



Verkeersveiligheidsplan Moerdijk 2018 – 2028

Versie: Augustus 2018



INHOUDE

Voorwoord Verkeersveiligheidsplan Moerdijk 2018 – 2028	5		
Samenvatting	6		
H1. Huidig beleid en doelstellingen verkeersveiligheid	9		
1.1 Beleid en doelstellingen.....	9		
1.1.1 Landelijk beleid	10		
1.1.2 Provinciaal beleid	12		
1.1.3 Gemeentelijk beleid	13		
1.2 Uitgangssituatie Moerdijk.....	14		
1.2.1 Duurzaam Veilig en wegcatégorisering.....	14		
1.3 Vigerende plannen.....	15		
1.3.1 Infrastructurale plannen	15		
1.3.2 Gedragsmaatregelen.....	16		
H2. Hoe staan we er nu voor?	18		
2.1 Objectieve gegevens.....	18		
2.1.1 Ongevallenanalyse	18		
2.1.2 Intensiteiten en snelheden	20		
2.1.3 Stand van zaken Duurzaam veilige inrichting wegen	21		
2.2 Subjectieve gegevens.....	22		
2.2.1 Meldingskanalen.....	22		
2.2.2 Thema's.....	22		
H3. Trends en ontwikkelingen	24		
3.1 Landelijke ontwikkelingen.....	24		
3.1.1 Technische ontwikkelingen	24		
3.2 Ontwikkelingen binnen de gemeente	25		
3.2.1 Demografische ontwikkelingen.....	25		
3.2.2 Toename verkeer	26		
3.2.4 Grootschalige projecten.....	27		
H4. Doelstelling en aanpak	31		
4.1 Analyse Deel I	31		
4.2 Doelstelling	31		
4.3 Aanpak	31		
4.4 Doelen en subdoelen per doelgroep	32		
H5. Preventieve maatregelen	33		
5.1 Kinderen.....	33		
5.1.1 Infra.....	33		
5.1.2 Gedrag	34		
5.2 Ouderen	36		
5.2.1 Infra.....	36		
5.2.2 Gedrag	36		
5.3 Voetgangers	38		
5.3.1 Infra.....	38		
5.3.2 Gedrag	40		
5.4 Fietzers.....	41		
5.4.1 Infra.....	41		
5.4.2 Gedrag	43		
5.5 Automobilisten	44		
5.5.1 Infra.....	44		
5.5.2 Gedrag	46		
5.6 Zwaar verkeer	48		
5.6.1 Infra – landbouwverkeer.....	48		
5.6.2 Infra – vrachtverkeer.....	49		
5.6.3. Gedrag	49		
5.7 Overig: Veilige inrichting nieuwbouwlocaties	52		
5.7.1 Weginrichting.....	52		
5.7.2 Aansluiting op de interne wegenstructuur	52		
H6. Reactieve maatregelen	53		
6.1 Ongevallenprotocol.....	54		
6.2. Schema verkeersveiligheid meldingen.....	55		
H7. Meerjarenprogramma	56		
7.1 Politie en handhaving gemeente	56		
7.1.1 Politie	56		
7.1.2 Handhaving gemeente	56		
7.2 Overzicht maatregelen.....	56		
7.2.1 Infrastructurale maatregelen	57		
7.2.2 Gedragsmaatregelen.....	58		
7.2.3. Beleidslijnen.....	59		
Bijlagen	61		
Bronnenlijst	70		



Voorwoord

Voorwoord Verkeersveiligheidsplan Moerdijk 2018 – 2028

Met het Verkeersveiligheidsplan Moerdijk 2018 – 2028 wordt ingezet op het nog veiliger maken van de wegen binnen de gemeente Moerdijk. Het plan bevat tientallen maatregelen die ervoor moeten zorgen dat de verkeersveiligheid binnen de gemeente Moerdijk een extra impuls krijgt. De focus ligt daarbij op de doelgroepen kinderen (schoolgaande kinderen), ouderen, voetgangers, fietsers, automobilisten en zwaar verkeer.

Het aantal verkeersdoden is zowel landelijk als binnen de gemeente Moerdijk gedaald. Maar daarentegen is het aantal verkeersslachtoffers gestegen. Om deze stijging tegen te gaan is het Verkeersveiligheidsplan Moerdijk 2018 – 2028 opgesteld. Om nieuwe ongevallen te voorkomen worden willen we preventief gaan handelen. In het nieuwe verkeersveiligheidsplan wordt onder andere ingezet op zichtbaarheid van kruispunten en veiligere fiets- en loopverbindingen. Maar ook op samenwerkingsverbanden met de handhaving (politie en gemeentelijke toezichthouders).

Helaas kan niet alles opgelost en voorkomen worden. Uiteindelijk ligt er een grote verantwoordelijkheid bij de verkeersdeelnemers zelf. Iedere deelnemer weet dat er aan de maximumsnelheid moet worden gehouden, dat telefoongebruik gevaarlijk kan zijn en dat gestopt moet worden wanneer er een voetganger oversteekt bij een zebrapad. Helaas wordt hier niet altijd naar gehandeld. Daarom kiezen we er in dit verkeersveiligheidsplan ook voor om extra in te zetten op de bewustwording van risicogedrag van de verkeersdeelnemers zelf.

De gemeente Moerdijk blijft de komende jaren investeren in verkeersveiligheid om verkeersongevallen te voorkomen en bewustwording van het verkeersgedrag te creëren bij de inwoners.

Gemeente Moerdijk

Samenvatting

Landelijk dreigt de doelstelling , een reductie van het aantal verkeersdoden met 500 per jaar, niet te worden gehaald. Ook neemt het aantal ernstige verkeersgewonden sinds enkele jaren weer toe. Naar aanleiding van deze ontwikkelingen heeft de gemeente Moerdijk de volgende doelstelling geformuleerd:

Moerdijk streeft naar het voorkomen van ernstige verkeersongevallen.

Naast deze doelstelling houdt de gemeente ook de doelstelling van de provincie aan: Brabant gaat voor NUL verkeersdoden. Het is van belang om het aantal ernstige verkeersgewonden weer te laten dalen en te streven naar zo min mogelijk verkeersdoden. Daarom vormen beide doelstellingen de overkoepelende factor voor dit verkeersveiligheidsplan. De gemeente Moerdijk kent geen ongeval en concentraties, zogeheten “black spots”. Maar ieder ongeval is er één teveel.

Het goed inrichten van de openbare ruimte is belangrijk voor de verkeersveiligheid van de verkeersdeelnemers. Echter, circa 90% van de ongevallen wordt veroorzaakt door verkeersonveilig gedrag. Alleen fysieke maatregelen treffen is onvoldoende om het gewenste verkeersgedrag af te dwingen. Daarom worden naast fysieke maatregelen ook gedragsmaatregelen bedacht en geïmplementeerd.

Om ongevallen te voorkomen gaat de gemeente Moerdijk zoveel mogelijk preventief handelen. Doordat er geen black spots en specifieke ongeval locaties zijn, kan er met fysieke- (infra) en gedragsmaatregelen gericht worden op verschillende (risico) doelgroepen.

In dit verkeersplan wordt onderscheid gemaakt in de volgende doelgroepen: kinderen (met name schoolgaande jeugd);

- ouderen;
- voetgangers;
- fietsers;
- automobilisten;
- zwaar verkeer;
- overig.

Ontwikkelingen

- Basisschoolomgevingen worden drukker doordat kinderen vaker met de auto naar school worden gebracht. De verkeersstromen (auto, fiets en voetgangers) bewegen door elkaar heen in een vaak kleine omgeving.

Hierdoor ontstaan onoverzichtelijke en gevaarlijke situaties.

- De komende jaren kampt de gemeente Moerdijk met vergrijzing en ontgroening. Het aandeel ouderen (boven de 75 jaar) neemt toe en het aandeel jongeren daalt. Het uitgangspunt is dat ouderen zich veilig, en zoveel mogelijk zelfstandig, kunnen verplaatsen van en naar belangrijke voorzieningen.
- Er is behoefte aan duidelijke regels met betrekking tot het wel of niet aanleggen van een zebrapad. De CROW- richtlijnen en duurzaam veilig geven aan waar zebrapaden wettelijk aan moeten voldoen, maar niet wanneer deze wel of niet aangelegd moeten worden.
- De technische ontwikkelingen gaan razendsnel. Steeds meer voertuigen zijn hybride of elektrisch. Van de nabije toekomst is de zelfrijdende, zelfsturende en autonome auto.
- Ook aantal e-bikes en speed “pedelecs” stijgt gestaag. Hierdoor kunnen langere afstanden sneller worden afgelegd. Deze ontwikkeling heeft ook een keerzijde. De snelheidsverschillen op fietspaden worden groter en het aantal ongevallen (onder ouderen) op de (e-)fiets stijgt.
- In het buitengebied wordt niet veel openbare verlichting geplaatst. Een belangrijk argument hiervoor is lichtvervuiling. Het gevolg is echter dat fietsers, met name in het donker en schemer, minder goed zichtbaar zijn voor ander verkeer. Ook de zichtbaarheid van de weg voor de fietsers is minder goed.
- Het verkeer op de rijks- en provinciale wegen neemt toe. Door een drukker hoofdwegennet gaan bestuurders op zoek naar alternatieve routes, die voor namelijk over het gemeentelijke wegennet gaan.
- Op bus- en landbouwroutes worden veelal landbouwvriendelijke drempels aangelegd. Deze drempels werken wel remmend voor het zwaar verkeer, maar hebben minder effect op het autoverkeer.
- Binnen de gemeente liggen kruispunten waarvan de voorrangregeling onduidelijk is. Met name de kruispunten met verschillende typen wegverharding, verdienen de aandacht.
- Landbouwbedrijven ondergaan schaalvergroting en dit betekent grotere en zwaardere landbouwvoertuigen. Het grootste deel van het gemeentelijke wegennet is niet berekend op deze bredere en zwaardere voertuigen.
- De wegen in nieuwbouwlocaties worden pas, na voltooiing van alle bouwwerkzaamheden, duurzaam veilig ingericht. Ook wordt er bij het vaststellen van de projectgrenzen onvoldoende gelet op het bestaande wegennet. Hierdoor kan de omgeving jarenlang kampen met verkeersonveilige situatie(s).

Oplossingen

Kinderen

Om de schoolomgeving veiliger te maken en kinderen stimuleren om zelfstandig naar school te gaan, worden schoolomgevingen en de loop- en fietsroutes van en naar scholen veiliger gemaakt. Hiernaast wordt ingezet op educatie van kinderen en de bewustwording van verkeersonveilig gedrag van ouders.

Ouderen

Per kern wordt geïnventariseerd wat de belangrijkste looproutes zijn van en naar de belangrijkste voorzieningen. Op strategische punten kunnen speciale oversteekvoorzieningen aangelegd worden. Ook dienen de routes geschikt te zijn voor scootmobielen en rollators. Om ouderen up-to-date te houden met de nieuwe verkeersregels worden opfriscursussen gehouden en e-bike trainingen gegeven.

Voetgangers

Een oversteek moet voldoen aan een viertal kenmerken om als zebrapad ingericht te worden: het is een hoofdroute voor voetgangers, de verkeerssnelheid is laag, de oversteeklengte is niet te lang en de zichtbaarheid is goed.

Bestaande zebrapaden moet goed zicht –en herkenbaar zijn. De huidige zebrapaden worden geïnventariseerd en waar nodig aangepast, bijvoorbeeld door de attentie te verhogen. Voor gedrag wordt extra aandacht gevraagd voor het fenomeen schijnveiligheid. Voldoet een zebrapad niet aan de vereiste kenmerken dan is de kans op schijnveiligheid groter.

Fietsers

Door de hogere snelheden die worden gehaald op fietspaden, hebben oneffenheden een grotere impact op de fietser. Op dit moment hebben alle fietspaden buiten de bebouwde kom het kwaliteitsniveau minimaal. Voor de verkeersveiligheid is het streven om het kwaliteitsniveau op te schalen van minimaal naar standaard, beginnend bij de schoolfietsroutes. Op schoolfietsroutes buiten de bebouwde kom wordt oriëntatieverlichting en reflecterende belijning aangebracht. Oriëntatieverlichting kan in de vorm van (solar)lantaarnpalen nabij, onder andere, kruispunten en snelheidsremmers. Op fietspaden waarvan de rijbaan beter verlicht moet worden voor de fietser kan reflecterende belijning worden aangebracht. Jaarlijks worden verschillende campagnes en educatiemomenten georganiseerd gericht op de fiets.

Automobilisten

Door de nieuwe ontwikkelingen, onder andere de toekomstige Noordelijke randweg Zevenbergen, krijgen een aantal wegen een nieuwe wegcategorie. Wegen binnen

de kernen kunnen worden afgewaardeerd om het doorgaande karakter te verliezen. Hiermee worden de routes voor sluipverkeer onaantrekkelijker en daalt de snelheid en intensiteiten binnen de kernen wat bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

Om alle types verkeer te remmen en zo min mogelijk belemmering te veroorzaken voor zwaar verkeer en openbaar vervoer moet worden gezocht naar andere typen snelheidsremmers.

De kruispunten waarvan de voorrangsregeling onduidelijk is, worden geïnventariseerd. Wanneer één “poot” van de kruising binnen 5 à 10 jaar toe is aan (groot) onderhoud, dan moet het gehele kruispuntvlak hierin worden meegenomen.

Automobilisten tussen de 24 en 65 jaar vallen vaak buiten de boot betreft verkeerseducatie. Voor deze groep worden verschillende initiatieven genomen.

Zwaar Verkeer

Erftoegangswegen type 1 (60 km/uur wegen) worden op de juiste wijze ingericht om landbouwverkeer te faciliteren. Waar mogelijk wordt het landbouwverkeer geweerd uit de kernen.

Het samenbrengen van de verschillende partijen en belangen om de samenwerking te verbeteren en meer begrip te krijgen voor ieders belangen.

Overig

Vooraf moet er met de projectontwikkelaar afspraken worden gemaakt over de verkeersveiligheid op de nieuwbouwlocatie. Er dienen tijdelijke en/of verplaatsbare maatregelen te worden genomen om de snelheid van het verkeer te drukken. Hiernaast moet bij de afbakening van het ontwikkelgebied kruispunten in het geheel wel of niet worden meegenomen om goede aansluitingen te krijgen op het bestaande wegennet.

Tot slot

Wanneer een ernstig- of dodelijk ongeval valt op gemeentelijke grond moet worden bekeken wat de oorzaak is. Aan de hand van een stroomschema kan bekeken worden of het ongeval is veroorzaakt door de inrichting of de bestuurder. Aspecten zoals wegkenmerken, interne- en externe factoren en leeftijd van het slachtoffer wordt hierin genoemd.

Dagelijks komen meldingen van bewoners binnen over verkeersveiligheid. Om binnen de afdeling verkeer één methode te hanteren om de meldingen goed af te handelen is een stroomschema opgesteld. In het stroomschema wordt onderscheid gemaakt in, wel of geen goede inrichting, en een situatie- of probleemanalyse om het probleem te achterhalen. Als het stroomschema is doorlopen wordt er gekeken of er een maatregel wordt genomen en of het een fysieke- of gedragsmaatregel betreft.



Deel 1: De huidige situatie

1. Huidig beleid en doelstellingen verkeersveiligheid

In hoofdstuk 1 wordt het huidige beleid en de doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid besproken. De eerste paragraaf is gericht op het landelijke-, provinciale- en gemeentelijke beleid. Hierin wordt onder andere 'Het Nationaal Verkeer- en Vervoersplan 2001 – 2020' en 'Het Brabants VerkeersVeiligheidsPlan 2016 – 2020' genoemd. Paragraaf 1.2 gaat dieper in op de Ausgangssituatie van Moerdijk.

