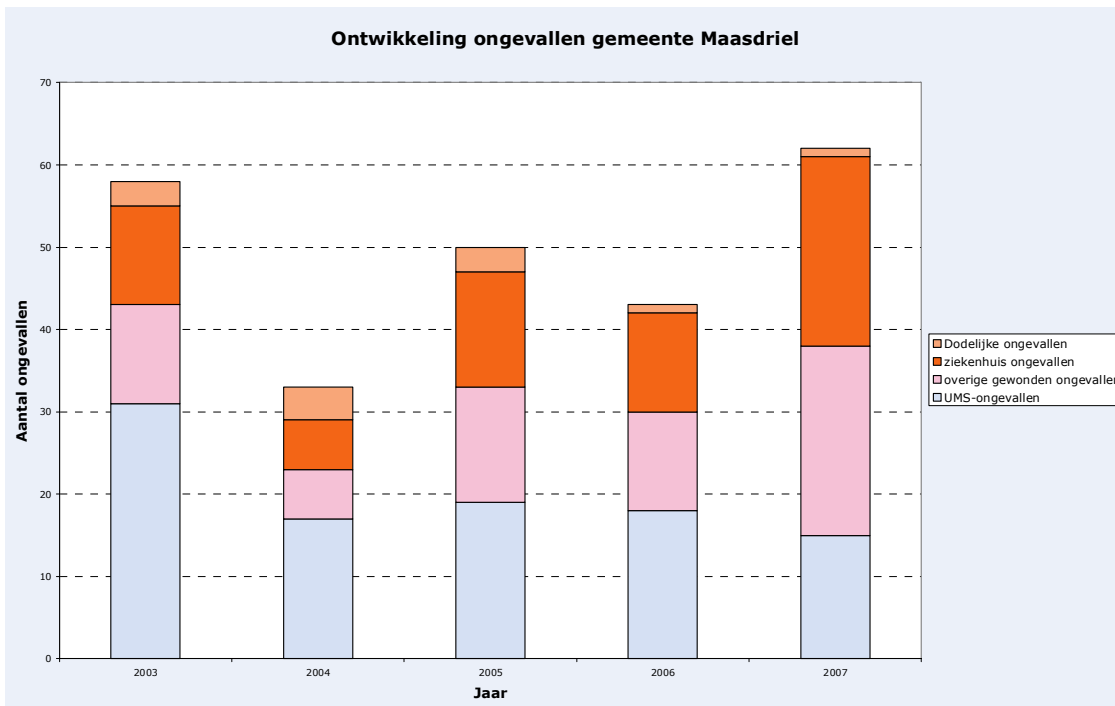
## 4.7 Wenselijke maatregelen Wegencategoriseringsplan

In het overzicht op de volgende bladzijden zijn alle gewenste maatregelen vanuit het wegencategoriseringsplan weergegeven.

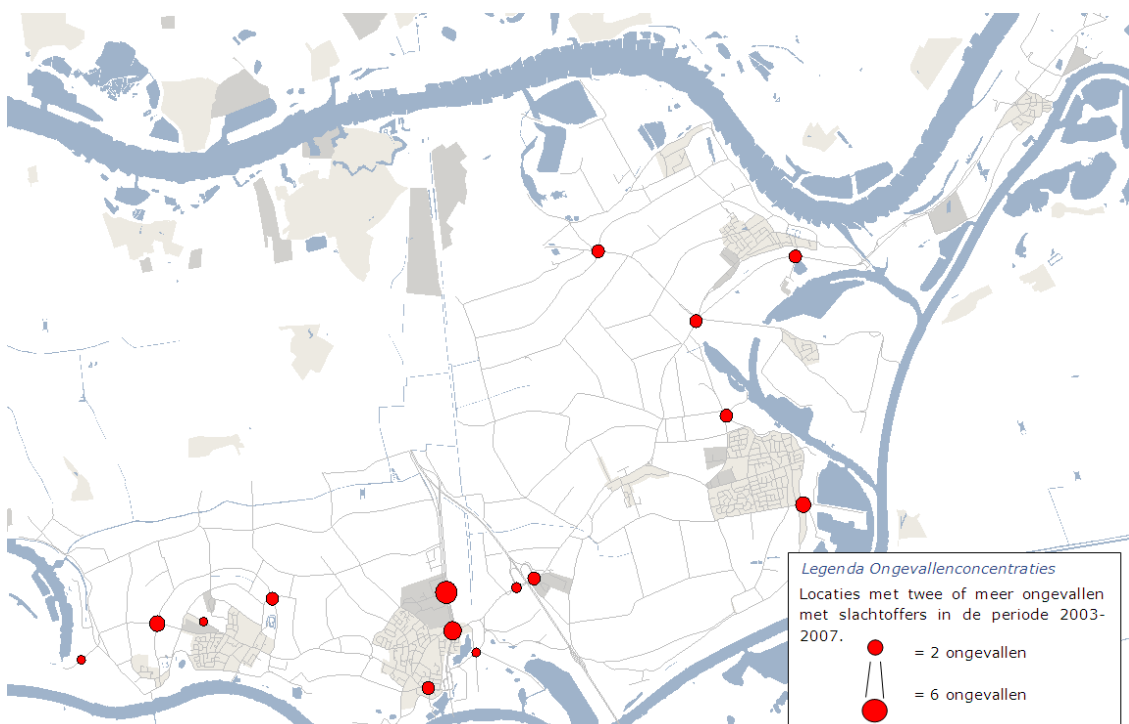
Onderdeel	Plaats	Locatie	Maatregel
Stroomwegen	A2	A2	Verbreding A2 (in uitvoering)
Gebiedsontsluitingswegen	N831 ten westen van Ammerzoden	Bernseweg (Sijkwellsestraat – Onderwaard)	Aanpassen markering (door provincie)
	N831 tussen Ammerzoden en Hedel	Haarstraat – Ammerzodenseweg – Uithovensestraat	Aanpassen markering (door provincie)
	N831 Provincialeweg	tussen Wordenseweg en Berm	Aanpassen markering en aanleg vrijliggende fietspaden (door provincie)
	Alem	Jan Klingerweg	Aanpassen markering
	Ammerzoden	Bernseweg binnen bebouwde kom	Aanpassen markering
	Hedel	Baronieweg	Herinrichting in kader van Rondweg Hedel (door provincie)
	Hedel	Blankensteijn	Inrichting conform gebiedsontsluitingsweg
	Hedel	Oude Rijksweg	Aanpassen markering
	Hedel	Uithovensestraat	Inrichting conform gebiedsontsluitingsweg
	Kerkdriel	Bulksseweg	Inrichting conform gebiedsontsluitingsweg
	Kerkdriel	Duitse Weistraat - Wertsteeg	Inrichting conform gebiedsontsluitingsweg
	Kerkdriel	Kerkstraat	Voorrangsweg
	Veiddriel	Wordenseweg	Aanpassen markering
Verblijfsgebieden	Alem	Hele kern	Aanleg 30km-zone
	Ammerzoden Noord	Ammerzoden ten noorden van Bernseweg, Hogesteeg, Haarstraat	Aanleg en verbeteren 30km-zone
	Ammerzoden Zuid	Ammerzoden ten zuiden van Bernseweg, Hogesteeg, Haarstraat	Aanleg en verbeteren 30km-zone
	Ammerzoden centrum	Centrumgebied	Aanleg 30km-zone
	De Geerden	Bedrijventerrein	

