



Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan 2021 - 2025

Gemeente **Woensdrecht**



Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1. Aanleiding	4
1.2. Doelstelling	4
1.3. Beleid	5
1.4. Leeswijzer	5
2. Visie Verkeer en terugblik	5
2.1. Wensbeeld mobiliteit	5
2.2. Wegenstructuur en wegategorisering	6
2.3. GVVP 2016-2020 Geëvalueerd	8
3. Visie per modaliteit	11
3.1. Autoverkeer	11
3.1.1. Huidige situatie autoverkeer	11
3.1.2. Ambitie autoverkeer	11
3.2. Vrachtverkeer	13
3.2.1. Huidige situatie vrachtverkeer	13
3.2.2. Ambitie vrachtverkeer	14
3.3. Landbouwverkeer	15
3.3.1. Huidige situatie landbouwverkeer	15
3.3.2. Ambitie landbouwverkeer	15
3.4. Openbaar vervoer	17

3.4.1. Ambities OV (Gedeelde mobiliteit)	18
3.4.2. Toegankelijkheid haltes en andere voorzieningen	21
3.5. Fietsverkeer	22
3.5.1. Huidige situatie fietsverkeer	22
3.5.2. Ambitie fietsverkeer	24
3.6. Voetgangers en rolwagens	25
3.6.1. Huidige situatie voetgangs en rolwagens	25
3.6.2. Ambitie voetgangers en rolwagens	26
4. Verkeersveiligheid	27
4.1. De cijfers (objectief en subjectief)	27
4.2. Educatie en voorlichting	32
4.3. Handhaving	33
5. Parkeren	34
5.1. Huidige situatie	34
5.2. Ambitie parkeren	36
5.2.1. Randvoorwaarden parkeren	36
5.2.2. Duurzame mobiliteit (oplaadpunten)	36
6. Duurzaamheid	38
7. Ambities, uitvoering, raming en dekking	39
Bijlage 1. OV- halte inventarisatie	42

Voorwoord

Voor u ligt het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan van de gemeente Woensdrecht. Het GVVP is een beleidsdocument waar we de toekomstsituatie beschrijven voor het verkeer en vervoer in de gemeente voor de komende jaren.

De wereld van verkeer en vervoer verandert nog iedere dag en daar moeten we als gemeente 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. “Op welke manier kunnen we de verkeersdeelnemers verleiden om zich aan de verkeersregels te houden”

Dit kunnen we niet alleen en schakelen daarbij onze partners in, dorpsplatforms, politie, buurtpreventie, ZLTO, VVN, provincie, enz. Samen met hen kunnen we mensen aanspreken op hun gedrag in het verkeer.

Naast de wensen vanuit de gemeente worden ook burgerinitiatieven waarbij bewoners verantwoordelijkheid willen nemen voor hun directe woonomgeving 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 werken met elkaar te koppelen. Een voorbeeld hiervan is het aanleggen van verkeersdrempels als de weg in aanmerking komt om her straat te worden.

Het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan geeft u een duidelijk beeld hoe we als gemeente omgaan met het verkeer nu en in de toekomst.

Jeffrey van Agtmaal, wethouder

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

In de Planwet Verkeer en Vervoer staat in artikel 8 aangegeven dat iedere gemeente zorg moet dragen voor een samenhangend verkeers- en vervoerbeleid. In 2016 heeft de gemeenteraad van Woensdrecht het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan 2016-2020 (hierna GVVP) vastgesteld. Het GVVP 2021-2025 is een vervolg op het GVVP 2016-2020. Hiermee wordt gehoor gegeven aan de Planwet verkeer en vervoer. Het GVVP is een instrument dat de verkeersknelpunten en kansen in kaart brengt en de visie voor de toekomst weergeeft voor de verschillende manieren van vervoer. Binnen deze visie zijn ook eventuele oplossingsrichtingen weergegeven en het plan is voorzien van een uitvoeringsagenda.

Tevens biedt het GVVP een houvast om meldingen op basis van een visie te kunnen beantwoorden en af te handelen.

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. Dit sluit aan bij de speerpunten die de gemeente heeft en past binnen de kaders die zijn opgesteld door de overige overheden. De algemene doelstelling van het GVVP 2021-2025 is de volgende:

“Het GVVP 2021-2025 is een visie dat zich richt op het verbeteren van de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid, alsmede het stimuleren van duurzame mobiliteit in de gemeente Woensdrecht.”

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

1. Op peil houden en stimuleren van het Openbaar Vervoer en duurzame mobiliteit met ruimte voor initiatief.
2. Samen, met elkaar, de (verkeers-)veiligheid vergroten:

- Het vergroten van de herkenbaarheid van de wegenstructuur. Waardoor het voor eenieder duidelijk is welk gedrag van de weggebruiker verwacht mag worden. De kans op ongelukken neemt hierdoor af en de onderlinge bereikbaarheid tussen de kernen verbetert.
- Bij de (her)inrichting van wegen wordt een duidelijke keuze gemaakt tussen verkeers- of verblijfsgebieden, onderverdeeld in wonen en werken.
- Specifieke inzet op gedragsbeïnvloeding met behulp van verkeersveiligheidsacties en campagnes.
- Stimuleren van het fietsgebruik
- Handhaving door middel van samenwerking met betrokken instanties (buurtpreventie, politie, dorpsplatforms)

3. Ten aanzien van verkeer de aantrekkelijk- en/of geschiktheid om te wonen of werken binnen gemeente Woensdrecht positief te beïnvloeden (leefbaarheid/duurzaamheid).

Deze doelstellingen met bijbehorende uitgangspunten kunnen alleen worden gerealiseerd als we met elkaar de dialoog aangaan en samen de problematiek oppakken. Burgerparticipatie en samenwerking met andere belanghebbenden spelen hierbij een belangrijke rol.

1.3. Beleid

Dit GVVP is een niet 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:

- Collegewerkprogramma gemeente Woensdrecht 2018-2022
- Coalitieakkoord gemeente Woensdrecht “Samen door!” 2018-2022
- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, Veilig van deur tot deur (SPV 2030)
- PVVP Noord Brabant 2006-2020
- Brabants Verkeersveiligheidsplan 2020 – 2024 (BVVP, hoofdlijnen)
- Ruimtelijke visie West-Brabant 2030
- Actieprogramma regio West-Brabant 2019-2023
- DV3 – Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030
- Fietsvisie 2040 van de Fietzersbond
- Duurzaamheidsvisie gemeente Woensdrecht 2017-2035

1.4. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de globale visie voor het verkeer en vervoer in de gemeente weergegeven en wordt teruggeblikt op het GVVP 2016-2020. In hoofdstuk 3, 4 en 5 is de visie verder gedetailleerd uitgewerkt per verkeersmodaliteit en thema. Voor elk hoofdstuk is aangegeven wat het wensbeeld is en welke maatregelen hiervoor genomen moeten worden. In hoofdstuk 6 zijn de relaties weergegeven tussen het duurzaamheidsbeleid van de gemeente en dit GVVP. In hoofdstuk 7 zijn vervolgens alle ambities weergegeven en voorzien van een financiële onderbouwing.

2. Visie Verkeer en terugblik

In dit hoofdstuk wordt de visie op verkeer en wegenstructuur voor de gemeente Woensdrecht gegeven. Vervolgens zijn de acties uit het GVVP 2016-2020 opgesomd in een tabel en is de laatste stand van zaken beschreven. Dit geeft inzicht in welke actiepunten gerealiseerd zijn en/of wat de voortgang daarvan is.

2.1. Wensbeeld mobiliteit

De gemeente Woensdrecht ligt in een landelijk gebied tussen de steden Bergen op Zoom, Roosendaal en Antwerpen (België). De auto neemt in het mobiliteitsgedrag van mensen en bij het vervoeren van goederen een belangrijke plaats in. Naast (auto)verkeer is het van belang om andere vervoerswijzen binnen de gemeente te stimuleren. Met een goed (direct) fietsnetwerk bieden we een goed alternatief voor het gemotoriseerde verkeer. Ook is het openbaar vervoer een belangrijke vervoerswijze als alternatief voor het gemotoriseerd verkeer.

Het faciliteren van het mobiliteitsnetwerk moet leiden tot een verbetering van de leefomgeving in de kernen en woonwijken. In de kernen en wijken rijdt bij voorkeur alleen (auto)verkeer dat daar 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 duidelijke wegenstructuur wordt voorkomen dat (auto)verkeer zijn weg door de woongebieden gaat zoeken. Over het algemeen wordt gesproken van een duidelijk wegenstructuur als de wegen qua vorm, functie en gebruik met elkaar in overeenstemming zijn. Daarbij is van belang dat verkeer op de hoofdstructuur goed kan blijven doorrijden. Doorgaand verkeer dat geen bestemming heeft in de gemeente Woensdrecht wordt zoveel mogelijk gestimuleerd om gebruik te maken van de rijkswegen A4/A58 of de N289. Zo worden de kernen beschermd tegen onnodig verkeer dat er geen bestemming heeft.

Stimuleren fietsverkeer

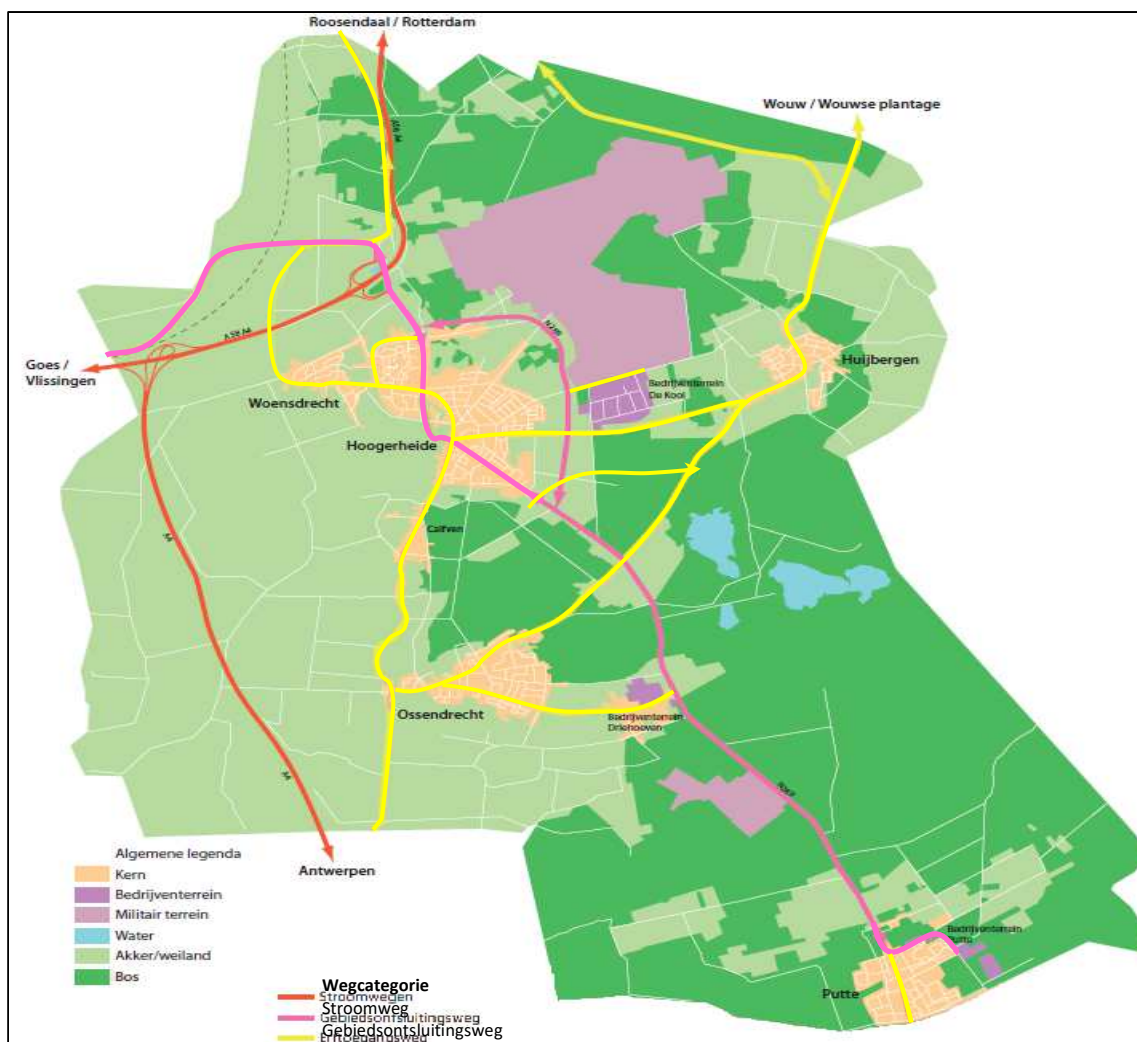
Er zijn verschillende soorten fietsverplaatsingen te onderscheiden zoals recreatief en van/naar woon/werk/school. Deze maken gebruik van de respectievelijk recreatieve en utilitaire fietsverbindingen. Qua recreatieve verplaatsingen profileert de gemeente zich als wiel- en fietsgemeente. De gemeente Woensdrecht behoort tot het gebied De Brabantse Wal dat als fietsstreek wordt geprofileerd. In een aparte visie “Fiets- en Wielplan Woensdrecht 2017-2020” zijn de ambities omtrent recreatie, toerisme én sportieve beweging op de fiets weergegeven. Deze visie sluit aan op de visie ‘Fiets in de versnelling’ van de provincie en de fietscampagne ‘Ons Brabant Fietst’ van Visit Brabant. Waar mogelijk worden acties in samenwerking met de provincie Noord-Brabant opgepakt. In 2020 wordt de visie fiets- en wielplan geactualiseerd. In essentie is de bedoeling dat de gemeente recreatief fietsgebruik stimuleert en ervoor zorgt dat wij samen met andere belanghebbenden een aantrekkelijk fietsnetwerk kunnen bieden. Binnen dat plan wordt ook aandacht besteed aan het behouden van het UCI-bikecitylabel en het uitdragen hiervan.

