

GVVP 2016-2020

Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan



2016
www.woensdrecht.nl
2016.20802

Voorwoord

Voor u ligt het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (hierna GVVP) van de gemeente Woensdrecht. Het GVVP is een beleidsdocument waarin we de toekomstvisie beschrijven voor het verkeer en vervoer in de gemeente Woensdrecht voor de komende jaren.

De wereld van verkeer en vervoer verandert nog iedere dag en daar moeten we als gemeente en gebruiker grotendeels in meegaan. De wegenstructuur in de gemeente is zo goed als af en grote uitbreidingen zullen de komende jaren niet plaatsvinden. Het GVVP legt de nadruk dan ook meer op gedragsbeïnvloeding en verduurzamen van het gebruik. “Op welke manier kunnen we de verkeersdeelnemers verleiden om zich aan de verkeersregels te houden en te participeren in het gebruik?”

Dit kunnen we niet alleen en daarom schakelen we onze partners in; dorpsplatforms, politie, buurtpreventie, Zuidelijke Land- en Tuinbouworganisatie (ZLTO), Veilig Verkeer Nederland (VVN), provincie Noord-Brabant, enz.

Samen met hen kunnen we een gedragen en integraal beleid maken, waaraan ieder vanuit zijn of haar specifieke kunde en verantwoordelijkheid bijdraagt. We willen het verkeer en vervoer in de gemeente Woensdrecht immers met een brede blik bekijken. Daarom worden naast de wensen vanuit de gemeente en haar partners ook burgerinitiatieven, waarbij bewoners willen participeren in hun directe omgeving, ter harte genomen. Samen voor Woensdrecht!

Het efficiënt omgaan met budgetten zal de komende jaren ook voor het verkeer en vervoer gelden. Daarom proberen we zo veel mogelijk werkzaamheden te combineren. Een voorbeeld hiervan is het aanleggen van verkeersdrempels als de weg in aanmerking komt om herstraat te worden. Het GVVP geeft u een duidelijk beeld hoe we als gemeente omgaan met het verkeer nu en in de toekomst.

Ing. Jeffrey van Agtmaal
Wethouder Verkeer en Vervoer

Inhoud

Voorwoord.....	2
----------------	---

1. Inleiding

1.1 Aanleiding	5
1.2 Doelstelling.....	5
1.3 Beleid	5
1.4 Leeswijzer	6

2. Visie op verkeer

2.1 Wensbeeld mobiliteit	8
2.2 Wegenstructuur.....	8

3. Visie per modaliteit en thema

3.1 Autoverkeer.....	10
3.1.1 Huidige situatie	10
3.1.2 Visie autoverkeer	11
3.2 Vrachtverkeer	12
3.2.1 Huidige situatie.....	12
3.2.2 Visie vrachtverkeer	13
3.3 Landbouwverkeer	14
3.3.1 Huidige situatie.....	14
3.3.2 Visie landbouwverkeer	15
3.4 Openbaar Vervoer.....	16
3.4.1 Huidige situatie.....	16

3.4.1 Visie openbaar vervoer	17
3.5 Fietsverkeer.....	18
3.5.1 Huidige situatie	18
3.5.2 Visie fietsverkeer	19
3.6 Voetgangers	20
3.6.1 Huidige situatie	20
3.6.2 Visie voetgangers.....	20
.....	20
3.7 Duurzaam Veilig	21
3.7.1 Huidige situatie	21
3.7.2 Visie Duurzaam Veilig	22
3.8 Verkeersveiligheid	23
3.8.1 Huidige situatie	23
3.8.2 Visie verkeersveiligheid	23
3.9 Parkeren	26
3.9.1 Huidige situatie	26
3.9.2 Visie op parkeren	28

4. Uitvoeringsplan

4.1 Verkeersmaatregelen in een breder kader	31
Begripsbepaling.....	33



1.1 Aanleiding

In dit plan wordt de gemeentelijke visie op het gebied van verkeer- en vervoer voor de komende jaren verwoord. Het plan beschrijft tevens de knelpunten en geeft oplossingsrichtingen binnen de visie. Tevens biedt het GVVP een houvast om klachten en meldingen te behandelen.

Op 4 februari 2016 is het concept GVVP 2016-2020 besproken met alle stakeholders. Tijdens de dialoogsessie hebben de stakeholders zowel met de gemeente als met elkaar gesproken over een aantal thema's. Handhaving van de verkeersregels en de inrichting van de wegen waren veelbesproken thema's. Ook sluipverkeer is een punt van aandacht. De input en feedback van de stakeholders zijn in het GVVP 2016-2020 verwerkt.

1.2 Doelstelling

Het doel van het GVVP is het vastleggen van het beleid op het gebied van verkeer en vervoer in de gemeente Woensdrecht voor de komende jaren. De algemene doelstelling van het GVVP 2016-2020 is:

“Het GVVP 2016-2020 is een visie en uitvoeringsplan, erop gericht om de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in de gemeente Woensdrecht te vergroten.”

Bij deze doelstelling hoort een aantal uitgangspunten die de gemeente nastreeft.

1. Het verder doorvoeren van het ‘duurzaam veilig’ principe.

- Het vergroten van de herkenbaarheid van de wegenstructuur. Waardoor het duidelijk is wat er van de weggebruiker verwacht mag worden. De kans op ongevallen neemt hierdoor af en de onderlinge bereikbaarheid tussen de kernen verbetert.

- Er wordt bij de (her)inrichting van wegen een duidelijke keuze gemaakt tussen verkeers- of verblijfsgebieden.

2. Stimuleren van fietsverkeer.

- Het verbeteren van de fietsvoorzieningen en fietspaden en het uitbreiden van de bestaande routes zorgen ervoor dat de gemeente Woensdrecht zich verder profileert als wielergemeente.

3. Stimuleren en op peil houden van het openbaar vervoer

- De gemeente ziet in de toekomst graag een toename van het gebruik van het openbaar vervoer en/of alternatieve vormen. Daarnaast moeten de belangrijkste voorzieningen voorzien blijven van openbaar vervoer.

4. Samen, met elkaar, de (verkeers-)veiligheid vergroten. Specifieke inzet gaat hier naar verkeersveiligheidsacties en campagnes.

Deze doelstelling met bijbehorende uitgangspunten kan alleen worden gerealiseerd als we met elkaar de dialoog aangaan en samen de problematiek oppakken. Burgerparticipatie en –initiatief speelt hierbij een belangrijke rol.

1.3 Beleid

Het geactualiseerde GVVP is geen op zichzelf staand document dat vanaf ‘nul’ is opgebouwd. In de afgelopen jaren zijn er op diverse niveaus kaders en randvoorwaarden geformuleerd. Deze kaders en randvoorwaarden zijn vertaald naar de Woensdrechtse situatie.

Onderstaande beleidsplannen zijn gebruikt voor het GVVP:

- Nota Mobiliteit (Landelijk beleidsdocument waarin het langetermijnbeleid op het gebied van verkeer en vervoer is vastgelegd)
- Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord Brabant (Provinciaal beleidsplan waarin het langetermijnbeleid op het gebied van verkeer en vervoer is vastgelegd)
- Beter Bereikbaar Brabant (Visie gericht op de autobereikbaarheid in de provincie)
- Regionaal fietspadenplan (Overkoepeld fietspadenplan regio West-Brabant met name gericht op grenzen van de gemeenten)
- Regionale verkeersveiligheidsvisie (Regionale maatregelen gericht op gedrag van de weggebruiker)
- Toekomstvisie 2035 (visie document gericht op de toekomstige ontwikkelingen in de gemeente Woensdrecht)
- Visie Fiets in de versnelling Brabant (visiedocument gericht op het stimuleren van fietsverplaatsingen en een verbetering van de bereikbaarheid, met name in stedelijk gebied)
- Verwijzing naar de notitie Woensdrecht Wielergemeente (in opstelling, eind 2016 gereed)
- Wegenbeleidsplan (Plan waar de beleids- en financiële uitgangspunten voor de komende jaren in zijn vastgelegd)

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de visie op het verkeer en vervoer in de gemeente weergegeven. In hoofdstuk 3 wordt per modaliteit en thema aangegeven wat de huidige situatie is, welke visie de gemeente heeft en wat de gemeente gaat doen om de visie te verwezenlijken.

In het laatste hoofdstuk worden alle maatregelen opgesomd met daarbij een globale kostenindicatie.



Hoofdstuk 2: Visie op verkeer

2. Visie op verkeer

In dit hoofdstuk wordt de visie op verkeer voor de gemeente Woensdrecht gegeven. Hierbij wordt als eerste een beschrijving gegeven van het wensbeeld voor mobiliteit. Vervolgens wordt er per thema en modaliteit beschreven wat de huidige situatie is, welke visie de gemeente heeft en wat we gaan doen om de visie te verwezenlijken.

2.1 Wensbeeld mobiliteit

De gemeente Woensdrecht ligt in een landelijk gebied tussen de steden Bergen op Zoom en Antwerpen (België). Het is dan ook niet verwonderlijk dat de auto een belangrijke plaats inneemt in het mobiliteitsgedrag van mensen en bij het vervoeren van goederen. Naast autoverkeer is het van belang om alle vervoerswijzen binnen de gemeente te stimuleren. Met een adequaat fietsnetwerk dat een goede verbinding vormt tussen de kernen binnen de gemeente, de omliggende gemeenten Bergen op Zoom, Roosendaal en de omliggende Belgische gemeenten, bieden we een goed alternatief voor de auto.

Naast goede fietsverbindingen is het openbaar vervoer een belangrijke modaliteit als alternatief voor het autoverkeer.

Het faciliteren van het autoverkeer mag niet leiden tot een verslechtering van de leefomgeving. In de dorpen en wijken rijdt bij voorkeur alleen (auto)verkeer dat hier zijn herkomst of bestemming heeft. Het doorgaande verkeer maakt gebruik van de wegen die hiervoor geschikt én bedoeld zijn. Dit is vooral van belang voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kernen.

Met een goede hoofdstructuur wordt voorkomen dat (auto)verkeer zijn weg door de woongebieden gaat zoeken. Het is van belang dat verkeer op de hoofdstructuur goed kan blijven doorrijden.

Verkeer dat geen bestemming heeft in de gemeente Woensdrecht proberen we zo veel mogelijk over de rijkswegen A4/A58 of de N289 te laten rijden. Zo worden de kernen beschermd tegen onnodig verkeer dat er geen bestemming heeft.

Woensdrecht wielergemeente

Woensdrecht profileert zich als wielergemeente en de Brabantse Wal als fietsstreek. In een aparte nota 'Woensdrecht Wielergemeente' worden de ambities omtrent recreatie, toerisme én sportieve beweging op de fiets, evenals de branding hiervan vastgelegd. Deze visie zal aansluiten op de

visie 'Fiets in de versnelling' van de provincie en de fietscampagne 'Ons Brabant Fiets' van Visit Brabant. Waar mogelijk worden acties in samenwerking met de provincie Noord-Brabant opgepakt.

In dit GVVP ligt het accent uiteraard meer op verkeer en vervoer. Alle dorpen liggen op een dusdanige afstand van elkaar dat deze met de fiets makkelijk te overbruggen is. Het stimuleren van het gebruik van de fiets heeft een positief effect op de verkeersintensiteit, het milieu, de volksgezondheid en recreatieve bezoeken en bestedingen. Dit wordt bereikt door ontbrekende schakels in het fietsnetwerk op te pakken, het fietsknooppuntennetwerk te verbeteren, de bestaande fietspaden te onderhouden/vernieuwen (zoals beschreven in het wegenbeleidsplan) en het thema fietsroutes blijvend te ontwikkelen.

Met het oog op ontwikkelingen zoals de elektrische fiets zal het in de toekomst belangrijker worden om in de gemeente Woensdrecht adequate fietsvoorzieningen te treffen. Dit om het fietsen verder te stimuleren en te verduurzamen en de veiligheid te vergroten.

2.2 Wegenstructuur

In de afgelopen jaren heeft de wegenstructuur in de gemeente Woensdrecht, op de aanleg van de Bunkerbaan/N289 en de reconstructie van de Scheldeweg in Hoogerheide na, geen grote veranderingen gekend. De aanpassing van de Scheldeweg zorgt voor een vermindering van de hoeveelheid doorgaand verkeer in de dorpskern Hoogerheide, wat ten goede komt aan de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

De volgende projecten hebben de komende jaren mogelijk invloed op de wegenstructuur:

- Het masterplan Hoogerheide wordt verder uitgewerkt en uitgevoerd. Hieruit zal blijken of aanpassingen aan de wegenstructuur nodig zijn. Het verkeer zal zich in ieder geval in Hoogerheide opnieuw verdelen over de verschillende wegen.
- In Putte komt er een ontsluitingsweg naar het industrieterrein. Hiermee wordt de kern Putte ontzien van zoekend vrachtverkeer in de woonwijken.