Onderdeel	Plaats	Locatie	Maatregel
	Heerewaarden	Hele kern	Aanleg 30km-zone
	Hedel Noord	Hedel ten noorden van Voorstraat - Uithovensestraat	Aanleg en verbeteren 30km-zone
	Hedel Oost	Hedel ten oosten van Oude Rijksweg	Aanleg 30km-zone
	Hedel Zuid	Hedel ten zuiden van Voorstraat - Uithovensestraat	Aanleg 30km-zone
	Hedel Centrum	Centrumgebied	Aanleg 30km-zone
	Hoenzadriël	Hele kern	Aanleg 30km-zone
	Hurwenen	Hele kern	Aanleg 30km-zone
	Kerkdriël Noord	Kerkdriël ten noorden van Kerkstraat	Verbetering 30km-zone
	Kerkdriël Midden	Kerkdriël tussen Kerkstraat en Paterstraat	Verbetering 30km-zone
	Kerkdriël	Paterstraat	Aanleg 30km-zone
	Rossum	Hele kern	Aanleg 30km-zone
	Velddriël	Hele kern	Aanleg en verbeteren 30km-zone
	Well	Hele kern	Aanleg 30km-zone
	Wellseind	Hele kern	Aanleg 30km-zone
	Buitengebied West	Gebied afgebakend door gemeentegrens Zaltbommel – Oude Rijksweg – Maas	Aanleg 60km-zone
	Buitengebied Midden	Gebied afgebakend door gemeentegrens Zaltbommel – Van Heemstraweg – Provincialeweg – Oude Rijksweg	Aanleg 60km-zone
	Buitengebied Zuid	Gebied afgebakend door Provincialeweg – Kerkdriël – Maas – Oude Rijksweg	Aanleg 60km-zone
	Buitengebied Oost	Gebied afgebakend door Waal – oostelijke gemeentegrens – Maas – Kerkdriël – Van Heemstraweg	Aanleg 60km-zone

tabel 3: Overzicht verkeersmaatregelen Wegencategoriseringsplan



figuur 9: Ontwikkeling aantal verkeersongevallen naar ernst



figuur 10: Locaties van ongevallenconcentraties

## 5 VERKEERSVEILIGHEIDSPAN

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de verkeersveiligheid binnen de gemeente. Na een korte terugblik in paragraaf 5.1 is in de daarop volgende paragrafen een plan weergegeven waarmee de verkeersveiligheid in de gemeente verbeterd.

### 5.1 Verkeersonveiligheid

---

#### *Verkeersongevallen*

Het aantal ongevallen in de gemeente Maasdriel laat de laatste jaren (2003 – 2007) een stijgende lijn zien (zie figuur 9). De stijging is vooral te wijten aan een toename van het aantal ongevallen met verkeersslachtoffers (doden of gewonden). Opvallend is dat de ongevallen zich min of meer verspreiden over het wegennet. Voor de periode 2003-2007 zijn (slechts) 11 locaties aan te wijzen waar meer dan drie ongevallen met slachtoffers in vijf jaar zijn gebeurd (zie figuur 10). De overige ongevallen zijn min of meer over het wegennet verdeeld.

Uit de eigenschappen van de ongevallen is te concluderen dat (over het algemeen) verkeersdeelnemers hun gedrag niet aanpassen aan de verkeerssituatie. Ook heeft bij zo'n 70% van de ongevallen de gereden snelheid een belangrijke rol. Vanuit de verkeersongevallen verdienen daarom vooral de weginrichting op zowel wegvakken als kruispunten (herkenbaarheid) en de gereden snelheid de aandacht.

#### *Ervaren verkeersonveiligheid*

Naast de werkelijke ongevallen zijn er in de gemeente diverse plekken waar de mensen zich niet veilig voelen. In de gehouden enquête hebben veel mensen aangegeven bepaalde situaties niet veilig te vinden. Over het algemeen is dit in drie onderwerpen in te delen:

- » Gevaarlijke doorgaande wegen, door onoverzichtelijkheid of te hard rijden;
- » Onveiligheid in de woonwijken, meestal door te hard rijden;
- » Chaotische situaties rondom de basisscholen.

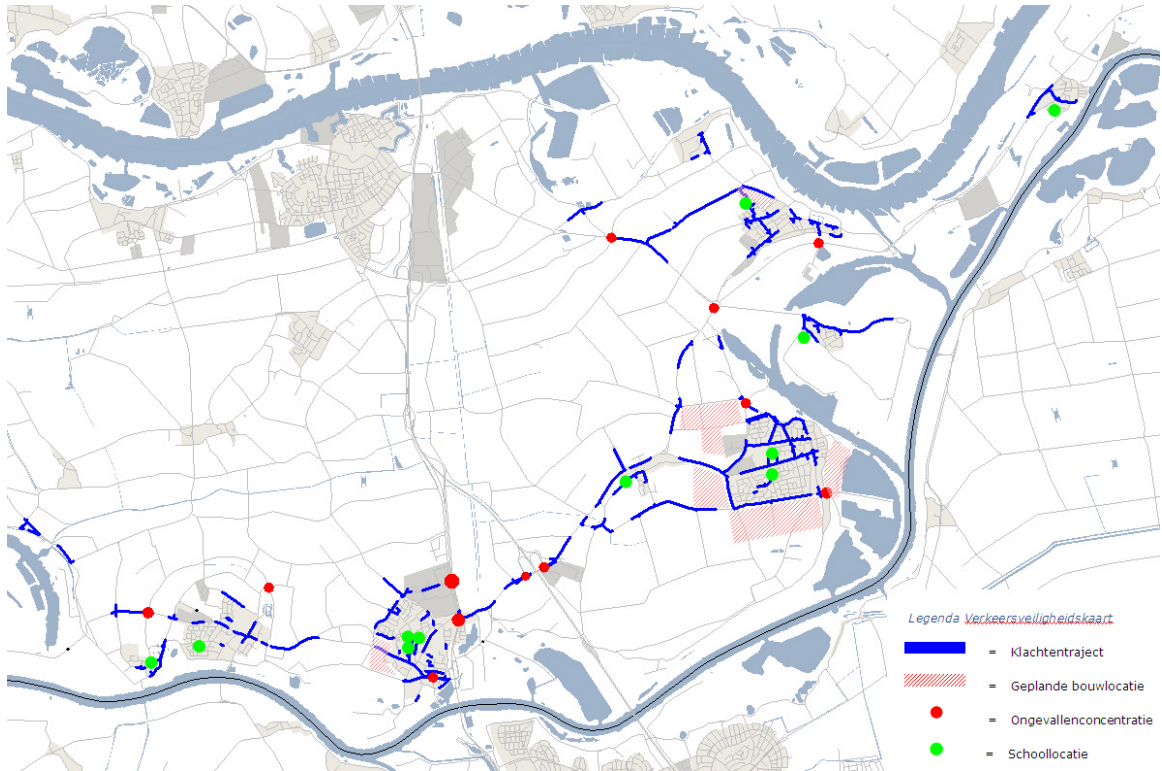
### 5.2 Doelstelling verkeersveiligheid

---

In dit mobiliteitsplan is het doel gesteld om in de periode tot 2020 de stijgende trend van het aantal gewonden door verkeersongevallen om te buigen naar een dalende trend. Concreet wordt het volgende doel gesteld:

- » *In de gemeente Maasdriel zijn in het jaar 2020 maximaal 20 gewonden te betreuren en maximaal één dodelijk slachtoffer.*

Dit doel is bepaald door de verkeersveiligheidsdoelstelling uit de Nota Ruimte te vertalen naar de situatie in Maasdriel. Halverwege 2008 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de landelijke doelstelling verscherpt. Deze doelstelling is vertaald naar de gemeente Maasdriel. De basis van deze doelstelling is de procentuele daling van het aantal verkeersslachtoffers in 2020 ten opzichte van 2007.



figuur 11: Overzichtskaat aanpak verkeersveiligheid

### 5.3 Verkeer op de juiste plaats

---

Een belangrijke bijdrage in de verkeersveiligheid wordt bereikt door het verkeer op de juiste plaats te laten rijden. De drie eigenschappen 'functie, inrichting en gebruik' van de weg moeten in overeenstemming met elkaar zijn. Waar dit nog niet zo is, wordt dit aangepast (zie ook hoofdstuk 4). De doelstelling is dat in 2020 op alle wegen functie, inrichting en gebruik in overeenstemming zijn.

Het doorgaande verkeer rijdt op de ontsluitingswegen. Aan de inrichting van deze wegen herkennen de weggebruikers wat van hun verwacht wordt. Door een goede inrichting is het voor automobilisten aantrekkelijker om via deze ontsluitingswegen te rijden dan 'binnendoor'. Op de overige wegen heeft de verkeersveiligheid prioriteit en is de doorstroming minder van belang. Daarnaast zijn op diverse routes vrijliggende fietspaden gewenst.

### 5.4 Verkeersveiligheidskaart

---

Voor een verbetering van de verkeersveiligheid in de gemeente is een brede integrale aanpak gewenst. Dit is vertaald in de verkeersveiligheidskaart, waarin de aanpak vanuit verschillende onderdelen is weergegeven (zie figuur 11 en bijlage IX). Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen:

- » schoolomgeving. De omgeving van de basisscholen wordt aangepast, zodat deze beter herkenbaar is;
- » ongevallenlocaties. De ongevallenlocaties worden onderzocht en waar mogelijk aangepast;
- » ervaren verkeersonveiligheid. Waar mogelijk wordt op veel genoemde locaties maatregelen genomen om de ervaren verkeersonveiligheid te verminderen.