De kernen binnen de gemeente liggen op een zodanige onderlinge afstand dat verplaatsingen met de fiets makkelijk te overbruggen zijn. Het stimuleren van het gebruik van de fiets heeft een positief effect op de verkeersveiligheid, het milieu en de volksgezondheid. Het stimuleren van verplaatsingen met de fiets wordt onder andere bereikt door een veilig fietsnetwerk te bieden met snelle en directe verbindingen. Met het oog op de toekomst en de daarbij horende ontwikkelingen, zoals de toename van het gebruik van de elektrische fiets, willen we directe, snelle, veilige en comfortabele verbindingen naar Bergen op Zoom, Roosendaal en de omliggende Belgische gemeenten.

2.2. Wegenstructuur en wegcategorisering

In de afgelopen jaren heeft de wegenstructuur in de gemeente Woensdrecht, op de Bunkerbaan/N289 en Scheldeweg na, geen grote veranderingen gekend. Voor de komende jaren worden er ook geen grote veranderingen verwacht. In Putte is er is een ontsluitingsweg naar het industrieterrein aangelegd en de Scheldeweg in Hoogerheide is aangepast aan een vormgeving die past bij een gebiedsontsluitingsweg (binnen de bebouwde kom). De Bunkerbaan/N289 heeft de doorgaande route naar Ossendrecht, Putte en België al eerder overgenomen van de Scheldeweg. In figuur 2.1. is de wegenstructuur weergegeven conform de wegcategorisering. De wegcategorisering (functie) is gebaseerd op het gebruik van de weg. In hoofdstuk 4, paragraaf 2 ‘Duurzaam Veilig’ wordt ingegaan op de afstemming tussen functie, gebruik en vorm.

Figuur 2.1.
Wegcategorieën in de
gemeente



2.3. GVVP 2016-2020 Geëvalueerd

In het GVVP 2016-2020 is aangegeven welke actiepunten voor die jaren op het programma stonden om uit te voeren. In tabel 2.2. zijn die punten weergegeven en is kort aangegeven wat de laatste stand van zaken is.

Tabel 2.2. Actiepunten en stand van zaken GVVP 2016-2020

Wat te doen per thema	Stand van zaken
Autoverkeer	
Monitoren sluipverkeer d.m.v. tellingen met DSP en reguliere verkeerstellingen.	Doorlopend.
Monitoren van het verkeer op diverse wegen d.m.v. reguliere verkeerstellingen.	Doorlopend, verkeersteller aangeschaft.
Het realiseren van ontsluitingsweg bedrijventerrein Putte.	Gerealiseerd.
Onderzoek naar geschikte locaties voor publieke oplaadpunten per kern.	Gerealiseerd en laadpunten gerealiseerd ter plaatse van bijvoorbeeld enkele MFC.
Onderzoek naar noodzaak van bestaande bebording.	Onderzoek uitgevoerd, saneren van borden gestart in 2020.
Onderzoek naar parkeervoorzieningen bij natuurgebieden.	Niet gerealiseerd, doorgeschoven naar GVVP 2020-2025.
Vrachtverkeer	
Het realiseren van de ontsluitingsweg bedrijventerrein Putte.	Gerealiseerd.
Het weren van vrachtverkeer op de wegen d.m.v. het opleggen van beperkingen.	Gerealiseerd, evaluatie gereed Q3 2021
Landbouwverkeer	
Aanbrengen van bermverharding om landbouwverkeer in het buitengebied te faciliteren.	Deels gerealiseerd in alle krappe bochten in buitengebied.
Periodiek overleg met de ZLTO.	Doorlopend.
Openbaar vervoer	
Onderzoek naar ontbrekende schakels in het OV.	Intentieverklaring “gedeelde mobiliteit” getekend. Wordt opgepakt tussen 2020 en 2022 t.b.v. nieuwe concessie OV.
Onderhouden van gesprekken met vervoerder over eventuele wijzigingen in het netwerk.	Doorlopend.
Samenwerken met Bergen op Zoom en Steenbergen (Brabantse Wal gemeenten) bij de ontwikkeling en uitvoering van OV.	Doorlopend.
Fietsverkeer	

Bij onderhoud van wegen de rol van de fiets extra benadrukken, met name voor de utilitaire fietsroutes.	Openbare verlichting aangebracht langs (vrijliggende) fietspaden langs Antwerpsestraatweg en Huijbergseweg, Weg naar Wouw, Abdijlaan, OLV Ter Duinenlaan en Moerkantsebaan.
Vervangen van bebording en informatievoorzieningen t.b.v. het recreatieve fietsen.	Doorlopend en gerealiseerd: - fietsknoop puntennetwerk: Provincie NB; - recreatieve bestemmingen: gemeente; - plattegronden bij startpunten wandel en fietsroutes; - fietsbewegwijzering.
Onderzoek naar ontbrekende fietsverbindingen. Bijvoorbeeld: Putte-Huijbergen, Essen-Huijbergen en routes in de polder.	Onderzoek uitgevoerd, uitvoeringskosten (nog) te hoog en qua natuurbescherming niet in te passen.
Onderzoek naar kosten verlichten van fietspaden op schoolroutes.	Openbare verlichting aangebracht langs (vrijliggende) fietspaden langs Antwerpsestraatweg en Huijbergseweg, Weg naar Wouw, Abdijlaan, OLV Ter Duinenlaan en Moerkantsebaan.
Onderzoek naar plaatsen oplaadpalen voor elektrische fietsen.	Gerealiseerd, t.p.v. o.a. natuurpoort.
Verbreden van fietspaden bij wegwerkzaamheden.	Doorlopend. Bij reconstructies worden fietspaden zo veel als mogelijk aangepast aan de meeste actuele normen.
Onderzoek naar parkeervoorzieningen bij natuurgebieden voor fietsers.	Niet gerealiseerd, wordt opgepakt in GVVP 2021-2025.
Voetgangers	
Bij onderhoud en herstructureren van wegen de rol van de (gehandicapte) voetganger extra benadrukken door uitvoering te geven aan de geldende richtlijnen.	Doorlopend.
Duurzaam Veilig	
Bij reconstructies en herinrichtingen van wegen, richtlijnen Duurzaam Veilig verder doorvoeren.	Doorlopend.
Onderzoek naar hogere maximum snelheden op doorgaande wegen in de kernen in overleg met Dorpsplatform en Buurtpreventie.	Onderzoek geeft aan dat dit juridisch niet mogelijk is.
Verkeersveiligheid	
Het verder voortzetten van de lijn die is ingezet in de Nota Mobiliteit om het aantal verkeersslachtoffers af te laten nemen.	Doorlopend, nu conform Duurzaam Veilig 3.0 en provinciaal beleid.
Het blijven subsidiëren van scholen en verkeerseducatieprojecten.	Doorlopend: subsidie Provincie 80% + regulier budget gem. 20%.
In samenwerking met onze partners de komende jaren inzetten op acties en campagnes om een verandering in het verkeersgedrag te bewerkstelligen, in combinatie met handhaving.	Doorlopend, op projectmatige basis, enkele voorbeelden: - fietsverlicht; - buurtpreventie; - verkeerswerkdagen; - samenwerking met scholen, politie en BOA.

Parkeren	
Bij reconstructies en nieuwe ontwikkelingen de meeste recente parkeernormen hanteren.	Doorlopend. Nu is dat CROW publicatie 381, "Toekomstbestendig parkeren" uit 2018.
Bij reconstructies en nieuwe ontwikkelingen de fietspeernormen hanteren.	Doorlopend.
Onderzoek naar publieke oplaadpunten (bijvoorbeeld MFC's) per kern.	Gerealiseerd zoals bijvoorbeeld bij: MFC De Biezen, MFC De Kloek en het gemeentehuis.

3. Visie per modaliteit

Het verkeer maakt gebruik van alle wegen die beschikbaar zijn binnen de gemeente. Toch is het niet wenselijk dat bepaalde vervoersmodaliteiten op wegen rijden die daar niet voor bedoeld zijn. In dit hoofdstuk is beschreven wat de gewenste routes zijn voor auto-, vracht-, landbouw- en fietsverkeer binnen de gemeentegrenzen. Verder is ook aandacht besteed aan openbaar vervoer en voetgangers. De huidige situatie en eventuele ambities zijn weergegeven. Per vervoersmodaliteit is ook aangegeven welke actiepunten voor dit GVVP 2020-2025 van belang zijn om uit te voeren.

3.1. Autoverkeer

3.1.1. Huidige situatie autoverkeer

Voor het autoverkeer is het wegennet in de afgelopen jaren uitgebreid met de Bunkerbaan/N289 en de nieuwe ontsluitingsweg naar het bedrijventerrein in Putte. Het autoverkeer wikkelt zich grotendeels af via de daarvoor bedoelde wegen. De N289 is in het beheer van de Provincie Noord-Brabant en de A4/A58 bij Rijkswaterstaat. Vanuit de kernen en het buitengebied verzamelt verkeer zich in richting van de gebiedsontsluitingsweg (N289) om vervolgens hun verplaatsing voort te zetten via de stroomwegen (A4/A58).

A58/A4, afslag 30

Binnen de gemeentegrenzen is één volwaardige ontsluiting op het autosnelwegennet. Dit is afslag 30, Hoogerheide op de A58/A4. De bewegwijzering ter plaatse van deze afslag geeft Hoogerheide, Ossendrecht, Woensdrecht en Putte aan.

A12, Afslag Zandvliet

In het zuidwesten van de gemeente is de afslag Zandvliet aanwezig. Deze afslag ligt op Belgisch grondgebied en sluit aan op de A12 (België) en ligt in het verlengde van de A4. Via de wegen in het buitengebied van Zandvliet en Woensdrecht is deze afslag te bereiken. Zandvliet is onderdeel van het Antwerpse district Berendrecht-Zandvliet-Lillo. Vanuit de filosofie wegcategorisering zou een gebiedsontsluitingsweg aan moeten sluiten op een

stroomweg (autosnelweg). In dit geval sluit de afslag aan op erftoegangswegen die lopen door Calfven en Ossendrecht richting Hoogerheide. Bij files op de A12/A4 wordt deze afslag veelvuldig gebruikt door sluipverkeer om deze files te omzeilen. Met name vrachtverkeer maakt gebruik van deze alternatieve (sluip)route. Om dit sluipverkeer te voorkomen zijn de volgende maatregelen ingezet:

- Er is een verbod ingesteld voor vrachtverkeer dat geen aantoonbare bestemming heeft.
- Bij file worden verkeersregelaars ingezet bij de rotondes van afslag Zandvliet om vrachtverkeer tegen te houden.

Bergen op Zoom-Zuid, afslag 29 en Wouwse Plantage, afslag 25

Ook deze afslagen liggen buiten de gemeente. Ze hebben echter wel een directe relatie met de gemeente omdat via deze afslagen de aansluitende wegen naar Huijbergen te bereiken zijn. Huijbergen is vermeld op de bewegwijzering van de afslag Bergen op Zoom-Zuid.

3.1.2. Ambitie autoverkeer

De auto blijft in de toekomst een belangrijke rol spelen binnen de gemeente Woensdrecht. De gemeente zal daarom het autoverkeer op een verantwoorde wijze blijven faciliteren. Op de gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen (categorie I) die in het beheer van de gemeente zijn moet de doorstroming gegarandeerd blijven. Verkeer wordt daarmee op een snelle en veilige manier ontsloten naar het bovenliggend wegennet (N- en A-wegen). Door de vorm, functie en gebruik van deze wegen op elkaar af te stemmen wordt het doel van een vlotte en veilige verbinding behaald. Om deze afstemming te houden is het van belang om de verkeerstromen te blijven monitoren en mee te gaan met eventuele toekomstige ontwikkelingen. Het verkeersmodel is een handig gereedschap om de toekomstige verkeersstromen in beeld te krijgen en daarop te anticiperen. Het verkeersmodel van de gemeente Woensdrecht is onderdeel van het verkeersmodel van de regio West-Brabant. Verwacht wordt dat in 2020 een geactualiseerd model wordt vastgesteld.

Verkeersgegevens monitoren

Het verkeersmodel dient ook als input voor het landelijke monitoringsprogramma's van Lucht en Geluid. Het verkeersmodel wordt actueel gehouden door onder andere de werkelijke verkeersstromen te monitoren. In samenwerking met de Provincie wordt in 2020 voor de hele provincie een inwinplan opgesteld. Het inwinplan heeft als doel om de kwaliteit en betrouwbaarheid van de ingewonnen verkeersgegevens te verhogen, waardoor de verkeersgegevens geschikt worden als input voor de wettelijke monitoringsprogramma's en de (verkeerskundige) onderbouwingen in het kader van de juridische houdbaarheid van omgevings- en beleidsplannen. De verkeersgegevens uit het inwinprogramma worden opgeslagen in de Nationale Databank Verkeersgegevens (NDW). De gemeente Woensdrecht neemt deel aan dit inwinprogramma.

Saneringen bebording

Bij een goed vormgegeven weg behoort naast een afgestemde weginrichting ook een juiste bebording en bewegwijzering. In 2019 is onderzoek gedaan naar de doelmatigheid en kwaliteit van de bebording op en langs de wegen. Uit dat onderzoek blijkt dat de nodige bebording gesaneerd en vervangen moet worden. De ambitie is om de komende jaren de bebording weer op orde te brengen. Hierbij wordt samen opgetrokken met de dorpsplatforms. Het betreft hier alle bebording, dus ook bebording ten behoeve van andere vervoerswijzen (zoals fiets, voetganger enz).

Duurzaamheid

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 een oplaadpunt. In hoofdstuk 5 'Parkeren' wordt daar verder op ingegaan.