1.1 Beleid en doelstellingen

De gemeente gaat te werk aan de hand van opgestelde beleidsvoering. Niet alleen het beleid dat door de gemeenteraad van Moerdijk is vastgesteld maar ook aan de hand van het beleid van het rijk en de provincie. In de komende paragraaf worden de beleidsdoelen op het gebied van verkeersveiligheid van het rijk, provincie en gemeente benoemd.

1.1.1 Landelijk beleid

Het rijk heeft in 2001 het Nationaal verkeer- en vervoersplan 2001-2020 opgesteld. In het plan zijn doelen gesteld op het gebied van verkeersveiligheid, met name op het terugdringen van verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden.

Het Nationaal Verkeer- en Vervoersplan 2001 – 2020 / Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Het Nationaal Verkeer- en Vervoersplan 2001 – 2020 (NVVP) geeft aan hoe het rijk om wil gaan met mobiliteit, bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Mobiliteit, veiligheid en leefbaarheid dragen bij aan de welvaart en welzijn. De kernboodschap en hoofddoelstelling van het NVVP zijn:

De overheid wil de (groeierende) behoefte aan mobiliteit accommoderen onder gelijktijdige verbetering van de veiligheid en leefbaarheid. De belangrijkste instrumenten daarvoor zijn:

- beter benutten van bestaande infrastructuur;
- beprijzen van mobiliteit door variabiliseren en differentiëren van de kosten;
- nieuwe infrastructuur bouwen waar knelpunten blijven bestaan.

Het doel op het gebied van verkeersveiligheid is:

Een permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden:

- reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 500 in 2020;
- reductie van het aantal ernstig verkeersgewonden tot maximaal 10.600 in 2020;
- behoud van de plaats in de top vier van de EU.

De nationale doelstelling geldt, in dezelfde mate als provinciale en regionale doelstellingen, voor iedere decentrale overheid zodat alle betrokkenen decentrale overheden hetzelfde doel hebben voor 2020. De betrokken decentrale overheden werken deze doelen met bestuurlijke en maatschappelijke partners uit in provinciale en regionale maatregelpakketten.

In de onderstaande tabel staan de landelijke verkeersveiligheidsplannen met de gestelde doelen. Hiernaast wordt aangegeven welke ontwikkelingen er, na de gestelde doelen, hebben plaatsgevonden, wat de oorzaken zijn en welke ambitie en aanpak hiervoor is opgesteld.

Plannen	Doel	Ontwikkelingen / trends	Oorzaak ontwikkeling	Ambitie/aanpak
Nationaal verkeers- en vervoersplan	In 2010: het dalen van het aantal verkeersdoden tot 750 per jaar (daling van 30%) en het aantal ziekenhuisgewonden tot 14.000 (25%). In 2020: het aantal verkeersdoden laten dalen tot 500 per jaar.	- Aantal verkeersdoden is tussen 2000 en 2015 afgenomen tot 640 per jaar (48%). - Ernstig gewonden in 2015 toegenomen tot 20.700 (25%). - Stijging van het aantal ouderen op e-bikes en fietssporters (60% van alle ernstig geworden zijn).	De groei van de elektrische fiets.	
Strategisch Plan Verkeers-veiligheid 2008 – 2020	Gelijk aan het 'Nationaal verkeers- en vervoersplan.	- Vergrijzing / ontgroening. - Groei personenverkeer. - Groei goederenvervoer. - Multiculturele samenleving. - Internationalisering. - Technologie (voertuigen met sensoren en computers). - Relatie burgers en overheid (burgers worden mondiger).	- Personenverkeer is met 20 – 40 % gestegen tussen 2000 – 2020. Hoe drukker, hoe groter de kans op ongevallen. - Goederenvervoer is met 15 – 80 % gestegen tussen 2000 – 2020. Bij grote stijging verschuift de verhouding tussen personenverkeer- en vrachtverkeer. 10% van de overtredingen door buitenlandse weggebruikers.	- Voorkomen dat de kwetsbare groepen (ouderen) letsel krijgen / letsel veroorzaken. - Voorkomen dat allochtone verkeersdeelnemers een risicogroep worden. - Voorlichting en campagnes voor buitenlandse bestuurders en meer aandacht schenken aan Nederlandse bestuurders in het buitenland. - Aandacht voor afleiding van navigatiesystemen en on-board diagnostic. - Vaker beroep doen op maatschappelijke krachten en ruimte bieden aan de zelfredzame, mondige en betrokken burger.

Plannen	Doel	Ontwikkelingen / trends	Oorzaak ontwikkeling	Ambitie/aanpak
Beleidsimpuls Verkeersveiligheid	Doorgaan en versterken met het doel uit het 'Nationaal verkeers- en vervoersplan' en met name richten op de drie risicogroepen (fietsers, jonge bestuurders en ouderen).	Zie ontwikkelingen / trends 'Nationaal verkeers- en vervoersplan'	De rijksoverheid realiseerde zich dat het aantal maatregelen dient te stijgen om de daling van verkeersslachtoffers nog te behalen.	• Begeleid autorijden voor jongeren vanaf 17 jaar. • Inleveren rijbewijs bij rijden onder invloed. • Strafpuntensysteem voor beginnende bestuurders. • Verplichte verkeerscursus voor gevaarlijk rijgedrag. • Aanpak "veelplegers" in het verkeer • Veiligheid fietsers.
Manifest Verkeersveiligheid: een nationale prioriteit	• Aantal verkeersslachtoffers terugbrengen door een combinatie van infrastructuur, veilige voertuigen en goed gedrag. • Beter benutten van kennis en innovatie zijn nodig, evenals effectievere handhaving en betere registratie en monitoring. • Overheid en organisaties moeten beter samenwerken.	Zie ontwikkelingen / trends 'Nationaal verkeers- en vervoersplan'	Verkeersveiligheidsorganisaties signaleren dat de verkeersveiligheid achteruit rolt.	• het beter inrichten van 30km/ uur-zones en veiligere fietsinfrastructuur. • veiligere en slimmere voertuigen – zoals systemen om binnen de rijbaan te blijven, noodremsystemen en intelligente snelheidsassistenten (ISA). • Teveel drinken en te hard rijden zorgen respectievelijk voor ongeveer 20 procent en 30 procent van de ongevallen. • afleiding door gebruik van de "smartphone".

1.1.2. Provinciaal beleid

De provincie Noord-Brabant is in 2012 gestart met de campagne 'Brabant gaat voor nul verkeersdoden'. In 2016 is het nieuwe provinciale verkeersveiligheidsplan van kracht gegaan.

Het Brabants VerkeersVeiligheidsPlan 2016 - 2020

Het is belangrijk dat personen zich veilig en prettig door Noord-Brabant kunnen bewegen, dit is belangrijk voor de leefbaarheid en economie. Bij economische groei gaat een stijging van mobiliteit gepaard, wat consequenties heeft op de verkeersveiligheid. De ambitie is om Brabant goed bereikbaar te houden en dit te doen op een veilige, slimme en duurzame manier.

In 2012 is Brabant gestart met een samenwerkingsverband met de regio's om de gezamenlijke ambitie van NUL verkeersdoden na te streven. Het doel in het verkeersveiligheidsplan is dan ook: **Brabant gaat voor NUL verkeersdoden.**

De drie pijlers waarmee verkeersveiligheid is te beïnvloeden:

- verkeerseducatie, voorlichting en bewustwordingscampagnes om weggebruikers goed uit te rusten om zich veilig in het verkeer te bewegen en ze bewust te maken van de eigen rol van het verkeer;
- de aanpak van fysieke knelpunten en de realisatie van een zo veilig mogelijke infrastructuur en de toepassing van techniek om verkeersveiligheid te verbeteren;
- handhaving bij overtreding van de verkeersregels.

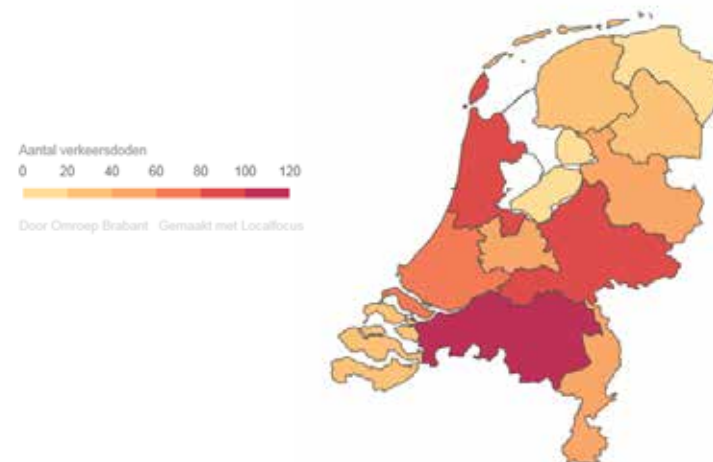
Het Brabants Verkeersveiligheidsplan is gericht op gedragsbeïnvloeding, dus mensgerichte maatregelen die door heel Brabant kunnen worden opgepakt.

Het doel van de provincie Noord-Brabant is 'Brabant gaat voor NUL verkeersdoden'. Helaas is de provincie Noord-Brabant de provincie met de meeste verkeersdoden. In 2016 waren totaal 629 dodelijke ongevallen, met 113 in Brabant.

Uit de ongevallenanalyse in 2011 is gebleken dat vooral senioren, jonge bestuurders en fietsers het meest kwetsbaar zijn in het verkeer. Vanaf 2013 heeft de provincie elk jaar één kwetsbare groep centraal gezet. Uit de ongevallenanalyses

uit 2016 is gebleken dat de risicogroepen niet zijn veranderd. In het Brabant VerkeersVeiligheidsPlan 2016 – 2020 richt de provincie Brabant zich met name op gedragsbeïnvloeding gericht op de risicogroepen en gesplitst op verschillende thema's. De thema's waar de provincie zich op richt zijn:

- alertheid (afleiding);
- clean in het verkeer (geen alcohol, drugs, geneesmiddelen);
- snelheid;
- zichtbaarheid.



1.1.3. Gemeentelijk beleid

In de paraplunota Maatschappij is het huidige beleid met betrekking tot verkeersveiligheid opgenomen. Basis voor het huidige beleid is het eerdere Lokaal Mobiliteitsplan (LMP, 2007-2011/2015) van de gemeente Moerdijk.

Uit het onderdeel veiligheid van het LMP zijn diverse beleidslijnen en acties van kracht gebleven. Het betreft onder meer het “duurzaam veilig” inrichten van wegen in combinatie met onderhoudswerkzaamheden. Ook het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL) blijft een onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid. Het categoriseringsplan en het overzicht van knelpunten blijven (gewijzigd) van kracht.

Lokaal Mobiliteitsplan (LMP)

De afgelopen jaren is de gemeente Moerdijk volop bezig geweest met het verbeteren van de verkeersveiligheid. Na de introductie van het duurzaam veilig principe zijn vrijwel alle 30 en 60 km/uur zones heringericht volgens de essentiële herkenbaarheidskenmerken die in 2004 door CROW zijn geïntroduceerd. Hiernaast zijn wegen ingericht volgens de meest actuele richtlijnen van het Handboek Wegontwerp ASVV en de publicaties van de CROW. In deze stukken staan de richtlijnen zoals alle gemeenten in Nederland de omgeving zoveel als mogelijk inrichten, rekening houdend met lokale omstandigheden.

In het LMP zijn ambities in het kader van veiligheid in woongebieden en buitengebied opgenomen:

- terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers;
- “duurzaam veilig” blijft de hoeksteen van het mobiliteitsbeleid;
- Moerdijk is veilig voor alle kinderen op weg naar en rondom de scholen;
- Moerdijk is veilig in het buitengebied.

Belangrijkste voornemen op het gebied van verkeersveiligheid is het blijvend verbeteren van de verkeersveiligheid. Het accent zal aankomende jaren echter niet meer liggen op infrastructurele maatregelen, maar meer op gedragsbeïnvloeding en educatie. De onderstaande beleidslijnen sluiten daarbij aan:

- doorgaan met “duurzaam veilig”;
- uitvoering geven aan een Veilige Schoolomgeving (onder andere Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL) en Veilig Honk);
- doorgaan met het verkeersoverleg tussen politie, VVN en de gemeente (3 à 4 keer per jaar);
- maatregelen nemen op locaties waar ongevallen met slachtoffers plaatsvinden;
- monitoren van verkeersveiligheid binnen gemeente (subjectief en objectief).

Accenten in paraplunota Maatschappij

Zoals eerder vermeld is in grote lijnen het beleidskader uit het Lokaal Mobiliteitsplan overgenomen in de paraplunota Maatschappij, onderdeel woonomgeving. Er zijn wel enkele accenten aangebracht in het verkeersveiligheidsbeleid. Deze zijn te herleiden naar de landelijke en lokale ontwikkelingen in het verkeer.

De accenten die zijn aangebracht zijn:

- speciale aandacht voor bereikbaarheid van scholen (per fiets) door een stijging van het onveiligheidsgevoel rondom scholen;
- bereikbaarheid van woningen en voorzieningen voor nabijheid van voorzieningen;
- extra aandacht aan de bewustwording van onveilig verkeersgedrag van inwoners.

1.2 Uitgangssituatie Moerdijk

Direct na de gemeentelijke herindeling in 1997 is het eerste ‘Duurzaam Veilig’ verkeersveiligheidsplan (GVP) opgesteld met een wegcategorisering op basis van de toenmalige verkeersintensiteiten, verkeersprognoses, wensen en mogelijkheden. De categorisering was afgestemd met de overige wegbeheerders (het Rijk, de provincie Noord-Brabant, het Havenschap en de buurtgemeentes). De categorisering is in het LMP en de paraplunota overgenomen en waar nodig bijgesteld. Bij de wegcategorieën horen een aantal kenmerken die de basis zijn voor de ‘duurzaam veilige’ inrichting van alle wegen.

1.2.1 Duurzaam Veilig en wegcategorisering

Het duurzaam veilig beleid met bijbehorende richtlijnen is opgesteld om een eind te maken aan de grote verschillen bij de inrichting van wegen door de vele wegbeheerders. Het basisprincipe van “duurzaam veilig” is dat de weggebruiker aan het uiterlijk van de weg kan zien, welk verkeersgedrag van hem verwacht wordt. Er wordt onderscheid gemaakt in:

- stroomwegen (SW) van 100, 120 en 130 km/uur (voornamelijk rijkswegen);
 - gebiedsontsluitingswegen (GOW) van 80 (provinciale wegen), 70 en 50 km/uur;
 - erftoegangswegen (ETW) van 60 en 30 km/uur (gemeentelijke wegen).
- De inrichtingseisen verschillen voor wegen binnen en buiten de

bebouwde kom. Bijna alle wegbeheerders hebben per categorie nog een onderverdeling gemaakt in type 1 en type 2.

Voor de wegcategoriseringskaart zie bijlage 1.

Bij het opstellen van de huidige categoriseringsbeleid van de gemeente is rekening gehouden met de verkeersprognoses, verkeerssoorten, toekomstplannen, goede bereikbaarheid, leefbaarheid en fysieke mogelijkheid.

Kenmerkend voor de gemeente Moerdijk is dat er tussen de erftoegangswegen type 1 en type 2 nog wel voorrangregelingen worden toegepast, omdat hier veelal sprake is van dijken (ETW 1) en lage, schuin-aansluitende en bijna onzichtbare polderwegen (ETW 2).

Enkele wegen hebben een status gehad als een “potentiele erftoegangsweg” met een voorlopige maximum snelheid van 50 km/uur, zoals de Meeren in Zevenbergen of de eerste langgerekte lintbebouwing binnen sommige kernen. Ook voor het haven- en industrieterrein Moerdijk is destijds de categorisering vastgesteld.