In paragraaf 5.11 is een overzicht weergegeven van de concrete maatregelen vanuit het verkeersveiligheidsplan.

#### *Inrichting volgens de wegencategorisering*

Het op de juiste manier inrichten van de wegen is een essentieel onderdeel van de maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit heeft een belangrijke bijdrage aan het verminderen van het aantal verkeersongevallen. In het wegencategoriseringsplan is aandacht besteed aan de juiste inrichting van de wegen (zie hoofdstuk 4 en paragraaf 5.8).

### 5.5 Schoolomgeving

---

Rond de aanvangs- en uitkomsttijden van de scholen ontstaan vaak chaotische situaties rond de uitgangen van de schoolpleinen. Veel ouders en kinderen ervaren dit als een erg onveilige situatie. Ook de routes naar de scholen worden vaak als onveilig ervaren. Daarom verdient de omgeving van de scholen en de routes naar de scholen toe extra aandacht voor de verkeersveiligheid.

Het verbeteren van de verkeersveiligheid bij de scholen is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de gemeente, de ouders en de scholen. Daarom moet dit ook gezamenlijk worden aangepakt. De gemeente draagt zorg voor een goede inrichting van de openbare ruimte rond de school. De scholen en de ouders dragen de verantwoordelijkheid om te zorgen voor veilig gedrag en om dit regelmatig te communiceren en te stimuleren.

#### *Veilige inrichting rond de scholen*

Een veiliger inrichting rondom de scholen wordt bereikt door de omgeving van de school extra herkenbaar te maken en door de mensen op de juiste plek te laten parkeren, wachten en oversteken. Een goede schoolomgeving heeft de volgende kenmerken:

- » de omgeving van de school is duidelijk herkenbaar en onderscheidt zich van de overige straten. Dit kan door kleurgebruik in straatmateriaal, verkeersmaatregelen en eventuele attentieverhogende maatregelen. Door bij de verschillende scholen dezelfde vormgevingsprincipes toe te passen ontstaat extra herkenbaarheid voor de weggebruikers.
- » In de nabijheid van de school is een veilige oversteekplaats. De oversteekplaats is duidelijk herkenbaar voor zowel kinderen als andere verkeersdeelnemers. In de omgeving zijn geen elementen of (geparkeerde) auto's aanwezig die het zicht belemmeren. Waar nodig kan een zebra worden aangelegd.
- » Voor de ouders die met de auto komen zijn duidelijk herkenbare parkeerplekken aanwezig. Het is voor de ouders duidelijk waar wel en waar niet geparkeerd mag worden.
- » Bij de school is een ruime fietsenstalling aanwezig, zodat er voldoende ruimte is waar de kinderen hun fiets kunnen neerzetten.
- » Bij de ingang van het schoolplein is voldoende wachtruimte voor de ouders aanwezig. De wachtruimte ligt zodanig dat de kinderen en de rijbaan niet worden geblokkeerd.



#### *Stimulering wenselijk gedrag rond scholen*

Een veilige inrichting van de openbare ruimte alleen is echter niet voldoende. Vanuit de scholen en de ouders is een voortdurende aandacht voor stimulering van het gewenste gedrag noodzakelijk. Het maken van duidelijke afspraken over waar wel en niet geparkeerd mag worden en over de rijroutes zijn noodzakelijk. Hiervoor moet regelmatig aandacht worden gevraagd.

Als extra kunnen de scholen acties organiseren om de ouders bewuster te maken van hun aandeel in de onveiligheid rond de school. Mogelijke oplossingen zijn de kinderen op een andere manier dan met de auto naar school brengen en het 'kindercarpoolen'. Ter promotie kunnen de scholen themaweken te organiseren. De gemeente en de politie kunnen hierbij ondersteunende diensten leveren.



### *Verkeersbrigadiers (klaarovers)*

Op drukkere wegen in de directe omgeving van de school kan het wenselijk zijn om verkeersbrigadiers in te zetten. Dit geldt vooral voor punten waar veel kinderen oversteken en waar veel autoverkeer rijdt. De verkeersbrigadiers zijn vrijwilligers (meestal ouders) die de kinderen helpen bij het oversteken. In de praktijk blijkt dat de vrijwilligerspool niet groot genoeg is om een verkeersbrigade in dienst te houden.

Wanneer er behoefte aan is en er voldoende vrijwilligers zijn kan de gemeente de verkeersbrigadiers aanstellen (dit doet de burgemeester). Voordat de verkeersbrigadiers op de oversteekplaats mogen staan, moeten ze een opleiding volgen van de politie. De gemeente kan zorgen voor de aanschaf van de benodigde materialen (zoals kleding en borden). Ook de aanstelling en eventueel een centrale verzekering verzorgt de gemeente.

## 5.6 Ongevallenlocaties

---

In de jaren 2003 tot en met 2007 zijn er 15 locaties waar twee of meer ongevallen gebeurden met gewonden (zie figuur 10). Het is wenselijk om te bekijken of de verkeersveiligheid op deze kruispunten verbeterd kan worden. In tabel 4 is een overzicht opgenomen hoe elk punt wordt aangepakt. Hierbij zijn in principe drie mogelijkheden:

- » de ongevalslocatie wordt zelfstandig onderzocht en aangepakt;
- » de ongevalslocatie wordt in het kader van een infrastructuurproject of gebiedsgerichte aanpak gesaneerd;
- » de ongevallenlocatie is niet in beheer van de gemeente Maasdriel

## 5.7 Ervaren verkeersonveiligheid

---

Voor veel mensen gaat van het verkeer een dreiging uit. Uit de gehouden enquête blijkt dan ook dat veel mensen zich ergeren aan bijvoorbeeld te hard rijden. In figuur 11 zijn de locaties aangegeven die door meerdere mensen als onveilig wordt ervaren. Veel van de ervaren verkeersonveiligheid kan worden verminderd met de juiste inrichting van de wegen. Hiervoor zijn al diverse maatregelen in het wegencategoriseringsplan aangewezen.

Toch zijn er een aantal wegen, vooral de gebiedsontsluitingswegen, waar het niet zo makkelijk is om het onveiligheidsgevoel weg te nemen. De inrichting van de wegen zijn hierbij in orde, maar de mensen hebben vooral door de drukte of door de vele vrachtauto's een onveilig gevoel. Waar mogelijk worden hier kleinschalige maatregelen genomen om het veiligheidsgevoel te verbeteren. Denk dan aan (tijdelijke) informatieborden of (snelheids)matrixborden.

Plaats	Locatie	Maatregel
Ammerzoden	Kruispunt Achterstraat, Gaardenweg, Wordragensestraat	Kruispunt krijgt extra aandacht bij de inrichting als verblijfsgebied.
Ammerzoden	Wegvak Bergse Maasdijk, tussen Welsedijk en Bernsedijk (N832)	De weg is in beheer van de provincie Gelderland. Zij geven echter geen prioriteit aan deze route.
Ammerzoden	Kruispunt Bernseweg, Heust	De weg is in beheer van de provincie Gelderland. Zij geven echter geen prioriteit aan deze route.
Ammerzoden	Wegvak Hogesteeg, tussen Hogesteeg (N831) en Hoge Heiligenweg	Wegvak krijgt extra aandacht bij de inrichting als verblijfsgebied.
De Geerden	Kruispunt A2, De Geerden, Provincialeweg	De weg is in beheer van de provincie Gelderland.
De Geerden	Kruispunt A2, Provincialeweg	Bij de realisatie van de rondweg Hedel wordt het kruispunt aangepast met onder andere verkeerslichten.
Hedel	Kruispunt Baronieweg, Oude Rijksweg	Bij de realisatie van de rondweg Hedel wordt dit kruispunt omgebouwd tot rotonde.
Hedel	Kruispunt Oude Rijksweg, Prinses Beatrixstraat	Na de realisatie van de rondweg Hedel veranderen de verkeersstromen op dit kruispunt. Wanneer de situatie op termijn niet verbeterd wordt onderzocht welke aanpassingen nodig zijn.
Hedel	Kruispunt Blankensteijn, Dreef, Voorstraat	Bij de herinrichting van de route Blankesteijn, Voorstraat, Uithovensestraat krijgt dit kruispunt extra aandacht.
Hedel	Spoorwegovergang Maasdijk tussen Stationsweg en Gementweg	De spoorwegovergang is in beheer bij Prorail. Hier zijn geen maatregelen gepland.
Hurwenen	Kruispunt Hurwenensestraat, Middelweg, Van Heemstraweg	De weg is in beheer bij de provincie Gelderland.
Kerkdriel	Kruispunt Berm, Kloosterstraat, Piekenwaardweg	Bij de herinrichting van de Bulkseweg-Kloosterstraat krijgt dit kruispunt extra aandacht.
Kerkdriel	Kruispunt Hintham, Hoenzadrielsedijk, Paterstraat	Bij de realisatie van het project Ruimte voor Maasdriel (ten oosten van Kerkdriel) en de route A2-Paddenstoelencoluster wordt aandacht besteed aan de Paterstraat tussen de Kievitsham en Zandstraat.
Rossum	Kruispunt Maasweg, Van Heemstraweg	De weg is in beheer bij de provincie Gelderland.