Doorstroming A4/A58

In samenwerking met de deelnemende gemeenten van de regio West Brabant (RWB) en Rijkswaterstaat is een quickscan uitgevoerd naar de doorstroming op onder andere de knooppunten Zoomland en Markiezaat. Uit dat onderzoek zijn verschillende maatregelen voor de korte en lange termijn geformuleerd om de doorstroming te verbeteren. De gemeente zal samen met de Regio West-Brabant, Rijkswaterstaat en de Brabantse Wal gemeenten (Bergen op Zoom en Steenbergen) in gesprek blijven om na te gaan of deze maatregelen doorstromingsmaatregelen gerealiseerd kunnen worden. Met vereende krachten wordt gelobbyd om de bereikbaarheid van West-Brabant op de kaart van Rijkswaterstaat te houden.

Tabel 3.1. Ambities in actie autoverkeer

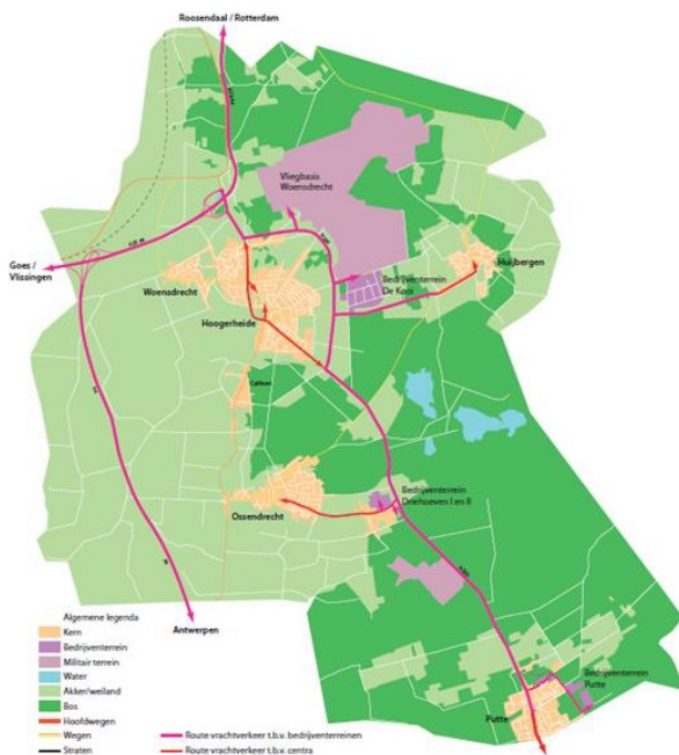
Wat te doen	Wanneer
Autoverkeer	
Actualisatie verkeersmodel regio West-Brabant.	2020
Monitoren van het verkeer op diverse wegen d.m.v. eigen tellingen en participatie aan het inwinprogramma	Doorlopend, verkeersteller is in gebruik. Vanaf 2020 doorlopende deelname aan inwinprogramma
Saneren bebording.	Onderzoek uitgevoerd, saneren van borden gestart in 2020.
Samen met Regio West-Brabant, Brabantse Wal gemeenten en Rijkswaterstaat doorstroming en veiligheid A4/A58 blijven monitoren en eventueel acties ondernemen.	Doorlopend.

3.2. Vrachtverkeer

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

3.2.1. Huidige situatie vrachtverkeer

Het vrachtverkeer dat zijn herkomst en bestemming heeft in de gemeente Woensdrecht wikkelt af 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



veerkeersveiligheid en leefbaarheid. Een goede wegbewijzering en bebording 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 bevoorraad. 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 is de ontsluitingsweg gerealiseerd ten behoeve van het industrieterrein aan de Bosweg. De ontsluitingsweg is aangelegd om vrachtverkeer niet meer door de woonwijk in Putte te laten rijden. De weg sluit aan op de N289/Antwerpsestraat.

Vrachtverbod zonder aantoonbare bestemming

Bij files op de A12/A4 wordt afslag Zandvliet veelvuldig gebruikt door sluijverkeer om de files te omzeilen. Met name vrachtverkeer maakte gebruik van deze alternatieve (sluij)route. Om dit sluijverkeer te voorkomen zijn de volgende maatregelen ingezet:

- Er is een verbod ingesteld voor vrachtverkeer dat geen aantoonbare bestemming heeft.
- Bij file worden verkeersregelaars ingezet bij de rotondes van afslag Zandvliet om vrachtverkeer tegen te houden.

3.2.2. Ambitie 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 blijft de N289. 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 om hinder te voorkomen. Op de routes is scheiding met andere vervoerswijzen zoals fietsers en voetgangers blijvend van belang. Door de verandering in het koopgedrag van consumenten wordt een verandering in verkeersbewegingen verwacht. Denk hierbij aan bewegingen door het bezorgen van producten door koeriers, maaltijd- en pakketbezorgers die toenemen, waardoor het aantal verkeersbewegingen van consumenten naar de winkels afneemt. De gemeente zal deze ontwikkeling blijven monitoren en op veranderingen inspelen.

Vrachtwagen parkeren (truckparking)

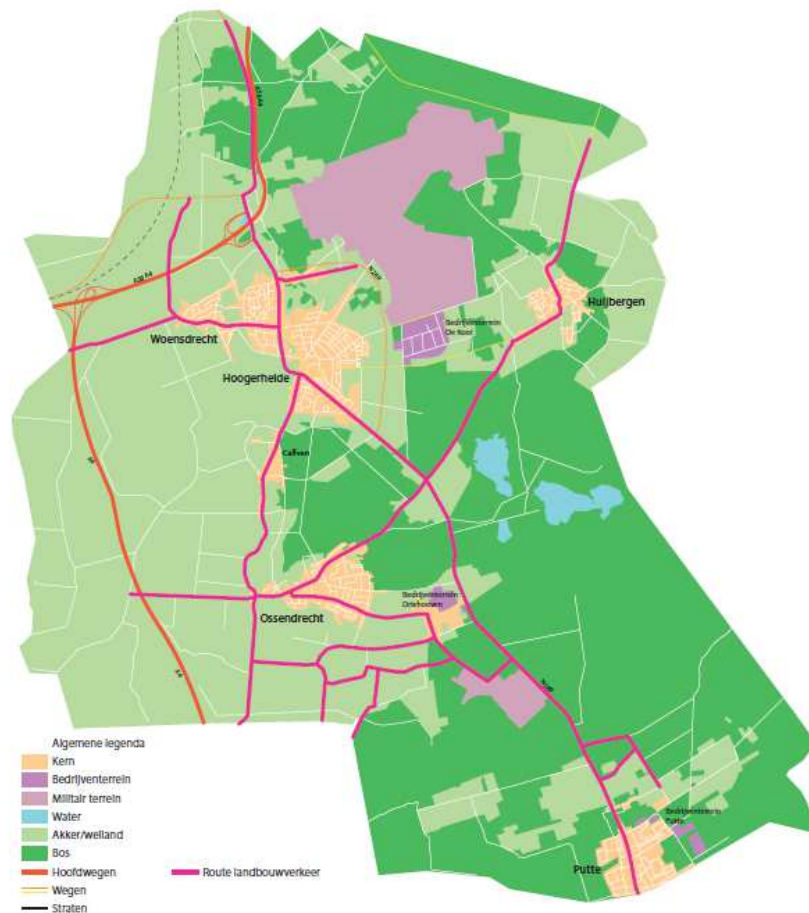
De gemeente is een intentieverklaring aangegaan met de regio West-Brabant en de Brabantse Wal gemeenten. In die intentieverklaring is naar elkaar uitgesproken om samen op zoek te gaan naar locaties om truckparkeren mogelijk te maken. Momenteel vindt hiervoor een onderzoek plaats naar die mogelijke kansrijke locaties.

Tabel 3.2. Ambities in actie vrachtverkeer

Wat te doen	Wanneer
Vrachtverkeer	
Het weren van vracht(sluip)verkeer op de wegen d.m.v. het opleggen van beperkingen.	Genomen maatregelen worden in 2020 geëvalueerd.
Monitoren vervoersstromen en eventueel maatregelen nemen.	Doorlopend.
Participeren in RWB onderzoek verkenning locatie truckparkeren.	2020

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 bermeschades) door steeds groter wordende voertuigen. Ook overlast in de vorm van modder (slik) op de weg komt voor. Hiervoor worden borden geplaatst. Na een oogstdag dient de vervuiler de weg weer schoon te maken. Hierover zijn afspraken met de ZLTO en boerenbedrijven.

3.3.1. Huidige situatie landbouwverkeer

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 kans op schade aan de verharding en bermen kan ontstaan. De gemeente heeft in de bochten al bermverharding aangebracht om berm schade te voorkomen. 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: 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. Uit meldingen van inwoners en verkeersdeelnemers is geconstateerd dat de confrontatie met landbouwverkeer ten gevolge van omvang, massa en snelheid als minder prettig ervaren wordt. Dit leidt tot gevoelens van onveiligheid.

3.3.2. Ambitie 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.

Landbouwverkeer ondervindt veel hinder van drempels omdat dit schade veroorzaakt aan de voertuigen en hun lading. De gemeente streeft ernaar om op landbouwroutes, landbouwvriendelijke maatregelen te plaatsen. Voorbeelden hiervan zijn wegversmallingen en landbouwvriendelijke drempels.

Landbouwverkeer op de 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.

Onderzoek naar bermschade

Verschillende wegen in het buitengebied van de gemeente zijn te smal voor landbouwvoertuigen om elkaar op het verharde deel te passeren. Hierdoor ontstaat bermschade. Deze bermschade zorgt voor onveiligheid voor het overige verkeer als men op die locatie elkaar moet passeren. De ambitie is daarom om deze locaties inzichtelijk te krijgen en daar waar nodig infrastructurele aanpassingen te doen.

Tabel 3.3. Ambities in actie landbouwverkeer

Wat te doen	Wanneer
Landbouwverkeer	
Periodiek overleg met de ZLTO.	Doorlopend
Onderzoek naar bermschade bij wegen in het buitengebied.	2021-2025

3.4. Openbaar vervoer

In december 2014 heeft Arriva de concessie gegund gekregen voor de regio West-Brabant. Hiermee is de gemeente Woensdrecht tot en met 2022 verzekerd van openbaar vervoer (ook afgekort als OV) door Arriva. In december 2019 hebben enkele wijzigingen plaatsgevonden aan de lijnvoering. In afbeelding 3.4. is de in 2020 actuele lijnvoering weergegeven. In de gemeente Woensdrecht rijden 4 buslijnen;

Lijn 104 Bergen op Zoom – Roosendaal via Huijbergen

Lijn 105 Bergen op Zoom – Ossendrecht (Putsmolentje) (en in avond en weekend tot Putte)

Lijn 106 Bergen op Zoom – Putte (in België aansluiting op De Lijn)

Lijn 110 Dinteloord - Postbaan Ossendrecht (en in ochtendspits vanaf Putte en Ossendrecht)

De concessie is zo vormgegeven dat Arriva binnen de kaders en randvoorwaarden van de provincie zelf mag bepalen waar en hoe frequent er met bussen gereden gaat worden. Dit gebeurt middels exploitatieplannen. In de concessiejaren 2015, 2016 en 2018 heeft Arriva geen veranderingen in de lijnvoering doorgevoerd. In de concessiejaren 2017 en 2019 zijn wel veranderingen in de lijnvoering doorgevoerd. Gemeentes mogen op een gewijzigde lijnvoering verbetervoorstellen indienen bij de vervoerder. Door middel van een business case weegt de vervoerder af of het voorstel wel of niet wordt doorgevoerd. De in 2019 door de gemeente Woensdrecht aangegeven voorstellen zijn deels meegenomen in het tot stand komen van een nieuwe lijnvoering. In dit proces worden alle belanghebbende partijen betrokken. De inzet is bij elk nieuw exploitatieplan de bestaande buslijnen te benutten, dusdanig dat de vervoersbehoefte van alle inwoners van onze gemeente zoveel mogelijk wordt vervuld. Arriva rijdt sinds december 2019 meer ritten waar de meeste reizigers en/of reizigerspotentieel zijn zoals Hoogerheide en de Vliegbasis Woensdrecht, minder ritten waar minder reizigers en/of reizigerspotentieel zijn, zoals Ossendrecht en Putte.

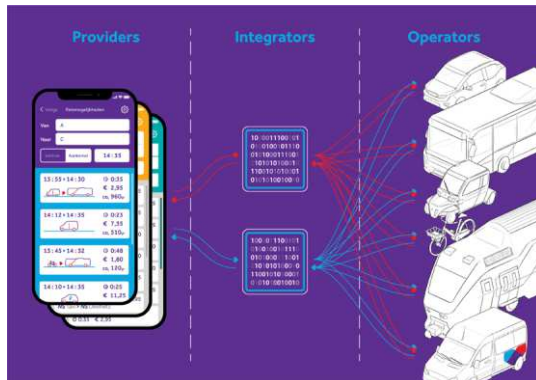


Afbeelding 3.4. Lijnvoering bussen Woensdrecht

3.4.1. Ambities OV (Gedeelde mobiliteit)

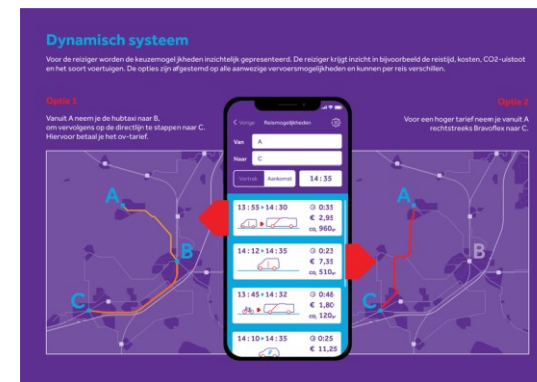
Na het aflopen van de huidige concessie ontstaat in 2023 nieuwe situatie. De Regio West-Brabant is de eerste regio in de provincie Noord-Brabant waar de huidige OV concessie afloopt. Dit is daarom de eerste regio waar zal worden gewerkt aan de transitie van 'klassiek OV' naar 'gedeelde mobiliteit' volgens de door Provinciale Staten vastgestelde visie, 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'.