De wegcategorieën dienen te voldoen aan verschillende essentiële kenmerken zoals maximumsnelheid, wegbreedte, markering, etc. De belangrijkste wegkenmerken voor gemeentelijke wegen zijn in de onderstaande tabel genoemd. Voor alle wegkenmerken en bijbehorende wegprofielen zie bijlage 1.

	Gebiedsontsluitingsweg 2	Erftoegangsweg 1	Erftoegangsweg 2			
	Bui beb kom	Bin beb kom	Bui beb kom	Bin beb kom	Bui beb kom	Bin beb kom
Max. snelheid (km/uur)	80	70/50	60	30	60	30/15
Bebording	n.v.t.	A1	Zone A1/E10	Zone A1/E10	Zone A1/E10	Zone A1/E10/G5
Kant-markering	3-3 (15cm br.)	3-3 (10 cm br.)	1-1 (10cm) of 1-3	1-1 (10cm) of 1-3	geen	geen
As-markering	dubbel	dubbel	geen	geen	geen	geen
Rijstrookbreedte(ex.f.str.)	2.75 – 3.5	2.75 – 3.5	3.00 – 4.50	3.00 – 4.50	n.v.t.	n.v.t.
Kruispuntvoorz.	Rotonde	Rotonde/plateau	Plateau 60	Plateau 30	Plateau 60 (gelijkwaardig)	Plateau 30 (gelijkwaardig)
Wegvakvoorzieningen	Geen	Midden geleider	Plateau 60 / wegversmalling	Plateau 30 (50 bij bus)	Plateau 60 / wegversmalling	Drempel 30 / as verspringing
Onderlinge afstand		250m – 500m	300m	100m	200m	60m
Intensiteit mvgt/etm	6000 – 15000	4000 – 8000	2000 – 4000 (6000)	2000 – 4000	0 – 2000	0 – 2000
Fietsvoorzieningen	Fietspad	Fietspad	Suggestiestrook / fietspad	Suggestiestrook / rabatstrook/f.pad	geen	geen

1.3 Vigerende plannen

In deze paragraaf worden enkele vigerende plannen benoemd waarbij de gemeente op dit moment met de uitvoering bezig is. Deze kunnen onderverdeeld worden onder infrastructurele- en gedragsplannen.

1.3.1 Infrastructurele plannen

Onder de infrastructurele plannen vallen het Fiets- en Wandelpadenplan en het Uitvoeringsprogramma wegen buitengebied en schoolfietsroutes gemeente Moerdijk.

Fiets- en wandelpadenplan

Ambities en plannen van de gemeente Moerdijk met betrekking tot langzaam verkeer stonden eerder beschreven in Het Lokaal Mobiliteitsplan (2007) en het uitvoeringsprogramma Beleidsplan Economie (2008).

De punten uit het Lokaal Mobiliteitsplan zijn:

- oppakken van fietsknelpunten en ontbrekende schakels;
- oppakken van knelpunten voor voetgangersvoorzieningen.

Uit het uitvoeringsprogramma Beleidsplan Economie (2008) volgt de ontwikkeling van een wandelknooppuntensysteem. In 2011 is de notitie beleidsplan “Fasering fiets- en wandelpadennetwerk gemeente Moerdijk” vastgesteld. Het doel van deze notitie is op basis van objectieve argumenten te komen tot een fasering in de aanpak van de fiets- en wandelpaden in de gemeente Moerdijk. Een groot deel hiervan is al uitgevoerd. Verbindingen die nog gedaan moeten worden zijn onder andere belangrijke utilitaire verbindingen en recreatieve fietsverbindingen. Bij het vaststellen van de visienota heeft de gemeenteraad een bedrag van €2,8 miljoen beschikbaar gesteld voor

uitvoering.

Uitvoeringsprogramma wegen buitengebied en schoolfietsroutes Gemeente Moerdijk

De motie “Kwaliteit buitenwegen en fietsroutes” (d.d. 4 februari 2016) heeft er toe geleid dat er versneld een gezamenlijk uitvoeringsprogramma voor landbouwverkeer en schoolfietsroutes is ontstaan om een groot aantal knelpunten, groot en klein, aan te pakken. Dit is verwoord in het “Uitvoeringsprogramma wegen buitengebied en schoolfietsroutes gemeente Moerdijk”.

In totaal zijn er circa 60 knelpunten aangedragen in het kader van het totale uitvoeringsprogramma wegen buitengebied en schoolfietsroutes. Alle knelpunten zijn bestudeerd en vertaald naar acties (inclusief kostenplaatje). De geïnventariseerde knelpunten zijn onder te verdelen naar categorieën:

- quick wins. Dit zijn maatregelen goedkoper dan €3.000;
- middenklasse maatregelen. Dit zijn maatregelen tussen de €3.000 en €20.000;
- maatregelen die meer dan 20.000 euro kosten.

Voor de aanpak van de knelpunten heeft de raad in juni 2016 een krediet van circa €1 miljoen beschikbaar gesteld.

Doelgroep	Onderzoek	Knelpunten	Aanpak
Landbouwverkeer	Gesprekken gevoerd met agrariërs en bewoners.	Circa 60 knelpunten: • Begroeiing en groen. • Geparkeerde voertuigen • Vormgeving van wegen • Geen passeermogelijkheden • Onderhoud van wegen • Gevaarlijke verkeerssituaties • Geluids- en trillingsoverlast	Infra: • Meer plaats voor landbouwvoertuigen • Aanleg passeerstroken • Aanpassen voorrangssituaties • Duidelijke plek voor de fietser op de rijbaan • Extra verlichting. • Snelheidsremmende maatregelen. • Verwijderen overbodige fietspaaltjes Gedrag: • Onderling respect voor elkaar • Toolbox mensgerichte maatregelen (scholieren). • Verkeersveiligheidskalender per leerjaar
Schoolfietsroutes	Objectieve beoordeling buitengebied Inventariseren actieplan school – thuisroutes Opstellen uitvoeringsprogramma		

1.3.2. Gedragsmaatregelen

De bewustwording van inwoners voor gewenst verkeersgedrag heeft extra aandacht nodig. Immers, circa 90% van de omgevallen wordt veroorzaakt door menselijk falen. Daarom worden er binnen gemeente Moerdijk al diverse jaren

verscheidene verkeersveiligheidsacties en -activiteiten georganiseerd. De laatste jaren zijn deze acties nog verder uitgebreid. In de onderstaande tabel staan de verkeersveiligheidsacties genoemd per doelgroep.

Veiligheidsactie	Doelgroep	Doel van de actie	Samenwerking
Cursus Scootmobiel	Ouderen / mindervaliden	Scootmobiel bestuurders kunnen zich veilig in het verkeer mengen.	Lokale VVN afdeling Moerdijk
Actiedag Markland College Zevenbergen	Scholieren (middelbare school)	Bewustwording van zelf medeverantwoordelijk zijn voor veilige situaties op de weg	Politie VVN afdeling Moerdijk Markland College Zevenbergen
TotallyTraffic	Scholieren (middelbare school) / jong bestuurders	Landelijke educatieve modules over onder andere rijden in groepen en alcohol/drugs	Markland College Zevenbergen
Brabants Verkeersveiligheids-Label (BVL)	Kinderen (basisschool)	Basisscholen en gemeenten bieden alledaagse verkeerseducatie aan.	Provincie Noord-Brabant Basisscholen
JONGleren in het verkeer en GROEN Licht	Kinderen (0 tot 4 jaar)	Ouders en leerkrachten bewust maken van de rol van verkeersopvoeder. Kindercentra kunnen het certificaat GROEN Licht ontvangen.	Peuterspeelzalen Kinderdagverblijven
Verkeersexamen	Kinderen (basisschool)	Toetsen of leerlingen de verkeerskennis beheersen, voldoende inzicht hebben en zich bewust zijn van het belang van veilig verkeersgedrag.	VVN afdeling Moerdijk
Opfriscursus senioren	Ouderen	Opfriscursus gebruik auto voor ouderen zowel theoretisch als praktisch.	VVN afdeling Moerdijk
E-bike training	Ouderen	Behendigheid en vaardigheid met een e-bike leren.	VVN afdeling Moerdijk
Praktijkdag jonge bestuurders	Jong bestuurders (18 t/m 24 jaar) met maximaal 2 jaar rijbewijs	Jong bestuurders in een slipervaring om te leren gaan met gevaarlijke situaties en wat afleiding met het rijgedrag doet.	Provincie Noord-Brabant GGA West-Brabant
Europese Mobiliteitsweek	Iedere verkeersdeelnemer	Modules onder andere over het nieuwe rijden en bewust autogebruik.	
BOB campagne	Verkeersdeelnemers van 18 jaar en ouder	Verkeersdeelnemers bewust maken van effect van alcohol (en drugs) in het verkeer	VVN BOB campagne team
Pub quiz	Verkeersdeelnemers van 18 jaar en ouder	Verkeersdeelnemers bewust maken van effect van alcohol (en drugs) in het verkeer en kennis van verkeersregels opfrissen	Provincie Noord-Brabant Gemeente Moerdijk
Fietsverlichtingsactie	Iedere verkeersdeelnemer en specifiek scholieren Markland College	Op verschillende locaties in de gemeente (eerste jaar alleen in Zevenbergen) staat een ambulante fietsenmaker die direct verlichting controleert en repareert; Bij het Markland College wordt de verlichting van de scholieren gecontroleerd	VVN afdeling Moerdijk Gemeente Moerdijk Politie Markland College
Controle kennis verkeersregels	Verkeersdeelnemers van 18 jaar en ouder (specifiek gericht op leeftijd 25-70 jaar)	'Onzichtbare' doelgroep op de hoogte houden van verkeersregels	Gemeente Moerdijk VVN

Conclusies H1

Landelijke doelstellingen:

- de overheid wil de (groeierende) behoefte aan mobiliteit faciliteren en gelijktijdige de veiligheid en leefbaarheid verbeteren;
- een permanente verbetering van de verkeersveiligheid waarbij het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden daalt.

Provinciale doelstelling:

- Brabant gaat voor NUL verkeersdoden door zich te richten op verkeerseducatie, voorlichting(scampagnes), fysieke knelpunten, techniek en strengere handhaving;
- het Brabants VerkeersVeiligheidsPlan richt zich op gedragsverandering gericht op de risicogroepen fiets, senioren en jonge bestuurders en gesplitst op verschillende thema's;
- de thema's waar de provincie zich op richt zijn: alertheid, clean in het verkeer, snelheid en zichtbaarheid.

Gemeentelijke doelstellingen:

- terugdringen aantal verkeersslachtoffers;
- veilige schoolomgevingen;
- bewustwording van onveilig verkeersgedrag voor verkeersdeelnemers;
- duurzaam veilige inrichting;
- actualisering van de gemeentelijke wegcategorysering.

Vigerend Gemeentelijk beleid:

- voortzetten Duurzaam Veilig beleid en toepassing CROW richtlijnen;
- 'Fiets- en wandelpadenplan' en 'Uitvoeringsprogramma wegen buitengebied en schoolfietsroutes Gemeente Moerdijk';
- verschillende verkeersveiligheidsacties zoals het verkeersexamen, de rijvaardigheidsdag en de actiedag voor het Markland College.

H2 Hoe staan we er nu voor?

Hoofdstuk 2 is gericht op de huidige situatie binnen de gemeente Moerdijk. Er is onderscheid gemaakt in de objectieve- en subjectieve gegevens. Onder objectieve gegevens worden de ongevallencijfers verstaan en de inrichting volgens het principe “duurzaam veilig”. De subjectieve gegevens zijn de meldingen van bewoners.

2.1 Objectieve gegevens

De objectieve gegevens bevatten de ongevalanalyse van 2011 tot 2017. Er is onderscheid gemaakt in aantallen, factoren, locaties en doelgroepen. Hiernaast is bekeken in hoeverre de huidige inrichting van de weg voldoet aan “duurzaam veilig”.

2.1.1 Ongevallenanalyse

Voor de verkeersanalyse in dit verkeersveiligheidsplan is gebruik gemaakt van ongevalgegevens van 2011 tot 2017. Hierbij wordt opgemerkt dat er vanaf 2015 een trendbreuk is ontstaan. Dit heeft te maken met een andere manier van registreren. Op initiatief van de Nationale Politie, Verbond van Verzekeraars en VIA (ongevallenregistratie programma) is hier verandering in gebracht en worden meer ongevallen met enkel materiële schade meegenomen in de analyse. Voor nu geeft deze andere wijze van registratie een vertekend beeld. Het lijkt alsof er meer ongevallen zijn gebeurd dan in de jaren ervoor. Op den duur zal er sprake zijn van een steeds betrouwbaardere ongevalanalyse omdat registraties van politie, verzekeraars en onder andere de applicatie MobielSchadeMelden.nl worden gecombineerd.

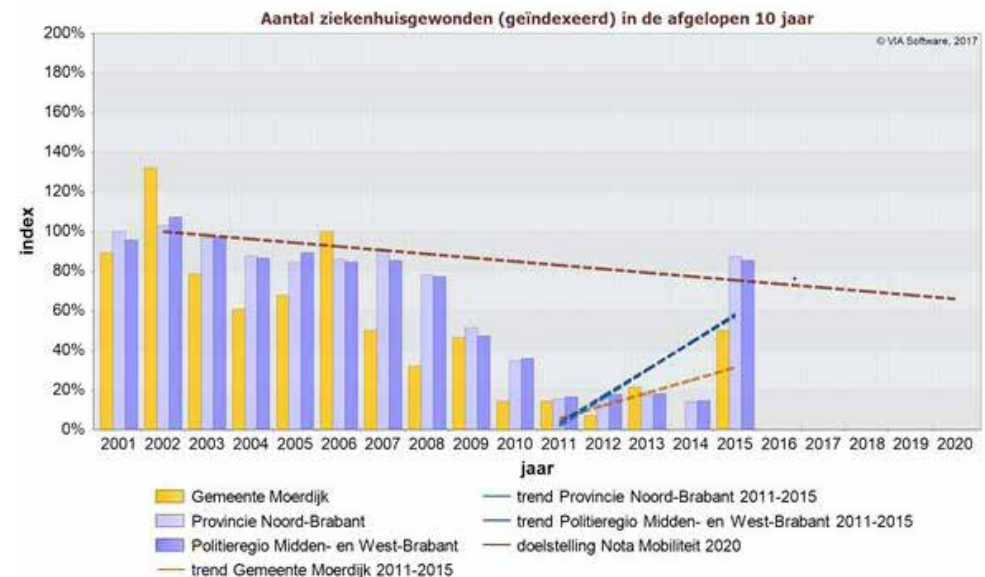
Om toch een analyse te kunnen maken is er niet naar het totaal aantal ongevallen gekeken, maar naar de ongevallen met een dodelijke afloop en ziekenhuisgewonden (ernstig gewonden).

In de figuur is het aantal dodelijk slachtoffers en ziekenhuisgewonden weergegeven, voor:

- alle wegen binnen de gemeente Moerdijk (rijkswegen, provinciale wegen en gemeentelijke wegen);
- alle wegen die in beheer zijn bij de gemeente Moerdijk (gemeentelijke wegen).

Het valt op dat de meeste ongevallen met dodelijke afloop en ziekenhuis ... gewonden op het bovenliggend wegennet plaatsvinden.