3.1 Autoverkeer

Om economische en maatschappelijke redenen is het van belang dat de bereikbaarheid van de verschillende kernen met de auto gewaarborgd blijft.

3.1.1 Huidige situatie

Voor het autoverkeer geldt dat er in de afgelopen jaren op het wegennet niet veel is veranderd. Alleen de Bunkerbaan/N289 is toegevoegd als randweg om Hoogerheide. Het autoverkeer wikkelt zich grotendeels af via de daarvoor bedoelde wegen. Vanuit de kernen rijdt men het buitengebied in richting de gebiedsontsluitingsweg (N289) om vervolgens de weg naar de stroomwegen (A4/A58) te vinden.

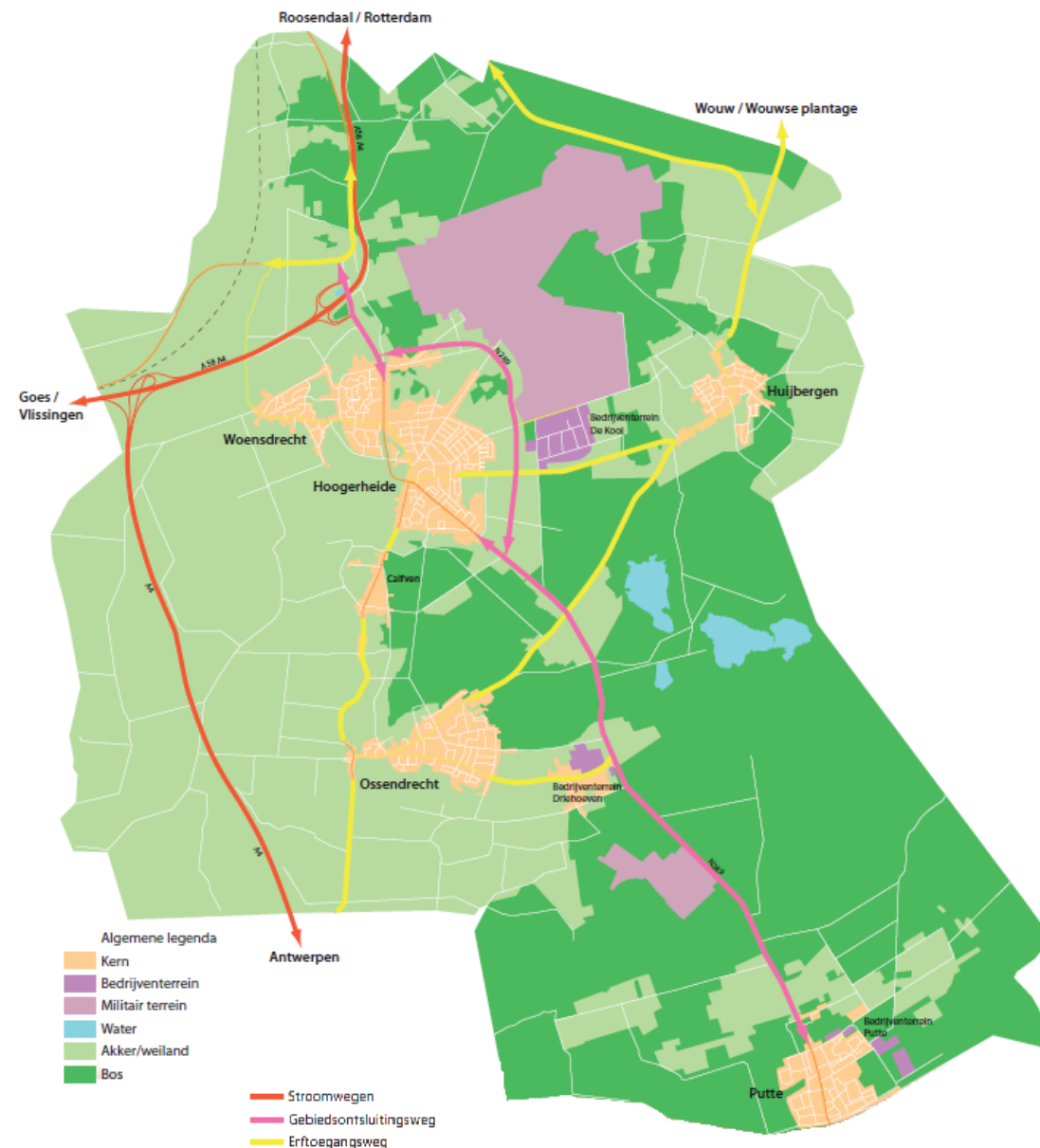
A58

Op grondgebied van de gemeente Woensdrecht is één volwaardige ontsluiting op het autosnelwegennet. Dit betreft de aansluiting met A58 nabij Hoogerheide.

Afrit Zandvliet

Ten zuiden van de gemeente, via de op-/afrit Zandvliet net over de Belgische grens, is een ontsluiting aanwezig op de A12 (A4). Nadeel van deze op-/afrit is dat deze aansluit op erftoegangswegen (zie ook begripsbepaling, blz 32). Normaliter zou vanuit de wegcategorisering aangesloten moeten worden op een gebiedsontsluitingsweg. Voorgaande vormt dan ook de basis voor het sluipverkeer in het zuidelijk gelegen buitengebied van Ossendrecht. Bij files op de rijkswegen, zoeken weggebruikers een alternatief dat in veel gevallen over de gemeentelijke wegen leidt. Met name het vrachtverkeer maakt veelvuldig gebruik van deze alternatieve route.

Als laatste is er nog doorgaand verkeer komende uit oostelijke richting (België) die in de ochtendspits naar het havengebied Antwerpen rijdt en in de avondspits weer terugkeert. Dit verkeer maakt aanzienlijk gebruik van het Woensdrechts wegennet.



Netwerk

Op de weergave op de vorige pagina is het huidige autonetwerk weergegeven. Hierop is onderscheid gemaakt tussen erftoegangswegen (30km, 60km), gebiedsontsluitingswegen (50km, 80km) en stroomwegen (130km).

3.1.2 Visie autoverkeer

De auto blijft in de toekomst een belangrijke rol spelen binnen de gemeente Woensdrecht. We blijven dan ook het autoverkeer op een verantwoorde wijze faciliteren.

De doorstroming op de gebiedsontsluitende wegen moet blijvend worden gegarandeerd. Verkeer wordt hier op een snelle en veilige manier ontsloten naar het bovenliggend wegennet (N- en A-wegen).

Het functioneren van het hierboven beschreven principe kan versterkt worden door extra maatregelen. Immers, niet iedereen is bekend in de omgeving. Een belangrijke maatregel is juiste bewegwijzering via de wenselijke routes. Hier spelen zowel gemeente als Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd) een rol in. De NBd zorgt voor de 'blauw-witte' palen waarop verwijzingen staan naar kernen en belangrijke punten (o.a. bedrijventerreinen).

De gemeente streeft ernaar om op diverse manieren duurzaam autogebruik te stimuleren. Met het oog op de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente is het stimuleren van elektrisch rijden een belangrijk aspect. De gemeente wil het gebruik van de elektrische auto faciliteren door bijvoorbeeld mee te werken aan het inrichten van parkeerplaatsen met oplaadpunt. In hoofdstuk 3.9 'Parkeren' wordt hier verder op ingegaan.

Te doen:

- Monitoren van sluipverkeer d.m.v. tellingen met de dynamische displays en reguliere verkeerstellingen.
- Monitoren van al het verkeer op diverse wegen d.m.v. reguliere verkeerstellingen.
- Het realiseren van de ontsluitingsweg bedrijventerrein Putte.
- Onderzoek naar geschikte locaties voor publieke oplaadpunten per kern.
- Onderzoek naar nut en noodzaak van bestaande bebording.
- Onderzoek naar parkeervoorzieningen bij natuurgebieden.

3.2 Vrachtverkeer

Het vrachtverkeer is van belang voor het functioneren van de economie. Helaas zorgt vrachtverkeer ook voor overlast. Daarom is het wenselijk om vrachtauto's zoveel mogelijk via de gewenste routes af te wikkelen, waarbij alle gebieden goed bereikbaar zijn.

3.2.1 Huidige situatie

Het vrachtverkeer dat zijn bestemming/herkomst heeft in de gemeente Woensdrecht wordt afgewikkeld over de wegen die hiervoor zijn aangewezen. Voordeel hiervan is dat de kernen zoveel mogelijk worden ontzien van vrachtverkeer. Dit komt ten gunste van de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Een goede wegbewijzing is hierbij essentieel zodat vrachtverkeer niet in krappe woonstraten terecht komt.

Het lokale vrachtverkeer wordt afgewikkeld via de provinciale weg N289. De N289 vormt in de huidige situatie de primaire vervoersas binnen de gemeente Woensdrecht. Vanaf deze vervoersas worden zowel de aanwezige bedrijventerreinen als de centra van de kernen bevoorrad. De routes naar de verschillende centra zijn zo aangegeven dat het zo min mogelijk verkeersonveilige situaties veroorzaakt. Uitgangspunt is dat de N289 ook zoveel mogelijk de ontsluitende route is voor het transport naar bedrijven in het buitengebied.

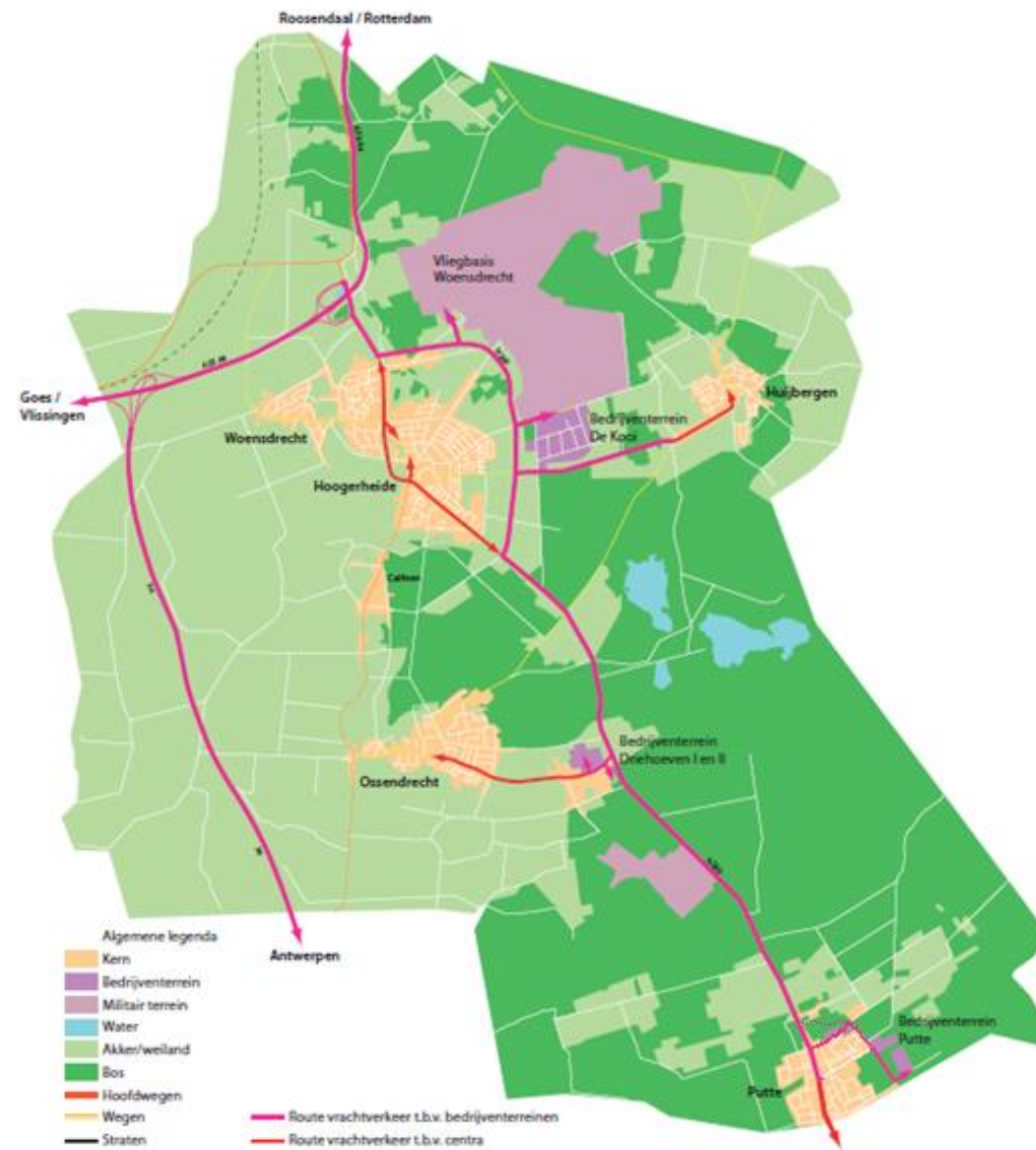
Een aandachtspunt blijft de ontsluiting vanuit de zuidelijke richting. Het uitgangspunt is om het regionale 'doorgaande' vrachtverkeer komende vanuit het zuiden op het autosnelwegennet af te wikkelen.