*tabel 4: Maatregelen op ongevallocaties*

## 5.8 Drempels en andere snelheidsremmers

---

Met een goede beheersing van de snelheden valt veel veiligheidswinst te behalen. Bij een lagere snelheid hebben de weggebruikers namelijk meer tijd om te reageren op andere verkeersdeelnemers. Met een lagere snelheid kan het aantal ongevallen worden teruggebracht. Daarnaast zorgt een lagere snelheid ervoor dat de ernst van de ongevallen verminderd.

### *Inrichting en verkeersveiligheid*

Een weggebruiker moet aan de omgeving van de weg kunnen zien welke (veilige) snelheid van hem verwacht wordt. De weggebruiker haalt zijn informatie uit de afstand van de weg tot de bebouwing, de inrichting van het openbaar gebied en de inrichting en breedte van de weg. Het verminderen van de snelheid in bijvoorbeeld nieuwbouwingebieden is eenvoudig te realiseren door geen lange rechtstanden toe te passen. De voorkeur gaat dan ook uit naar een dergelijke 'natuurlijke' verkeersinrichting. In de praktijk, vooral in bestaande situaties, is het niet altijd mogelijk om de omgeving en dus het beeld van de weg, aan te passen. Daarom zijn, vooral in bestaande situaties, extra fysieke snelheidsbeperkende maatregelen nodig.

### *Gebiedsontsluitingswegen*

De gebiedsontsluitingswegen hebben een verkeersfunctie. Om deze functie niet te veel aan te tasten wordt terughoudend omgegaan met snelheidsremmende maatregelen. Te veel maatregelen zal daarbij tot het ongewenst sluipverkeer leiden. Bovendien is het verlagen van de snelheid nooit een doel op zich, maar gaat het om het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Maatregelen om de snelheid op gebiedsontsluitingswegen te beperken worden meer gezocht in het lengteprofiel. Denk aan een rijbaan die niet onnodig breed is, maar wel breed genoeg voor vrachtverkeer in twee richtingen. Verder zorgen ook bochten, asverspringingen en middengeleiders voor een snelheidsremmend effect. Ook handhaving zorgt voor een belangrijk deel voor het gewenste (snelheids)gedrag. Voor locaties waar veel voetgangers of fietsers oversteken is extra aandacht voor de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.

### *Verblijfsgebieden*

Zoals aangegeven zijn in bestaande situaties vaak extra snelheidsremmende maatregelen gewenst, met name in de verblijfsgebieden. Om overlast voor omwonenden te voorkomen is het verstandig de locaties van de snelheidsremmers weloverwogen te kiezen. Vooral potentieel gevaarlijke locaties komen hiervoor in aanmerking, zoals bij kruispunten, een steegje of bij een speelveldje.

Het is wenselijk om aandacht te besteden aan de kwaliteit van de verkeersmaatregelen (en niet overal betonnen obstakels te plaatsen). Dit is goed voor de kwaliteit van de openbare ruimte en de verkeersveiligheid.

Bij de uitvoering van de verkeersmaatregelen zijn drie dingen belangrijk:

- » Duidelijke overgang tussen wegencategorieën (en bebouwde kom). Deze overgangen worden naast de juiste bebording extra benadrukt. Dit kan bijvoorbeeld door bijzondere borden en markering (zie ook paragraaf 4.5).
- » Eenduidige verkeersmaatregelen. In vergelijkbare verkeerssituatie worden dezelfde type maatregelen genomen. Bijvoorbeeld worden in 30km-zones met dezelfde uitvoering van snelheidsremmers gewerkt. Op deze wijze ontstaat een eenduidig wegbeeld, wat herkenbaar is voor de weggebruiker.
- » Goede aanleg van verkeersmaatregelen. Er wordt extra aandacht besteed aan een goede aanleg van de maatregelen. Verkeerd aangelegde maatregelen kunnen voor overlast voor omwonenden zorgen.

Terughoudend omgaan met het plaatsen van borden. In principe moet uit de inrichting duidelijk zijn wat van de weggebruiker verwacht wordt. Borden worden daarom alleen geplaatst als dit wettelijk verplicht is, of wanneer er geen andere mogelijkheid. Door het aantal verkeersborden te beperken wordt ook bespaard op de onderhoudskosten.



## 5.9 Fietsverkeer en voetgangers

In het regionaal fietsroutenetwerk (zie hoofdstuk 3) zijn maatregelen genoemd om het comfort en verkeersveiligheid voor de fietsers te verbeteren. In het algemeen wordt bij de aanpak van de wegen die in het fietsroutenetwerk vallen extra aandacht besteed aan het langzaam verkeer. Specifiek voor wat betreft de verkeersveiligheid voor fietsers zijn in ieder geval de volgende onderdelen belangrijk:

- » herinrichting van de Paterstraat in Kerkdriel;
- » realiseren van vrijliggende fietspaden langs de Bulkseweg/Kloosterstraat en langs de Duitse Weistraat;
- » realiseren van vrijliggende fietspaden langs de Provincialeweg tussen de Wordenseweg en Berm;
- » mogelijke maatregelen tegen doorgaand autoverkeer op de dijken.

Voor voetgangers (en in het bijzonder kinderen) is het belangrijk dat er goede voetgangersvoorzieningen zijn. Zo moet langs elke straat binnen de bebouwde kom aan minimaal één zijde een trottoir of andere voetgangersvoorziening aanwezig zijn. Waar dit nog niet is wordt dit gerealiseerd. Vooral bij de gebiedsontsluitingswegen is het wenselijk dat er goede en veilige oversteekvoorzieningen zijn. Hier is in paragraaf 4.5 verder op ingegaan.

## 5.10 Educatie en handhaving

In de eerste fase van duurzaam veilig is aandacht besteed aan een juiste inrichting van de wegen. Wanneer de inrichting van de wegen op orde is verschuift de aandacht meer naar de 'menselijke' kant. Dit is de tweede fase van duurzaam veilig die zich richt op gedragsbeïnvloeding.

### *Handhaving*

Handhaving kan een belangrijke bijdrage leveren aan het bewerkstelligen van het gewenste verkeersgedrag. Ook uit de enquête blijkt dat de respondenten een goede handhaving belangrijk vinden. Controles op te hard rijden wordt hierbij als het meest belangrijk beschouwd. Daarnaast verdienen ook andere onderwerpen aandacht, zoals fout parkeren, bellen onder het rijden, asociaal (verkeers)gedrag en andere vormen van overlast.

Voordat tot handhaving wordt overgegaan geldt de voorwaarde de inrichting van de wegen en straten moet passen bij de regels: het moet de weggebruiker duidelijk zijn wat van hem verwacht wordt. In overleg met de Werkgroep Verkeer kan besproken worden welke locaties (extra) aandacht verdienen vanuit handhaving. De gemeente kan handhaving bij de politie inkopen.



### *Voorlichting en educatie*

De meeste voorlichting en educatie wordt landelijk, provinciaal en regionaal geregeld. Zo doet de gemeente Maasdriel mee met de acties die vanuit de Regio Rivierenland zijn opgezet. Een aantal voorbeelden van bestaande acties zijn:

- » BROEM-ritten voor ouderen;
- » actie 'Kinderen gaan weer naar school';
- » verkeerseducatieloket;
- » bromfietscursus;
- » straatspeeldagen (toestaan).