Totale wegennet (rijks-, provinciale en gemeentelijke wegen)		Gemeentelijk wegennet		
Jaar	Doden	Ziekenhuis- gewonden	Doden	Ziekenhuis- gewonden
2011	6	8	2	4
2012	1	2	0	2
2013	5	9	2	6
2014	2	2	0	0
2015	5	27	1	14
2016	2			
2017 Q2	2			
Totaal	21	48	5	26



Factoren

Naast het aantal ongevallen met ernstig gewonden is er ook gekeken naar de factoren die van invloed zijn geweest op deze ongevallen. De informatie over deze factoren is gebaseerd op de verkeersveiligheidsmonitor VIA Statistiek en BLIQ verkeersveiligheidsrapportage periode 2014 – Q2 2017. In onderstaand figuur is voor zowel het totale wegennet als voor de gemeentelijke wegen apart de factor

aangegeven die het meest voorkwam bij de ernstige ongevallen in de periode tussen 2011 en 2017.

Bij ernstige ongevallen binnen het totale wegennet zijn vaak personenauto's betrokken. Verder is er bij 7 van de 19 ongevallen met dodelijke afloop, sprake van een eenzijdige ongeval en zijn er geen andere voertuigen betrokken.

Een aantal factoren die regelmatig van invloed zijn bij het ontstaan van ongevallen zijn slechts zeer gering van invloed geweest in Moerdijk. Hierbij gaat het om alcoholgebruik. In de periode van 2011-2015 zijn er 2 ernstig gewonden (totaal 67 slachtoffers) gevallen bij ongevallen met de oorzaak alcoholgebruik.

Er is verder geen duidelijke hoofdtoedracht en hoofdoorzaak te benoemen. De verschillende oorzaken die voorkomen zijn: voorrang/doorgang, afstand bewaren, plaats op de weg/bocht, inhalen, toestand weg/voertuig).

Locaties

Uit de ongeval gegevens van 2011 tot 2015 vallen ook met name de rijkswegen op als het gaat om ernstige slachtoffers. De A16 steekt hier met kop en schouders boven uit. En met name ter hoogte van knooppunt Klaverpolder en onder knooppunt Zonzeel.

Factor	Met meeste ernstig gewonden	
	Totaal wegennet (rijkswegen, provinciale en gemeentelijk wegen)	gemeentelijk wegennet
Vervoerwijze	Personenauto	Fiets en overige voertuigen (bij deze laatste categorie is waarschijnlijk het soort voertuig niet ingevuld).
Leeftijd	25 t/m 59 jaar Rond 50 jaar (veel tussen 45 en 55 jaar) en rond 30 jaar (25 – 35 jaar) In deze 2 categorieën zijn ook meeste dodelijke slachtoffers te betreuren.	idem
Locatie kenmerken	Recht wegvak Buiten bebouwde kom	idem idem
Toestand wegdek	Droog weer	idem
Tijd	Februari en augustus Ochtend en avond (niet in spits)	Dinsdag en zaterdag (kleine piek) Februari en september Avond/nacht
Wegbeheerder	Meeste dodelijke ongevallen: Rijk Provincie Gemeente	idem
Snelheid	130 km/uur en 80 km/uur	50 en 60 km/uur

2.1.2 Intensiteiten en snelheden

Huidige verkeersintensiteiten

Vanaf 2000 wordt er binnen de gemeente de hoeveelheid, type verkeer en de rijsnelheid gemeten. Tot op heden is er op ruim 180 locaties geteld.

Uit de tellingen blijkt dat ondanks het feit dat de totale hoeveelheid verkeer flink is toegenomen, de verkeersintensiteit op de gemeentelijke wegen in veel gevallen gelijk gebleven is of soms zelfs afgenomen. Ook de verkeersremmende maatregelen en 60 km/uur zones hebben daar aan bijgedragen.

De tellingen worden ook gebruikt als input voor diverse verkeersmodellen die, rekening houdend met nieuwe ontwikkelingen, een prognose kunnen maken voor de verkeer intensiteiten over 10 of 20 jaar.

Uit de recente verkeerstellingen en verkeersprognoses blijkt dat enkele wegen drukker zijn dan het maximum wat bij de huidige wegcategorie (ETW1) hoort. Dit zijn met name de ex- provinciale wegen:

Appelaarsedijk/Oudemolensedijk, Fijnaart (tot A59) circa 4500 á 7000 mvtg/etm;
Zevenbergseweg, Klundert (Zuid. Randweg - Klundert) circa 4000 á 7500 mvtg/etm.

Huidige rijsnelheden

De gemiddelde rijsnelheden worden gemeten met 28 matrixborden oftewel DSI's (Dynamisch Snelheids Informatiesysteem) die verspreid staan over de hele gemeente. De DSI's geven de snelheid aan, echter sinds 2017 worden de snelheden niet meer geregistreerd doordat het systeem verouderd is.

De wegen waar volgens de DSI metingen nog te hard (> 20 km/uur) wordt gereden zijn:

- Noordhoek, Noordhoek: 30 km/uur;
- Oude Heijningsedijk, Heijningen: 30 km/uur;
- Johan Willem Frisostraat, Moerdijk: 30 km/uur;
- Steenweg, Moerdijk: 30 km/uur;
- Boerendijk tussen A59 en Klundert: 60 km/uur.

Daarnaast wordt de snelheid gemeten met telslangen die geplaatst worden op mogelijke knelpuntlocaties of daar waar maatregelen gepland zijn. De laatste jaren

(2015 t/m 2017) zijn er op ongeveer 39 locaties geteld:

Op 6 locaties is met de telslangen een snelheidsoverschrijding gemeten van meer dan 20 km/uur (allen 30 km/uur zones)

- Bloemendaalse Zeedijk, Zevenbergschen Hoek;
- De Vlijt, Zevenbergschen Hoek: 30 km/uur weg maar niet als zodanig ingericht door hoog percentage vrachtverkeer;
- Driehoefijzerstraat (Bibeko), Zevenbergschen Hoek: herinrichting in 2018;
- Kuringen, Zevenbergen: herinrichting in 2017;
- Langeweg noord, Klundert: herinrichting in 2018;
- Oude Kerkstraat, Standdaarbuiten.

Op 9 wegen is een overschrijding gemeten van tussen de 10 km/uur en 20 km/uur (80, 60 en 30 km/uur wegen)

- Binnenmoerdijksebaan, Zevenbergschen Hoek: 80 km/uur;
- Bloemendaalse Zeedijk, Zevenbergschen Hoek: 60 km/uur;
- Geldersweg, Zevenbergschen Hoek: 60 km/uur;
- Hoge Zeedijk, Langeweg: 60 km/uur;
- Langeweg noord, Klundert: 60 km/uur;
- Molenberglaan, Klundert: 30 km/uur;
- Oudemolensedijk, Fijnaart (nabij Aldi): 60 km/uur;
- Schansweg, Klundert: 50 km/uur.

Op de overige wegen werd minder dan 10 km/uur te hard gereden.

De gegevens worden gebruikt voor de afhandeling van klachten en als basis voor onderhouds- en reconstructieplannen. Wegen waar de maximumsnelheid structureel fors overschreden wordt, worden doorgegeven aan de politie zodat deze gericht kunnen optreden.

2.1.3 Stand van zaken Duurzaam veilige inrichting wegen

Het “duurzaam veilig” beleid is in fases uitgevoerd. De eerste fase betrof de inrichting van alle 30 km/uur zones in de kleinere kernen, de tweede fase de inrichting van de 30 km/uur zones in Zevenbergen en de 60 km/uur zones in het buitengebied. De 80 km/uur gebiedsontsluitingswegen zijn aangepakt door de provincie. Ook het Haven- en Industrierrein Moerdijk is destijds aangepast aan de wegcatégorisering.

De eerste inrichting betrof een uiterst sobere inrichting met, naast de essentiële wegmarkering en bebording, alleen verkeersremmende maatregelen op de belangrijkste ongevallenlocaties en potentiële knelpunten. De bedoeling was om bij elk volgend onderhouds- of reconstructieplan de weg optimaal in te richten volgens alle inrichtingseisen. Inmiddels zijn een groot aantal wegen volledig ingericht.

Huidige Duurzaam Veilig score (2016)

In bijlage 3 zit de kaart met de huidige Duurzaam – Veilig score van de wegen binnen de gemeente Moerdijk. Uit het overzicht blijkt dat de meeste wegen binnen de bebouwde kom en de belangrijkste wegen buiten de bebouwde kom (Oude Heijningsedijk, Stadsedijk, Koekoeksedijk, Achterdijk, Driehoefijzerstraat) inmiddels voldoende “duurzaam veilig” zijn ingericht.

Voor een aantal “rode” wegen geldt dat deze nog niet voldoen aan het duurzaam veilig principe (bijvoorbeeld 50 km/uur erftoegangsweg Dintelmond) of niet goed zijn geïnventariseerd (onverharde wegen, nieuwbouwwijken).

De “gele” wegen betreffen veelal de laagste wegcatégorie (ETW type 2) waar nog weinig maatregelen zijn uitgevoerd. Een optimale score in het buitengebied is moeilijk haalbaar gezien de verschillende belangen van omwonenden, landbouwverkeer en openbaar vervoer.

Enkele recent uitgevoerde maatregelen Drogedijk, Zwingelspaansedijk, Tonsedijk zijn nog niet in het overzicht opgenomen.

Samengevat dienen, op basis van de huidige wegcatégorisering, de volgende wegen nog verder duurzaam veilig ingericht te worden:

- Noordlangeweg West te Willemstad;
- Appelaarsedijk te Fijnaart;

- Boerendijk Noord te Fijnaart;
- Stoofdijk te Klundert;
- Weeldijk te Standdaarbuiten;
- Molendijk, Markdijk, Huizersdijk te Zevenbergen.

Binnen de bebouwde kom kan de Duurzaam Veilig score verder aangescherpt worden door elk reconstructieplan te toetsen aan de duurzaam veilig eisen.

De uiteindelijke inrichting van wegen blijft maatwerk en is afhankelijk van de situatie. Voor enkele overige wegen wordt voorgesteld om de wegcatégorie aan te passen, zie hiervoor hoofdstuk 5, paragraaf 5.

2.2 Subjectieve gegevens

Bewoners kunnen via verschillende kanalen meldingen maken over allerlei zaken binnen de gemeente zoals afval, groen en verkeer. Voor het verkeersveiligheidsplan is er gekeken naar alle meldingen tussen 2012 en 2017 op het gebied van verkeer. In de komende paragraaf wordt ingegaan op de onderwerpen / thema's van de meldingen .

2.2.1 Meldingskanalen

Bewoners kunnen op verschillende wijzen klachten en meldingen indienen bij de gemeente over verkeer. De verschillende kanalen zijn:

- formulier via de website;
- telefonisch;
- Buiten Beter applicatie;
- WhatsApp;
- social media;
- gebiedstafels;
- Participatiepunt Veilig Verkeer Nederland.

De meldingen die rechtstreeks (telefoon, website, etc.) bij de gemeente binnenkomen, worden geregistreerd in de informatiesystemen. Deze systemen zetten de meldingen door naar de juiste afdelingen en medewerkers.

2.2.2 Thema's

Alle meldingen van de afgelopen vijf jaar zijn bekeken en hieruit is onderscheid gemaakt in thema's / onderwerpen waar de meeste meldingen over zijn binnen gekomen. Alleen de thema's die gericht zijn op verkeersveiligheid worden genoemd. De meldingen zijn gekomen uit registratiesystemen binnen de gemeente, de gebiedsplannen en VVN. Door het hoge aantal meldingen in het gemeentelijke registratiesysteem is het mogelijk om aan de thema's een percentage te hangen. In de onderstaande tabel staan per meldingskanaal de thema's waarover de meeste meldingen zijn binnengekomen.

Uit alle meldingen kunnen geen duidelijke knelpuntlocaties worden benoemd. Voor meer informatie zie bijlage 4.

Meldingskanaal	Thema's
Meldingen rechtstreeks bij gemeente	Parkeren (27%) - Fout parkeren waardoor er onveilige situaties ontstaan - Parkeerverbod instellen of opheffen Hard rijdend verkeer (17%) - binnen de 30 km/uur zone - snelheid is vele malen hoger dan is toegestaan - verzoek om snelheidsremmende maatregelen - verzoek op verkeerssituatie te wijzigen - Ongenoegen over snelheden Vrachtverkeer (12%) - vrachtverkeer rijdt waar dit niet is toegestaan Overig (56%) - bestuurders rijden twee richtingen in een één richtingsstraat - sluipverkeer - zichtbaarheid en onduidelijke voorrangregelingen kruisingen - ouders die kinderen met de auto naar school brengen - fietsoversteken niet goed zichtbaar en de voorrangregeling onduidelijk
Gebiedsplannen	Overlast vrachtverkeer Ontbreken van veilige fietsroutes Overlast sluipverkeer Hard rijdend verkeer
Participatiepunt VVN	Hard rijdend verkeer Onduidelijke verkeerssituatie

Conclusies H2

Sinds de invoering van het Duurzaam Veilig beleid en de uitvoering van de bijbehorende maatregelen, is het aantal ongevallen, tot 2012, fors gedaald. Echte onveilige locaties zijn nauwelijks meer aan te wijzen.

Minder dan de helft van de ernstige verkeersslachtoffers op het totale wegennet vallen op het gemeentelijke wegennet. Er is geen duidelijke oorzaak aan te wijzen, een aantal oorzaken zijn:

- voorrang/doorgang;
- afstand bewaren;
- plaats op de weg.

De groepen waarin de meeste verkeersslachtoffers vallen zijn rond de 30 en rond de 50 jaar.

Hoewel het verkeer op de rijks- en sommige provinciale wegen flink is toegenomen, zijn de verkeersintensiteiten op de meeste gemeentelijke wegen nagenoeg gelijk gebleven. Daar waar de hoeveelheid verkeer structureel te hoog is en blijft wordt de wegcategorie aangepast.

Een aantal wegen zijn om diverse redenen (landbouw- en of busroute) nog niet volledig Duurzaam Veilig ingericht .

De meeste meldingen die binnenkomen via de verschillende meldingskanalen hebben als thema:

- hard rijdend verkeer;
- parkeren;
- overlast vrachtverkeer;
- onduidelijke verkeerssituatie.

H3 Trends en ontwikkelingen

In hoofdstuk 3 'Trends en ontwikkelingen' is onderscheid gemaakt in de technische ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer en de ontwikkelingen binnen de gemeente.

3.1 Landelijke ontwikkelingen

De technische ontwikkelingen, met name in de vervoersmiddelen, lopen gestaag. Deze ontwikkelingen hebben effect op de verkeersveiligheid, zowel positief als negatief.

3.1.1 Technische ontwikkelingen

De ontwikkelingen in de autobranche gaan op dit moment razendsnel. De hybride voertuigen maken meer plaats voor volledig elektrische voertuigen en de voertuigen krijgen meer snufjes die taken overnemen van de bestuurder. Naast gemotoriseerde voertuigen, loopt de ontwikkeling van de fiets ook gestaagd door.

De fiets wordt meer geavanceerd en gaat concurreren met gemotoriseerde voertuigen. Deze ontwikkelingen hebben een grote impact op de verkeersveiligheid. In de onderstaande tabel staan de technische (voertuig) ontwikkelingen.