Ontsluitingsweg bedrijventerrein Putte

In 2016/2017 wordt er een ontsluitingsweg gerealiseerd ten behoeve van het industrieterrein Bosweg. De ontsluitingsweg wordt aangelegd om vrachtverkeer niet meer door de woonwijk in Putte te laten rijden. De weg sluit aan op de N289/Antwerpsestraat.

Netwerk

De kaart hiernaast laat de huidige situatie van het netwerk voor vrachtverkeer zien. De kaart laat een verschil zien in routes naar bedrijventerreinen en routes naar de centra.



3.2.2 Visie vrachtverkeer

Voor het goed functioneren van bedrijven is de bereikbaarheid voor het vrachtverkeer van groot belang. De gemeente streeft ernaar om deze bereikbaarheid in de toekomst te waarborgen en waar mogelijk te verbeteren. De belangrijkste verbinding richting de bedrijventerreinen en het buitengebied is de N289. Bij eventuele problemen zal de gemeente met de provincie Noord-Brabant en de Belgische gemeenten in overleg treden om passende maatregelen te nemen.

De gemeente streeft naar het voorkomen van hinder en overlast van vrachtverkeer in de kernen. In de straten, gebieden en kernen waar doorgaand vrachtverkeer ongewenst is, worden aanvullende maatregelen genomen. Op bepaalde routes moet ook worden gekeken naar scheiding met andere vervoerswijzen zoals fietsers en voetgangers.

Te doen:

- Het realiseren van de ontsluitingsweg bedrijventerrein Putte.
- Het weren van vrachtverkeer op de wegen waar dit verboden is d.m.v. het opleggen van beperkingen.

3.3 Landbouwverkeer

Het landbouwverkeer in de gemeente Woensdrecht maakt een belangrijk deel uit van de vervoersmodaliteit. Het agrarische bedrijfsleven vormt een belangrijk deel van de aanwezige bedrijvigheid in de gemeente Woensdrecht. Het gevolg is dat een groot deel van de infrastructuur binnen en buiten de bebouwde kom wordt benut door het landbouwverkeer. Enerzijds is dit inherent aan het landelijk karakter van de gemeente, anderzijds leidt dit op diverse locaties tot conflictsituaties. Hierbij kan gedacht worden aan het optreden van verkeers-onveiligheidsgevoelens, overlast in de vorm van trillingen, maar ook schade aan de infrastructuur (rand- en bermenschades) door steeds groter wordende voertuigen.

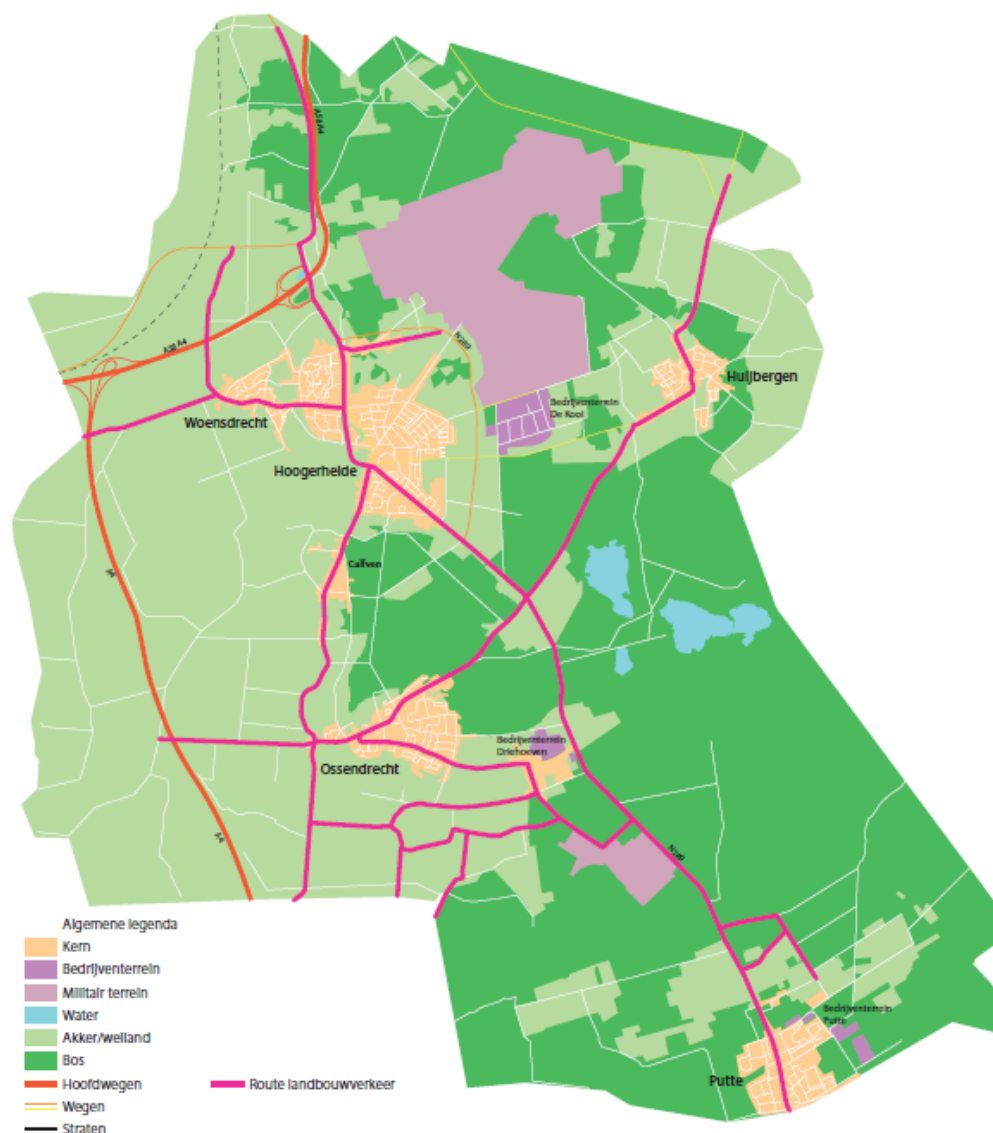
3.3.1 Huidige situatie

Het merendeel van de landbouwroutes is geprojecteerd op wegen in het buitengebied met de categorie erftoegangswegen. Deze wegen hebben veelal een breedte van 6 – 6.5 m zodat twee grote voertuigen elkaar kunnen passeren zonder dat daarbij de verharding en/ of berm ernstige schade ondervinden. In het gehele buitengebied maakt het landbouwverkeer gebruik van wegen die relatief smal zijn. De rijbaan van deze wegen heeft veelal een breedte van 4.5 tot maximaal 5 m. Gevolg hiervan is dat langs deze wegen relatief veel schade aan de verharding en bermen wordt geconstateerd.

Er kan niet aan ontkomen worden dat het landbouwverkeer ook gebruik maakt van straten binnen de bebouwde kom. Kernen waar dit met name geconstateerd wordt zijn; Calfven, Ossendrecht, Woensdrecht, Putte en Huijbergen. In hoofdzaak maakt het landbouwverkeer gebruik van de erftoegangswegen die een verzamel functie hebben binnen het netwerk van straten in de kernen. Er zijn geen specifieke knelpunten binnen de kernen aanwezig met betrekking tot het landbouwverkeer. Wel is geconstateerd (meldingen en klachten) dat inwoners en verkeersdeelnemers de confrontatie met landbouwverkeer ten gevolge van omvang, massa en snelheid als minder prettig ervaren. Dit leidt tot gevoelens van onveiligheid.

Netwerk

Op de weergave hiernaast is te zien wat in de huidige situatie de routes zijn voor het landbouwverkeer.



3.3.2 Visie landbouwverkeer

De gemeente Woensdrecht streeft ernaar om het landbouwverkeer in het buitengebied zo goed mogelijk te faciliteren. Het weren van landbouwverkeer uit de kernen is gezien het agrarisch karakter van de gemeente Woensdrecht geen reële optie. De routes zoals deze in het huidige netwerk zijn aangegeven blijven dan ook actueel.

De (belangrijkste) landbouwroutes in de gemeente dienen goed toegankelijk te zijn voor landbouwverkeer. Dit betekent onder andere dat ze voldoende breed zijn, dat de bochten voldoende ruim zijn en er geen hinder wordt ervaren van overhangend groen.

Daarnaast ondervindt het landbouwverkeer op diverse wegen hinder van snelheidsremmende maatregelen zoals (te hoge) drempels die schade veroorzaken aan de voertuigen en hun lading. Deze maatregelen hebben bovendien een nadelig effect op de duurzaamheid, vanwege het optrekken en afremmen van de landbouwvoertuigen. De gemeente streeft ernaar om op landbouwroutes, landbouwvriendelijke maatregelen te plaatsen. Voorbeelden hiervan zijn wegversmallingen en landbouwvriendelijke drempels.

Het buitengebied is de plek waar wij onze boterham verdienen met de productie van voedsel voor mens en dier. De tijd dat wij de enige gebruikers van het buitengebied waren, is voorbij. Dat betekent dat we ook de ruimte op het wegennet met elkaar moeten delen. Dat vraagt soms inschikken aan onze kant en soms begrip bij onze medeweggebruikers. Zeker in de weken dat wij zaaien, maaien en oogsten.” Sandra Jansen-Jacobs, voorzitter ZLTO

Woensdrecht.



Landbouwverkeer op Bunkerbaan

In het verleden is meerdere malen getracht om omleidingsroutes voor landbouwverkeer via de Bunkerbaan/N289 in Hoogerheide te situeren. Het voordeel is dat de landbouwvoertuigen niet door de dorpskernen rijden.

Echter is de wegbeheerder (Provincie Noord-Brabant) niet voornemens om op de N289/Bunkerbaan landbouwverkeer toe te staan.

De Bunkerbaan is niet geschikt voor langzaam gemotoriseerd verkeer, omdat de weg duurzaam veilig is ingericht. Bovendien geldt er een inhaalverbod (borden en doorgetrokken strepen). Verder zou het langzaam gemotoriseerd verkeer op de Bunkerbaan een verkeersveiligheids- en doorstromingsprobleem veroorzaken vanwege de grootte en maximum toegestane snelheid van 25km/u.

Met deze uitspraak is het in de toekomst niet mogelijk om landbouwverkeer over de N289/Bunkerbaan te sturen.

De gemeente streeft er dan ook naar om omleidingsroutes zo min mogelijk door dorpskernen te laten gaan.

Te doen:

- Aanbrengen van bermverharding om het landbouwverkeer in het buitengebied te faciliteren.
- Periodiek overleg met het ZLTO

3.4 Openbaar Vervoer

Een aantal groepen mensen is aangewezen op het openbaar vervoer. Met name voor scholieren, minder validen en ouderen is de bus een transportmiddel dat niet mag ontbreken.

3.4.1 Huidige situatie

Omdat de provincie Noord-Brabant concessiehouder¹ is van het openbaar vervoer tot 2022 kan de gemeente Woensdrecht beperkt invloed uitoefenen op de lijnvoering. Het verschil met voorgaande concessies is dat Arriva binnen de kaders en randvoorwaarden van de provincie mag bepalen waar en hoe frequent er met bussen gereden gaat worden. In het concessiejaar 2015 en 2016 verandert er niets aan de lijnvoering. Na 2016 is er nog niet duidelijk wat er gaat gebeuren met de lijnvoering.