Voor voorlichting en educatie wordt een jaarlijks budget vastgesteld. In overleg met afdeling Welzijn (onderwijs) en de politie wordt jaarlijks een plan opgesteld, waar het budget dat jaar aan besteed wordt.

#### *Veilig Verkeer Nederland*

In 1999 is de lokale afdeling van Veilig Verkeer Nederland voortgekomen uit de oude afdeling van VVN Hedel. Op dit moment is het een 'slapende' vereniging vanwege te kort aan vrijwilligers. De lokale afdeling van VVN heeft een belangrijke bijdrage in de meningvorm en probleemsigalering wat betreft verkeersveiligheid in de gemeente. Het is daarom van belang om VVN Maasdiel te laten voortbestaan. Om dit te garanderen zorgt de gemeente voor een financiële ondersteuning. Met dit bedrag kan VVN Maasdiel een aantal lokale verkeersveiligheidsacties opzetten.

### 5.11 Overzicht verkeersveiligheidsmaatregelen

Vanuit verkeersveiligheid zijn diverse wenselijke maatregelen opgesteld. Daarnaast is er een belangrijke link tussen de verkeersveiligheid en de maatregelen uit het Wegencategoriseringsplan. In tabel 5 is een overzicht van de verkeersveiligheidsmaatregelen opgenomen.

Onderdeel	Plaats	Locatie	Maatregel
Schoolomgeving	11 basisscholen		Verbetering schoolomgeving Herkenbaarheid, oversteekbaarheid, wachtruimte, parkeren
Klachten	Wellseind	Wellseindsedijk	De overlast op deze dijk wordt verminderd met de route Achterdijk-Oude Rijksweg en het doortrekken van de Maas-Waalweg.
	Well	Omgeving Well oost (Wellsedijk - Horenkamp - Dreef)	Verbetering verkeersveiligheid bij inrichting tot verblijfsgebied.
	Ammerzoden	Bernseweg	De weg is in beheer bij de provincie Gelderland. Zij geven echter geen prioriteit aan deze route.
	Ammerzoden	Doorgaande weg Ammerzoden (Hogesteeg - Kerkstraat - Haarstraat - Ammerzodenseweg)	De overlast op deze route wordt verminderd met de route Achterdijk-Oude Rijksweg en het doortrekken van de Maas-Waalweg. Het benadrukken van de verblijfsfunctie rond het centrumgebied kan dit verder versterken.
	Kerkdriel	Ipperakkeren	Aandacht voor schoolomgeving, verplaatsing vrachtautoparkeerplaats en verbetering 30km-zone.
	Kerkdriel	Julianastraat	Verplaatsing supermarkt en verbetering 30km-zone.
	Kerkdriel	Paterstraat	Herinrichting Paterstraat na realisatie ontsluitingsroute A2-Paddenstoelencolcluster
	Kerkdriel	Kerkstraat	Op korte termijn geen maatregelen, bij groot onderhoud maatregelen
	Kerkdriel	Bulkseweg	Herinrichting tot goede gebiedsontsluitingsweg
	Kerkdriel	Duitse Weistraat	Herinrichting tot goede gebiedsontsluitingsweg
	Hedel	Korenstraat	Bij verbetering 30km-zone extra aandacht voor Korenstraat.
	Hedel	Uithovensestraat - Voorstraat	Vermindering en verbetering verkeersveiligheid door rondweg Hedel, aanpak van deze route en herinrichting van het centrumgebied
	Hedel	Omgeving Prins Bernhardstraat - Middellingseweg	Extra aandacht bij inrichting tot verblijfsgebied.
	Hedel	Baronieweg	Herinrichting in kader van rondweg Hedel
	Hedel	Prins Beatrixstraat - Drielseweg	Herinrichting in kader van rondweg Hedel
	De Geerden/Velddriel	Provincialeweg	Aanpassing kruising A2-Provincialeweg, verbeteren zichtbaarheid Provincialeweg-De Geerden, aandacht voor oversteekbaarheid en aanleg fietspaden Provincialeweg.
	Velddriel	Laarstraat	Extra aandacht voor inrichting bij inrichting verblijfsgebieden na aanleg route A2-Paddenstoelencolcluster.
	Alem	Veerweg	Inrichting tot 60km-zone

Onderdeel	Plaats	Locatie	Maatregel
	Alem	Sint Odrastraat	Inrichting tot 30km-zone
	Hurwenen	Kern	Inrichting tot 30km-zone
	Hurwenen	Waaldijk	Overweging maatregelen tegen doorgaand autoverkeer
	Rossum/Hurwenen	HC de Jonghweg - van Heemstraweg	Aanleg vrijliggende fietspaden en inrichting tot 60km-zone
	Rossum	Burgemeester van Randwijkstraat	Aandacht voor juiste inrichting gebiedsontsluitingsweg
	Rossum	Woonstraten	Inrichting tot 30km-zone
Gebiedsontsluitingswegen	Heerewaarden	Van Heemstraweg (aansluiting Variksestraat en Langestraat)	Weg is in beheer bij de provincie Gelderland. Geen maatregelen door gemeente.
	Ammerzoden	Bernseweg binnen bebouwde kom	Aanpassen markering
	Hedel	Baronieweg	Herinrichting in kader van Rondweg Hedel (door provincie)
	Hedel	Blankensteijn	Herinrichting in kader van Rondweg Hedel
	Hedel	Oude Rijksweg	Aanpassen markering
	Hedel	Uithovensestraat	Aanpassen markering
	Kerkdriel	Bulkseweg	Aanpassen rijbaan, markering en aanleg vrijliggende fietspaden
	Kerkdriel	Duitse Weistraat - Wertsteeg	Aanpassen rijbaan, markering en aanleg vrijliggende fietspaden
	Kerkdriel	Kerkstraat	Aanpassen voorrangssituaties (alleen in combinatie met groot onderhoud)
	Velddriel	Wordenseweg	Aanpassen markering
Verblijfsgebieden	Alem	Hele kern	Aanleg 30km-zone
	Ammerzoden Noord	Ammerzoden ten noorden van Bernseweg, Hogesteeg, Haarstraat	Aanleg en verbeteren 30km-zone
	Ammerzoden Zuid	Ammerzoden ten zuiden van Bernseweg, Hogesteeg, Haarstraat	Aanleg en verbeteren 30km-zone
	Ammerzoden centrum	Centrumgebied	Aanleg 30km-zone
	Heerewaarden	Hele kern	Aanleg 30km-zone
	Hedel Noord	Hedel ten noorden van Voorstraat - Uithovensestraat	Aanleg en verbeteren 30km-zone



Onderdeel	Plaats	Locatie	Maatregel
	Hedel Oost	Hedel ten oosten van Oude Rijksweg	Aanleg 30km-zone
	Hedel Zuid	Hedel ten zuiden van Voorstraat - Uithovensestraat	Aanleg 30km-zone
	Hedel Centrum	Centrumgebied	Aanleg 30km-zone
	Hoenzadriël	Hele kern	Aanleg 30km-zone
	Hurwenen	Hele kern	Aanleg 30km-zone
	Kerkdriël Noord	Kerkdriël ten noorden van Kerkstraat	Verbetering 30km-zone
	Kerkdriël Midden	Kerkdriël tussen Kerkstraat en Paterstraat	Verbetering 30km-zone
	Kerkdriël	Paterstraat	Aanleg 30km-zone
	Rossum	Hele kern	Aanleg 30km-zone
	Well	Hele kern	Aanleg 30km-zone
	Wellseind	Hele kern	Aanleg 30km-zone
	Buitengebied West	Gebied afgebakend door gemeentegrens Zaltbommel – Oude Rijksweg – Maas	Aanleg 60km-zone
	Buitengebied Midden	Gebied afgebakend door gemeentegrens Zaltbommel – Van Heemstraweg – Provincialeweg – Oude Rijksweg	Aanleg 60km-zone
	Buitengebied Zuid	Gebied afgebakend door Provincialeweg – Kerkdriël – Maas – Oude Rijksweg	Aanleg 60km-zone
	Buitengebied Oost	Gebied afgebakend door Waal – oostelijke gemeentegrens – Maas – Kerkdriël – Van Heemstraweg	Aanleg 60km-zone
Mensgerichte maatregelen	Hele gemeente	Educatie en acties	Meedoen met actieprogramma's van Regio Rivierenland
	Schoolomgeving	In samenwerking met scholen stimuleren gedrag ouders	
	Handhaving	In overleg met politie aandachtspunten bespreken	Inkopen

tabel 5: Overzicht verkeersmaatregelen Verkeersveiligheidsplan

## 6 PARKEREN

### 6.1 Parkeertekorten verminderen

---

Om de parkeerkwaliteit te verbeteren wordt onderzocht op welke wijze de lokale parkeertekorten kunnen worden verminderd. Hiermee wordt niet alleen de parkeerdruk verminderd, maar dit levert ook positieve effecten voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid op.