Deze visie richt zich op het delen van alle mobiliteitsvormen. Daarmee worden de mobiliteitsvormen bedoeld die voor iedereen toegankelijk zijn en die vaak samen worden gebruikt. Dit kan de (lijn) bus of trein zijn, maar ook een deelauto, deelfiets, deeltaxi of kleinschalig collectief vervoer. Ook meerijden met iemand of reizen met een flexconcept past binnen gedeelde mobiliteit. Hierbij is het belangrijk dat de reiziger wordt geholpen zodat het voor de reiziger voelt als één aanbod. Mobiliteit zal worden ingezet als dienst (ook wel Mobility as a Service genoemd) met daaronder verschillende vormen van aanbod.



De gemeente Woensdrecht werkt hierin samen met de regio West-Brabant en werkt toe naar een systeem waarin verschillende vervoersvormen samen zorgen voor een passend aanbod voor de reiziger. In principes zijn in deze visie 3 soorten van aanbod, namelijk: direct, flex en samen. "Direct" is de ruggengraat van

gedeelde mobiliteit. Dit hoogwaardige systeem van bus en trein bedient de grote vervoersstromen op drukke plekken en tijdstippen. Voor de bus krijgt dit vorm in hoogfrequent comfortabel busvervoer. "Flex" is een aanvullend vraag gestuurd systeem. Hieronder vallen meer flexibele vervoersvormen. Dit kunnen bussen zijn die op bepaalde momenten rijden (zoals een scholierenbus) maar ook flexibel vervoer van locatie naar locatie. Voor dit laatste flexibele systeem is er potentie in de koppeling met doelgroepenvervoer. "Samen" is een palet van initiatieven vanuit de markt en de samenleving passend bij de vraag van de reiziger. Hieronder vallen bijvoorbeeld buurtauto's, deelauto's maar ook buurtbussen.



Het totaalsysteem zorgt ervoor dat er meer mogelijkheden komen voor reizigers, maar dat er ook meer mogelijkheden komen voor markt en samenleving om hier zelf invulling aan te geven. De provincie staat voor het realiseren van dit totaalsysteem van gedeelde mobiliteit, dit is dus een andere werkwijze dan in het verleden waar alleen de focus lag op het busnetwerk. De gemeente zit aan tafel bij de uitvoering van de visie en streeft er naar om in de kernen een centrale opstaphalte te houden. Deze opstaphaltes zullen dienen als de lokale verzamelpunt (hub). De gemeente faciliteert en stimuleert initiatieven vanuit de markt en samenleving en streeft daarmee een verbeterde mobiliteit voor alle doelgroepen na.

Hoogerheide, de vliegbasis Woensdrecht en het ZuidWestHoek college zorgen voor veel reizigers en ook veel reizigerspotentieel. Dit biedt wellicht kansen om door te groeien naar een hoogwaardig OV-netwerk voor deze locaties.

Dorpsgericht werken (HUBS)

Bij het onderzoek naar andere en flexibele vervoersoplossingen wordt de nieuwe strategie van het “dorpsgericht werken” ingezet. Daarbij wordt o.a. ingezet op het bereikbaar houden van de kernen. Hierbij wordt gedacht aan het realiseren van verbindingen tussen HUB's (minimaal 1 per kern) en mogelijk herkomst/bestemmingen. Denk hierbij aan een (deel)auto, (deel)fiets, taxi en/of kleinere 8-persoons busjes die vanuit de HUB verbinding maken met de dorpskernen en herkomst en bestemmingen. Een HUB is een plek waar overgestapt wordt van het ene naar het andere vervoermiddel en waar op een prettige manier gewacht kan worden. Een HUB kan dus een vervoersknooppunt aan de busroute zijn of een overstapplaats waarvan je vertrekt of aankomt, ongeacht je wijze van vervoer. Op de volgende locaties heeft de gemeente zelf onderzocht of een HUB realiseerbaar is:

- Huijbergen: Siardus Bogaertslaan;
- Woensdrecht: Plein Molenakkers/Dorpsstraat;
- Ossendrecht: Postbaan, Putsmolentje en Kerkstraat (Mariahove);
- Hoogerheide: Aviolanda, Scheldeweg/Duinstraat, Raadhuisstraat;
- Putte: Antwerpsestraat/Breestraat en Moretuslei (België)

Per kern hebben we een keuze gemaakt om in de komende periode (2021) de mogelijkheden tot het realiseren van in elk geval een HUB en de daarbij komende kosten verder uit te werken. De mogelijkheden voor een taxi-stop, buurtbus, deelfietsen en/of – scooters en voorzieningen als oplaadpunten moeten worden uitgewerkt. Daarnaast zal per locatie worden onderzocht of het kan aansluiten op toerisme/recreatie, werkgelegenheid of andere functies. De link met het regionale project “gedeelde mobiliteit” wordt hierbij uiteraard gelegd. Hieronder per kern de locatiekeuze

die vooralsnog gemaakt is om een HUB verder te werken. In 2021 willen we de gemeenteraad voor deze locaties een voorstel voorleggen om deze verder vorm te geven. Hierdoor blijven we als gemeente vooruitlopen op de nieuwe openbaar vervoersconcessie.

Woensdrecht/Hoogerheide

De halte met de meeste opstappers in Hoogerheide is de halte Scheldeweg/Duinstraat. En ligt centraal voor beide dorpen. Een opstap voor een buurtbusachtig initiatief bij Blickvelt zorgt dan ook voor een halte in Woensdrecht. Het huidige initiatief zal hierbij worden betrokken. Halte Scheldeweg/Duinstraat is:

- ✓ Centraal gelegen voor beide dorpen
- ✓ Meest gebruikte locatie
- ✓ Parkeervoorzieningen in nabijheid bij parking Aldi/Albert Heijn

Mogelijke toevoeging:

- Laadpunt voor fietsen en auto's
- Punt voor gedeelde fietsen en/of scooters
- Taxi-stop
- Loop- en fietsroutes aangeven (naar centrum en natuurgebied)
- Stop-plaats voor bus-initiatief Woensdrecht/Hoogerheide



Hoogerheide

De halte Raadhuisstraat ligt centraal in Hoogerheide en is daarnaast goed bereikbaar vanuit Calfven. Deze halte is:

- ✓ Goed bereikbaar vanuit Calfven
- ✓ Overstaplocatie
- ✓ Parkeervoorzieningen dichtbij

Mogelijke toevoeging:

- Laadpunt voor fietsen en auto's
- Punt voor gedeelde fietsen en/of scooters
- Taxi-stop
- Loop- en fietsroutes aangeven (naar centrum en natuurgebied)
- Stop-plaats voor bus-initiatief Calfven



Ossendrecht

Voor Ossendrecht wordt verder onderzocht op welke manier een HUB functie gegeven kan worden aan de halte Ossendrecht/Postbaan bij Natuurpoort Volksabdij, waarbij voor de gemeente het uitgangspunt is de overige haltes in Ossendrecht te behouden. Voor enkele buslijnen is deze halte nu al het eindpunt en een HUB zorgt dan voor de mogelijkheden hier vandaan verder te reizen. Ook halte Puts Meuleke is als HUB-locatie bekeken maar is vooralsnog geen kansrijke locatie. Nog voor de COVID-19 pandemie was hier slechts één opstapper per dag. Verandering in lijnvoering kan in de toekomst betekenen dat we bij halte Puts Meuleke toch voor een HUB functie moeten zorgen. Dit is ruimtelijk gemakkelijk in te passen. De locatie Putseweg Volksabdij is:

- ✓ Centraal gelegen
- ✓ Meest gebruikte locatie (Zuidwesthoek College)
- ✓ Parkeervoorzieningen bij parking
- ✓ Laadpunt voor fietsen en auto's
- ✓ Loop- en fietsroutes

Mogelijke toevoeging:

- Punt voor gedeelde fietsen en/of scooters
- Taxi-stop
- Stop-plaats voor bus-initiatief



Putte

De Belgische Buurgemeenten Stabroek en Kapellen hebben ook het voornemen een HUB te realiseren met goede verbinding naar Antwerpen en de Antwerpse regio. De busstop Stabroek is de locatie die als HUB locatie wordt onderzocht. Hierop aansluiten met eigen initiatief en mee participeren kan de bestaande buslijn in Putte versterken. Insteek is dan ook alle bestaande bushaltes te behouden.

- In overleg met Belgische buurgemeenten Stabroek en Kapellen welke ook een HUB willen realiseren in uitgebreide vorm
- Participatiecafé De Bunt willen wij actief betrekken met eigen bestaande initiatief



Huijbergen

De locatie Siardus Bogaertslaan / St. Margaretha is de locatie met meeste voorzieningen al in de buurt. De locatie ligt centraal en ook de aanwezigheid van het MFC ter plaatse is een toevoeging. Deze omgeving wordt nu al door recreatieve fietsers gebruikt om te parkeren en per fiets de omgeving te verkennen. Ook hier is de insteek het behoudt van de bestaande haltes en zal er verbinding worden gezocht met initiatieven van het dorpsplatform/dorpscooperatie. Deze halte is:

- ✓ Centraal gelegen
- ✓ Meest gebruikte locatie in Huijbergen
- ✓ Parkeervoorzieningen in directe nabijheid

Mogelijke toevoeging:

- Punt voor gedeelde fietsen en/of scooters
- Taxi-stop
- Stop-plaats voor bus-initiatief
- Laadpunt voor fietsen en auto's
- Loop- en fietsroutes aangeven



3.4.2. Toegankelijkheid haltes en andere voorzieningen

De afgelopen jaren hebben de gemeente en provincie geïnvesteerd om de haltes in de gemeente Woensdrecht toegankelijk te maken voor mensen met een lichamelijk beperking, ouderen en ouders met kinderen. De haltes zijn aangepast op lengte, breedte, de hoogte van de instap voor bijvoorbeeld rolstoelers en rollators en het gebruik van blokmarkering met geleide lijnen (voor blinden en slechtzienden). Daarbij is ook aandacht besteed aan het indelen en inrichten van de halte.

Flixbus en andere initiatieven

De gemeente faciliteert en stimuleert initiatieven vanuit de markt en samenleving. Snellere en directe verbindingen naar Antwerpen,

Breda, Rotterdam en/of andere steden zijn voorbeelden van die initiatieven. Op een actieve manier wordt gelobbyd bij vervoerders om ook binnen de gemeente Woensdrecht een halteplaats te krijgen, bijvoorbeeld op Korteven.

Tabel 3.5. Ambities in actie openbaar vervoer

Wat te doen	Wanneer
Openbaar vervoer	
Onderzoek naar ontbrekende schakels en HUB's in het OV en dorpsgericht werken	Intentieverklaring "gedeelde mobiliteit" getekend. Wordt opgepakt tussen 2020 en 2023 t.b.v. nieuwe concessie OV.
Invulling HUB locaties per kern verder uitwerken	Raadsvoorstel HUBS Q4 2021
Onderhouden van gesprekken met vervoerder over eventuele wijzigingen in het netwerk.	Doorlopend
Samenwerken met Bergen op Zoom en Steenbergen (Brabantse Wal gemeenten) bij de ontwikkeling en uitvoering van OV.	Doorlopend

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 fiets- en wielergemeente en de Brabantse Wal als fietsregio.

De afgelopen jaren is het fietsgebruik gestegen en met de komst van de elektrische fiets zal het gebruik van de fiets alleen maar toenemen. 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 met 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 wegenbeleidsplan) en vernieuwen van een snelle, comfortabele, verkeersveilige en directe 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 fietsverkeer

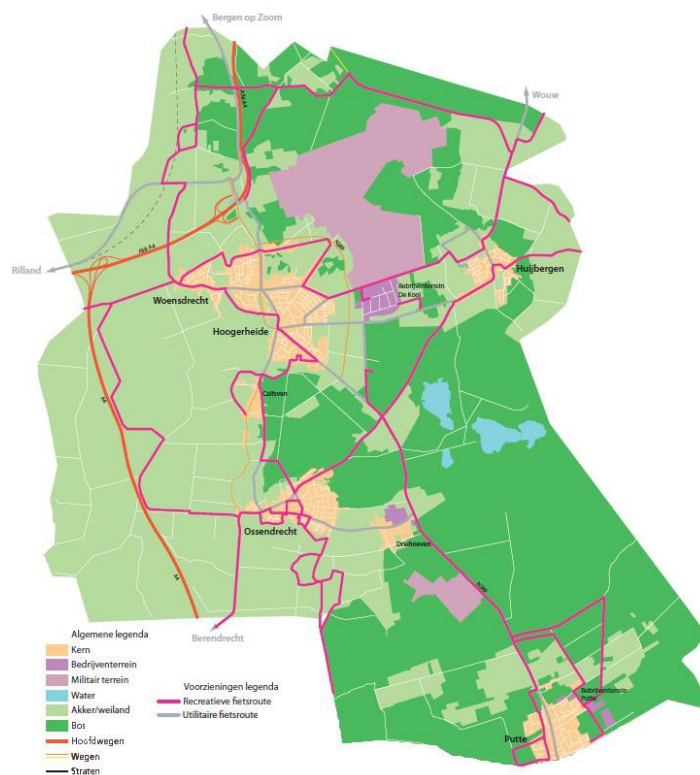
In de gemeente Woensdrecht en omgeving is er sprake van een samenhangend fietsnetwerk. Het netwerk van fietspaden en knooppunten is van belang om fietsen te stimuleren als woon-werk/schoolverkeer, beweging en recreatie. Het fietsnetwerk is gecategoriseerd in twee soorten.

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 zijn de snelle en directe verbindingen tussen de kernen onderling en tussen Woensdrecht en Bergen op Zoom, Roosendaal en de omliggende Belgische gemeenten.

De utilitaire fietspaden zijn te herkennen aan de volgende eigenschappen:

- Directe routes om zo snel mogelijk naar de bestemming te fietsen;
- Langs alle gebiedsontsluitingswegen liggen vrijliggende fietspaden.
- Langs de erfdoegangswegen buiten de bebouwde kom van de categorie I (ETW-I) is het streven om fietspaden vrijliggend te hebben.
- Langs alle overige erfdoegangswegen binnen en buiten de bebouwde kom zijn auto- en fietsverkeer met elkaar vermengd, eventueel met attentie verhogende maatregelen (zoals een fietssuggestiestrook).