Eenieder mag hiervoor verbetervoorstellen indienen bij Arriva. Middels business cases wordt afgewogen of het voorstel wel of niet wordt uitgevoerd. In dit proces worden alle belanghebbende partijen betrokken (gemeenten, reizigersorganisatie ROB, Regio West-Brabant, provincie Noord-Brabant en de vervoerder). Uiteindelijk is het Arriva die beslist of wijzigingen plaats gaan vinden binnen het lijnennet.

De Brabantse Wal gemeenten (Woensdrecht, Bergen op Zoom en Steenbergen) treden gezamenlijk op als het gaat om veranderingen in het openbaar vervoer. Openbaar vervoer houdt niet op bij de gemeentegrens, waardoor het van belang is om gezamenlijk te kijken naar veranderingen in de lijnvoering.

Toegankelijke haltes

In de afgelopen jaren hebben de gemeente en provincie Noord-Brabant geïnvesteerd in het toegankelijk maken van de haltes in de gemeente Woensdrecht voor mensen met een lichamelijk beperking, ouderen en ouders met kinderen. De haltes zijn aangepast op lengte, breedte, hoogte en het gebruik van blokmarkering en geleidelijnen (voor blinden en slechtzienden). Daarnaast is ook aandacht besteed aan de indeling en inrichting van de haltes. Zo krijgen abri's (bushokjes), prullenbakken en haltepalen allemaal een vaste plek.

¹ Arriva is tot 2020 houder van de concessie West-Brabant. Het concessiegebied is een afgebakend gebied waar Arriva het alleenrecht heeft om regulier openbaar vervoer aan te bieden.



Inmiddels zijn (bijna) alle haltes in de gemeente toegankelijk gemaakt. Bij enkele haltes zijn fietsenstallingen aanwezig die het verkeer op de fiets in combinatie met openbaar vervoer stimuleren.

Netwerk

Hierboven is het aanbod van het huidige netwerk van buslijnen terug te vinden voor 2016. In de komende jaren kan dit lijnennet veranderen.

Kleinschalig collectief vervoer

Naast het toegankelijk maken van de haltes (onder)zoekt de gemeente voortdurend mogelijkheden om alle kernen te blijven voorzien van een vorm van openbaar vervoer. De gemeente Woensdrecht streeft vanuit de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) naar zelfredzaamheid en verblijf in de eigen woonomgeving van ouderen en mensen met een beperking. Waar eigen mogelijkheden ontbreken is collectief vervoer noodzakelijk voor deelname aan de samenleving en het voorkomen van vereenzaming. De provincie Noord-Brabant staat vanuit leefbaarheid, duurzaamheid en het tegengaan van congestie, een goed openbaar vervoer voor. Waar de inzet van groot materieel niet efficiënt is, is kleinschalig collectief vervoer aangewezen (deel- of regio taxi).

3.4.1 Visie openbaar vervoer

De gemeente ziet in de toekomst graag een toename van het gebruik van het openbaar vervoer en/of alternatieve vormen. De potentiële vervoersvraag van het openbaar vervoer wordt gestimuleerd door een aantrekkelijk en toegankelijk netwerk. Publieke bestemmingen zoals (middelbare) scholen, natuurpoorten en andere (grensoverschrijdende) publieksaantrekkelijke functies moeten goed bereikbaar blijven met het openbaar vervoer.

Openbaar vervoer is kostbaar. Dit houdt in dat de vervoerder vraag en aanbod beter op elkaar wil afstemmen. In gebieden waar de vraag beperkt is kan dit leiden tot afstoten van onrendabele ritten of lijnen. Dit geldt ook voor de momenten waarop de vraag naar openbaar vervoer erg laag is, zoals in het weekend.

Mogelijke initiatieven die ontstaan doordat het reguliere openbaar vervoer geen optie is, worden altijd positief ontvangen door de gemeente Woensdrecht. De gemeente streeft ernaar om gezamenlijk de mogelijkheden te verkennen en deze waar mogelijk uit te (laten) voeren.

Een voorbeeld van zo'n initiatief is dat van de zorgcoöperatie in Putte. Zij zorgen ervoor dat mensen zonder mogelijkheden tot vervoer toch naar de gewenste bestemming kunnen. Dit wordt geregeld door vrijwilligers die voor een kleine (kilometer)vergoeding op en neer rijden.

Te doen:

- Onderzoek naar ontbrekende schakels in het OV
- Onderhouden gesprekken met vervoerder over eventuele wijzigingen in het netwerk.
- Samenwerking met Bergen op Zoom en Steenbergen bij de ontwikkeling en uitvoering van openbaar vervoer.

Onze vrijwilligers helpen de mensen die echt omhoog zitten. Als er écht geen andere vorm van vervoer mogelijk is brengen wij ze naar hun bestemming. Zo helpen we elkaar! Zorg om zorg!
- Zorgcoöperatie Putte -



3.5 Fietsverkeer

Fietsverkeer is met het oog op duurzaamheid de meest belangrijke modaliteit voor de gemeente Woensdrecht. Het aantrekkelijker maken en het stimuleren van het fietsgebruik draagt bij aan een vermindering van het autogebruik. Dit komt ten goede aan de leefbaarheid en duurzaamheid van de gemeente. Daarnaast profileert de gemeente Woensdrecht zich als wielergemeente en de Brabantse Wal profileert zich als fietsstreek.

De afgelopen jaren is het fietsgebruik gestegen en met de komst van de elektrische fiets zal het gebruik van de fiets alleen maar toenemen. Het stimuleren van het gebruik van de fiets heeft positieve gevolgen voor de verkeersveiligheid, het milieu en de volksgezondheid. Om ervoor te zorgen dat mensen vaker gebruik maken van de fiets is het wenselijk om dit ook aantrekkelijk te maken. Een fietsstructuur van hoge kwaliteit en aanvullende voorzieningen zorgt voor een toename van het gebruik van de fiets en een positieve verschuiving in de keuze van vervoerswijze. Dit wordt bereikt door het onderhouden (onderhoud is geborgd in het wegenbeleid) en vernieuwen van een snelle, comfortabele en verkeersveilige fietsinfrastructuur en door het faciliteren van aanvullende voorzieningen (zoals fietsenstallingen). De fiets moet een volwaardig alternatief zijn voor de auto.

3.5.1 Huidige situatie

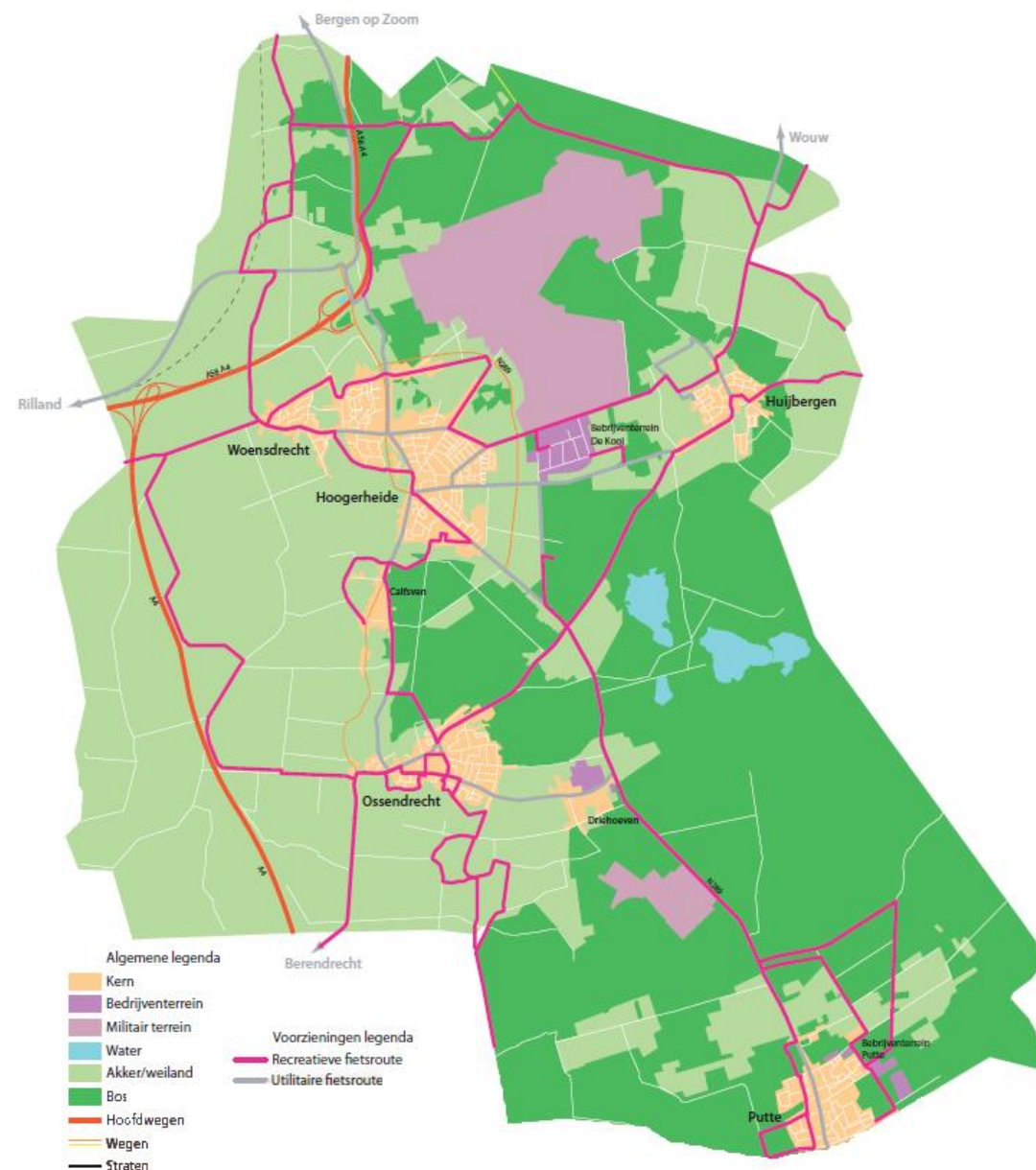
In de gemeente Woensdrecht en omgeving is er sprake van één fietsnetwerk. Het netwerk van fietspaden en fietsknooppunten is van belang om het fietsen te stimuleren als woon-werk/schoolverkeer, beweging en recreatie.

Utilitaire fietsroutes

De utilitaire fietsroutes vormen binnen de gemeente een netwerk van fietspaden die van belang zijn voor het stimuleren van het fietsen. De utilitaire fietspaden verdienen extra aandacht en onderhoud, waarbij de nadruk ligt op de verbindingen naar Bergen op Zoom, Roosendaal en de omliggende Belgische gemeenten.

De utilitaire fietspaden zijn te herkennen aan de volgende eigenschappen:

- Gestrekte routes om zo snel mogelijk naar de bestemming te fietsen;
- Veelal vrijliggende fietspaden naast gebiedsontsluitingswegen;
- In woongebieden/30km-zones worden auto -en fietsverkeer met elkaar vermengd;



- Vrijliggende fietspaden langs gebiedsontsluitingswegen zijn bij voorkeur voorzien van asfalt of beton;
- Vrijliggende fietspaden langs gebiedsontsluitingswegen zijn bij voorkeur gelegen in de voorrang;
- Afmetingen en belijning zijn conform de richtlijnen uit de ASVV²



Woensdrecht is een echte wielergemeente gelegen in het Brabantse Walhalla voor fietsliefhebbers. In dit gebied is het klimmen en dalen met mooie vergezichten. Het gebied nodigt uit om buiten te beleven op de fiets, zowel ontspannend als inspannend.

- Wethouder M. Groffen -

Recreatieve fietsroutes- en verbindingen

Door de ligging van de gemeente Woensdrecht op de Brabantse Wal, de overgang tussen het laaggelegen Zeeuwse poldergebied en de hooggelegen Brabantse zandgronden en het Grenspark vormt de gemeente Woensdrecht een unieke en recreatief aantrekkelijke gemeente. Binnen de gemeente is dan ook een uitgebreid netwerk van recreatieve fietsvoorzieningen aanwezig. De recreatieve routes vallen hierbij deels samen met de utilitaire fietspaden, maar zijn ook deels geprojecteerd op de wegen in het buitengebied met een relatief lage verkeersintensiteit.