Bij de onderzoeken wordt gekeken naar de parkeertekorten zelf, maar de aanwezigheid van alternatieve locaties binnen acceptabele loopafstand worden uitdrukkelijk in het onderzoek meegenomen. Het is niet altijd mogelijk of wenselijk om meer parkeerplaatsen aan te leggen, daarom worden alternatieve oplossingen om de situatie te verbeteren (zoals het instellen van éénrichtingsverkeer) in de afweging meegenomen.

### 6.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

---

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden voldoende parkeerplaatsen en fietsvoorzieningen gerealiseerd om in ieder geval de eigen parkeerbehoefte op te vangen. Bij het beoordelen van de bouwplannen past de gemeente de vastgestelde parkeernormen toe. Deze normen worden regelmatig gecontroleerd op actualiteit. Waar mogelijk worden de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen aangegrepen om bestaande parkeerproblemen op te lossen. In bijlage III zijn de parkeernormen opgenomen.

In de parkeernormen is de norm voor de woningen verhoogd van 1,7 naar 2,0 parkeerplaatsen per woning. Deze toename is enerzijds gebaseerd op de algemene ontwikkeling van toenemend autobezit. Anderzijds krijgt de gemeente vooral een woonfunctie (Visie 2020+), waardoor veel mensen buiten de gemeente werken. Dit betekent ook een hoger autobezit, waarvoor voldoende parkeerplaatsen nodig zijn.



### 6.3 Parkeren bij de winkelvoorzieningen

In de centrumgebieden bieden de parkeervoorzieningen ruimte voor zowel bewoners, werknemers als bezoekers. Een acceptabele parkeerdruk is een belangrijk onderdeel van de kwaliteit van de centrumgebieden. Ook voldoende parkeerplaatsen voor gehandicapten zijn nodig in de nabijheid van de winkels (zie paragraaf 4.6).

Met de ondernemers in de centrumgebieden worden afspraken gemaakt over de locaties waar het personeel parkeert. Op deze manier komt er bij de winkels meer parkeerruimte vrij voor bezoekers.



#### *Parkeerschijfzones*

Voor het functioneren van de winkels is het belangrijk dat er goede voorzieningen van voldoende kwaliteit zijn. De parkeer kwaliteit is een van de belangrijke punten hiervoor. Een parkeerschijfzone kan de kwaliteit van een winkelcentrum voor de bezoekers verbeteren, zodat dit ook een bijdrage kan leveren aan het functioneren van de winkels. Daarom kan een parkeerschijfzone in het winkelcentrum overwogen worden. Vooral in Kerkdriel speelt deze vraag. Daarom wordt voor het centrum van Kerkdriel een onderzoek uitgevoerd naar de noodzaak en wenselijkheid van een parkeerschijfzone.

Voordat de keuze hiervoor gemaakt wordt, is het belangrijk om alle voor- en nadelen goed in beeld te hebben. Is een parkeerschijfzone wel echt noodzakelijk en zorgt een parkeerschijfzone wel echt voor een verbetering? Ook heeft een blauwe zone mogelijk grote nadelige gevolgen voor de omliggende woongebieden. Om dit alles in beeld te brengen is een onderzoek naar de wenselijkheid van een parkeerschijfzone noodzakelijk.

## 7 LEEFBAARHEID

### 7.1 Verkeer en leefbaarheid

---

De leefbaarheid wordt voor een groot deel bepaald door de directe omgeving van de inwoners. De verkeersveiligheid en parkeersituatie hebben hierbij een belangrijke bijdrage in de leefbaarheidservaring. Met de maatregelen op gebied van verkeersveiligheid en parkeren (zie hoofdstuk 5 en 6) speelt de leefbaarheid een belangrijke rol. Bij (grootschalige) verkeersmaatregelen wordt de leefbaarheid in de planvorming meegenomen, onder andere door omwonenden en belanghebbenden te betrekken. Bij voorkeur wordt op alle asfaltwegen binnen de bebouwde kom geluidsarm asfalt toegepast.

### 7.2 Ontsluitingsroutes

---

Met het principe van 'verkeer op de juiste plaats' wordt een goede bijdrage in de leefbaarheid bereikt. Door het verkeer op de ontsluitingsroutes te concentreren ontstaan aantrekkelijke autoluwe woongebieden.

Daarnaast hebben specifiek de nieuwe ontsluitingsroutes naar West-Bommelerwaard en Kerkdriel-Zuid een belangrijke bijdrage in het verminderen van de overlast door het verkeer. Vooral in Well, Ammerzoden, Hedel en Velddriel wordt (geluids)overlast door het (zware) verkeer verminderd.

### 7.3 Effect verkeersmaatregelen

---

Bij nieuwe (ingrijpende) verkeersmaatregelen wordt de (mogelijke) overlast voor bewoners meegenomen in de afweging. Het gaat dan om zowel trillingshinder, geluidsoverlast als luchtkwaliteit. Deze afwegingen betreffen de onderzoeken naar aanleiding van wettelijke bepalingen, zoals bij een reconstructie in de zin van de Wet geluidshinder. In situaties waar geen wettelijk onderzoek nodig is, worden de mogelijke effecten op overlast op kwalitatieve wijze in de afweging meegenomen.

### 7.4 Klachten en maatregelen

---

In de gehouden enquête konden bewoners en andere belanghebbenden locaties op kaart aangeven waar ze problemen ervaren. Deze klachten worden zoveel mogelijk opgepakt in projecten van het verkeerscirculatieplan, wegcategoryeringsplan en verkeersveiligheidsplan. In bijlage X zijn overzichten van de ervaren probleemlocaties weergegeven. In onderstaande overzicht (tabel 6) is aangegeven hoe de klachtenlocaties worden opgepakt. Hierbij gaat het om de geclusterde klachten.

Plaats	Locatie	Maatregel
Wellseind	Wellseindsedijk	De overlast op deze dijk wordt verminderd met de route Achterdijk-Oude Rijksweg en het doortrekken van de Maas-Waalweg.
Well	Omgeving Well oost (Wellsedijk - Horenkamp - Dreef)	Verbetering verkeersveiligheid bij inrichting tot verblijfsgebied.
Ammerzoden	Bernseweg	De weg is in beheer bij de provincie Gelderland. Geen maatregelen door gemeente.
Ammerzoden	Doorgaande weg Ammerzoden (Hogesteeg - Kerkstraat - Haarstraat - Ammerzodenseweg)	De overlast op deze route wordt verminderd met de route Achterdijk-Oude Rijksweg en het doortrekken van de Maas-Waalweg. Het benadrukken van de verblijfsfunctie rond het centrumgebied kan dit verder versterken.
Kerkdriel	Korenstraat	Bij verbetering 30km-zone extra aandacht voor Korenstraat.
Kerkdriel	Ipperakkeren	Aandacht voor schoolomgeving, verplaatsing vrachtautoparkeerplaats en verbetering 30km-zone.
Kerkdriel	Julianastraat	Verplaatsing supermarkt en verbetering 30km-zone.
Kerkdriel	Paterstraat	Herinrichting Paterstraat na realisatie ontsluitingsroute A2-Paddenstoelencuster.
Kerkdriel	Kerkstraat	Op korte termijn geen maatregelen, bij groot onderhoud maatregelen.
Kerkdriel	Bulkseweg	Herinrichting tot goede gebiedsontsluitingsweg.
Kerkdriel	Duitse Weistraat	Herinrichting tot goede gebiedsontsluitingsweg.
Hedel	Uithovensestraat - Voorstraat	Vermindering en verbetering verkeersveiligheid door rondweg Hedel, aanpak van deze route en herinrichting van het centrumgebied.
Hedel	Omgeving Prins Bernhardstraat - Middelingenseweg	Extra aandacht bij inrichting tot verblijfsgebied.
Hedel	Baronieweg	Herinrichting in kader van rondweg Hedel.
Hedel	Prins Beatrixstraat - Drielseweg	Herinrichting in kader van rondweg Hedel.
De Geerden/Velddriel	Provincialeweg	Aanpassing kruising A2-Provincialeweg, verbeteren zichtbaarheid Provincialeweg-De Geerden, aandacht voor oversteekbaarheid en aanleg fietspaden Provincialeweg.