- Vrijliggende fietspaden langs gebiedsontsluitingswegen zijn bij voorkeur voorzien van asfalt of beton om de het comfort voor de fietser te vergroten;
- Vrijliggende fietspaden langs gebiedsontsluitingswegen zijn bij voorkeur gelegen in de voorrang;
- Afmetingen en belijning zijn conform de richtlijnen van de CROW.

Recreatieve fietsroutes- en verbindingen

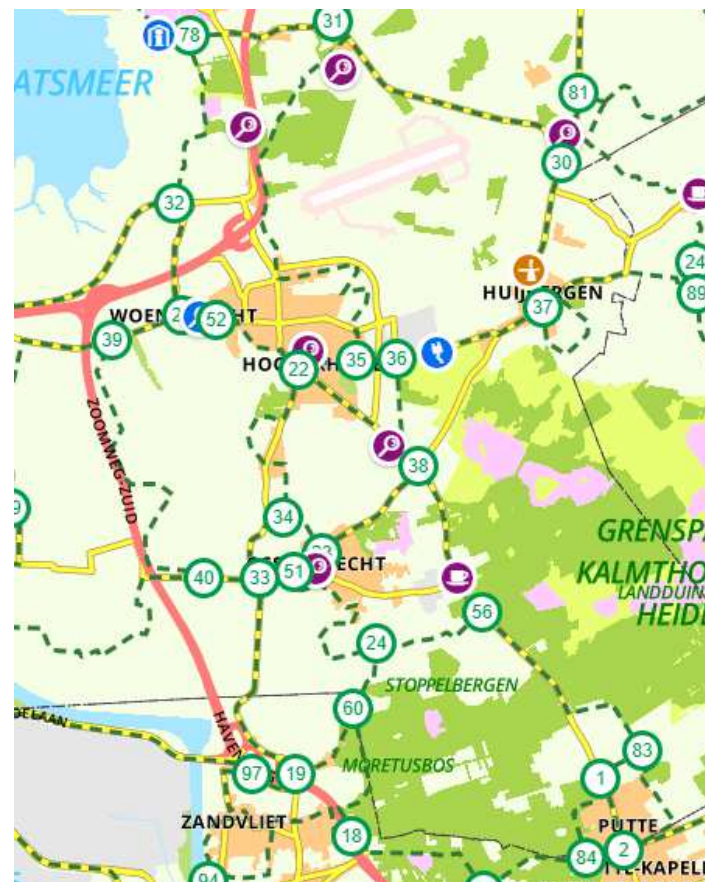
Door de ligging van de gemeente Woensdrecht op de Brabantse Wal, de overgang tussen het laaggelegen Zeeuwse poldergebied en de hooggelegen Brabantse zandgronden en het Grenspark vormt de gemeente Woensdrecht een unieke en recreatief aantrekkelijke gemeente. Binnen de gemeente is daarom een uitgebreid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

Het fietsknooppuntennetwerk is onderdeel van het belangrijkste landelijke fietsnetwerk. Het netwerk sluit aan op het fietsknooppuntennetwerk in België en omliggende Nederlandse gemeenten. In 2016 en 2017 zijn de centrumborden vervangen voor knooppuntenborden voor een betere verbinding tussen het centrum en het buitengebied. Daarnaast is de informatievoorziening verbeterd met nieuwe informatiepanelen bij de knooppunten. Met behulp van dit fietsknooppuntennetwerksysteem zijn fietsroutes ontwikkeld op de Brabantse Wal. De VVV promoot deze fietsroutes.

Het Grenspark Kalmthoutse Heide heeft vier natuurpoorten die als belangrijke start- en eindpunt dienen voor de toegang tot het Grenspark. Deze natuurpoorten bevinden zich bij De Volksabdij (Ossendrecht), Ravenhof/Moretusbos (Putte/Stabroek), De Vroete (Kalmthout/België) en Hemelrijk (Essen/België). Natuurpoort De Volksabdij is het belangrijkste vertrekpunt in de gemeente voor fietsers. Dit wordt gezien als fietspoort. Op deze poort is het wiel(er)trainingscentrum) gerealiseerd met een cyclocross-,

MTB- en wegparcours. Bij de natuurpoorten zijn parkeerplaatsen aanwezig.

In de praktijk komt het voor dat recreanten een ander startpunt hanteren en daar dan ook parkeren (bijvoorbeeld in de berm). Dit parkeergedrag leidt soms tot verkeersonveilige situaties.



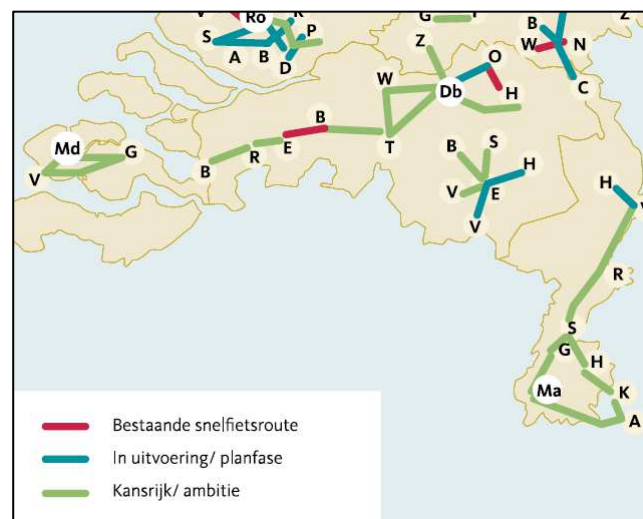
3.5.2. Ambitie fietsverkeer

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 erftoegangsweg (ETW-I) buiten de bebouwde kom en 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 Kalmthoutse Heide en de Brabantse Wal. De gemeente streeft ernaar om parkeren ten gevolge van gebruikers van recreatieve fietsroutes te faciliteren. De locaties waar veel in de berm geparkeerd wordt en waar nog geen maatregelen genomen zijn worden geïnventariseerd. Vervolgens wordt nagegaan welke maatregelen mogelijk zijn om die situatie verkeersveiliger te maken.

Snelfietsroutes

De fiets speelt een belangrijke rol in het woon-werkverkeer. In Nederland gaat een kwart van alle werknemer met de fiets naar het werk. Vooral op de korte afstanden, maar ook op de iets langere. Uit onderzoek blijkt dat de overgang van auto naar e-bike voor een bepaalde groep mobilisten eenvoudiger is dan die naar een gewone fiets. Bij die afweging wordt onder andere rekening gehouden met de aanwezigheid van snelle, comfortabele, veilige en directe infrastructuur. Momenteel zijn in Noord-Brabant al enkele verbindingen aanwezig tussen verschillende steden en wordt uitbreiding onderzocht. De gemeente Woensdrecht streeft ernaar om aansluiting te krijgen op het snelfietsnetwerk en streeft er ook naar

om binnen de gemeente zo'n netwerk te kunnen bieden. Dat interne netwerk biedt dan een goede verbinding tussen woon en werk locaties en naar de HUB's voor verder transport.



Bij het realiseren van deze snelfietsroutes is het doel om de snelle en langzame fietsers, e-biker, wielrenners, brom/snorfietsers of andere tweewielers van elkaar te scheiden. Hierdoor ontstaat een verkeersbeeld zonder grote snelheidsverschillen waardoor naast de bereikbaarheid ook de verkeersveiligheid toeneemt.

Er is vanuit de provincie Noord-Brabant nog altijd de ambitie een snelfietsverbinding te realiseren tussen Bergen op Zoom en Antwerpen. Met de nieuwe Scheldeweg hebben wij als gemeente hier al een eerste aanzet mee gemaakt. De komende periode is de ambitie om verder te onderzoeken hoe deze snelfietsverbinding verder kan worden uitgewerkt.

Momenteel is nog niet concreet bepaald waar de vraag (behoefte) ligt van de snelfietsroutes binnen de gemeente. Onderzoek moet dat uit gaan wijzen. In 2021 wordt dit onderzoek opgestart samen met de actualisatie van het Fiets- en Wielerplan.

Tabel 3.6. Ambities in actie fietsverkeer

Wat te doen	Wanneer
Fietsverkeer	
Verbreden van fietspaden bij wegwerkzaamheden.	Doorlopend. Bij reconstructies worden fietspaden zo veel als mogelijk aangepast aan de meeste actuele normen. Tegelpaden vervangen door asfalt, mits ondergrondse infra dit toelaat.
Onderzoek naar parkeervoorzieningen bij natuurgebieden voor recreatieve wandelaars/fietsers.	2021-2025
Onderzoek naar kansrijke snelfietsroutes	2021

3.6. Voetgangers en rolwagens

Voetgangers en gebruikers van rolwagens (zoals rollators, kinderwagens, winkelwagens en rolstoelen) vormen een belangrijke schakel in de verplaatsingsbehoefte. Vrijwel iedereen is voetganger of gebruiker van rolwagens voor het geheel of een gedeelte van een verplaatsing. Gehandicapten, zoals rolstoelgebruikers, mensen met een visuele beperking, mensen met een rollator en ouders met een kinderwagen hebben behoefte aan voldoende ruimte op de trottoirs en duidelijk herkenbare looproutes, vrij van oneffenheden. Een aaneengesloten netwerk, waarbij trottoirs en oversteken veilig zijn vormgegeven, is gewenst. De looproutes zijn de verbindingen tussen scholen, dorpscentra, multifunctionele centra en overige publiek aantrekkende functies.

3.6.1. Huidige situatie voetgangers en rolwagens

Voor voetgangers en gebruikers van rolwagens is het belangrijk dat er goede voorzieningen zijn. De richtlijnen hiervoor 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.
- Zebrapaden worden alleen toegepast op gebiedsontsluitingswegen bij kruispunten of rotondes. Uitzonderingen zijn alleen mogelijk met extra (fysieke)maatregelen.
- 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 extra snelheidsremmende en attentie verhogende maatregelen.
- Maatregelen realiseren bij oversteekvoorzieningen en straathoeken om de toegankelijkheid voor rolwagengebruikers te verbeteren. Bijvoorbeeld door het verlagen van trottoirbanden.
- Looproutes dienen binnen de bebouwde kom verhard, voldoende breed en obstakelvrij te zijn.

Oversteekplaatsen

Op een aantal plekken in het wegennet verdient de veilige oversteekbaarheid voor voetgangers bijzondere aandacht. Het aanbrengen van een voetgangersoversteekplaats (zoals een zebrapad) kan dit verbeteren. In veel gevallen leidt een zebrapad echter tot schijnveiligheid, vooral daar waar bestuurders overstekende voetgangers niet verwachten. Aanvullende fysieke en attentieverhogende maatregelen zijn dan nodig om de oversteekbaarheid en zichtbaarheid te verbeteren. Het aanbrengen van een middengeleider of extra verlichting zijn daar voorbeelden van.

Voor het toepassen van oversteekplaatsen gelden de volgende uitgangspunten:

- 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.

Recreatief gebruik en parkeren

Naast de aanwezige loopvoorzieningen is er binnen de gemeente een netwerk aan wandelpaden aanwezig voor recreatiegebruik. Net als bij de recreatieve fietsroutes concentreren de startpunten van de wandelroutes zich bij natuurpoorten. In de praktijk komt het voor dat recreanten een ander startpunt hanteren en daar dan ook parkeren (bijvoorbeeld in de berm). Dit parkeergedrag leidt soms tot verkeersonveilige situaties. De locaties waar veel in de bermen geparkeerd wordt en waar nog geen maatregelen genomen zijn worden geïnventariseerd. Vervolgens wordt nagegaan welke maatregelen mogelijk zijn om die situatie verkeersveilig te maken.

3.6.2. Ambitie voetgangers en rolwagens

De infrastructuur en openbare voorzieningen moeten toegankelijk zijn voor voetgangers en gebruikers van rolwagens. 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. De gemeente streeft ernaar om parkeren ten gevolge van gebruikers van recreatieve wandelroutes te faciliteren. De locaties waar veel in de bermen geparkeerd wordt, wordt onderzocht. Vervolgens wordt nagegaan welke maatregelen mogelijk zijn om die situatie verkeersveilig te maken.

Tabel 3.7. Ambities in actie voetgangers en rolwagens

Wat te doen	Wanneer
Voetgangers en rolwagens	
Bij onderhoud en herstructureren van wegen de rol van de (gehandicapte) voetganger extra benadrukken door uitvoering te geven aan de geldende richtlijnen.	Doorlopend.
Onderzoek naar parkeervoorzieningen bij natuurgebieden voor recreatieve wandelaars/fietsers.	2021-2025

4. Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid wordt onderverdeeld in 2 categorieën en is door de gemeente op 3 manieren te beïnvloeden. Een locatie kan als verkeersonveilig voelen (subjectief) en verkeersonveilig zijn (objectief). Een qua gevoel verkeersonveilige situatie hoeft niet verkeersonveilig te zijn. Vaak is er zelfs een relatie tussen enerzijds een verkeersonveilig gevoel en anderzijds juist een verkeersveilige situatie. Weggebruikers zijn op een locatie waar verkeersonveiligheid ervaren wordt extra alert waardoor er juist minder ongelukken gebeuren. Dit wil echter niet zeggen dat een qua gevoel verkeersonveilige situatie geen extra aandacht verdient. Verbetering van de verkeersveiligheid wordt vanuit integraal beleid vormgegeven. Hiermee wordt bedoeld dat maatregelen op het gebied van infrastructuur, educatie en handhaving in onderlinge samenhang worden gezien.

- Techniek:

De toegepaste techniek bij een verkeerssysteem heeft de meeste invloed op de verkeersveiligheid. Het is daarbij bijvoorbeeld zaak dat de weginrichting zo is ontworpen dat weggebruikers bewogen worden om zich aan de regels te houden of dat bepaalde modaliteiten geen conflicten met elkaar krijgen.