Het fietsknooppuntennetwerk is het belangrijkste landelijke fietsnetwerk in de gemeente. Het netwerk sluit aan op het fietsknooppuntennetwerk in België. In 2016 en 2017 worden de centrumborden vervangen voor knooppuntenborden voor een betere verbinding tussen het centrum en het buitengebied. Daarnaast wordt de informatievoorziening verbeterd met nieuwe informatiepanelen bij de knooppunten.

Door middel van dit knooppuntenstelsel worden doorlopend fietsroutes ontwikkeld op de Brabantse Wal. Het Grenspark heeft vier poortfietslussen langs de knooppunten die het recreatieve landschap ontsluiten.

Natuurpoort De Volksabdij is het belangrijkste vertrekpunt in de gemeente voor fietsers. Dit wordt ook gezien als fietspoort. Op deze poort wordt het wiel(er)trainingscentrum gerealiseerd met een cyclocross-, MTB- en wegparcours.

² De ASVV is een door CROW uitgebracht boek met aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen.

3.5.2 Visie fietsverkeer

Het realiseren van veilige en kwalitatief goede fietsvoorzieningen is essentieel om de positie van de fiets te verbeteren. Om de veiligheid te verbeteren wordt er in de toekomst naar gestreefd om bij iedere gebiedsontsluitingsweg gescheiden fietsvoorzieningen (vrijliggend of verhoogd aanliggend) te realiseren. Deze voorzieningen dienen voldoende breed (eenrichting 2 meter, twee richtingen 3,5 meter) te zijn en te worden voorzien van rood asfalt.

Op routes waar fietsverbindingen gebiedsontsluitingswegen kruisen, moeten goede en veilige oversteeklocaties komen. Goede en veilige oversteeklocaties zijn overzichtelijk, hebben een lage snelheid en het gedrag op de oversteek moet voorspelbaar zijn. Bij de voorrangssituatie dient altijd een afweging te worden gemaakt tussen de doorstroming en de bereikbaarheid van de andere modaliteiten.

Ook richting de recreatiegebieden zal een opwaardering van de fietsvoorzieningen plaatsvinden. De gemeente Woensdrecht beschikt over aantrekkelijke recreatiegebieden zoals het grenspark de Zoom – Kalmthoutse Heide en de Brabantse Wal. De gemeente streeft ernaar om een aantal recreatieve routes toe te voegen aan het huidige netwerk. Voorbeelden zijn fietsverbindingen tussen Putte en Huijbergen en Huijbergen en het Belgische Essen.

Te doen:

- Bij onderhoud van wegen de rol van de fiets extra benadrukken, met name voor de utilitaire fietsroutes.
- Vervangen van bebording en informatievoorzieningen t.b.v. het recreatieve fietsen.
- Onderzoek naar ontbrekende fietsverbindingen. Voorbeelden; Putte – Huijbergen, Belgisch Essen – Huijbergen en routes in de polder.
- Onderzoek naar kosten verlichten van fietspaden op schoolroutes.
- Onderzoek naar plaatsen van oplaadpalen voor elektrische fietsen.
- Verbreden van fietspaden bij wegwerkzaamheden;
- Onderzoek naar parkeervoorzieningen bij natuurgebieden voor fietsers.

3.6 Voetgangers

Voetgangers vormen een belangrijke schakel in de verplaatsingsbehoefte. Vrijwel iedereen is voetganger voor het geheel of gedeelte van een verplaatsing. Het is een gezonde manier om je te verplaatsen. Met name mindervaliden zoals rolstoelgebruikers, mensen met een visuele beperking en mensen met een rollator hebben de behoefte aan voldoende ruimte op de trottoirs en duidelijk herkenbare looproutes, vrij van oneffenheden. Een aaneengesloten looproute netwerk, waarbij trottoirs en oversteken veilig zijn vormgegeven, is gewenst. Deze looproutes zijn de verbindingen tussen scholen, dorpscentra, multifunctionele centra en overige publieksaantrekkelijke functies.

3.6.1 Huidige situatie

Voor voetgangers, kinderen en mindervaliden is het belangrijk dat er goede voorzieningen zijn. De richtlijnen zijn:

- Op locaties waar looproutes, erftoegangswegen en gebiedsontsluitingsweg elkaar kruisen, zijn goede en duidelijke oversteekvoorzieningen noodzakelijk.
- Bij de voetgangersvoorzieningen in verblijfsgebieden kan volstaan worden met minimale voorzieningen zoals een trottoir of loopstrook.
- Op looproutes dient een duidelijk herkenbare ruimte voor de voetgangers aanwezig te zijn.
- Oversteken ter plaatse van gebiedsontsluitingswegen ten behoeve van looproutes voor schoolkinderen en ouderen dienen te worden beveiligd door bijvoorbeeld een voetgangersoversteekplaats al dan niet gecombineerd met een plateau.
- Maatregelen realiseren ter plaatse van oversteekvoorzieningen en straathoeken om de toegankelijkheid voor mindervaliden te verbeteren.
- Looproutes dienen verhard, voldoende breed en obstakelvrij te zijn.
- Looproutes dienen aantrekkelijk, voldoende verlicht en beschermt te zijn.

Oversteekplaatsen

Op een aantal plekken in het wegennet verdient de veilige oversteekbaarheid voor voetgangers bijzondere aandacht. Het aanbrengen van een voetgangersoversteekplaats (zebrapad) kan dit verbeteren. Toch kan een zebrapad ook tot schijnveiligheid leiden.

Vaak zijn ook andere maatregelen mogelijk om de oversteekbaarheid te verbeteren, zoals het realiseren van middengeleiders.

Voor het toepassen van zebrapaden gelden de volgende uitgangspunten:

- Op erftoegangswegen of in 30km zones worden in principe geen oversteekvoorzieningen aangebracht. Mogelijke uitzonderingen zijn locaties bij scholen en in winkelgebieden.
- Hierbij moet duidelijk zijn dat er op plaatsen geconcentreerd wordt overgestoken.
- Er is sprake van een veelgebruikte voetgangersroute (bijvoorbeeld bij scholen of voorzieningen).
- Op gebiedsontsluitingswegen is de werkelijk gereden snelheid van het grootste deel van het autoverkeer niet hoger dan 50km/u (V85). Waar nodig wordt de oversteekplaats met extra attentieverhogende maatregelen ondersteund.

Deze richtlijnen hebben er mede voor gezorgd dat er in de afgelopen jaren een kwalitatief goed netwerk van voetpaden en trottoirs is ontstaan in de gemeente Woensdrecht.

3.6.2 Visie voetgangers

De infrastructuur en openbare voorzieningen moeten toegankelijk zijn voor voetgangers en mindervaliden. In de huidige situatie heeft de gemeente de voetgangersvoorzieningen goed op orde. Naar de toekomst toe streeft de gemeente naar een continuering van het bestaande niveau. Waar nodig verbeteren we de kwaliteit voor de voetganger.

Te doen:

- Bij onderhoud en herstructureren van wegen de rol van de voetganger extra benadrukken door uitvoering te geven aan de geldende richtlijnen.

3.7 Duurzaam Veilig

In het verleden is de gemeente Woensdrecht bijzonder vooruitstrevend geweest bij met name de herinrichting en realisatie van de 30 en 60 km zones. Gevolg hiervan is dat in het merendeel van de kernen er 30 km zones zijn gerealiseerd en er een groot aantal fysieke maatregelen zijn toegepast om de snelheidslimiet van 30 km af te dwingen.

Echter is het de vraag of de zones niet 'te groot' zijn en er geen wegen zijn die een ander functie hebben binnen een zone? Te denken valt aan de grotere, bredere wegen binnen de kernen.

3.7.1 Huidige situatie

In 1997 hebben alle overheden in Nederland het convenant 'Duurzaam Veilig' ondertekend. Het verbeteren van de verkeersveiligheid is gebaseerd op een aantal principes.

1. Functionaliteit van het wegennet;
Alle wegen en straten hebben een bepaalde functie in het wegennet. De inrichting en het gebruik van de weg moet in overeenstemming zijn met de functie. Onbedoeld gebruik wordt hiermee tegengegaan.

2. Homogeniteit van het verkeer;
Verschillen in snelheid, richting en omvang zoveel mogelijk voorkomen.
Wanneer verschillende typen weggebruikers (bijvoorbeeld fietser en automobilist) elkaar tegenkomen, moet de snelheid aangepast zijn.
3. Voorspelbaar verkeersgedrag;
Op alle wegen moet het voor de weggebruiker duidelijk zijn wat van hem verwacht wordt.

In de wegenstructuur zijn drie typen wegen te onderscheiden die aansluiten bij de hiervoor genoemde principes. Het is van essentieel belang dat bij elk type weg de functie, het gebruik en de vormgeving bij elkaar passen. In de tabel hieronder zijn de typen wegen omschreven.

Een aantal routes van de busdiensten gaat ook door verblijfsgebieden. Op de betreffende wegen moet een evenwicht worden gevonden in het waarborgen van het verblijfskarakter (30km-zone), het comfort en de snelheid van het openbaar vervoer.
Op deze wegen kan het voorkomen dat er niet volledig kan worden voldaan aan de richtlijnen die gelden voor een duurzaam veilige inrichting.

	Erftoegangsweg	Gebiedsontsluitingsweg	Stroomweg
Functie	Voor het aansluiten van de erven en percelen en het bereiken van de bestemming. Denk hierbij aan de woonstraten, centrumgebieden en plattelandswegen.	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.	Voor het stromen van verkeer met hoge snelheid. Dit zijn vooral bovenregionale, nationale en internationale verbindingen. Dit zijn de autosnelwegen en de autowegen.
Maximalsnelheid (km/u)	Binnen bebouwde kom: 30 km/u Buiten bebouwde kom: 60 km/u	Binnen bebouwde kom: 50/70 km/u Buiten bebouwde kom: 80 km/u	80 – 130 km/u
Rijrichtingscheiding	Geen	Middenberm of dubbel doorgetrokken as-streep	-
Fietsvoorziening	Gemengd verkeer	Vrijliggend fietspad. Eventueel zijn fietsstroken ook mogelijk	-
Parkeren	Op de rijbaan of in vakken	Langsparkeren of in vakken	-
Verharding	Open verharding	Asfalt	Asfalt
Snelheidsremmers	Drempels, plateau's of as-verspringingen	As-verspringingen, eventueel plateau's op kruispunten/oversteken	-

Buiten de bebouwde kom zijn de 60 km-zones eveneens door middel van bebording afgebakend en aangegeven. Op met name de erftoegangswegen is de weginrichting (zoveel mogelijk) in overeenstemming gebracht met de geldende richtlijnen. De maatregelen bestaan hierbij uit fysieke maatregelen en het aanpassen van de belijning. Om de herkenbaarheid van de maatregelen voor de verkeersdeelnemers te verduidelijken, zijn op deze wegvakken zoveel mogelijk uniforme maatregelen toegepast. Hierbij is wel rekening gehouden met specifieke situaties. Op de overige wegen in het buitengebied, de erftoegangswegen, zijn geen maatregelen gerealiseerd. Enerzijds vanwege de relatief lage verkeersintensiteiten op deze wegen en anderzijds vanwege de wegcategorie en de hiervoor geldende richtlijnen.

3.7.2 Visie Duurzaam Veilig

Uit onderzoek blijkt dat de duurzaam veilige inrichting van het wegennet een belangrijke bijdrage levert aan het bevorderen van de verkeersveiligheid in de gemeente Woensdrecht. In samenwerking met onder andere dorpsplatforms, buurtpreventie en politie wordt in de komende jaren bekeken of er wegen in de verschillende kernen zijn die wellicht van een ander snelheidsregime moeten worden voorzien. Met als resultaat dat de wegen voldoen aan de eerdergenoemde kenmerken van Duurzaam Veilig.