Plaats	Locatie	Maatregel
Velddriel	Laarstraat	Extra aandacht voor inrichting bij inrichting verblijfsgebieden na aanleg route A2-Paddenstoelencoluster.
Velddriel	Wordenseweg	Aanpassen markering
Alem	Veerweg	Inrichting tot 60km-zone
Alem	Sint Odrastraat	Inrichting tot 30km-zone
Hurwenen	Kern	Inrichting tot 30km-zone
Hurwenen	Waaldijk	Overweging maatregelen tegen doorgaand autoverkeer
Rossum/Hurwenen	HC de Jonghweg - van Heemstraweg	Aanleg vrijliggende fietspaden en inrichting tot 60km-zone
Rossum	Burgemeester van Randwijckstraat	Aandacht voor juiste inrichting gebiedsontsluitingsweg
Rossum	Woonstraten	Inrichting tot 30km-zone
	van Heemstraweg - Burgemeester Wolterstraat	Weg is in beheer bij de provincie Gelderland.
Heerewaarden	Van Heemstraweg (aansluiting Variksestraat en Langestraat)	Weg is in beheer bij de provincie Gelderland. Geen maatregelen door gemeente.
Heerewaarden	Kern	Inrichting tot 30km-zone

*tabel 6: Maatregelen op klachtenclusters*

## 8 UITVOERINGSPROGRAMMA

### 8.1 Van beleid naar uitvoering

---

Dit mobiliteitsplan is een ambitieus plan dat richting geeft aan beleid en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer in de gemeente Maasdriel tot het jaar 2020. De knelpunten, opgaven, beleidskaders en oplossingsrichtingen zijn beschreven in de voorgaande hoofdstukken. Gemeente Maasdriel hecht sterk aan het daadwerkelijk realiseren van beleid in concrete maatregelen en activiteiten. Daadkracht, slagvaardigheid en integraliteit zijn hierbij sleutelbegrippen. Samenwerking is een belangrijk uitgangspunt, zowel intern binnen het ambtelijk apparaat als met andere wegbeheerders.

Eerste stap naar de uitvoering is het vertalen van het beleidplan in een uitvoeringsprogramma. Dit programma is opgenomen in bijlage XIII. De maatregelen zijn hierbij beknopt beschreven en van een indicatieve kostenraming voorzien. Dit geeft zicht op de investeringsbehoefte voor de komende jaren (inclusief een doorkijk naar 2020). In de volgende twee paragrafen worden de maatregelen nader belicht. In paragraaf 8.4 wordt tenslotte ingegaan op de wijze waarop zowel de financiering als de uitvoerbaarheid van de maatregelen vergroot kunnen worden.

### 8.2 Maatregelenkaart verkeersinfrastructuur

---

In de eerdere hoofdstukken van dit mobiliteitsplan zijn verschillende overzichten van concrete maatregelen weergegeven. Elk overzicht vanuit een eigen oogpunt, zoals verkeerscirculatie en -afwikkeling, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, enzovoort.

Er is voor gekozen om de problemen en opgaven 'integraal' aan te pakken. Alle gewenste maatregelen zijn samengevoegd in één overzicht (en bijbehorende maatregelenkaart, zie figuur 12), waarbij sommige maatregelen 'dubbel' in het overzicht zitten. De verschillende type maatregelen in hetzelfde gebied worden hierbij gezamenlijk aangepakt. Dit betekent dat bijvoorbeeld bij de inrichting van 30km-zones ook geconstateerde parkeerproblemen worden meegenomen. Op deze wijze worden problemen op een structurele wijze en in samenhang opgelost. In de volgende paragraaf gaat verder in op de aanpak.

### 8.3 Toelichting aanpak van de maatregelen

---

Het mobiliteitsplan voorziet in de verschillende type maatregelen, die ieder een eigen wijze van aanpak, uitvoering en financiering kennen. Hieronder wordt ingegaan op de gemeentelijke infrastructuurprojecten, de infrastructuur van de provincie Gelderland, openbaar vervoer en mensgerichte maatregelen.

#### *Infrastructuur in beheer bij gemeente Maasdriel*

Zoals in paragraaf 8.2 is aangegeven worden de gewenste maatregelen vanuit verschillende aandachtsgebieden (verkeerscirculatie, verkeersveiligheid, etc.) zoveel mogelijk integraal opgepakt. Voor de aanpak van de gemeentelijke infrastructuur worden twee typen projecten onderscheiden:

- » Infrastructuurprojecten: dit betreft realisatie of reconstructies van min of meer op zichzelf staande projecten voor de aanpak van straten, routes en/of kruispunten. Voorbeelden in Maasdriel zijn de route A2-Paddenstoelencluster en het opwaarderen van de route Achterdijk. Ook een verkeersveilige schoolomgeving is in deze categorie opgenomen;
- » Gebiedsgerichte aanpak: dit betreft de integrale aanpak van meerdere probleemvelden (verkeersveiligheid, parkeren, voetgangers) in een gebied. Voorbeelden hiervan zijn het bijvoorbeeld woonwijken waar in één keer maatregelen worden genomen voor 30km-zones, parkeersituatie en aanleg van nieuwe trottoirs.

Alle maatregelen in bovenstaande aanpak zijn in een uitvoeringsprogramma opgenomen (zie paragraaf 8.4). Ook zijn deze maatregelen in het globale uitvoeringsprogramma in bijlage XIII weergegeven. De maatregelen op het gebied van parkeren zijn apart benoemd, omdat deze een eigen aanpak kennen.

Niet alle maatregelen op het gebied van de verkeersinfrastructuur zijn vooraf te voorzien. Vooral in woonwijken en bij voorzieningen als scholen, sportaccommodaties en winkelcentra kan het voorkomen dat er op grond van nieuwe ontwikkelingen of (terechte) klachten maatregelen getroffen moeten worden. Vaak gaat het hier om kleine aanpassingen. In het uitvoeringsprogramma is hiervoor een jaarlijks vast bedrag opgenomen. Met dit bedrag kan worden ingespeeld op kleinschalige actuele vraagstukken.

#### *Infrastructuur in beheer bij de provincie Gelderland*

Een aantal voorstellen uit dit mobiliteitsplan hebben betrekking op de infrastructuur in beheer bij de provincie Gelderland. Deze zijn apart opgenomen in het programmaoverzicht. De gemeente Maasdriel is niet verantwoordelijk voor deze maatregelen en de financiering ervan. De gemeente zal in overleg treden met de provincie om deze maatregelen te laten uitvoeren.