	Ontwikkeling	Voordelen	Nadelen
Gemotoriseerde voertuigen	• Geen nieuwe benzine / diesel voertuigen meer te koop in 2020 • Alleen elektrische voertuigen in 2030 • Voertuig steeds autonomer (inparkeren, remmen, etc.)	• Goed voor het milieu • Betere reactiesnelheid	• Andere verkeersdeelnemers horen de voertuigen niet aankomen
Navigatiesystemen	• Ontvangen van 'live' informatie • Remwaarschuwing • Offline te gebruiken • Rijbaanbegeleiding • Verkeersborden - assistent	• Meer informatie zodat de bestuurder weet wat er te wachten staat	• Risico op overvloed aan informatie
Fiets	• Verstedelijking / krimp, fiets is aantrekkelijker voertuig • Mensen zijn meer bezig met gezondheid en milieu • Vergrijzing	• E-bike de oplossing voor lange afstanden (krimpgebieden) • Goed voor het milieu en de gezondheid • Ouderen blijven langer vitaal en mobiel	• Snelheden van de fiets worden hoger (grotere snelheidsverschillen) • Ouderen vaak niet ingespeeld op de snelheden van een e-bike



3.2 Ontwikkelingen binnen de gemeente

Binnen de gemeente Moerdijk vinden verschillende ontwikkelingen plaats zoals het aanleggen van het Logistiek Park Moerdijk en de plannen voor de Noordelijke randweg Zevenbergen. Naast deze fysieke ontwikkelingen, zijn er ook demografische ontwikkelingen binnen de gemeente die invloed hebben op de verkeersveiligheid. In de komende paragraaf wordt aangegeven welke effecten de ontwikkelingen hebben op de verkeersveiligheid.

3.2.1 Demografische ontwikkelingen

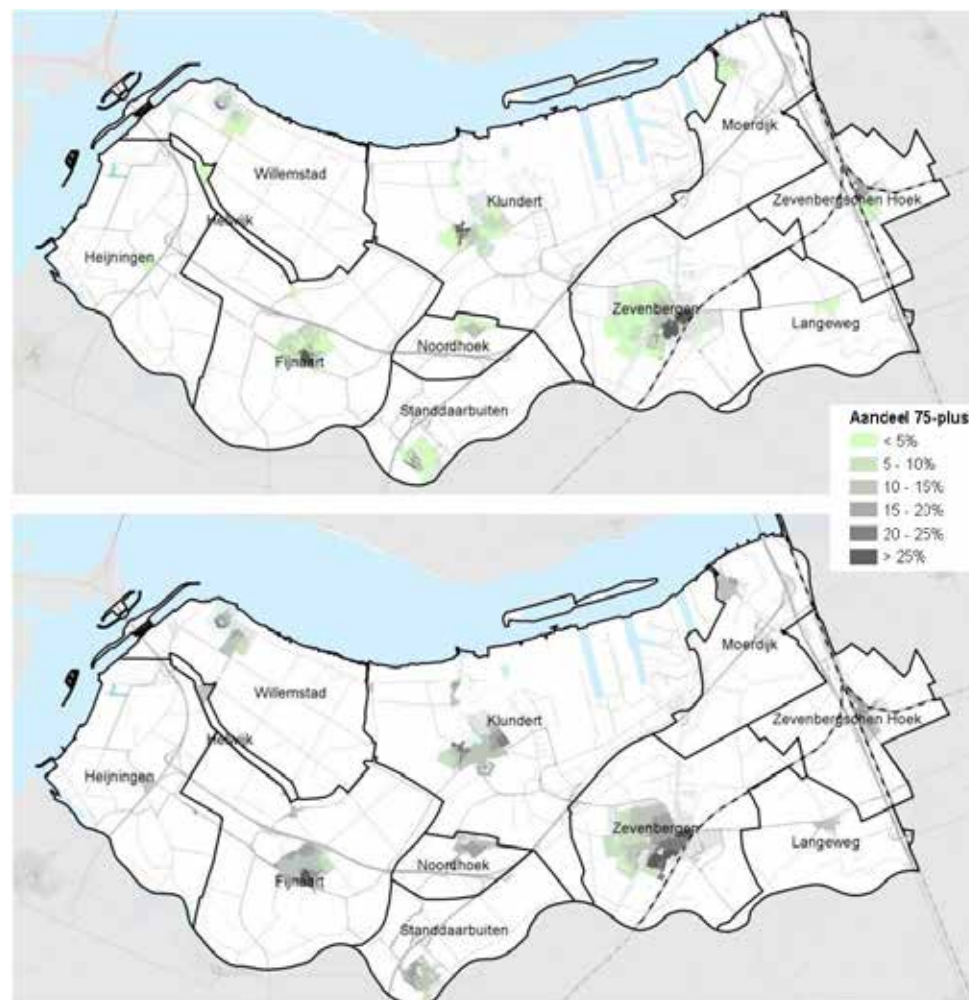
In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van het Rijk worden verschillende trends genoemd die invloed kunnen hebben op de verkeersveiligheid. Een aantal trends die genoemd zijn, zijn vergrijzing en multiculturele samenleving. Om te zien of deze trends ook gelden voor de gemeente Moerdijk is er gekeken naar de verwachte demografische ontwikkelingen binnen de gemeente. In het Woningbehoefteonderzoek gemeente Moerdijk uit november 2015 is onderzoek gedaan naar de demografische ontwikkelingen binnen de gemeente.

Uit het Woningbehoefteonderzoek blijkt dat voornamelijk vergrijzing en ontgroening een grote rol gaat spelen. De versterking van de multiculturele samenleving is heeft minder invloed binnen de gemeente Moerdijk

Vergrijzing en ontgroening

In het Woningbehoefteonderzoek wordt uitgegaan van de prognose van de provincie Brabant (actualisatie 2014). Tot 2025 zal het aantal huishoudens onder de 65 jaar afnemen en het aantal oudere huishoudens (met name alleenstaanden en paren boven de 75 jaar) toenemen. Het aantal gezinnen tussen de 30 en 50 jaar neemt tot 2025 af met circa 430.

De onderstaande afbeeldingen laten zien dat in alle kernen vergrijzing zal optreden. Boven is het aandeel 75-plussers in 2011 en onder is het aandeel 75-plussers in 2030.



3.2.2 Toename verkeer

Naast de verwachte toename op het hoofdwegenet wordt er ook op diverse gemeentelijke wegen meer verkeer voorspeld. Deze is vooral het gevolg van overbelasting van hoofdwegenet, zoals de A16, te drukke afritten (A17, afrit 26), de autonome verkeerstoename en projecten die extra verkeer genereren of verandering in verkeersstromen, zoals, het Logistiek Park Moerdijk, de Noordelijke randweg van Zevenbergen en de randweg Klundert. Het meest recente en complete verkeersmodel is het BBMA van de regio Breda wat binnenkort weer wordt geactualiseerd naar een compleet verkeersmodel voor de regio West-Brabant.

Verkeersmodel (Brabant Brede Model Aanpak)

In het huidige BBMA is voor alle vaststaande ontwikkelingen (inclusief LPM) een verkeersprognose gemaakt voor 2020 en 2030. De plannen waarbij het bestemmingsplan nog niet is vastgesteld, zijn in de prognoses niet meegenomen. Uit het verkeersmodel voor 2020 en 2030 valt af te leiden dat vooral rijkswegen en de provinciale wegen drukker worden. Daar waar de capaciteitsgrenzen bereikt worden en er filevorming optreedt, zoekt verkeer alternatieve routes. Deze alternatieve

routes lopen voornamelijk over gemeentelijke wegen, hier ontstaan de sluiproutes. Deze effecten zijn in de modellen niet direct zichtbaar maar kunnen afgeleid worden uit de intensiteit/capaciteit verhoudingen (I/C). In de onderstaande afbeelding is het verkeersmodel Zevenbergen 2030 te zien.

De nieuwe wegen zijn niet in de prognose meegenomen.

Overzicht toename verkeerssoorten

In de onderstaande tabel zijn drie verschillende verkeerssoorten genoemd. Per verkeerssoort is aangegeven welke verwachting er is, wat de oorzaak is en voor welke uitdaging de gemeente komt te staan.

Langzaam verkeer is niet genoemd in de tabel omdat er geen data beschikbaar is over de hoeveelheid langzaam verkeer binnen de gemeente.



Type	Verwachting	Oorzaak	Uitdaging
Sluipverkeer	Toenemend sluipverkeer	Als de knelpunten op het hoofdwegenet niet worden opgelost.	De definitie sluipverkeer wordt vaak anders geïnterpreteerd. Wanneer er geen goede alternatieve route is, is er geen sprake van sluipverkeer.
Vrachtverkeer	Toenemend op voornamelijk de rijks- en provinciale wegen	Stijgende bedrijvigheid.	De sluiproute onaantrekkelijk maken, echter kan dit ook effect hebben op de bewoners. In de praktijk maakt vrachtverkeer vaak ook gebruik van wegen waar een geslotenverklaring voor vrachtverkeer op zit. Handhaving hierop erg arbeidsintensief en fysieke maatregelen vaak niet mogelijk.
Landbouwverkeer	De landbouwvoertuigen worden groter en zwaarder door de schaalvergroting van de bedrijven.	Grootschaligere landbouwbedrijven	Wegen vaak niet berekend op grotere en zwaardere landbouwvoertuigen.

3.2.4 Grootschalige projecten

Binnen de gemeente zijn een aantal grootschalige projecten in voorbereiding of uitvoering. De projecten kunnen onderverdeeld worden in bedrijventerrein, infrastructurele- en woningbouwprojecten en overig.

In de onderstaande tabel staan de projecten genoemd, en de impact die de projecten hebben op het wegennet binnen de gemeente.

Projecttype	Projectnaam	Het project	Impact
Bedrijventerrein	Logistiek Park Moerdijk	Grootschalig logistiek bedrijventerrein ten zuiden van het knooppunt Klaverpolder (A16/A17) voor grootschalige Value Added Logistics bedrijven.	6.000 tot 9.000 extra arbeidsplaatsen Hoofdwegennet (A16/A17) onrustiger (groter risico) Het gemeentelijke wegennet blijft (theoretisch gezien) voldoen aan het categoriseringsplan Monitoring van verkeersstromen erg belangrijk
Infrastructurele projecten	Randweg Klundert	De kern van Klundert ontlasten door een randweg aan te leggen tussen de Stoofdijk en Zevenbergseweg.	Zwaar verkeer hoeft niet meer door de kern Verkeersveiligheid in de kern wordt verbeterd. Monitoring na realisatie met name op toeleidende wegen
	Aanpak sluipverkeer dorp Moerdijk	Doorgaand verkeer (sluipverkeer) naar het havengebied werven uit de kern van Moerdijk door een alternatieve route geschikt te maken. Ook wordt de entree van Moerdijk (Steenweg) nu echt ingericht als 30 km/u zone.	Alternatieve route voor het sluipverkeer Leefbaarheid en verkeersveiligheid verbeterd Monitoring na realisatie van verandering van verkeersstromen
	Herinrichting doorgaande route Zevenbergschen Hoek	Sluipverkeer richting de A16/A17 werven uit de kern van Zevenbergschen Hoek. Geen zwaar verkeer door de kern. Duurzaam veilige inrichting.	De bewijzing en bebording is verbeterd Alternatieve route voor het sluipverkeer Vrachtwagen om de kern geleid Herinrichting doorgaande route Monitoring na realisatie van verandering van verkeersstromen
	Noordelijke randweg Zevenbergen	Zorgen voor een functionerende verkeersstructuur afgestemd op de groei van de gemeente en de plannen voor het gebied.	Verbeteren van de ruimtelijke structuur Verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving Robuustheid wegennet Monitoring na realisatie van verandering van verkeersstromen
Woningbouw projecten	Bosselaar-Zuid	Zevenbergen	Verkeersstromen kunnen verkeerd voorspeld zijn, dienen achteraf worden bijgesteld. Aansluiting van projectgebied op openbare weg vaak niet optimaal Bouwwegen worden (te) sober aangelegd
	Kloosterblok IV	Willemstad	
	Rodeborg	Klundert	
	Fijnaart West	Fijnaart	
	Noordrand	Zevenbergen	
	Kop Roode Vaart en Huizersdijk	Zevenbergen	
Overig	Uitbreiding Markland College	Zevenbergen	Enkele jaren geleden is het Markland College fors uitgebreid. Ze bieden nu mavo, havo en vwo aan. Dit heeft veel invloed gehad op het aantal leerlingen; deze is fors gestegen. De komende jaren neemt dit geleidelijk wat af. De forse groei heeft veel extra fietsbewegingen van scholieren met zich meegebracht. Dit zorgt met name in Zevenbergen voor onrustige situaties in het verkeer, door het niet naleven van verkeersregels.



Conclusies H3

Technologisch:

- stijging van elektrische en autonome voertuigen;
- snelheid van fietsers wordt hoger.

Demografie:

- in alle kernen binnen de gemeente gaat vergrijzing / ontgroening plaatsvinden, meer bewoners boven de 75 jaar en minder jongeren.

Toename verkeer:

- het verkeer zal voornamelijk op de rijks- en provinciale (hoofdwegennet) toenemen. Door een onrustiger hoofdwegennet (filevorming) gaan bestuurders op zoek naar alternatieve routes, die voornamelijk over het gemeentelijke wegennet lopen. De verwachting is dan ook dat het sluipverkeer gaat stijgen;
- de landbouwbedrijven ondergaan een schaalvergroting wat zorgt voor grotere en zwaardere landbouwvoertuigen. Het grootste deel van het gemeentelijke wegennet is hier niet op berekend.

Grootschalige projecten:

- de ontwikkeling van randwegen en andere maatregelen tegen sluipverkeer hebben het effect dat op wegen waar overlast ervaren wordt, (drastisch) zal afnemen. Echter zullen de verkeersstromen anders gaan lopen. Naar verwachting zal dit geen negatieve gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid. Dit dient gemonitord te worden;
- hetzelfde geldt voor de ontwikkeling van het LPM. Zodra hier gestart wordt met de realisatie en bedrijvigheid, moet het effect op het wegennet, met nadruk op het onderliggende wegennet, worden bekeken;
- bij woningbouwprojecten kunnen de verkeersstromen verkeerd voorspeld zijn. Hiernaast worden de bouwwegen sober ingericht.

**LET OP !!
aanpassing
verkeers
maatregelen**



Deel II: Actieplan

H4. Doelstelling en aanpak

Het eerste deel van het verkeersveiligheidsplan is gericht op de huidige situatie en de landelijke- en gemeentelijke ontwikkelen. Deel 1 vormt de basis en hieruit worden in het komende hoofdstuk de (sub)doelen geformuleerd en de gewenste aanpak omschreven.

4.1 Analyse Deel I

Kijkend naar de feiten en cijfers van ongevallen die de afgelopen jaren binnen de gemeente hebben plaatsgevonden, kunnen er geen verkeersonveilige locaties of black spots aangewezen worden op gemeentelijke wegen. Een directe aanpak van dergelijke situaties is dus niet nodig.

Maar om in de toekomst te voorkomen dat er dergelijke locaties ontstaan, is het belangrijk om aan de verkeersveiligheid te blijven werken, zowel in de fysieke openbare ruimte als met gedragsmaatregelen.

Binnen de verkeerswereld wordt hierbij meer risico gestuurd gewerkt. Dat wil zeggen, er wordt naar factoren gekeken die van invloed zijn op de verkeersveiligheid en de kans op ongevallen.

Na het analyseren van deel 1 kunnen verschillende risicofactoren benoemd worden, zoals:

- snelheid: meeste meldingen over te hard rijden;
- parkeergedrag rondom scholen;
- bestuurders van circa 30 en 50 jaar meest betrokken bij ongevallen;
- bij de meeste ongevallen is een personenauto betrokken;
- vergrijzing van samenleving: mobiliteit van ouderen;
- technologische ontwikkelingen zoals: snellere fietsen, smartphones (afleiding) en autonome auto's;
- intensiteit op wegen;
- onvoldoende zichtbaar zijn of zichtbaarheid hebben.

Op basis van deze analyse wordt in deel 2 van het verkeersveiligheidsplan een aanpak voorgesteld. Deze sluit ook aan bij een doel uit het regeerakkoord 2017 – 2021: realisatie van het manifest 'Verkeersveiligheid: een nationale prioriteit'. Door middel van een veiligere infrastructuur, veilige voertuigen, beïnvloeding van

verkeersgedrag, meer en slimmer handhaven en monitoring.