Inrichting

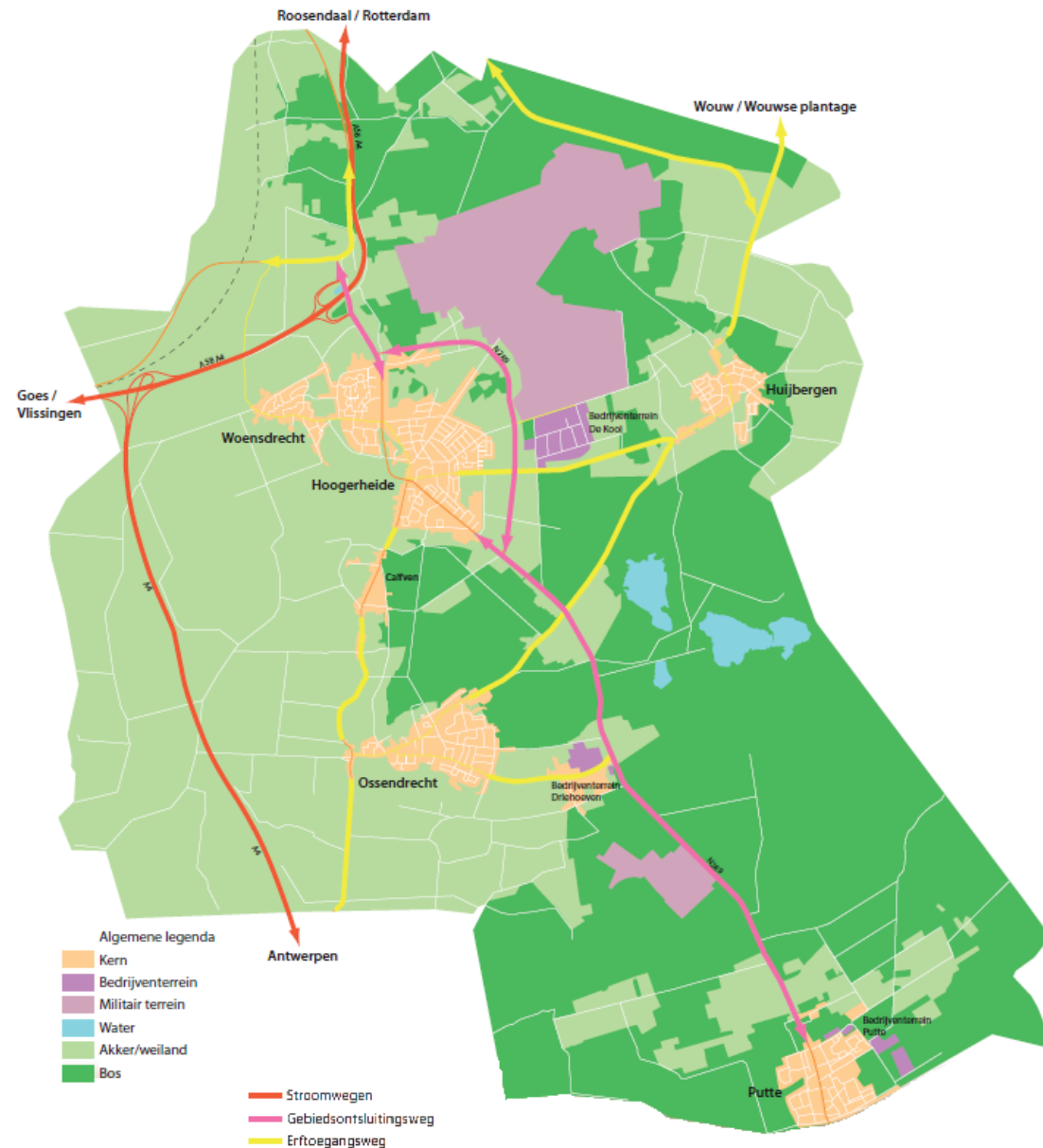
De gemeente streeft ernaar om alle wegen conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig in te richten. De wegen die nu niet voldoen aan de richtlijnen worden niet op korte termijn aangepast. Wanneer een weg in aanmerking komt voor onderhoud of wanneer er zich verkeersonveilige situaties voordoen, wordt bekeken op welke manier op een juiste manier kan worden heringericht.

Snelheid

Een aantal wegen in het buitengebied ligt op grondgebied van de buurgemeenten. Het kan voorkomen dat met het passeren van de gemeentegrens ook het snelheidsregime is aangepast. In samenwerking met de buurgemeenten wordt getracht de snelheden zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen.

Te doen:

- Bij reconstructies en herinrichtingen van wegen, richtlijnen Duurzaam Veilig verder doorvoeren.
- Onderzoek naar hogere maximum snelheden op doorgaande wegen in de kernen in overleg met Dorpsplatform en Buurtpreventie.



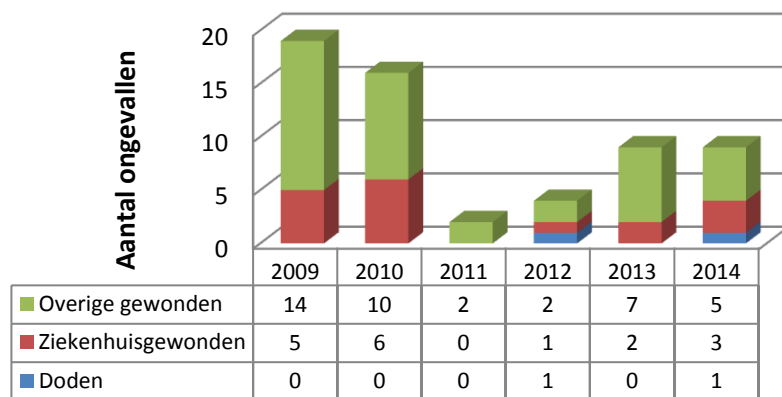
3.8 Verkeersveiligheid

Het thema verkeersveiligheid is een zeer belangrijk aspect in het verkeer. Nederland heeft een zeer laag aantal verkeersslachtoffers per jaar waardoor het tot de wereldtop behoort van meest verkeersveilige landen. De gemeente Woensdrecht is er veel aan gelegen een bijdrage te leveren aan een verkeersveilige gemeente.

3.8.1 Huidige situatie

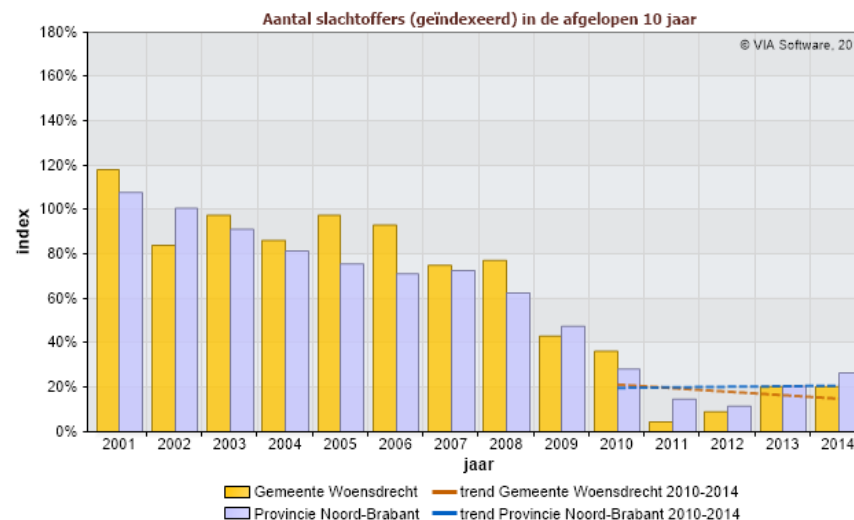
Afgelopen jaren is de verkeersveiligheid in de gemeente Woensdrecht verbeterd. Het aantal verkeersslachtoffers is op de gemeentelijke wegen afgenomen. Deze trend willen we dan ook graag doorzetten. Uitgaande van de landelijke doelstelling (Nota Mobiliteit) mogen er in 2020 geen dodelijke verkeersslachtoffers en maximaal 24 gewonden, waarvan maximaal 7 ziekenhuisgewonden, te betreuren zijn.

**Ontwikkeling slachtofferongevallen
Woensdrecht**



Bij deze grafieken dient opgemerkt te worden dat de cijfers uit 2011 niet betrouwbaar zijn. In dit jaar heeft de politie niet alle ongelukken geregistreerd. Voor monitoring is 2011 geen geschikt jaar geweest. Wordt er naar de trend gekeken dan is een dalende lijn te zien van 2009 t/m 2014.

Dit betekent echter niet dat de gemeente Woensdrecht geen aandacht hoeft te schenken aan verkeersveiligheid.



De informatie uit de tabellen is afkomstig uit ViaStat. Een product dat de meldingen van ongelukken registreert om als data beschikbaar te stellen voor verschillende partijen.

3.8.2 Visie verkeersveiligheid

De gemeente streeft ernaar een bijdrage te leveren aan het verlagen van het aantal slachtoffers en wil de eigen gemeente verkeersveiliger maken. Om deze doelstelling te behalen wordt de lijn gevolgd uit de Nota Mobiliteit.

- Het aanpassen van de wegen conform het Duurzaam Veilig principe. Door een goede afstemming van functie, vorm en gebruik van wegen worden deze herkenbaar en begrijpelijk voor alle verkeersdeelnemers;
- Het stimuleren van fietsverkeer en de fietsroutes hiervoor geschikt maken;
- Educatie en voorlichting;
- Handhaving

“Uit onderzoek blijkt dat de meeste snelheidsovertreders uit de eigen omgeving komen. Laat als buurt het goede voorbeeld zien. Gedrag beïnvloedt gedrag”. –Ricardo Dorst, VVN -



Schoolomgeving – BVL label



Geconstateerd is dat de verkeersveiligheid rondom basisscholen niet in alle situaties optimaal is. In overleg met de basisscholen is dan ook besloten om hieraan gezamenlijk en structureel te gaan werken. Doel hiervan is om in samenwerking tussen de gemeente Woensdrecht, de basisscholen, de ouders, de politie en de dorpsplatforms de verkeersveiligheid rondom de basisscholen te verbeteren. In 2008 heeft de gemeente Woensdrecht zich aangemeld als BVL-gemeente met als doel het behalen van het label door de basisscholen. BVL staat voor Brabants Verkeersveiligheidslabel en is een initiatief van de provincie Noord-Brabant. Doel hiervan is te komen tot een structurele opzet van verkeerseducatie op de basisschool en door middel van gerichte acties in samenwerking met de school het bewustzijn met betrekking tot de verkeerssituatie rondom de basisschool (bij kinderen en ouders) te vergroten. Door middel van een te doorlopen programma, een audit en bijbehorend puntensysteem komt de basisschool voor een BVL-label in aanmerking. Uitgangspunt hierbij is dat de basisscholen structureel werken aan de verkeerseducatie, maar ook aan de verkeersveiligheid in de directe schoolomgeving en hier ook jaarlijks op worden gemonitord.

Alle scholen in de gemeente Woensdrecht zijn hiermee aan de slag gegaan en alle(!) scholen hebben inmiddels het label binnen. Om structureel verkeerslessen aan te bieden in het onderwijs is het mogelijk voor scholen om jaarlijks via de gemeente subsidie aan te vragen bij de provincie Noord-Brabant.

De gemeente heeft vanuit verkeerseducatie een stimulerende rol. Door het subsidiëren en ondersteunen van verkeerseducatieprojecten biedt de gemeente mogelijkheden tot het bevorderen van de verkeersveiligheid. Naast het BVL is de gemeente betrokken bij de campagne “maak van de nul een punt” die Brabantbreed is uitgerold.

Aandachtslocaties verkeersveiligheid

De gemeente Woensdrecht streeft naar een verkeersveilige gemeente. Om hiertoe te komen is het van belang om op reguliere basis in kaart te brengen waar verkeersonveilige situaties ontstaan. In 2013/2014 zijn in de gehele gemeente snelheidsmetingen gehouden. In combinatie met de ongevalcijfers kan objectief worden gemeten of een weg (of wegvak) al dan niet onveilig is. Uit deze rapportage is naar voren gekomen dat een aantal straten aanleiding geeft tot nader onderzoek.

In samenwerking met onder andere de scholen, dorpsplatforms en politie wordt bekeken of de locaties daadwerkelijk onveilig zijn en/of er mogelijk aanpassingen gedaan moeten worden.

De komende jaren blijft de gemeente Woensdrecht metingen uitvoeren om de verkeers(on)veiligheid in de gaten te houden. Vervolgens zal met de partners gezocht worden naar passende oplossingen.



“Samenwerken is hét woord om gedragsverandering in het verkeer te laten plaatsvinden. Hier gaan we de komende jaren volop mee aan de slag!”

– Frank Nolten, Wijkagent Ossendrecht -



Handhaving

Handhaving levert een belangrijke bijdrage aan het bewerkstelligen van het gewenste verkeersgedrag.

Navraag bij dorpsplatforms leert dat ook zij handhaving belangrijk vinden om de (verkeers)veiligheid in de kernen te garanderen.