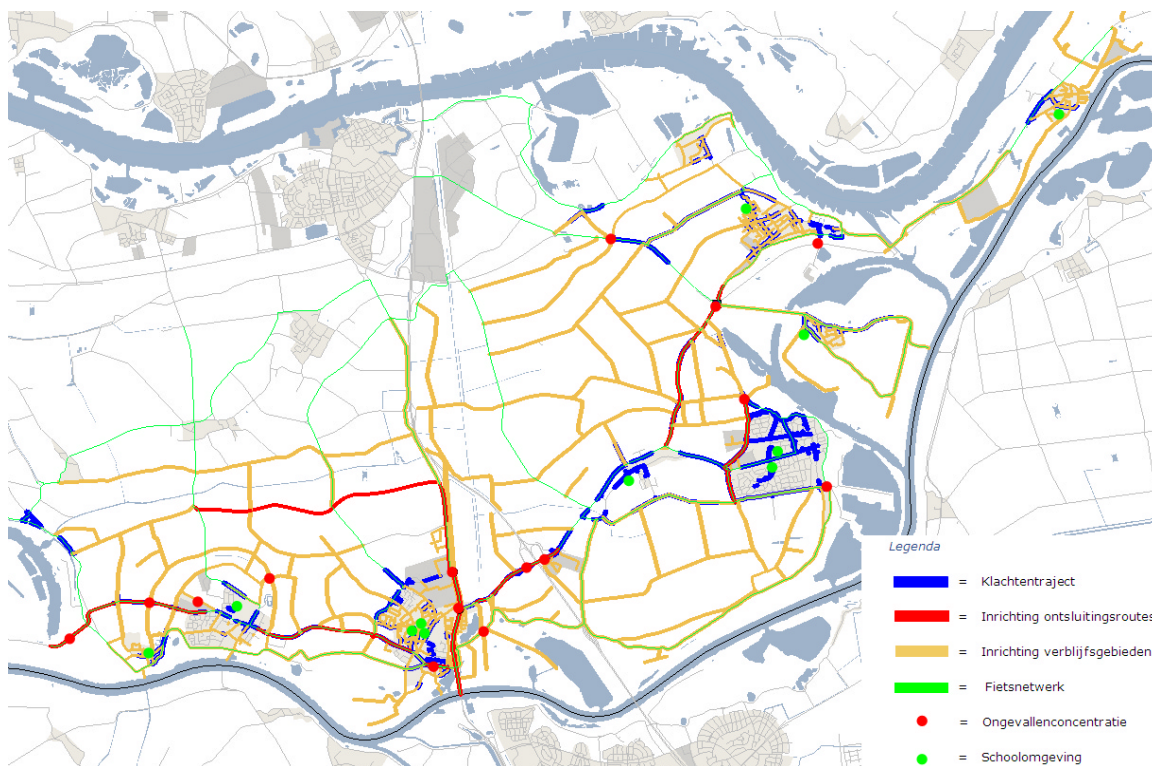
#### *Openbaar Vervoer*

Het is gewenst de bushaltes op hoogte te brengen en met name de voorzieningen voor het stallen van fietsen bij haltes sterk te verbeteren. Er is een raming en een planning opgesteld voor deze maatregelen. Ook het openbaar vervoer is primair een taak van de provincie.

#### *Mensgerichte maatregelen*

Werken aan mobiliteit en verkeersveiligheid bestaat ook uit maatregelen op het gebied van educatie, voorlichting en handhaving. Advies is om hiervoor een vast jaarlijks budget te reserveren.





figuur 12: Overzicht infrastructuurmaatregelen gemeente Maasdriel

De middelen kunnen worden ingezet op het meeliften met landelijke campagnes, bijzondere activiteiten voor bijvoorbeeld schoolkinderen of ouderen en het ondersteunen van de plaatselijke afdeling van Veilig Verkeer Nederland. In overleg met afdeling Welzijn (onderwijs) en Werkgroep Verkeer kan jaarlijks een plan gemaakt worden voor de verdeling van het jaarlijkse budget.

## 8.4 Uitvoeringsprogramma

---

In vorige paragraaf is ingegaan op de aanpak van de verschillende maatregelen. Alle maatregelen zijn hierbij in een uitvoeringsprogramma opgenomen. Er is een concreet uitvoeringsprogramma voor de periode 2009 tot en met 2012 opgesteld, waarin per jaar de benodigde maatregelen en projecten zijn weergegeven. Daarnaast is een globaal uitvoeringsprogramma voor de hele periode tot 2020 in de bijlagen opgenomen.

### *Inhoud uitvoeringsprogramma 2009-2012*

In het uitvoeringsprogramma 2009-2012 is per jaar een overzicht van de maatregelen in dat jaar weergegeven. Het uitvoeringsprogramma is opgenomen in bijlage XIII. Hierbij is onderscheidt gemaakt in de volgende typen projecten:

- » Infrastructurele projectgewijze maatregelen;
- » Infrastructurele gebiedsgewijze aanpak;
- » Openbaar vervoer;
- » Mensgerichte maatregelen.

### *Prioriteiten van de projecten*

Voor de volgorde waarin de maatregelen en projecten in het uitvoeringsprogramma zijn opgenomen is een prioriteitensysteem gehanteerd. In dit systeem zijn de volgende uitgangspunten toegepast, op volgorde van belangrijkheid:

- » reeds geplande projecten (zoals de aanleg van de rondweg Hedel);
- » projecten met een vaste proceduretijd (zoals de route A2-Paddenstoelencluster);
- » maatregelen/projecten die rechtstreeks verband hebben met andere projecten (zoals aanpassing van de Paterstraat in relatie tot de route A2-Paddenstoelencluster). Deze projecten kunnen niet eerder worden uitgevoerd en het is wenselijk om ze zo snel mogelijk te realiseren na gereedkomen van het relevante project;
- » Aantal geregistreerde ongevallen met slachtoffers op het betreffende traject of in het betreffende gebied;
- » Aantal aangegeven probleemlocaties vanuit de enquête onder bewoners.

## 8.5 Organisatie van de uitvoering

---

Uit het oogpunt van effectiviteit en efficiency worden de investeringen in de verkeersinfrastructuur zoveel als mogelijk uitgevoerd in combinatie met (groot) onderhoud en ruimtelijke ontwikkelingen. Daarbij is het gewenst de programmering van maatregelen zodanig uit te voeren, dat zo goed als mogelijk rekening wordt gehouden met de urgentie van de maatregel, maar dat ook de planning op andere programma's wordt afgestemd.

Deze aanpak vraagt flexibiliteit in de programmering van het programma Groot Onderhoud en een goede en tijdige inbreng vanuit 'verkeer' in de plannen voor gebiedsontwikkelingen, temeer daar het plannen van met name infrastructuurprojecten als gevolg van bijvoorbeeld RO procedures altijd enige onzekerheden kent. Om deze aanpak integraal in de gemeente organisatie op te nemen wordt gewerkt aan een systematiek (IUP) om, gekoppeld aan de begrotingscyclus, tot een dergelijke doordachte programmering te komen.

## 8.6 Budget en financiële dekking

---

Om alle maatregelen uit het mobiliteitsplan uit te kunnen voeren is budget nodig. Van alle projecten en gebiedsgerichte aanpak is een globale kostenindicatie gemaakt. De kosten zijn berekend op basis van eenheidsprijzen (per strekkende meter of per verkeersmaatregel) en vermeerderd met kosten voor overhead, onvoorzien en onderzoek. Voor een aantal van de projecten is reeds budget beschikbaar. Daarnaast zijn er een aantal projecten die door de provincie uitgevoerd moeten worden, omdat de weg in haar beheer is.

Voor de overige projecten moet geld vrijgemaakt worden. De werkelijk benodigde investering vanuit de gemeente zelf, valt hierbij lager uit dan de berekende kostenraming. De maatregelen kunnen namelijk deels vanuit andere financieringsbronnen bekostigd worden. Hiervoor zijn drie hoofdmogelijkheden:

- » grex-wet. Deze wet maakt het mogelijk om opbrengsten uit ruimtelijke ontwikkelingen te investeren in infrastructuur. Dit is min of meer vergelijkbaar met de post bovenwijkse voorzieningen;
- » werk-met-werk maken. Door de verkeersmaatregelen af te stemmen met andere projecten in de openbare ruimte, zoals groot onderhoud en openbare verlichting, kunnen efficiënte maatregelen worden genomen;
- » subsidies. Er bestaan diverse vormen van subsidie om infraprojecten te realiseren. Deze subsidies zijn wel altijd op basis van cofinanciering.

Het principe van werk-met-werk maken is goed geworteld in de werkwijze van de gemeente. Dit komt tot uiting in het Integraal Uitvoeringsprogramma. Toch is werk-met-werk maken niet voldoende om de gewenste kwaliteit vanuit verkeer te kunnen bereiken. Vooral maatregelen op gebied van verkeersveiligheid vragen om een extra investering. Ook zijn er maatregelen vanuit verkeer die zo'n prioriteit hebben, waarbij het niet wenselijk is om te wachten op groot onderhoudsprojecten.

Tot slot bieden subsidiemogelijkheden een belangrijke financieringsbron van de verkeersmaatregelen. De gemeente Maasdriel zal vanuit het uitvoeringsprogramma van het mobiliteitsplan zich structureel inzetten om (potentiële) subsidiebronnen te verkennen. Resultaten hiervan kunnen weer van invloed zijn op de programmering en planning. Bij subsidieverleningen gaat het (bijna) altijd om een cofinanciering.