Naast de aanpassingen aan de infrastructuur kunnen aanpassingen aan voertuigen (zoals bijvoorbeeld ABS) ook de verkeersveiligheid beïnvloeden. Indirect kan door toepassing van techniek ook eventueel letsel beperkt worden (bijvoorbeeld, gordel, airbag, helm). De gemeente heeft daar echter geen invloed op.

- Voorlichting en educatie:

Educatie zorgt ervoor dat verkeersdeelnemers bekend zijn met de verkeersregels en de verschillende risico's.

- Handhaving:

Voor verkeersdeelnemers die, ondanks preventieve maatregelen, de (verkeers)regels overtreden, is handhaving belangrijk. Handhaving heeft ook een preventieve werking omdat bij een hogere subjectieve pakkans het ertoe leidt dat bestuurders minder snel een overtreding

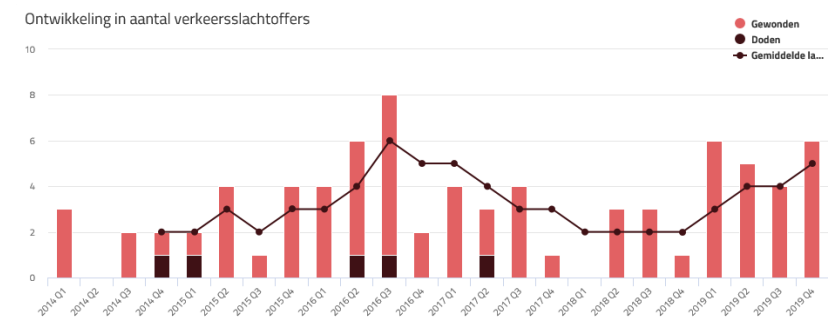
maken. Door te communiceren over controles e.d. wordt dat bewerkstelligd.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de objectieve verkeers(on)veiligheid, gebaseerd op de ongevals cijfers, de subjectieve verkeersonveiligheid (gebaseerd op meldingen en signaleringen uit de samenleving) en de manier waarop de gemeente de verkeers(on)veiligheid wil (blijven) beïnvloeden.

4.1. De cijfers (objectief en subjectief)

Uit de ongevallenstatistieken, zoals weergegeven in de grafieken 4.1. en 4.2. zijn de ongevalscijfers van onze gemeentelijke wegen zichtbaar (bron: Viastat- online) Het aantal ongevallen verschilt per periode en is grillig te noemen. Het is daarom lastig een verband te vinden.

Grafiek 4.1. Ongevallen in de periode 2014-2019 per kwartaal (op wegen die in beheer zijn van de gemeente)



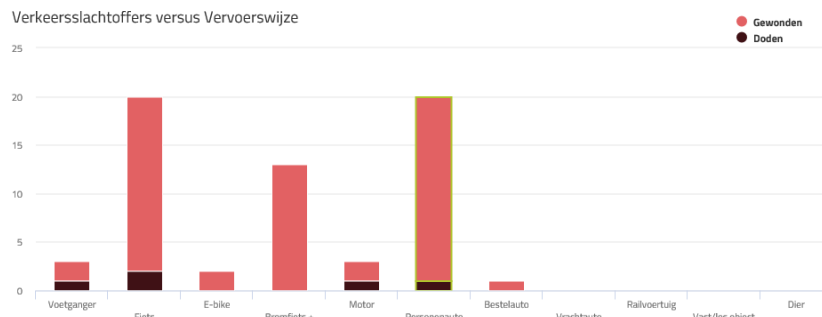
Landelijk is de trend in elk geval dat het aantal verkeersslachtoffers de laatste jaren niet meer daalt. Dit is niet in lijn met de doelen die eerder gesteld zijn. Vanuit de rijksoverheid en provincies worden daarom extra maatregelen bedacht en verscherpt beleid geformuleerd om in de toekomst alsnog de eerder gestelde ambities waar te maken. Momenteel wordt door de Provincie Noord-Brabant het Brabants Verkeersveiligheidsplan 2020 – 2024 verder uitgewerkt. Het BVVP is

op hoofdlijnen wel bekend. Verwacht wordt dat deze uitwerking medio 2020 wordt vastgesteld. Het is nog niet duidelijk welke impact dit voor de gemeente Woensdrecht heeft. Het is wel de ambitie van de gemeente hier zoveel mogelijk bij aan te haken.

Een van de speerpunten in het landelijk beleid is het anders vormgeven van de ongevallenregistratie. Nu worden gegevens bijgehouden naar bepaalde kenmerken zoals: betrokken voertuigmodaliteiten, weersomstandigheid of leeftijdsgroep van de weggebruiker. De toedracht en/of bewegingsrichting van de voertuig wordt nu niet bijgehouden. Daardoor de toedracht lastig te achterhalen is, is het ook lastig om doeltreffende maatregelen te nemen die bijvoorbeeld locatie specifiek zijn. Landelijk gezien is het speerpunt om gedetailleerdere informatie te gaan registreren. Zolang de huidige manier van registreren landelijk gehandhaafd blijft zullen wij ons onderzoek baseren op deze registratie. Zo zullen wij locaties die in negatieve zin opvallen zelf beoordelen en waar mogelijk aanpassen.

Als we binnen onze gemeente kijken naar de leeftijd en vervoerswijze van verkeersslachtoffers (gewonden en doden) valt specifiek op dat er evenveel fietsers als automobilisten slachtoffer zijn.

Grafiek 4.2. Ongevallen verkeersslachtoffers in de periode 2014-2019 per vervoerswijze



Jongeren tussen 15 en 25 jaar en ouderen van 65 plus zijn vaker vertegenwoordigd in deze cijfers. Onder hele jonge kinderen zijn er de afgelopen 5 jaar geen verkeersslachtoffers gevallen (grafiek 4.3.). Als gemeente zullen we dan ook doorgaan met het subsidiëren van de (basis)scholen en inzetten op trainingen zoals voor de elektrische fiets voor ouderen. (zie ook hoofdstuk 4.3.)

Grafiek 4.2. Ongevallen verkeersslachtoffers verdeeld naar leeftijd van 2014- 2019



Subjectieve onveiligheid

De verkeersveiligheidsbeleving onder de inwoners en bezoekers van onze gemeente is nog lastig te categoriseren. Een manier om dat te doen is door de meldingen die binnen komen bij de servicelijn te categoriseren.

De ambitie is daarom om de meldingenregistratie zo vorm te geven dat met behulp van subcategorieën het makkelijker te achterhalen is welke verkeersonveilige situaties ondervonden worden binnen de gemeente.

Tabel 4.3. Ambities in actie verkeersveiligheidscijfers

Wat te doen	Wanneer
Verkeersveiligheidscijfers	
Gedetailleerd onderzoek naar ongeval cijfers	2020-2021
Samen met servicelijn registreren van meldingen naar subcategorieën	2021
Blijven subsidiëren scholen	2020- 2025
Trainingen voor kwetsbare verkeersdeelnemers	2021-2022

4.2. Duurzaam Veilig

In principe geldt dat een weg ‘Duurzaam Veilig’ vormgegeven is als de weg qua vorm, functie en gebruik in overeenstemming is. In hoofdstuk 2 is een doorkijk gegeven naar de functie (wegcategorisering) van de wegen en in hoofdstuk 3 is het gebruik door de verschillende vervoersmodaliteiten weergegeven. In tabel 4.4. op de volgende pagina is aangegeven welke vorm (weginrichting) verwacht mag worden bij welke wegcategorie.

Er is onderscheid gemaakt in erftoegangswegen I en II. Dit omdat op de erftoegangswegen I relatief veel verkeer aanwezig is en/of de kernen van de gemeente met elkaar verbind. In de jaren '70 en '80 werden deze wegen veelal aangeduid als de wijkontsluitingswegen. Ze hebben te weinig verkeersintensiteit om aangezien te worden als een gebiedsontsluitingsweg. Omdat op deze wegen ook relatief veel fietsverkeer aanwezig is en de gemeente fietsverkeer, veilige en directe verbindingen wil bieden, is ervoor gekozen om deze wegcategorie een andere vorm te geven dan erftoegangswegen II. Op de erftoegangswegen I (BUBEKO) is in de weginrichting extra ruimte gewenst voor fietser in de vorm van vrijliggende fietspaden om de fietser te beschermen en de verkeersveiligheid te vergroten.

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 de 30 km zones zijn gerealiseerd en er een groot aantal fysieke maatregelen is gerealiseerd om de snelheidslimiet van 30 km af te dwingen. Een aantal routes van de busdiensten gaan ook door verblijfsgebieden. Op de betreffende wegen is een evenwicht gevonden in het waarborgen van het verblijfskarakter (30km-zone) en 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. Hetzelfde geldt voor hoofdroutes voor hulpdiensten waar niet teveel snelheidsremmende maatregelen kunnen worden toegepast omdat daarmee rijtijden moeilijker haalbaar zijn en vervoerde patiënten minder veilig kunnen worden vervoerd.

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 verkeersintensiteit op deze wegen en anderzijds vanwege de wegcategorie en de hiervoor geldende richtlijnen.

Tabel 4.4 Kenmerken behorend bij wegcategorie

Kenmerken	Wegcategorie BIBEKO en BUBEKO staan voor resp. binnen en buitende bebouwde kom		
Functie*	Erftoegangsweg II	Erftoegangsweg I	Gebiedsontsluitingsweg
	BIBEKO 	BIBEKO 	BIBEKO 
	BUBEKO 	BUBEKO 	BUBEKO 
	Voor het aansluiten van de erven en percelen en het bereiken van de bestemming. Denk hierbij aan de woonstraten, centrumgebieden en plattelandswegen.	Voor het aansluiten van de erven en percelen en het bereiken van de bestemming. Denk hierbij aan de woonstraten, centrumgebieden en plattelandswegen.	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.
Vorm			
Maximalsnelheid (km/u)	BIBEKO: 30 km/u BUBEKO: 60 km/u	BIBEKO: 30 km/u BUBEKO: 60 km/u	BIBEKO: 50 km/u BUBEKO: 80 km/u
Rijrichtingscheiding	Geen	Geen	Middenberm of dubbel doorgetrokken as-streep
Fietsvoorziening	Gemengd verkeer	BIBEKO: gemengd met attentie verhogende mtg's BUBEKO: vrij/suggestie	Vrijliggend.
Parkeren	Op de rijbaan of in vakken	Op de rijbaan of in vakken	Langs parkeren of in vakken
Verharding	Open verharding	Open verharding of asfalt	Asfalt
Snelheidsremmers	Drempels, plateau's of as-verspringingen	Drempels, plateau's of as-verspringingen	BIBEKO: As-verspringingen, eventueel plateau's op kruispunten/oversteken
Obstakelvrijzone	BIBEKO: (n.v.t.) BUBEKO: (2,5 m gewenst)	BIBEKO: (n.v.t.) BUBEKO (2,5 m gewenst)	BIBEKO: (n.v.t.) BUBEKO: (6 m gewenst)
Gebruik			
		>2000 mvt./etmaal en <5.000 mvt/etmaal	> 5.000 mvt/etmaal

Ambitie Duurzaam Veilig (op maat)

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 kan worden heringericht. De gemeente streeft er naar om op basis van ongevalcijfers en subjectieve verkeersonveiligheid prioriteiten te stellen en “kleine” infrastructurele aanpassingen te doen om verkeerssituaties verkeersveiliger te maken. Onder “kleine infrastructurele aanpassingen” wordt bijvoorbeeld verstaan het realiseren van versmallingen, drempels, verkeersborden, paaltjes en/of het aanpassen van parkeerplaatsen.

Tabel 4.5. Ambities in actie duurzaam veilig

Wat te doen	Wanneer
Duurzaam veilig	
Bij reconstructies en herinrichtingen van wegen, richtlijnen Duurzaam Veilig verder doorvoeren.	Doorlopend
Kleine infrastructurele aanpassingen (Duurzaam Veilig op maat)	2021-2025

4.3. Educatie en voorlichting

Voorlichting en educatie zorgen ervoor dat verkeersdeelnemers bekend zijn met de verkeersregels en de verschillende risico's. In het Strategisch Plan verkeersveiligheid 2030 en het Brabants verkeersveiligheidsplan (BVVP) 2020-2024 zijn verschillende thema's aangegeven waarop gedragsbeïnvloeding het meest noodzakelijk is. Daarbij wordt onderscheidt gemaakt in de doelgroepen en de mogelijke gedragingen die van invloed zijn op ongevallen. Meestal zijn de kwetsbare verkeersdeelnemers het slachtoffer (voetgangers,



Brabants VerkeersveiligheidsLabel

BVL: verkeer op basisscholen

Provincie Noord-Brabant

scootmobielen en fietsers).

Anderzijds hebben de bestuurders van personenauto's en beroepsvervoerders veel invloed op de algehele verkeersveiligheid. De thema's: snelheid, alcohol en drugs (BOB), afleiding (MONO) en asociaal gedrag zijn de gedragsthema's waarop de komende periode ingezet gaat worden. De gemeente zal meegaan in de ambitie om het aantal verkeersongevallen in de Provincie Noord-Brabant te verlagen m.b.v. educatie en voorlichting.

Gedragsbeïnvloeding schoolomgeving – BVL en TT label

De verkeersveiligheid rondom scholen verdient continue aandacht. Samen met de scholen is afgesproken hier structureel aan te werken. Doel hiervan is om in samenwerking met de gemeente Woensdrecht, de basisscholen, de ouders, de politie, buurtpreventieteam 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. Het voorgezet onderzoek kan een BVL-label verdienen door mee te doen aan het "Totally Traffic" programma. Dit programma sluit beter aan bij leerlingen van het voortgezet onderwijs en minder bij basisschoolleerlingen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan educatie over drank- en drugsgebruik in het verkeer.