Controles op te hard rijden worden hierbij als het meest belangrijk beschouwd. Voor een geloofwaardige handhaving is het van belang dat de inrichting van de wegen en straten past bij de geldende regels: Het moet de weggebruiker duidelijk zijn wat van hem verwacht wordt. In overleg met de politie, dorpsplatforms en belanghebbenden wordt besproken welke locaties (extra) aandacht verdienen vanuit handhaving.

De komende jaren wordt er ingezet op acties en campagnes in samenwerking met gemeente, politie, buurtpreventie, dorpsplatforms en andere belanghebbenden. Naast het beboeten van een overtreding is het namelijk zaak om weggebruikers aan te spreken op hun rijgedrag en om ze bewust te maken van de regels waar zij zich aan moeten houden.

Te doen:

- Het verder voortzetten van de lijn die is ingezet in de Nota Mobiliteit om het aantal verkeersslachtoffers af te laten nemen.
- Het blijven subsidiëren van scholen en verkeerseducatieprojecten.
- In samenwerking met onze partners de komende jaren inzetten op acties en campagnes om een verandering in het verkeersgedrag te bewerkstelligen.

3.9 Parkeren

Het autobezit en -gebruik in Nederland neemt nog steeds toe en zorgt daarmee ook voor problemen in de openbare ruimte. Bij de gemeente Woensdrecht komen signalen binnen over parkeerproblemen en parkeeroverlast in woon- en winkelbuurten. Iedere gesignaleerde situatie wordt afzonderlijk beoordeeld en eventueel aangepakt. Doorgaans wordt daarvoor de parkeerbehoefte afgezet tegen de beschikbare Parkeercapaciteit (openbaar en privé). Voor deze parkeerbalans wordt gebruik gemaakt van de parkeerkencijfers uit het ASVV. Daarnaast is het in de gemeente mogelijk om zelf parkeerplaatsen aan te leggen. In het kader van burgerparticipatie is het voor burgers mogelijk om extra parkeerplaatsen in hun straat te realiseren (op pagina 27 wordt hier verder op ingegaan).

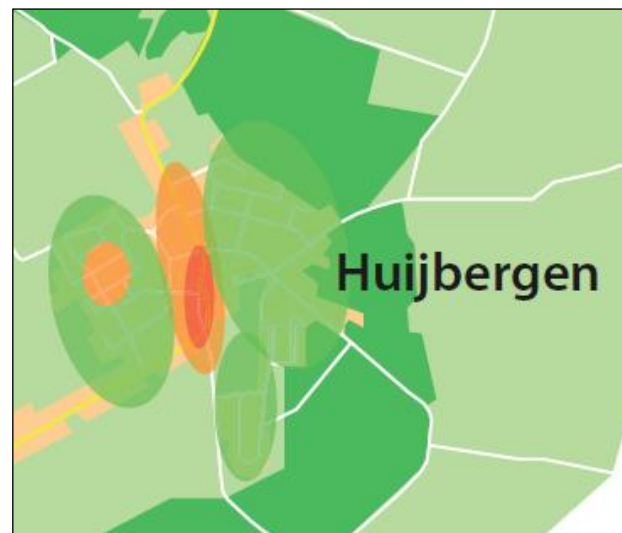
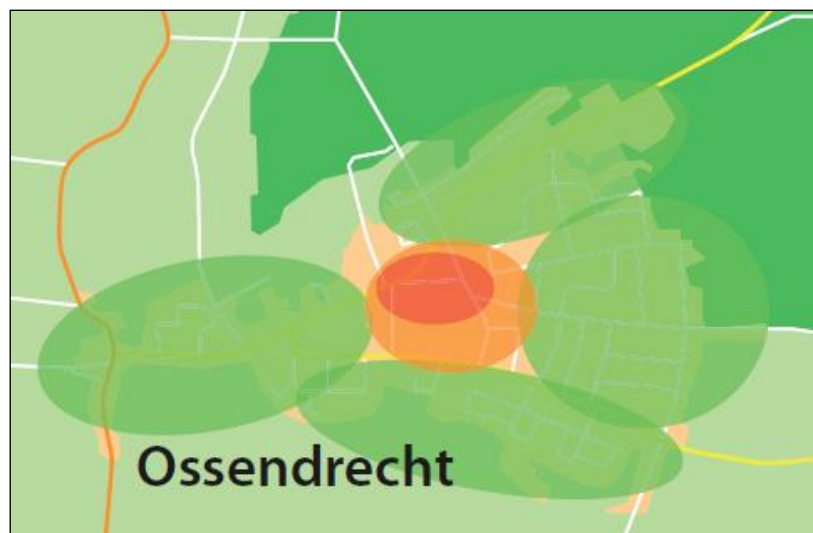
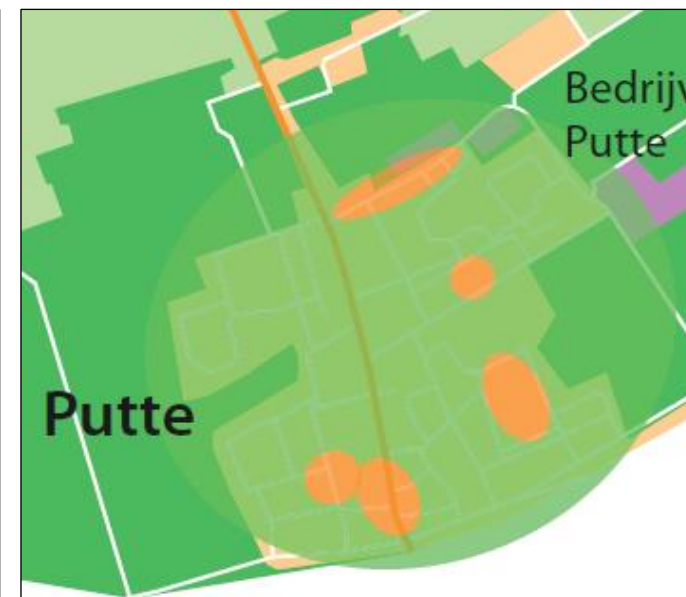
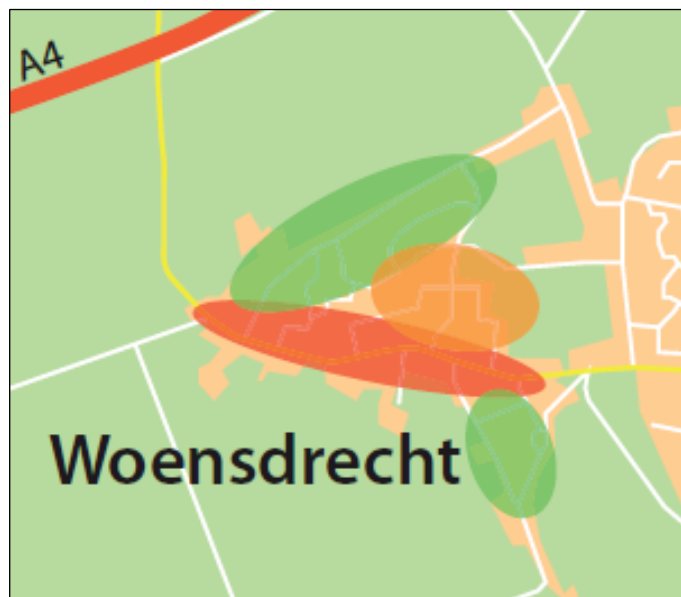
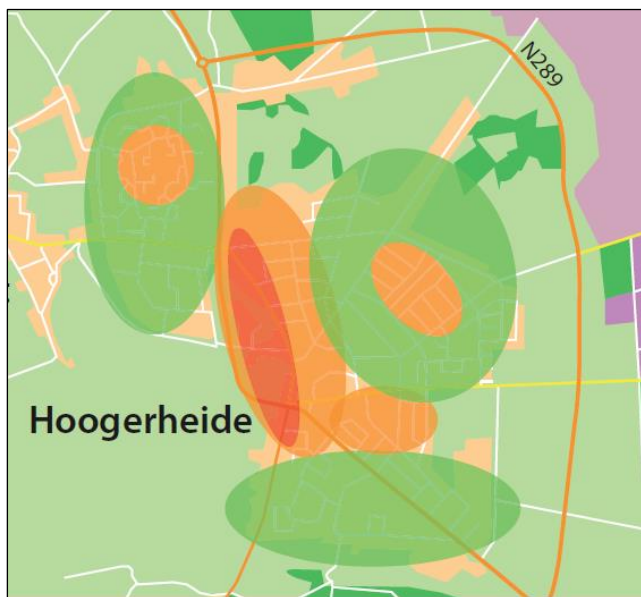
3.9.1 Huidige situatie

In eerdere GVVP's is onderzoek gedaan naar de parkeersituatie in de verschillende kernen. Middels een stappenplan is gekeken naar de theoretische parkeerbehoefte en de parkeercapaciteit. Hierbij zijn per kern het centrumgebied en de te onderscheiden woonbuurten gedefinieerd. Door middel van rode, oranje en groene gebieden is de parkeersituatie in beeld gebracht. In de gebieden die rood zijn gemarkeerd, is sprake van knelpunten in de parkeersituatie. In de oranje gemarkeerde gebieden is incidenteel sprake van knelpunten en vormt de parkeersituatie een aandachtspunt. In de groen gemarkeerde gebieden is de parkeercapaciteit voldoende. Op de volgende pagina is per dorp te zien hoe de parkeerdruk is verdeeld.

De uitkomsten van dit onderzoek zijn nog steeds actueel en worden gebruikt voor de toekomstige parkeernormen. De normering is wel geactualiseerd. De gemeente Woensdrecht gebruikt de parkeernormering zoals deze is opgenomen in de **ASVV “Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom”**

Opgemerkt moet worden, dat de gemeente volgens het ASVV qua ‘stedelijkheidsgraad’ wordt ingedeeld in de categorie ‘niet stedelijk’, terwijl op basis van de openbaar vervoervoorzieningen en de ligging van de kernen, de zone ‘rest bebouwde kom’ van toepassing is met betrekking tot de bepaling van de parkeernormen. Voor de bepaling van de parkeerbehoefte voor overige functies zoals winkels, bedrijven en

sportvoorzieningen is de CROW-parkeernormering (niet stedelijk en rest bebouwde kom) van toepassing. In de richtlijnen wordt een minimum en maximum parkeernorm gegeven. Afhankelijk van de situatie (wel of geen hoge parkeerdruk) kan worden bepaald welke norm per (bouw)plan van toepassing is.



- Legenda
- Normale parkeerdruk
 - Boven normale parkeerdruk
 - Hoge parkeerdruk

3.9.2 Visie op parkeren

Randvoorwaarden parkeren

Naast de parkeernormen uit het ASVV, gelden er in de gemeente Woensdrecht een aantal aanvullende randvoorwaarden die gehanteerd worden bij het vaststellen van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein voor nieuw te beoordelen bouwplannen:

- Uitgangspunt bij woningen is dat bij realisatie van appartementen, twee onder één kap en vrijstaande woningen minimaal één parkeerplaats op eigen terrein wordt gerealiseerd. Ten aanzien van vrijstaande woningen dient ernaar gestreefd te worden, gezien de grotere omvang van deze kavels, dat er twee parkeervoorzieningen op eigen terrein worden gerealiseerd.
- Met betrekking tot de uitbreiding van (winkel)voorzieningen in het centrum van de kernen geldt als randvoorwaarde dat de benodigde parkeercapaciteit ten gevolge van de nieuwe ontwikkeling op eigen terrein wordt opgevangen.
- Bij de horeca geldt als uitgangspunt dat uitsluitend het personeel op eigen terrein parkeert. Uitzondering hierop vormen discotheken waar zowel het personeel als de bezoekers op eigen terrein parkeren.
- Ten aanzien van bedrijven wordt het uitgangspunt gehanteerd dat de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt gerealiseerd (zie ASVV).
- Met uitzondering van het basisonderwijs geldt als uitgangspunt voor de onderwijsvoorzieningen dat de parkeerbehoefte op eigen terrein gerealiseerd moet worden.
- Met betrekking tot de zorgvoorzieningen wordt het uitgangspunt gehanteerd dat minimaal 50 % van de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt gerealiseerd.
- Uitgangspunt voor de sportvoorzieningen is dat de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt gerealiseerd. Uitzondering hierop vormt de parkeernorm voor een gymlokaal. Voor deze voorziening geldt dat minimaal 50 % van de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt gerealiseerd.

Ten aanzien van de te hanteren minimum en maximum parkeernorm worden de volgende richtlijnen gehanteerd:

- Bij ontwikkelingen die in de centra van kernen en de schil daar omheen plaatsvinden: Uitgaan van het maximum.