Niet al deze zaken heeft de gemeente in de hand, zoals veilige voertuigen. Maar wel kan bijgedragen worden aan een veiligere infrastructuur (logische inrichting) en beïnvloeding van verkeersgedrag.

Hierbij wordt, net zoals de provincie en de landelijke overheid, met name gericht op de risicogroepen: fietsers, senioren en kinderen/jongeren.

4.2 Doelstelling

Moerdijk streeft naar het voorkomen van ernstige verkeersongevallen.

Ook wordt de doelstelling van de provincie Noord-Brabant overgenomen: Brabant gaat voor NUL verkeersdoden. Dit is helaas geen realistische doelstelling, maar wel de gewenste situatie.

Deze algemene hoofddoelstelling is verder uitgewerkt in verschillende doelgroepen: fietsers, automobilisten, voetgangers, zwaar verkeer, kinderen en ouderen.

4.3 Aanpak

Voor iedere doelgroep is een aparte doelstelling met subdoelstellingen en een preventief maatregelenpakket opgesteld.

Onder preventieve maatregelen wordt verstaan: vooraf handelen om gevaarlijke situaties en ongevallen te voorkomen. Per doelgroep wordt bekeken wat fysiek nodig is (infrastructuur) en hoe het gedrag van de doelgroep positief beïnvloed kan worden (gedrag).

Preventief handelen is niet altijd mogelijk, daarom zijn ook reactieve maatregelen geformuleerd. Hieronder wordt achteraf handelen verstaan. De thema's die vallen onder reactieve maatregelen zijn:

maatregelen na dodelijke en ernstige ongevallen (ongevalsprotocollen);
schema hoe om te gaan met meldingen van bewoners.

4.4 Doelen en subdoelen per doelgroep

In deze paragraaf zijn de doelen en subdoelen per doelgroep geformuleerd. De bijbehorende maatregelen zijn vervolgens per doelgroep uiteengezet in hoofdstuk 5.

Doelgroep	Doelstelling	Subdoelen
Kinderen	Het verbeteren van de schoolomgevingen en het stimuleren van het zelfstandig naar school gaan van kinderen op basisscholen.	• Het realiseren van verkeersveilige schoolzones rondom de basisscholen • Het realiseren van verkeersveilige school-thuisroutes van en naar basisscholen om kinderen te stimuleren zelfstandig naar school te gaan • Ouders bewust maken van hun aandeel in de verkeersveilige schoolzone en -routes en de voorbeeldrol voor kinderen
Ouderen	Ouderen kunnen langer zelfstandig en veilig aan het verkeer deelnemen	• Het realiseren van verkeersveilige en obstakelvrije routes van en naar de belangrijkste voorzieningen voor ouderen
Voetgangers	Herkenbare en veilige oversteekvoorzieningen voor voetgangers	• Het optimaliseren van verkeersveilige en duidelijk zichtbare voetgangersoversteek voorzieningen
Fietsers	Het kwaliteitsniveau van de hoofdfietsroutes opschalen en geschikt maken voor hogere snelheden om fietsongevallen te voorkomen	• De zichtbaarheid van fietsers verbeteren • Het wegnemen van obstakels voor snellere fietsen op de hoofdfietsroutes
Automobilisten	Het verminderen van snelheidsovertredingen en verduidelijken van de weginrichting voor automobilisten	• Maatregelen toepassen die snelheidsremmend werken voor alle typen gemotoriseerd verkeer • Verbeteren herkenbaarheid en zichtbaarheid van kruispunten en wegvakken
Zwaar verkeer	Conflicten tussen zwaar verkeer en andere verkeersdeelnemers zo veel mogelijk voorkomen	• (doorgaand) zwaar verkeer mijden op wegen waar deze niet wenselijk zijn • Wegen met bestemmingsverkeer zo goed mogelijk inrichten om conflicten te voorkomen tussen verschillende verkeersdeelnemers (waaronder fietsers)

H5. Preventieve maatregelen

In hoofdstuk 4 zijn per doelgroep de (sub)doelen geformuleerd. In het komende hoofdstuk wordt per paragraaf een doelgroep uitgelicht. Per doelgroep worden de gewenste maatregelen genoemd op het gebied van infrastructuur en gedrag.

5.1 Kinderen

De volgende paragraaf is gericht op basisschoolomgevingen en schoolgaande kinderen. Het doel gericht op schoolgaande kinderen is het verbeteren van de schoolomgevingen en het stimuleren van het zelfstandig naar school gaan van kinderen op basisscholen. Dit wil de gemeente bereiken door middel van verkeersveilige schoolzones, school-thuisroutes, ouders bewust maken het verkeersgedrag en de voorbeeldrol die de ouders hebben.

5.1.1 Infrastructuur

Veilige en fietsvriendelijke schoolomgeving

De schoolomgeving wordt bij alle basisscholen binnen de gemeente aangegeven door middel van VVN borden. Een aantal wegen rondom scholen is ook voorzien van grondmarkering 'school(zone)'.

Met de scholen wordt overlegd over de knelpunten in de omgeving en welke maatregelen hiervoor mogelijk zijn. Bij elke basisschool spelen andere (ruimtelijke) problemen. Goed overleg en maatwerk is dus noodzakelijk. De maatregelen kunnen uiteenlopen van het plaatsen van hekjes tot het aanleggen van een Kiss en Bike zone (ruimte waar ouders met de fiets snel de kinderen kunnen halen en brengen).

De minimale voorwaarden voor de toekomstige schoolomgevingen zijn:

- VVN bord 'Minder snel bij onze school!';
- school(zone) markering;
- zo min mogelijk oversteekbewegingen;



- gewenste locatie(s) voor oversteekbewegingen weergeven;
- locatie waar ouders met de fiets kunnen wachten;

Andere optionele mogelijkheden zijn:

- schoolzone meubilair;
- kiss & bike zone;
- Kiss & ride zone;
- autoluw;
- scheiden fiets en auto.

Schoolroutes / ontbrekende schakels

In deel 1 is naar voren gekomen dat parkeren bij schoolomgevingen tot overlast leidt bij bewoners en ouders. De gemeente wil ouders en kinderen stimuleren om binnen de bebouwde kom op de fiets of te voet naar school te komen en de auto ontmoedigen. De voordelen en het gemak hiervan moet voor ouders duidelijker worden. Dit uit het oogpunt van gezondheid en leerzaamheid voor kinderen. Om dit te bereiken dienen allereerst de routes binnen de kernen naar de basisscholen veilig, loop- en fietsvriendelijk en aaneengesloten te zijn. Per school wordt met de directeur en de verkeerswerkgroep bekeken waar de meeste kinderen vandaan komen zodat de routes in beeld kunnen worden gebracht. Als de meest gebruikte routes in beeld zijn, worden 'zones' rondom de scholen getrokken. De eerste zone heeft een straal van 500m. Hierin worden de loop- en fietsroutes verkeersveilig gemaakt. De tweede zone heeft een straal van 1000m waarin de verkeersveiligheid van de fietsroutes wordt verbeterd. Op de verbeterde routes kunnen de kinderen met elkaar en/of met ouders op een veilige manier naar school lopen of fietsen ("walkpoolen"). Hierbij kunnen ouders eventueel ondervinden dat lopend of fietsend de route sneller is af te leggen dan met de auto.



Eisen nieuwe schoollocaties

Door ontgroening (daling van het aantal jongeren) zijn er in de toekomst minder basisschoolkinderen. Dit kan leiden tot fuserende scholen, wat mogelijk weer leidt tot grotere (nieuwe) locaties. Om verkeersveiligheid rondom basisscholen te verzekeren dienen nieuwe locaties te voldoen aan de volgende eisen:

- goede doorstroming op de kiss & ride strook;
- verkeersstromen zo veel mogelijk scheiden, langzaam- en autoverkeer uitelkaar;
- een kiss & bike zone;
- Veilige oversteekvoorzieningen voor de kinderen;
- 'schoolzone' markering.

5.1.2 Gedrag

Educatie 'veilig in het verkeer'

Een groot deel van de basisschool kinderen die in Moerdijk wonen, gaan naar de middelbare school in Zevenbergen. Het verschil tussen de fietsroutes binnen de kernen en tussen de kernen en Zevenbergen is erg groot. Om een goede omschakeling te krijgen tussen basisschool en middelbare school is het van belang dat de leerlingen de gewenste en veiligste route fietsen naar het Markland College in Zevenbergen.

Voor iedere basisschool dient de gewenste middelbare schoolfietsroute uitgestippeld en aangeleverd te worden aan de scholen. Docenten kunnen (samen met de gemeente) met de leerlingen de route fietsen en de leerlingen wijzen op aandachtspunten.



Daarnaast worden elk jaar verschillende campagnes en acties gehouden:

- verkeersexamen op de basisscholen
- verkeerseducatie en – activiteiten in het kader van BVL (Brabants Verkeers veiligheidsLabel)
- Groen Licht, verkeerseducatie bij kinderopvangen (0 t/m 4 jaar)
- Totally Traffic, verkeerseducatie voor voortgezet onderwijs

Kinderen zelf naar school

De veilige schoolroutes (genoemd onder infrastructuur) moeten er voor zorgen dat ouders en kinderen gestimuleerd worden om samen te voet naar school te gaan. In plaats van dat er wordt gecarpoold kunnen de ouders en kinderen walkpoolen. De ouder die op de desbetreffende dag beschikbaar is, kan met kinderen uit de buurt van en naar school wandelen. De voorkeur gaat uit naar dezelfde persoon op een vaste dag, bijvoorbeeld iedere maandag meneer Jansen en iedere woensdag mevrouw Pietersen. De gemeente kan faciliteren in de communicatie en het aangeven van afspreekpunten op veilige locaties binnen woonwijken.

Gedrag ouders

Jonge kinderen zijn nog niet in staat om zelfstandig naar school te gaan. In deze fase worden de kinderen vaak door (groot)ouders gebracht en gehaald van school. (Groot)ouders dienen gestimuleerd te worden om verkeersveilig gedrag te vertonen en om te voet of met de fiets naar school te komen. Met alleen fysieke maatregelen wordt dit niet bereikt. Er zijn verschillende maatregelen mogelijk om het gewenste gedrag te stimuleren.

Allereerst een 'Welkom op school' flyer die nieuwe ouders verwelkomen op de school. In de flyer worden de (nieuwe) ouders geattendeerd op de verkeersregels van de school. Daarnaast kunnen de voordelen van te voet en fietsend kinderen naar school brengen er in terugkomen. De ouders worden zo bewust van het gewenste gedrag.

In samenwerking met de kinderen kan een collage / flyer worden gemaakt met de verkeersveiligheidstips van de kinderen. Dit kan ook in combinatie met de 'Welkom op school' flyer en de nieuwsbrief.

Als ouders er toch voor kiezen om met de auto naar school te komen, dan is het

gewenst dat er op een kindvriendelijke manier wordt geparkeerd. Bij kindvriendelijk parkeren kan worden gedacht aan:

- als er geen plek is voor de school, parkeer dan in de nabije omgeving en loop een stukje;
- laat het kind aan de kant van het trottoir uitstappen;
- houdt de ingang van het schoolplein vrij zodat kinderen, die op de fiets of te voet naar school komen, vrij toegang hebben.

Eigen initiatieven

Verkeersbrigadiers bij voetgangersoversteken nabij scholen komen steeds minder voor binnen de gemeente. De gemeente wilt basisscholen stimuleren en

ondersteunen om de verkeersbrigadiers weer terug te brengen in de vorm van (groot)ouders, (groot)ouder en kind of kinderen uit groep 8.

Het betrekken van de schoolgaande kinderen in verkeerveiligheidsmaatregelen is van belang voor verkeersveilig gedrag. Jaarlijks kunnen de basisschoolkinderen uitgedaagd worden om een campagne of maatregelen te verzinnen om de verkeersveiligheid rondom de school te verbeteren. De winnende school krijgt een geldprijs van de gemeente om de maatregel/campagne uit te voeren.

Overzicht maatregelen doelgroep kinderen

Beleidslijn

Bij een nieuwe school dient er minimaal een Kiss & Bike zone te zijn, goede doorstroming op de Kiss & Ride strook, schoolzone-markering, stromen van langzaam verkeer en auto's zo veel mogelijk gescheiden en veilige oversteekvoorzieningen.

Maatregelen

Infra

- aanpak schoolomgevingen
- aanpak schoolroutes binnen de woonkernen

Gedrag

- structurele educatie en bewustwording op school voor kinderen en ouders over de verkeersveiligheid rondom scholen (BVL, verkeersexamen, TT, Groen Licht);
- instellen walkpoolen;



5.2 Ouderen

Net als in meerdere delen van het land, treedt er binnen Moerdijk vergrijzing van de samenleving op. Mensen worden steeds ouder en blijven langer zelfstandig wonen wat ook gestimuleerd wordt. Maar om voorzieningen te bereiken dient er tegenwoordig vaak een grotere afstand afgelegd te worden. Niet alles is meer in de eigen woonkern te vinden. Deze afstanden moeten ook door ouderen veilig afgelegd kunnen worden. Dit gebeurt met name met de auto en de fiets.

Maar ook voorzieningen in de eigen kern moeten veilig bereikbaar zijn. Denk hierbij aan veilige en toegankelijke looproutes en de toegankelijkheid voor scootmobiels.

Om ouderen nog veilig aan het drukke verkeer deel te laten nemen zijn zowel infrastructurele maatregelen, als gedragsmaatregelen of liever gezegd preventieve acties nodig. De infrastructurele maatregelen worden met name binnen de kernen gerealiseerd.

5.2.1 Infrastructuur

Toegankelijkheid routes

Ouderen moeten op een veilige manier in de woonkern voorzieningen kunnen bereiken. Hierbij wordt gekeken naar de meest gebruikte looproutes tussen de voorzieningen en de woonlocaties. Op enkele locaties zijn nu voetgangersoversteekplaatsen gerealiseerd zodat ouderen veilig over kunnen steken. Het plan is om alle routes tussen woonconcentraties en belangrijke voorzieningen voor ouderen tegen het licht te houden, door bijvoorbeeld de routes met ouderen te lopen en te bekijken of er nog zaken aangepakt moeten worden om het voor ouderen nog veiliger te maken. Speciale oversteekplaatsen waar automobilisten geattendeerd worden op mensen met rollators zijn hier een voorbeeld van.



Scootmobielen en rollators

In het straatbeeld verschijnen steeds meer scootmobielen en rollators. Op deze manier kunnen ouderen die slechter ter been zijn, nog steeds zelfstandig verplaatsingen afleggen. Echter is de vraag of de infrastructuur voldoende passend is voor scootmobielen en rollators. Moeten er bijvoorbeeld grotere boogstralen in fietspaden toegepast worden? Is er voldoende en veilige ruimte op de weg, voetpad of fietspad?

De meest gebruikte routes dienen op orde gemaakt te worden. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de CROW publicatie “seniorproof” wegontwerp.

5.2.2 Gedrag

Educatie e-bikes

Helaas laten de landelijke ongevalscijfers zien dat fietsende 50-plussers meer dan gemiddeld vallen of betrokken raken bij een aanrijding. Daarnaast bezit een groot deel van de 50-plussers inmiddels een elektrische fiets. Vele anderen zijn van plan er één aan te schaffen. Er is een mismatch tussen de snelheid van de e-bikes en de reactiesnelheid van ouderen. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties. Om ongevallen te voorkomen worden e-bike trainingen georganiseerd om ouderen beter te kunnen laten omgaan met de e-bike.