Uitgangspunt hierbij is dat de scholen structureel werken aan de verkeerseducatie, maar ook aan de verkeersveiligheid in de directe schoolomgeving en hier ook jaarlijks op te monitoren. Alle scholen in de gemeente Woensdrecht zijn hiermee aan de slag gegaan en hebben het label verdiend. 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.



Tabel 4.6. Ambities in actie educatie en voorlichting

Wat te doen	Wanneer
Educatie en voorlichting	
Meegaan met het Strategisch Plan verkeersveiligheid 2030 en het Brabants verkeersveiligheidsplan (BVVP) 2020-2024 om het aantal verkeersslachtoffers af te laten nemen.	Doorlopend

4.4. Handhaving

Handhaving levert een belangrijke bijdrage aan het bewerkstelligen van het gewenste verkeersgedrag. Navraag bij buurtpreventieteam en 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, buurtpreventie 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 zaak om weggebruikers aan te spreken op hun rijgedrag en om ze bewust te maken van de regels waar zij zich aan moeten houden.

Daarnaast zullen we als gemeente aandacht blijven vragen voor snelheidsproblematiek bij politie en het Openbaar Ministerie en vragen om handhavingsacties. Zij zijn hierin echter bepalend. De gemeente zal locaties aandragen waar handhaving wat ons betreft nodig is. Hiervoor zullen we ook een degelijke onderbouwing aanleveren gebaseerd op metingen.

Tabel 4.7. Ambities in actie handhaving

Wat te doen per thema	Stand van zaken
Handhaving	
In samenwerking met onze partners de komende jaren inzetten op acties en campagnes om een verandering in het verkeersgedrag te bewerkstelligen, in combinatie met handhaving.	Doorlopend, op projectmatige basis, enkele voorbeelden: - fietsverlichting; - verkeersexamens; - buurtpreventie; - snelheid; - verkeerswerkdagen; - samenwerking met scholen, politie en BOA.
Aandringen bij politie en het Openbaar Ministerie om op snelheid te handhaven	Doorlopend. Hiervoor kunnen we snelheidsmetingen aanleveren als onderbouwing.

5. Parkeren

Het autobezit en -gebruik in Nederland neemt nog steeds toe en zorgt daarmee ook voor verkeersdruk in de openbare ruimte. De stijgende trend is echter afgezwakt en de beschikbaarheid van alternatieven voor de auto (e-bike, speedpedelacs, deelautos etc) worden steeds bereikbaarder voor iedereen. De verwachting is dat het autobezit in de toekomst dan ook zal gaan dalen. De gemeente Woensdrecht wil met het beleid hierin mee gaan.

Op dit moment komen in de gemeente Woensdrecht nog wel 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 de berekening van de parkeerbalans wordt gebruik gemaakt van de meest recente parkeerkencijfers van het CROW.

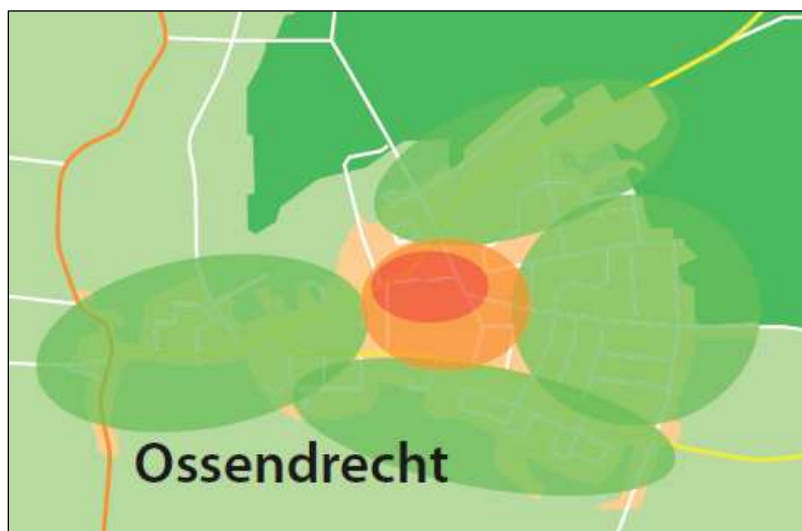
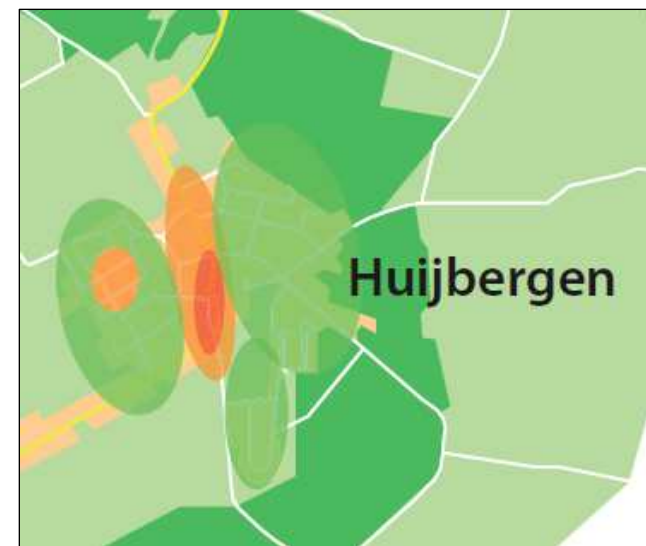
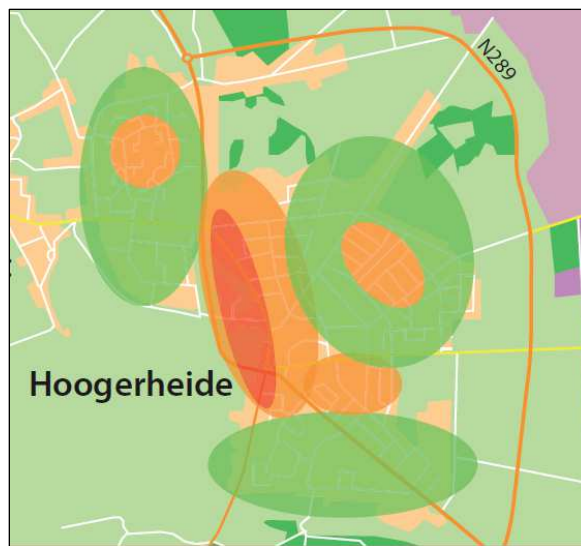
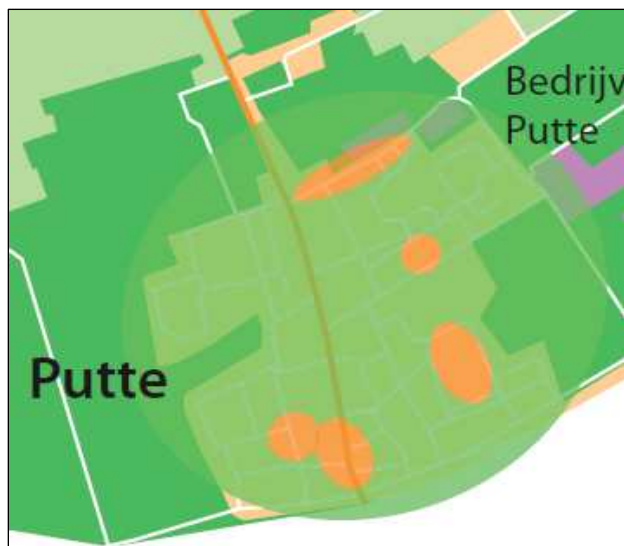
5.1. Huidige situatie

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 afbeelding 5.1 op de volgende pagina is per kern aangegeven hoe de parkeerdruk is verdeeld.

De uitkomsten van het parkeeronderzoek zijn nog steeds actueel en worden gebruikt voor de toekomstige parkeernormen. De gemeente Woensdrecht sluit altijd aan bij de meeste actuele parkeerkencijfers en normen. Momenteel zijn dat de normen zoals opgenomen in CROW publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen." uit december 2018.

Bij het kiezen van de juiste parkeerkencijfers zijn enkele variabelen van toepassing. De stedelijkheidsgraad, stedelijke zone en de keuze voor de minimum of maximumnorm zijn die variabelen. De 'stedelijkheidsgraad' van de gemeente is volgens de CBS '**niet stedelijk**'. Verder is op basis van de openbaar vervoervoorzieningen en de ligging van de kernen, de stedelijke zone '**rest bebouwde kom**' van toepassing. Ook voor onze centrum gebieden houden we deze norm aan omdat juist daar de parkeerdruk het hoogste is. Indien parkeernormen nodig zijn voor locaties buiten de bebouwde kom is de stedelijke zone '**buitengebied**' van toepassing. Ten aanzien van de te hanteren minimum en maximum parkeernorm is vanuit het GVVP 2016-2020 uitgegaan van de maximum parkeernorm behalve als onderbouwd kon worden dat een lagere norm afdoende is. In deze update willen we dit wijzigen naar het **gemiddelde** binnen deze parkeernorm. Als er duurzame initiatieven zoals deelauto's binnen een plan kunnen worden toegepast kunnen we deze normen onderbouwd nog lager toepassen.

Afbeelding 5.1 parkeerdruk per kern



5.2. Ambitie parkeren

5.2.1. Randvoorwaarden parkeren

Naast de meest recente parkeernormen, 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 per woning op eigen terrein wordt gerealiseerd. Ten aanzien van vrijstaande woningen dient er naar gestreefd te worden, gezien de grotere omvang van deze kavels, dat er twee parkeervoorzieningen per woning 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 extra parkeercapaciteit ten gevolge van de nieuwe ontwikkeling op eigen terrein wordt opgevangen.
- Bij alle ontwikkelingen geldt als uitgangspunt dat het personeel op eigen terrein parkeert of daar parkeert waar bezoekers van diezelfde of omliggende functies niet parkeren..
- Bij bedrijven is het uitgangspunt dat de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt gerealiseerd.
- Met uitzondering van het basisonderwijs geldt voor onderwijsvoorzieningen als uitgangspunt dat de parkeerbehoefte op eigen terrein gerealiseerd moet worden.
- Voor zorgvoorzieningen geldt als uitgangspunt dat minimaal 50% van de parkeerbehoefte op eigen terrein moet worden gerealiseerd. Hierbij geldt dat voertuigen van personeel en bewoners van een zorgvoorziening sowieso op eigen terrein opgevangen moet worden.
- Voor sportvoorzieningen geldt dat de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt gerealiseerd. Voor een gymlokaal geldt hierop een uitzondering. Hierbij geldt dat minimaal 50 % van de parkeerbehoefte op eigen terrein moet worden gerealiseerd.

Fietsparkeren

Voor het bepalen van parkeernormen voor fietsparkeerplaatsen wordt momenteel het ASVV 2012 “Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom” van het CROW gebruikt totdat er recentere normen bekend zijn. Binnen de gemeente willen we het fietsgebruik zo veel mogelijk stimuleren en houden daarom rekening met het hanteren van hogere normen. Door bij het bepalen van een parkeernorm rekening te houden met de stedelijke zone ‘centrum’ wordt daarmee voldaan.

Bij de functie ‘wonen’ wordt over het algemeen geen stallingsvoorziening 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 is het uitgangspunt de fiets(en) op eigen terrein worden gestald. In principe geldt dat bij nieuw te ontwikkelen plannen altijd rekening gehouden moet worden met een sluitende parkeerbalans voor fietsparkeren binnen het te ontwikkelen plangebied.

5.2.2. Duurzame mobiliteit (oplaadpunten)

Oplaadpunten voor autoverkeer

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 de afgelopen jaren verschillende openbare oplaadpunten gerealiseerd. De gemeente stimuleert 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. De gemeente geeft echter geen subsidie voor aanschaf, plaatsing en onderhoud van oplaadpunten.

DE gemeente legt ook contacten tussen ondernemers met eigen parkeerterreinen en plaatsers van laadpalen. Hiermee breiden we ook daar de openbare laadinfrastructuur binnen onze gemeente uit.

Plaatsingsbeleid Oplaadpunten

Bij het zoeken naar locaties voor openbare oplaadpunten wordt opeenvolgend rekening gehouden met de volgende plaatsingsuitgangspunten:

- Oplaadpunten dienen bij een particuliere aanvraag op eigen terrein te worden gerealiseerd.
- Als dat niet mogelijk is wordt gezocht naar een reeds bestaande locatie (hierbij wordt een acceptabel loopafstand van 150 m gehanteerd).
- Indien die niet aanwezig is wordt een locatie gezocht op een bestaande parkeerplaats, in het groen of parkeerstrook. Ook hierbij geldt dat een loopafstand van 150 m acceptabel wordt geacht.
- Als geen van voorstaande uitgangspunten een locatie oplevert, wordt in overleg gezocht naar een andere locatie door twee parkeerplaatsen te realiseren op een locatie op straat waar langsparkeren mogelijk is. Zo dicht mogelijk bij de woning van de aanvrager.
- Op parkeerplaatsen met een oplaadpunt in de openbare ruimte kan geen alleenrecht worden geclaimd.
- Bij het bepalen van een locatie wordt geprobeerd eventuele hinder zo veel mogelijk te voorkomen. Eventuele ervaren hinder wordt echter niet als reden gezien om van een aanvraag af te zien en/of over te gaan tot verplaatsing.

Laadvisie

Behalve het plaatsen op aanvraag van elektrisch rijders is het onze doelstelling om autobezitters te stimuleren elektrisch te gaan rijden. Het zorgen voor voldoende laadinfrastructuur is dan een vereiste stimulans. Vanuit de NAL (Nationale Agenda Laadinfrastructuur) is het dan ook nodig een gemeentelijk Laadvisie op te stellen. Hierin worden op basis van data ook locaties aangewezen waar in de (nabije) toekomst Laadinfra nodig zal zijn. In 2021 zullen wij onze eerste laadvisie dan ook presenteren.

Fietsparkeren

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 en bij horecaondernemingen gelegen. Via <https://www.fietzersbond.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.