- Voor uitbreidingslocaties dient de maximumnorm te worden gehanteerd.
- Bij inbreidingslocaties in de woonbuurten waar de parkeercapaciteit al onder druk staat (de oudere woonbuurten met een beperkte mogelijkheid tot parkeren in de openbare ruimte): Het maximum hanteren.
- Voor overige situaties geldt dat door middel van het toetsen van de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling aan de bestaande parkeersituatie wordt vastgesteld of het minimum, maximum of een tussenliggende waarde wordt gehanteerd (maatwerk).

Fietsparkeren- en faciliteiten op het werk

Om het gebruik van de fiets te bevorderen, worden de fietsparkeernormen voor functies in werk-, winkel- en het centrumgebied uit het ASVV gehanteerd. In de woongebieden worden over het algemeen geen stallingsvoorzieningen getroffen. Het uitgangspunt in de woongebieden is dan ook dat men de fiets op eigen terrein parkeert. Uitzonderingen hierop zijn wooncomplexen en locaties waar veel bezoekers komen. Bij bedrijven wordt onderscheid gemaakt tussen bedrijven met en zonder bezoekers. Uitgangspunt is dat de fiets(en) op eigen terrein wordt gestald. Bij bedrijven zonder bezoekers worden de fietsen in principe op eigen terrein gestald. Net als bij de parkeernormen voor auto's, hanteert de gemeente Woensdrecht ook de parkeernormen voor fietsers uit het ASVV. Bij alle (middel)grote bedrijven wordt in samenwerking met de provincie Noord-Brabant een actief marketingbeleid gevoerd om gunstige voorwaarden en voorzieningen te bieden voor fietsers. Te denken valt aan voldoende parkeervoorzieningen en douche- en omkleedfaciliteiten.

Aanleggen parkeerplaatsen in openbare ruimte

In het kader van burgerparticipatie is het voor burgers mogelijk om extra parkeerplaatsen in hun straat te realiseren. Dit gaat in de meeste gevallen ten koste van het aanwezige groen.

Het aanleggen van extra parkeervakken is wel gebonden aan een aantal spelregels. De spelregels zijn terug te vinden op de gemeentelijke website. Het aanleggen van extra parkeervakken is een van de mogelijkheden die inwoners hebben om de openbare ruimte aan te passen.

Elk ander burgerinitiatief dat binnenkomt wordt beoordeeld en indien mogelijk ook daadwerkelijk uitgevoerd.

Duurzame mobiliteit (oplaadpunten)

In de afgelopen jaren is het aantal voertuigen dat niet meer (geheel) op fossiele brandstof rijdt flink toegenomen. Steeds meer voertuigen worden (deels) elektrisch aangedreven. Deze duurzame ontwikkeling zal zich de komende jaren verder doorzetten.



Door de stijging van het aantal elektrische voertuigen zal de vraag naar oplaadstations ook toenemen. Binnen de gemeente zijn er twee oplaadpunten waar gebruik van kan worden gemaakt.

- Parkeerterrein Philomenahof, nabij het Gemeentehuis
- Parkeerterrein nabij Breestraat, Putte

De gemeente Woensdrecht stimuleert deze vorm van duurzame mobiliteit door mee te werken aan het inrichten van parkeerplaatsen met oplaadpunt. Het gaat hier om het nemen van een verkeersbesluit en het plaatsen van bebording. Echter geeft de gemeente geen subsidie voor aanschaf, plaatsing en onderhoud van oplaadpunten. Daarnaast streeft de gemeente om in iedere kern minimaal één oplaadpaal te realiseren.

Uitgangspunt van de gemeente is dat oplaadpunten op eigen terrein worden gerealiseerd. Hiermee voorkomt de gemeente Woensdrecht een 'wildgroei' aan oplaadpalen. Mocht er geen plaats zijn op eigen terrein, dan wordt samen gekeken naar een geschikte locatie in de openbare ruimte. Hierbij is de aanvrager verantwoordelijk voor aanschaf, plaatsing en onderhoud.



“Als we vooruitgang willen boeken in het terugdringen van Co2-uitstoot dan moeten we als (lokale) overheid het elektrisch rijden stimuleren. Het faciliteren van een goede oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen is daarbij essentieel”

– K. Suijkerbuijk, Raadslid D66-

Naast de oplaadpunten voor auto's kent de gemeente Woensdrecht een aantal locaties waar elektrische fietsen kunnen worden opgeladen. Deze locaties zijn vrijwel allemaal aan fietsroutes gelegen horeca ondernemingen.



Via <http://routes.routesinbrabant.nl/> zijn de oplaadpunten gemakkelijk terug te vinden.

De gemeente Woensdrecht stimuleert het (elektrisch) fietsen door mee te werken aan het inrichten van locaties in de openbare ruimte. Het uitgangspunt van de gemeente is dat oplaadpunten in eerste instantie op eigen terrein worden gerealiseerd. Mocht er geen plaats zijn op eigen terrein, dan wordt samen gekeken naar een geschikte locatie. Hierbij is de aanvrager verantwoordelijk voor aanschaf, plaatsing en onderhoud.

Te doen:

- Bij reconstructies, nieuwe ontwikkelingen de parkeernormen te hanteren uit de meest recente versie van het ASVV.
- Bij reconstructies, nieuwe ontwikkelingen de fietsparkeernormen hanteren uit de meest recente versie van het ASVV
- Onderzoek naar publieke oplaadpunten (bijvoorbeeld MFC's) per kern.



Hoofdstuk 4: Uitvoeringsplan

4.1 Verkeersmaatregelen in een breder kader

Het GVVP bepaalt de richting voor het verkeer en vervoer in de gemeente Woensdrecht voor de komende jaren. Een logisch gevolg van richting bepalen is een uitvoeringsplan dat laat zien welke maatregelen er nodig zijn tot 2020. In de voorgaande hoofdstukken is per onderdeel aangegeven welke maatregelen er nodig zijn om de komende jaren het verkeer en vervoer in goede banen te leiden.

Alle genoemde maatregelen in dit GVVP zijn in het uitvoeringprogramma opgenomen. Dit is in het onderstaande overzicht terug te vinden. Van de maatregelen is waar mogelijk een globale kostenindicatie gemaakt. De maatregelen uit het GVVP worden in een integraal kader opgepakt, zodat de investeringen zo effectief mogelijk worden benut. Dat wil zeggen dat noodzakelijke maatregelen als losse projecten worden opgepakt. Andere maatregelen worden waar mogelijk geïntegreerd of samengevoegd met andere ontwikkelingen in de gemeente.

Onderdeel	Maatregel	Globale kosten	Prioriteit
Autoverkeer	Het monitoren van sluipverkeer d.m.v. tellingen met de dynamische displays en reguliere tellingen.	-	Doorlopend
Autoverkeer	Het monitoren van het algehele verkeer d.m.v. twee jaarlijkse tellingen.	€15.000, opgenomen in persp.not 2017	2016
Vrachterverkeer	Het realiseren van de ontsluitingsweg bedrijventerrein Putte.	€1.000.000 Kosten zitten in het project.	Doorlopend
Vrachterverkeer	Het weren van vrachterverkeer op de wegen waar zij niet horen middels afsluitingen en/of beperkingen.	Regulier budget	Doorlopend
Landbouwverkeer	Aanbrengen van bermverharding	kosten in het wegenonderhoud	Doorlopend
Landbouwverkeer	Periodiek overleg ZLTO	-	Doorlopend
Openbaar Vervoer	Onderzoek naar ontbrekende schakels in het openbaar vervoer	Regulier budget	2016
Openbaar Vervoer	Regulier overleg met Brabantse Wal gemeenten over ontwikkelingen Openbaar Vervoer	-	Doorlopend
Fietsverkeer	Bij onderhoud wegen de rol van de fiets extra benadrukken. Met name voor de utilitaire fietsroutes.	-	Doorlopend
Fietsverkeer	Vervangen van bebording en informatievoorzieningen t.b.v. het recreatieve fietsen.	komen ten last van Recreatie en Toerisme	2016-2017
Fietsverkeer	Onderzoek naar ontbrekende fietsverbindingen. Voorbeelden zijn Putte – Huijbergen en Huijbergen – Belgisch Essen en routes in de polder	n.n.b.	2018
Fietsverkeer	Onderzoek naar kosten verlichten fietspaden op schoolroutes	-	2016
Fietsverkeer	Onderzoek naar oplaadpalen elektrische fietsen	-	2017

Onderdeel	Maatregel	Globale kosten	Prioriteit
Fietsverkeer	Verbreden fietspaden bij werkzaamheden	Kosten in project(en)	Doorlopend
Fietsverkeer	Onderzoek naar parkeervoorzieningen bij natuurgebieden	-	2018
Voetgangers	Bij onderhoud wegen de rol van de voetganger extra benadrukken door uitvoering richtlijnen.	-	Doorlopend
Duurzaam Veilig	Bij reconstructies en herinrichting van wegen, richtlijnen van Duurzaam Veilig verder uitvoeren	-	Doorlopend
Duurzaam Veilig	Onderzoek naar hogere maximum snelheden op doorgaande wegen in de kernen.	Regulier budget en uren	2017
Verkeersveiligheid	Het verder voortzetten van de lijn die is ingezet in de Nota Mobiliteit om het aantal verkeersslachtoffers af te laten nemen.	-	Doorlopend
Verkeersveiligheid	Het blijven subsidiëren van scholen en verkeers-educatieprojecten.	Subsidie Provincie 80% + regulier budget gem. 20%	Doorlopend
Verkeersveiligheid	In samenwerking met onze partners de komende jaren inzetten op acties en campagnes om een verandering in het verkeersgedrag te bewerkstelligen.	-	Doorlopend
Parkeren	Bij reconstructies, nieuwe ontwikkelingen de parkeernormen te hanteren uit de meest recente versie van het ASVV.	-	Doorlopend
Parkeren	Bij reconstructies nieuwe ontwikkelingen de fietsparkeernormen hanteren uit de meest recente versie van het ASVV.	-	Doorlopend
Parkeren	Onderzoek naar publieke oplaadpunten (bijvoorbeeld MFC's) per kern.	€1.500 Regulier budget	2016 - 2017

Begripsbepaling

		Modaliteit	Type vervoermiddel.
ASVV	Boekwerk met aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom.	Openbare ruimte	Onder openbare ruimte wordt de ruimte verstaan die voor iedereen toegankelijk is. Het is een fysieke plaats waar een groot deel van het publieke leven zich afspeelt.
Brabantse Wal	Opvallende verhoging in het landschap in het zuidwesten van de Nederlandse provincie Noord-Brabant. (Bergen op Zoom, Woensdrecht en Steenbergen)	Publiek oplaadpunt	Een laadpaal in de publieke ruimte aanwezig waarmee de gebruiker zijn voertuig van stroom kan voorzien.
Burgerparticipatie / Burgerinitiatief	Actief meedenken en meedoen van burgers in de openbare ruimte.	ROB	Reizigers Overleg Brabant, partij die de belangen van de reizigers behartigt.
Concessie	Een afgebakend gebied met vervoerslijnen die voor een bepaalde periode toegekend zijn aan een vervoerder.	Stroomwegen	Wegen met een uitsluitende verkeersfunctie. Hier gelden maximum snelheden van 100km/u, 120km/u en 130km/u.
CROW	kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.	Toegankelijke haltes	Haltes die toegankelijk zijn voor alle doelgroepen van het openbaar vervoer. Hier zijn hoogte, breedte en lengte van de haltes aangepast.
Electrische voertuigen	Een motorvoertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c van de Wegenverkeerswet 1994 dat bij de RDW staat geregistreerd als een auto en geheel of gedeeltelijk door een elektromotor wordt aangedreven waarvoor elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan de batterij (mede) kan worden opgeladen door middel van een voorziening buiten het voertuig.	Wegencategorisering	Het toekennen van functies aan verschillende soorten/types wegen.
Erftoegangsweg	Wegen waar verblijven de hoofdfunctie is en er een snelheidslimiet van 30km/u of 60km/u geldt.	ZLTO	Zuidelijke Land en Tuinbouw Organisatie, vereniging van ondernemers in de groene ruimte.
GVVP	Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan, beleidsdocument waar het beleid voor de komende jaren in is beschreven.		
Gebiedsontsluitingsweg	Wegen die zowel een verkeersfunctie als een verblijfsfunctie hebben. Hier gelden maximum snelheden van 50km/u, 70km/u en 80km/u.		