Dit is een opfriscursus over de verkeersregels en verkeerssituaties waar fietsers dagelijks mee te maken kunnen krijgen. De opfriscursus bestaat uit de volgende elementen:

- deelnemers krijgen aan de hand van een presentatie duidelijke uitleg en tips over het functioneren en het juiste gebruik van de elektrische fiets;
- fietscoaches beoordelen op een parcours de fietsvaardigheid van alle deelnemers en geeft persoonlijke tips;
- de fiets van de deelnemers wordt gekeurd.



Opfrissen verkeersregels personenauto

Speciaal voor de inwoners van 70 jaar en ouder wordt er al diverse jaren opfrisdagen voor het gebruik van de personenauto georganiseerd.

Er is voor deze categorie gekozen omdat verschillende lichaamsfuncties met het verstrijken van de jaren bijna ongemerkt achteruit gaan. Dat hoeft geen probleem te zijn. Maar minder goed zien en horen, en verminderd concentratievermogen kunnen wel zorgen dat de rijvaardigheid er niet beter op wordt.

Bij de opfrisdagen wordt een rijvaardigheidsrit in de eigen auto onder begeleiding van een rijinstructeur (dit is geen examen) afgelegd. Na afloop krijgt ieder een persoonlijk advies met betrekking tot het rijgedrag. Verder wordt het gehoor gecontroleerd door een gehoordeskundige, de controle van het gezichtsvermogen door een opticien en bewegingstips van een fysiotherapeut. Een test over de kennis van de verkeersregels is ook onderdeel van deze opfrisdag.

Overzicht maatregelen doelgroep ouderen

Beleidslijn

Toepassen "seniorproof" wegontwerp bij nieuwe locaties ouderen-voorzieningen.

Maatregelen

Infra

- toegankelijk maken van routes te voet, met scootmobiel en rollator.

Gedrag

- opfriscursus auto;
- scootmobiel training;
- e-bike training.

Scootmobiel training

Veilig deelnemen aan het verkeer met een scootmobiel valt niet mee. De scootmobielrijder wordt soms gezien als fietser, soms als bromfietser en soms als voetganger. Dit is heel verwarrend. Daarom worden er scootmobioldagen georganiseerd.

Deze dag is gericht op beheersing van het voertuig, theoretische verkeerskennis en deelname aan het verkeer zoals het op- en afrijden van een oprit, achteruitrijden, manoeuvreren in een kleine ruimte en het nemen van een rotonde. Andere onderdelen zijn:

- controle van het gehoor door een gehoordeskundige;
- controle van het gezichtsvermogen door een opticien;
- tips om zo soepel mogelijk in uw scootmobiel te zitten;
- parcours rijden onder begeleiding van de ergotherapeuten en scootmobiel deskundigen;
- technische check van eigen scootmobiel, zoals banden, verlichting, spiegelafstelling;
- uitleg verkeersregels door VVN.



5.3 Voetgangers

Verkeersdeelnemers zijn ten alle tijden voor een deel van de verplaatsing voetganger. Een openbare ruimte, waarbij goed wordt gekeken naar de belangen van de voetganger (vooral de kwetsbare doelgroepen) is belangrijk hierin. Het veilig oversteken heeft daarbij prioriteit.

5.3.1 Infrastructuur

Oversteken

Voor voetgangers kan het oversteken gevaarlijk zijn. Vooral kwetsbare voetgangers (ouderen, minder validen, kinderen) hebben behoefte aan veilige oversteekvoorzieningen. Hierdoor moeten oversteekplaatsen goed worden ontworpen en opvallend zijn. Een belangrijk kader voor het beleid in de gemeente Moerdijk is dat een oversteekplaats veilig is en de uitvoering klopt.

Zebrapaden

Bij een zebrapad zijn bestuurders verplicht voetgangers (en bestuurders van een gehandicaptenvoertuig) voor te laten gaan.

Hierbij moet gelet worden op de volgende aspecten:

- schijnveiligheid: voetgangers zijn op een zebrapad wettelijk beschermd, echter stoppen veel bestuurders niet voor een zebrapad;
- er ontstaat onduidelijkheid wanneer voetgangers bij een voetgangers- en fietsoversteek voorrang hebben en de fietsers niet. Het streven is om bij een voetgangers- en fietsoversteek een gelijk regime te hebben.

Wel of geen zebrapad?

Regelmatig krijgt de gemeente verzoeken voor het aanleggen van zebrapaden. Op dit moment wordt per verzoek bekeken of een zebrapad gewenst en/of mogelijk is. In principe worden de landelijke richtlijnen (aanbevelingen CROW, in de ASVV 2004 en publicatie 226) aangehouden. Deze geven duidelijke richtlijnen over het realiseren van een veilige oversteek.

Echter, er zijn geen richtlijnen over het al dan niet toepassen van een zebrapad of een andere soort oversteekplaats. Een voetgangersoversteek kan namelijk ook gefaciliteerd worden met een verhoogd kruisingsvlak, een oversteek met kanalisatiestrepen of een kleurvlak.

De intensiteit van het autoverkeer

De eerste vraag die gesteld moet worden of een weg geschikt is om een zebrapad aan te leggen is de verkeersintensiteit.

Oversteekplaatsen in hoofdroutes, waarbij de intensiteiten die tussen de 4.000 en de 12.500 mvtg/etmaal liggen, worden bij voorkeur uitgevoerd als een zebrapad. Wanneer de hoeveelheid autoverkeer onder de 4000 motorvoertuigen per etmaal ligt (zie figuur) zijn er dermate veel hiaten in de verkeersstroom dat veilig oversteken zonder zebrapad mogelijk is. Een voetgangersoversteek moet voldoen aan een aantal kenmerken om in aanmerking te komen voor een zebrapad.



Meetperiode	Drempelwaarde	Bovengrens (geldt voor een enkele oversteek)
Weekdag	4.000 motorvoertuigen (mvtg*) / 24 uur	12.500 mvtg / 24 uur
Gemiddeld spitsuur	320 mvtg / uur	1.000 mvtg / uur
Drukste kwartier in de (school)spits	80 mvtg / 15 min	250 mvtg / 15 min

Er wordt onderscheid gemaakt in vier kenmerken waaraan een zebrapad moet voldoen:

1. Er is sprake van een hoofdroute voor voetgangers.
De oversteek wordt regelmatig gebruikt en plaatselijk verkeer weet uit ervaring dat er overstekende voetgangers verwacht kunnen worden (zie CROW publicatie 226 “Veilig Oversteken, Vanzelfsprekend”).
 - in een korte periode (bijvoorbeeld bij aanvang van schooltijden, of nabij bushaltes) veel overstekende voetgangers;
 - in een langere periode, op een gemiddelde dag, ‘druppelsgewijs’ voetgangers oversteken. Richtlijn is hierbij dat er ± 100 voetgangers tussen 07:00 en 19:00 uur oversteken;
 - er steken relatief veel kwetsbare voetgangers over (ouderen, . kinderen, gehandicapten).
2. De snelheid van het verkeer ter plaatse van de oversteek is laag.
 - de plaatselijke snelheid wordt beoordeeld door de V85 (maximumsnelheid van 85% van de passanten). Op bijvoorbeeld een gebiedsontsluiting weg binnen de bebouwde kom (50 km/uur) mag de gemeten V85 niet hoger zijn dan 50 km/uur;
 - bij een te hoge snelheid kan gemotoriseerd verkeer niet tijdig stoppen. Een lage snelheid betekent meer tijd om te remmen, een kortere remweg en minder kans op ernstige fysieke gevolgen.
3. De oversteeklengte is niet te lang.
 - maximale acceptabele oversteeklengte voor een ongeregelde (zonder verkeerslichten) oversteek is 5,5 meter. Wanneer de oversteek te lang is, moet de oversteek gefaseerd moeten (bijvoorbeeld door een midden eiland).
4. Het overige verkeer heeft goed zicht op wachtende / overstekende voetgangers.

Deze vier kenmerken zijn verwerkt in een stroomschema (zie bijlage 5). Ieder nieuw verzoek met betrekking tot een zebrapad zal via dit stroomschema afgewogen worden.

Wanneer een oversteek niet voldoet aan deze vier kenmerken kan dit, wanneer een zebra wordt aangelegd, leiden tot schijnveiligheid. De sleutel ligt dan ook in eerste

instantie in het veiliger maken van de oversteek door:

- waar mogelijk toepassen van snelheidsremmende maatregelen;
- waar mogelijk verkorten of verdelen van de oversteek;
- verbeteren van zicht door verwijdering van obstakels en optimaliseren van de openbare verlichting;
- verbeteren van de toegankelijkheid voor mindervaliden.

Bestaande zebrapaden

In de gemeente Moerdijk liggen tal van zebrapaden.

De bestaande zebrapaden worden behouden, wel wordt bekeken of deze nog voldoen aan de huidige richtlijnen.

Stap 1 is het in beeld brengen van de zebrapaden , waar liggen de zebrapaden?

Stap 2 is het toetsen op veiligheid en zichtbaarheid. Zo nodig zullen de oversteken aangepast of verbeterd moeten worden.

Stap 3 is het prioriteren van de zebrapaden. Er worden drie categorieën zebrapaden onderscheiden:

1. waar een standaard bebording volstaat.
2. waar attentie verhogende bebording (L02f, zie foto) aan te bevelen is.
3. waar een uitgebreidere oversteek aan te bevelen is (bijvoorbeeld een portaalconstructie en knipperlichten).

Combinatieoversteken voetganger en fietser

Er moet voorkomen worden dat de fiets- en voetgangersoversteek een verschillend regime hebben. Voor overige weggebruikers is moeilijk te begrijpen als een voetganger wel voorrang heeft op het gemotoriseerd verkeer en de fietser niet. Dit leidt tot onduidelijkheid en onveiligheid. De locaties waar dit het geval is, moeten geïnventariseerd worden. Per locatie moet bekeken worden welk regime het meest logisch en verkeersveilig is.



5.3.2 Gedrag

Educatie risicogedrag

Via educatie en voorlichting moeten bestuurders bewust worden gemaakt van het feit dat stoppen voor een zebrapad verplicht is en het niet stoppen strafbaar is. Maar ook de voetganger bewust maken dat een zebrapad schijnveilig kan zijn en dat opletten van groot belang is.

Het infomeren kan onder andere door gebruik te maken van verschillende communicatiekanalen (krant, gemeentelijke website, Social Media)

Voorstel is om in een vaste rubriek in de Moerdijkse Bode te plaatsen met telkens een ander specifiek verkeersthema.

Overzicht maatregelen doelgroep voetgangers

Beleidslijn

Strikt hanteren CROW richtlijnen bij keuze aanleg zebrapaden om schijnveiligheid te voorkomen.

Maatregelen

Infra

- aanpak risicovolle oversteken.

Gedrag

- bewustwording bestuurders regels omtrent zebrapaden;
- bewustwording voetgangers over mogelijke schijnveiligheid zebrapaden.

5.4 Fietzers

Steeds meer fietsers bereiken hogere snelheden door een stijging van elektrische fietsen. De huidige fietsinfrastructuur is hier nog niet op ingericht. In de komende paragraaf wordt aangegeven welke wijzigen plaats dienen te vinden om te anticiperen op deze ontwikkeling.

5.4.1 Infrastructuur

Kwaliteitsniveau Fietspaden

Door de stijging van het aantal e-bikes en speed pedelecs worden er hogere snelheden gereden op fietspaden. Hoe hoger de snelheid, hoe gevaarlijker obstakels en oneffenheden kunnen zijn. De fietspaden waarbij dit voornamelijk voorkomt, liggen langs verbindingswegen (tussen lintbebouwing) en in het buitengebied.

Voor fietspaden kan onderscheid worden gemaakt in drie verschillende kwaliteitsniveaus: minimaal, standaard en exclusief. De meeste wegen binnen de gemeente zijn ingericht op standaard niveau, echter het kwaliteitsniveau van fietspaden langs verbindingswegen en in het buitengebied is minimaal.

In totaal heeft de gemeente buiten de bebouwde kom 66.634 m² asfalt fietspaden, 2.860 m² element en 4.980 beton fietspaden. Een totaliteit van 74.474 m².

Om het kwaliteitsniveau van fietspaden buiten de bebouwde kom te verhogen is 14 september 2017 het raadsvoorstel 'Effect-gestuurd beheer van de openbare ruimte' ingediend en vastgesteld. Vanaf 1 januari 2018 wordt het comfort op fietspaden in het buitengebied verbeterd door deze te gaan onderhouden als standaard (nu minimaal)



Verlichting

De openbare verlichting op wegen in het buitengebied is minimaal in verband met lichtvervuiling dan wel lichthinder. De verlichting die aanwezig is, is geplaatst bij kruispunten en plateaus (oriëntatiepunten). Bij herinrichtingen wordt deze lijn aangehouden.

Om ook de zichtbaarheid van fietsers, en de zichtbaarheid van de weg voor fietsers te verbeteren op wegen die nog niet toe zijn aan een herinrichting of in (scherpe) bochten is een tussenvariant gewenst.

De mogelijke varianten zijn in de onderstaande tabel genoemd:

Variant	Voordelen	Nadelen
Slimme verlichting (dimbaar verlichtingssysteem met detectie)	Alleen verlichting als verkeer aanwezig is. Energiezuinig en minder lichthinder.	Hoge aanleg- en onderhoudskosten Sociaal onveilig (omgeving ziet de fietser, alleen de fietser ziet niet de omgeving)
Lichtmasten (op zonne-energie) verder uit elkaar plaatsen	Energiezuinig en minder lichthinder. Geen laagspanning nodig bij lichtmast op zonne-energie.	Gewone lichtmast €1.100,- Lichtmast zonne-energie €6.000,-
Wegdekverlichting (op zonne-energie)	Hoge gewichtsbelasting of overrijdbaar. Duurzaam	Hoge aanlegkosten (belasting tot 20 ton vanaf €65,- (excl BTW) per stuk, overrijdbaar vanaf €99,- per stuk) Diefstalgevoelig
Wegdekreflectoren	Duurzaam, energiezuinig en geen lichthinder. Lage aanlegkosten en overrijdbaar (vanaf €6,- (kunststof bestendig tegen sneeuw-schuivers) tot €34,- incl. plaatsing)	Diefstal en onderhoudsgevoelig. Fietser dient verlichting aan te hebben.
Reflecterende (kant) belijning	Duurzaam, energiezuinig en geen lichthinder. Lage aanleg- en onderhoudskosten.	Fietser dient verlichting aan te hebben.

Omdat het financieel niet haalbaar is om alle (hoofd) fietsroutes in het buitengebied een type verlichting te bieden wordt gestart bij de schoolfietsroutes. Waar de fietser op de weg fietst en

er geen fiets(suggestie)stroken aanwezig zijn wordt verlichting, in de vorm van (solar) lantaarnpalen geplaatst bij oriëntatiepunten (bochten, kruispunten) en snelheidsremmers. Op vrijliggende fietspaden en fietsstroken wordt aangeraden om meer lichtmasten, eventueel op zonne-energie, (verder uit elkaar) te plaatsen en reflecterende belijning aan te leggen (zie afbeelding).



Oversteken

Naast zichtbaarheid door verlichting, zijn zichtlijnen op aankomend verkeer ook van belang voor de verkeersveiligheid. Door obstakels weg te nemen worden de zichtlijnen geoptimaliseerd. Echter is dit niet op elke kruising mogelijk door bijvoorbeeld bebouwing. Als het een kruispunt betreft met een algemeen belang (geen uitrit van enkel(e) woningen), kan een spiegel geplaatst worden.

Waar fietsers in de voorrang zijn (de kruising van het Suikerpad met de Lindonk te Zevenbergen) kan een interactieve oversteekplaats worden aangebracht. Fietsters worden door middel van een detectiesysteem waargenomen, het detectiesysteem waarschuwt kruisend verkeer door knipperende lampjes die zijn bevestigd op de oversteek. Een interactieve oversteekplaats is alleen mogelijk als de voetgangers of fietsers in de voorrang zitten.