Ambities in actie Parkeren en Laadinfra

Wat te doen per thema	Stand van zaken
Parkeren	
Bij reconstructies en nieuwe ontwikkelingen de meeste recente parkeernormen hanteren.	Doorlopend. Nu is het CROW publicatie 381, Toekomstbestendig parkeren.
Bij reconstructies en nieuwe ontwikkelingen ook de fietsparkeernormen hanteren.	Doorlopend.
Invoeren van een blauwe zone in omgeving winkelgebied Raadhuisstraat (tot Flemingsstraat) / Ouwe Raedthuysplein / Jumbo-plein te Hoogerheide	2022-2023
Opstellen Laadvisie	2021
Uitbreiden Openbare Laadinfrastructuur	2021-2025

Duurzaamheid

Mobiliteit zorgt voor een bijdrage aan schadelijke stoffen in het milieu, gemiddeld 20% van de totale CO₂-uitstoot is afkomstig uit mobiliteit. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu stelt dat gemeenten de milieu impact van mobiliteit moet beïnvloeden door een combinatie van regulerende, stimulerende en faciliterende instrumenten. De gemeente Woensdrecht heeft hiervoor beleid opgenomen in de duurzaamheidsvisie 2017-2035. Het beleid in die visie sluit aan bij de doelstelling van het GVVP om t.a.v. van verkeer de aantrekkelijk- en/of geschiktheid om te wonen of werken binnen gemeente Woensdrecht positief te beïnvloeden (leefbaarheid/duurzaamheid). In dit hoofdstuk zijn de relaties tussen het GVVP en de duurzaamheidsvisie weergegeven. Daarbij is gebruik gemaakt van de zogenaamde 3 V's van de Trias Mobilica toe te passen.

1. Verduurzamen: Mobiliteit kan verduurzaamd worden, bijvoorbeeld door andere voertuigen te gebruiken. Stimuleer duurzaam inkopen van mobiliteit (zuinigere voertuigen, voertuigen op andere brandstoffen) of stimuleer het gebruik van beschikbare landelijke en provinciale subsidieregelingen.
 - Bij de “nieuwe” OV-concessie (2023) stuurt de gemeente aan op inkoop van duurzaam openbaar vervoer.
 - Het gebruik van schonere voertuigen wordt gestimuleerd door het faciliteren bij de aanleg van oplaadpunten voor elektrische voertuigen en stelt daarvoor openbare ruimte beschikbaar.
2. Veranderen: Mobiliteit is niet altijd te voorkomen, maar de wijze van transport kan vaak wel worden veranderd. Stimuleer het gebruik van openbaar vervoer, (snel)fietsen of deelauto's.
 - De gemeente streeft het gebruik openbaar vervoer na. Hiervoor wordt aangestuurd op de realisatie HUB's en goede voorzieningen ter plaatse van die HUB's en OV-haltes.
 - De gemeente streeft een goede doorstroming na voor o.a. de fiets. Mensen zijn dan eerder geneigd dit milieuvriendelijke alternatief te kiezen.
 - De gemeente wil het gebruik van de (snel)fiets stimuleren door op zoek te gaan kansrijke routes.
 - De gemeente wil anders om gaan met parkeernormen zodat niet autobezit maar autodelen wordt gestimuleerd
3. Verminderen: Dit kan door aanpassingen in de ruimtelijke ordening, maar ook door het stimuleren van bijvoorbeeld het nieuwe werken en slimme logistiek.
 - De gemeente streeft een goede doorstroming na voor o.a. het gemotoriseerd verkeer. Een goede doorstroming heeft geen congestie (file) en produceert minder uitstoot.

Om toekomstige ontwikkeling aan te laten sluiten bij het beleid is het nu al nodig om metingen uit te voeren om toekomstige situaties te kunnen voorspellen.

- Door de verkeersstromen te monitoren en input te leveren aan landelijke monitoringsprogramma's van Lucht en Geluid en verkeerskundige onderbouwingen.

6. Ambities, uitvoering, raming en dekking

In voorgaande hoofdstukken zijn per voertuigmodaliteit en thema aangegeven welke ambities de gemeente heeft en de komende jaren uit wil voeren. In dit hoofdstuk is daarbij een financiële onderbouwing gegeven.

Wat te doen	Wanneer	raming en dekking
Autoverkeer		
Actualisatie verkeersmodel regio West-Brabant.	2020	n.v.t. reeds gedekt door Provincie.
Monitoren van het verkeer op diverse wegen d.m.v. eigen tellingen en participatie aan het inwinprogramma	Doorlopend. Vanaf 2020 doorlopende deelname aan inwinprogramma.	€ 1.000,- per jaar. € 2.000,- per jaar.
Saneren bebording.	Onderzoek uitgevoerd, saneren van borden gestart in 2020.	n.v.t. reeds gedekt in onderhoud
Samen met RWB, Brabantse Wal gemeenten en Rijkswaterstaat doorstroming en veiligheid A4/A58 blijven monitoren en eventueel acties ondernemen.	Doorlopend.	n.v.t. reeds gedekt via RWB
Invoeren van een blauwe zone in omgeving winkelgebied Raadhuisstraat (tot Flemingsstraat) / Ouwe Raedthuysplein / Jumbo-plein te Hoogerheide	2022-2023	n.t.b.
Vrachtverkeer		
Het weren van vracht(sluip)verkeer op de wegen d.m.v. het opleggen van beperkingen.	Genomen maatregelen worden in 2020 geëvalueerd.	Afhankelijk van situatie.
Monitoren vervoersstromen en eventueel maatregelen nemen.	Doorlopend.	n.v.t. zie verkeers-tellingen autoverkeer
Participeren in RWB onderzoek verkenning locatie truckparkeren	2021	n.v.t. reeds gedekt via RWB en bijdrage gemeente
Duurzame mobiliteit		
Opstellen Laadvisie	2021	€10.000 eenmalig
Uitbreiden openbare laadinfra	2021-2025	Geen kosten. Wellicht wel investeren.

Landbouwverkeer		
Periodiek overleg met de ZLTO.	Doorlopend	n.v.t.
Onderzoek naar bermschade bij wegen in het buitengebied.	2021-2025	Onderzoek door gemeente, maatregelen afhankelijk van onderzoek.
Openbaar vervoer		
Onderzoek naar ontbrekende schakels en HUB's in het OV en dorpsgericht werken.	Intentieverklaring "gedeelde mobiliteit" getekend. Wordt opgepakt tussen 2020 en 2023 t.b.v. nieuwe concessie OV.	n.t.b.
Onderhouden van gesprekken met vervoerder over eventuele wijzigingen in het netwerk.	Doorlopend	n.v.t.
Samenwerken met Bergen op Zoom en Steenberg (Brabantse Wal gemeenten) bij de ontwikkeling en uitvoering van OV.	Doorlopend	n.v.t. reeds gedekt via RWB en bijdrage gemeente
Fietsverkeer		
Verbreden van fietspaden bij wegwerkzaamheden.	Doorlopend. Bij reconstructies worden fietspaden zo veel als mogelijk aangepast aan de meeste actuele normen.	n.v.t. gedekt in onderhoud.
Onderzoek naar parkeervoorzieningen bij natuurgebieden voor recreatieve wandelaars/fietsers.	2021-2025	Onderzoek door gemeente, maatregelen afhankelijk van onderzoek.
Onderzoek naar kansrijke snelfietsroutes	2021	n.v.t.
Voetgangers en rolwagens		
Bij onderhoud en herstructureren van wegen de rol van de (gehandicapte) voetganger extra benadrukken door uitvoering te geven aan de geldende richtlijnen.	Doorlopend.	n.v.t. gedekt in onderhoud.
Onderzoek naar parkeervoorzieningen bij natuurgebieden voor recreatieve wandelaars/fietsers.	2021-2025	Onderzoek door gemeente, maatregelen afhankelijk van onderzoek.
Verkeersveiligheidscijfers		

Gedetailleerd onderzoek naar ongeval cijfers	2021	Kosten abonnement Viastat-online ca. € 1.000,- per jaar
Samen met servicelijn registreren van meldingen naar subcategorieën	2021	Implementatie binnen gemeente.
Duurzaam veilig		
Bij reconstructies en herinrichtingen van wegen, richtlijnen Duurzaam Veilig verder doorvoeren.	Doorlopend	n.v.t. gedekt in onderhoud.
Kleine infrastructurele aanpassingen (Duurzaam Veilig op maat)	2021-2025	€ 20.000,- per jaar
Educatie en voorlichting		
Meegaan met het Strategisch Plan verkeersveiligheid 2030 en het Brabants verkeerveiligheidsplan (BVVP) 2020-2024 om het aantal verkeersslachtoffers af te laten nemen.	Doorlopend.	n.v.t.
Het blijven subsidiëren van scholen en verkeerseducatieprojecten.	Doorlopend: subsidie Provincie 80% + regulier budget gem. 20%	Afhankelijk van leerlingen aantallen, € 5.000,- per jaar (o.b.v. gemiddelde 2014-2019).
In samenwerking met onze partners de komende jaren inzetten op acties en campagnes om een verandering in het verkeersgedrag te bewerkstelligen, in combinatie met handhaving.	Doorlopend, op projectmatige basis, enkele voorbeelden: - fietsverlichting; - verkeersexamens; - buurtpreventie; - verkeerswerkdagen; - samenwerking met scholen, politie en BOA.	€ 6.000,- per jaar.
Totaal ongedekt		€ 30.000,- per jaar
		€ 10.000 eenmalig (laadvisie)

Bijlage 1. OV- halte inventarisatie

Halte	Aantal buslijnen	Toegankelijke vormgeving	Haven	abri	Oversteek	Afval-bak	fietsP	Halte-paal
Korteven (Carpool)	4	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja (2x)
Aviolandelaan enkelzijdig	3	Ja	Ja	ja	n.v.t.	ja		Ja
Zandfort	4	Ja (2x)	Ja (2x)	Ri. BoZ ja en nee	Ja maar te ver weg, wordt niet gebruikt	Ri. BoZ ja en nee	Ri. BoZ ja en nee	Ja (2x)
Duinstraat	4	Ja (2x)	Nee	Ja (2x)	Ja	Ja (2x)	Ja	Ja (2x)
Raadhuisstraat*	4	Ja (2x)	Nee	Ja (2x)	Ja	Ja (2x)	Ja (2x)	Ja (2x)
Putseweg (Dr. De Bruijnelaan)	4	Ja (2x)	Ja (2x)	Nee (bankje 1 x)	Nee	Ja (2x)	Nee	Ja (2x)
Postbaan	4	Ja (2x)	Ja (2x)	Ri. Putte ja en nee	Nee	Ja (2x)	Ja (2x)	Ja (2x)
Putsmolentje (N289)	2	Ja (2x)	Ja (2x)	Ja (2x)	Nee	Ja (2x)	Ja (2x)	Ja (2x)
Putsmolentje (Moleneind) (enkelzijdig)	1	Tijdelijke vormgeving						
OLV ter Duinelaan	1	Ja (2x)	Nee	Nee	Nee	Ja (2x)	Ja (2x)**	Ja (2x)
Kerkstraat	1	Ri. Putte ja en nee	Nee	Nee	Nee	Ja (2x)	Ja bij de kerk	Ja (2x)
Eikelhof	1	Ja (2x)	Nee	Ja (2x)	Nee	Ja (2x)	Ja	Ja (2x)
Stenenhoef	1	Ja (2x)	Nee	Nee (bankje 1x)	Nee	Ri. Putte ja en nee	Nee	Ja (2x)
Molenstraat	1	Ja (2x), trottoir ri. Putte vrij smal	Nee	Ri. BoZ ja, en Nee	Nee	Ri. BoZ ja, en Nee	Ja	Ja (2x)
Moleneind	1	Ja (2x)	Ja (2x)	Nee	Nee	Ri. BoZ ja, en Nee	Ja (2x)	Ja (2x)
Reekesberg	2	Ja (2x)	Ja (2x)	Nee (bankje 2x)	Nee	Ja	Ja (2x)	Ja (2x)

Bieduinen	2	Ja (2x)	Ja (2x)	Nee (bankje 2x)	Nee	Ja	Ja (2x)	Ja (2x)
Krommeweg	2	Ja (2x)	Ja (2x)	Nee (bankje 2x)	Nee	Ja	Ja (2x)	Ja (2x)
Antwerpsestraat	2	Ja (2x)	Nee	Nee (bankje 2x)	Nee	Ja	Nee	Ja (2x)
Gemeentehuis (Putte)	2	Ja (2x)	Nee	Ri. Boz ja en nee	Nee	Ja (2x)	Ri. Boz ja en nee	Ja (2x)
Julianastraat		Ja (2x)	Nee	Ri. Boz ja en nee	Nee	Ri. Boz ja en nee	Ri. Boz ja en nee	Ja (2x)
Moretuslei (België)	4	Nee	Ja	Ja	Nee	Ja	Ja	Ja
Westerstraat	1	Ja (2x)	Nee	Nee	Nee	Ja (2x)	Nee	Ja (2x)
Wilhelmietenstraat	1	Ja (2x)	Nee	Ri. BoZ ja en Nee	Nee	Ri. BoZ ja en Nee	Nee	Ja (2x)
Siardus Bogaertslaan	1	Ja (2x)	Nee	Ri. BoZ ja en Nee	Nee	Ri. BoZ ja en Nee	Ja	Ja (2x)
Bergsestraat	1	Ja (2x)	Nee	Nee (bankje 2x)	Nee	Ja	Ja	Ja (2x)
Halte	Aantal buslijnen	Toegankelijke vormgeving	Haven	abri	Oversteek	Prullenbak	fietsP	Halte- paal

* Halte na rotonde met kans op opstopping op rotonde

** de aangebrachte fietspeervoorziening is vrij summier

Bezoekadres

Huijbergseweg 3
4631 GC Hoogerheide

Postadres

Postbus 24
4630 AA Hoogerheide

gemeente@woensdrecht.nl

Telefoonnummer: 14 0164

www.woensdrecht.nl

 GemeenteWoensdrecht

 GemWoensdrecht

 Gemeente Woensdrecht

 GemWoensdrecht