Een interactieve oversteekplaats is erg kostbaar en niet bij elke voorrangsoversteek noodzakelijk door bijvoorbeeld een lager aandeel van fietsers. Bij deze oversteken kunnen voorrangsborden met gele achterkant (en verlichting) geplaatst.

Bij risicovolle oversteken waar de fietser niet in de voorrang zit dienen de zichtbaarheid van fietsers op autoverkeer en vice versa optimaal te zijn. Het autoverkeer dient ook geattendeerd te worden dat er fietsers verwacht kunnen worden. Detectiesystemen worden alleen toegepast waar de fietser in de voorrang is. Wel is het mogelijk om waarschuwingsborden (J24) en belijning te plaatsen.



E-bikes / speed pedelecs / tourfietzers Inrichting fietspaden

De meeste fietspaden zijn ingericht volgens de minimale snelheid van 12 km/u en niet geschikt voor hogere snelheden (30 km/u).

De minimale boogstraal voor de fietsers is 4 m, bij een minimale snelheid van 12 km/h. Wanneer 30 km/u maatgevend is, moet worden uitgegaan van een boogstraal van 17,5 m.

Het CROW handboek voor fietsers stelt een ontwerpsnelheid voor van 20 km/u op normale routes en 30 km/u op hoofdfietsroutes.

De gemeente Moerdijk houdt de richtlijnen van de CROW aan. (Nieuwe) hoofdroutes worden (bij groot onderhoud) inricht voor 30 km/u per uur om de ontwikkelingen te faciliteren. Binnen de kernen is de snelheid van 30 km/u op fietspaden niet gewenst in verband met de veiligheid (integratie met overige verkeersdeelnemers), de verblijfskwaliteit en onvoldoende ruimte.

5.4.2 Gedrag

Educatie risicogedrag

In het kader van de doelgroep fietsers wordt het volgende, al dan niet jaarlijks, aan educatie en campagnes aangeboden om de verkeersveiligheid te vergroten:

- het stimuleren van het gebruik van fietsverlichting door middel van fietsverlichtingsacties voor het Markland College en voor forenzen mobiel op de fiets: telefoongebruik op de fiets voor kinderen groep 7 en 8 (zie ook doelgroep kinderen)
- Totally Traffic, als onderdeel van BVL: fietsen in groepen en telefoongebruik op de fiets (zie ook doelgroep kinderen)
- gebruik van verlichting: ieder jaar op basisscholen (zie ook doelgroep kinderen)
- E-bike training (zie ook doelgroep ouderen)

Overzicht maatregelen doelgroep fietsers

Beleidslijn

CROW richtlijnen toepassen bij groot onderhoud en nieuwe aanleg fietsinfrastructuur om snellere fietsen veilig gebruik hier van te laten maken.

Maatregelen

Infra

- verhogen kwaliteitsniveau fietspaden;
meer verlichting op schoolfietsroutes t.b.v. zichtbaarheid van fietsers op rijbaan en zichtbaarheid voor fietsers op solitaire fietspaden en fietsstroken;
- aanpak kruisingen in fietsinfra, gericht op attentieverhoging.

Gedrag

- gebruik fietsverlichting;
- telefoongebruik van de fietser.

5.5 Automobilisten

In de volgende paragraaf wordt de infrastructuur voor, en het gedrag van automobilisten verder belicht.

Door ontwikkelingen worden een aantal wegen anders gecategoriseerd of afgewaardeerd wat een positieve invloed heeft op de verkeersveiligheid.

Hiernaast worstelt de gemeente met de toepassing van snelheidsremmers die effect hebben op zowel auto- als zwaar verkeer. De verschillende type snelheidsremmers worden genoemd met de voor- en nadelen.

Om ervoor te zorgen dat bestuurders het gewenste gedrag vertonen dienen kruispunten voorspelbaar te zijn, bestuurders geattendeerd te worden op de snelheid en is educatie nodig om risico gedrag te voorkomen.

5.5.1 Infrastructuur

Nieuwe Wegcategorisering

De nieuwe wegenstructuur voor Moerdijk (zie bijlage 1) oftewel de wegcategorisering geeft weer welke functie de wegen moeten krijgen, rekening houdend met alle (autonome) ontwikkelingen en hoe de wegen vervolgens ingericht moeten worden.

De meeste wegen in Moerdijk voldoen aan de hoeveelheid en soort verkeer bij de oorspronkelijke wegcategorisering met de bijbehorende wegkenmerken. Ook de hoofdstructuur van Stroomwegen (rijk) en Gebiedsontsluitingswegen type 1 (provincie) is ongewijzigd gebleven.

De wegen die nog niet voldoen kunnen met beperkte maatregelen aangepast worden met bijvoorbeeld andere wegmarkering en snelheidsremmers. De nieuwe aan te leggen wegen worden volgens de juiste inrichtingseisen aangelegd.

Om het doorgaande karakter door de diverse kernen terug te dringen wordt voorgesteld om binnen de bebouwde kom de wegcategorie omlaag te brengen van erftoegangsweg type 1 naar type 2. Daarmee worden gelijkwaardige kruisingen en extra snelheidsremmers mogelijk en kan de rijsnelheid verder omlaag worden gebracht. Een aantal voorbeelden hiervan zijn de Molenstraat en Kadedijk in Fijnaart, de Hoogstraat in Klundert en de Johan Willem Frisostraat in Moerdijk.

Sommige wegen zijn drukker dan verwacht of fungeren nu als omleidingsroute of belangrijke fietsroute. Deze wegen moeten opgewaardeerd worden naar een erftoegangsweg type 1. Een aantal voorbeelden hiervan zijn de Dreef in Fijnaart en de Blokdijk in Moerdijk. Dit betekent een bredere weg met fiets(suggestie)stroken of, wanneer sprake is van veel (vracht)verkeer of een te hoge snelheid, vrijliggende fietspaden.

De Westelijke Parallelweg bij het station Lage Zwaluwe, de Zevenbergseweg in Klundert en de Parallelweg nabij Fijnaart dienen opgewaardeerd te worden naar een gebiedsontsluitingsweg type 2. Deze wegen worden door nieuwe ontwikkelingen te druk voor een erftoegangsweg en dienen ingericht te worden met vrijliggende fietspaden en een ander type wegmarkering.

Daarnaast zijn ook alle nieuwe en geplande wegen opgenomen: Noordelijke Randweg Zevenbergen, Zuidrand Zevenbergen, randweg Klundert en het Logistiek Park Moerdijk (LPM).

Op het Haven- en Industrierrein Moerdijk is de wegcategorisering aangepast aan de aan de hand van de Wegenvisie van het Havenbedrijf. Daarin zijn enkele nieuwe wegcategorieën toegevoegd (industrieweg) waarvan de inrichtingseisen zijn aangepast aan het vele vrachtverkeer.

Duurzaam veilig

In 1998 heeft Duurzaam Veilig vorm gekregen binnen de gemeente Moerdijk. Ongeveer twintig jaar later zijn de meeste wegen ingericht volgens dit principe.

De wegen die nog niet voldoen aan duurzaam veilig, met name de 30 km/uur wegen, worden op één van de volgende manieren aangepakt:

- herinrichting tijdens groot onderhoud;
- overlapping zoeken met één van de andere punten in dit plan (verlichting, fiets, snelheidsremmers, etc.);
- Sober duurzaam veilige inrichting door tijdelijke maatregelen.



Snelheidsremmers

In de huidige situatie worden buiten de bebouwde kom voornamelijk landbouw- en busvriendelijke plateaus aan-gelegd. Dit zijn

plateaus met een rechtstand van ca. 12m, 8 cm hoog en geschikt voor 60 km/h. De plateaus remmen het zwaardere verkeer af, echter heeft het minder effect op autoverkeer. Plateaus (drempels) geschikt voor alleen autoverkeer zijn 12 cm hoog, zonder een vastgestelde rechtstand.

In de onderstaande tabel staan verschillende type snelheidsremmers met de voor- en nadelen.

Type snelheidsremmer	Voordelen	Nadelen
Schildpad rug (Gumatec of gumacon drempel)	Landbouw- en bus vriendelijk Snelheidsremmend voor de auto	Gevaarlijk voor motorrijders
Landbouw vriendelijke plateaus	Landbouw- en bus vriendelijk	Niet snelheidsremmend voor de auto
Standaard plateau	Snelheidsremmend voor de auto	Landbouw- en bus onvriendelijk
Drempel zonder plateau vlak	Snelheidsremmend voor de auto	Landbouw- en bus onvriendelijk
Wegversmalling (symmetrisch en asymmetrisch)	Remmend voor de landbouw- en busverkeer	Als de breedte dient te voldoen voor landbouw- en busverkeer is het niet remmend voor de auto.
As- verspringing	Remmend voor de landbouw- en busverkeer	Als de breedte dient te voldoen voor landbouw- en busverkeer is het niet remmend voor de auto.
Optisch plateau	Landbouw- en bus vriendelijk Vreemd verkeer remt af	Effect van korte duur. Werkt alleen voor vreemd verkeer.
Gelijkwaardige kruising	Remmend voor alle type verkeer.	Werkt alleen wanneer op alle takken voldoende verkeer is.

Op iedere locatie is maatwerk nodig betreft snelheidsremmers. Wanneer er een bus- of landbouwverkeer op de route zit dient overleg te worden gevoerd met de busvervoerder en de ZLTO. Hierin dient er een middenweg gevonden te worden waarin al het verkeer

wordt geremd en er niet te veel hinder ontstaat voor het bus- en landbouwverkeer.

Met name in het buitengebied dienen snelheidsremmers, met name versmallingen en schildpadruggen, goed zichtbaar te zijn met verlichting en/of reflectie.

Vanuit de wegen die nog niet duurzaam veilig zijn ingericht en waar er bus- en landbouwverkeer rijdt, wordt één weg gekozen als proef weg. Hierin worden verschillende type snelheidsremmers geplaatst en gemonitord welke het meeste gewenste effect heeft.

Inrichting kruispunten

Onduidelijke kruispunten zorgen voor onveilige situaties. Verkeersdeelnemers dienen in één oogopslag te zien of het gaat om een gelijkwaardig- of voorrangskruispunt. Binnen de gemeente liggen een aantal kruispunten waarvan de voorrangsregeling onduidelijk is. De onduidelijkheid ontstaat voornamelijk door verschillende type wegverharding.

Om duidelijkheid te scheppen dienen maatregelen te worden genomen voor gelijkwaardige kruispunten:

- alle takken hebben dezelfde type verharding (asfalt of elementen), verdere markering is hier niet noodzakelijk;
- kantmarkering loopt door in de bocht.



Een kruispunt waar een voorrangregeling geldt dient aan de onderstaande punten te voldoen:

- gelijke of verschillende type verharding van de zijtak is beide mogelijk;
- haaiantand markering;
- bebording;
- of een uitritconstructie.

Een voorbeeld van een gelijkwaardig kruispunt met verschillende type wegverharding is het kruispunt van de Meeren met Zomerland in Zevenbergen.



Kruispunten waar de voorrangregeling onduidelijk is worden in beeld gebracht en per locatie wordt gezocht naar een passende maatregel. Een vast budget vaststellen voor het vernieuwen van een kruispuntvlak is lastig omdat het afhankelijk is van onder andere kabels- en leidingen, grootte en afwatering. De volgende punten zijn mogelijk:

- bij een herinrichting is een randvoorwaarde dat de takken van de gelijkwaardige kruispunten dezelfde type verharding hebben;
- bij groot onderhoud van één van de takken dient het kruispuntvlak mee te worden genomen (groot onderhoud binnen 5 à 10 jaar)
- bij groot onderhoud dat over meer dan 10 jaar gepland staat dient dit separaat opgepakt te worden.

Bebording

Nieuwe navigatiesystemen kunnen bebording opnemen en opslaan in het systeem. Om de bebording goed te registreren dienen de borden buiten volledig en op de juiste locatie te staan.

De gemeente huurt een extern bureau in om de bebording te inspecteren op vervuiling, schade, veroudering en de plaatsing bij de desbetreffende verkeersmaatregel. De inspectie wordt intern nagelopen en voert de opdracht uit om wijzigingen uit te voeren. Drie kernen zijn al geïnspecteerd: Zevenbergen Klundert en Langeweg. De komende jaren worden jaarlijks in twee kernen de bebording geïnspecteerd en waar nodig aangepast.

5.5.2 Gedrag

DSI en snelheidstellingen

Een digitaal snelheidsdisplay (DSI) kan de snelheid van aankomend verkeer en symbolen weergeven en is tevens een verkeersteller die de snelheid en intensiteiten meet. Het effect van een DSI op de snelheid is tijdelijk. Zodra bestuurders gewend zijn aan de DSI neemt het effect af.

De gemeente wil een aantal nieuwe DSI's aanschaffen en deze rouleren. Door de DSI's te rouleren kan elke straat in aanmerking komen voor een tijdelijke DSI (2 à 3 maanden).

Voordat de DSI opgehangen wordt dienen eerst snelheidstellingen worden gehouden. Door eerst snelheidstellingen te houden kan naderhand het effect van de DSI worden gemeten.

Educatie(jong) bestuurders

Jonge bestuurders (18 t/m 24 jaar) kunnen zich om de paar jaar inschrijven voor een slipcursus. Hiernaast worden jaarlijks verschillende campagnes gehouden voor deze doelgroep.

Educatiedagen voor het opfrissen van verkeersregels is vaak gericht op jongeren (tot 24 jaar) en ouderen (65+). De groep bestuurders tussen de 24 en 65 jaar vallen buiten de boot, terwijl wijzigingen in de regels jaarlijks plaatsvinden.

Om de verkeersregels voor deze groep op te frissen zijn er verschillende initiatieven genomen:

- een gratis online cursus voor het opfrissen van de verkeersregels die wordt aangeboden bij de rijbewijsverlenging (sinds oktober 2017) en op de gemeentelijke website;
- "Pubquiz" over verkeersveiligheid;
- proef met een rijsimulator waarin remafstanden, drugs en alcohol getest worden.

Afleiding

Afleiding in het verkeer komt steeds vaker voor, met name door smartphone gebruik. De volgende stappen worden hiervoor genomen:

- BOB-campagnes
- actie(s) houden om bestuurders te attenderen op afleiding in het verkeer
- De campagnes worden roulerend ingezet.

Overzicht maatregelen doelgroep automobilisten

Beleidslijnen

- nieuw wegcategoriseringsplan hanteren bij ontwikkelingen en groot onderhoud;
- keuze gebruik snelheidsremmers vraagt per locatie om maatwerk.

Maatregelen

Infra

- doorgaan met Duurzaam Veilig;
- wegen volgens nieuwe wegcategorisering inrichten;
- proeftuin snelheidsremmers op Boerendijk;
- aanpassen onduidelijke kruispunten ikv voorrang;
- bebording controleren, aanpassen en bijhouden.

Gedrag

- aanschaf en gebruik 5 DSI's en inzet snelheidstellingen;
- actiedag jonge bestuurders;
- BOB-campagne;
- actie omtrent afleiding in het verkeer (smartphone gebruik);

5.6 Zwaar verkeer

Onder zwaar verkeer worden zowel vrachtwagens als landbouwverkeer en landbouw gerelateerd vrachtverkeer verstaan. In alle gevallen wordt bekeken op welke wijze dit zware verkeer de bestemming het beste kan bereiken waardoor er zo min mogelijk onveilige situaties ontstaan. Hierbij wordt ten aller tijden geprobeerd doorgaand zwaar verkeer (zonder directe bestemming) te mijden op wegen waar deze niet wenselijk zijn. Op wegen waar dit verkeer wel de bestemming heeft, wordt bekeken hoe deze het beste ingericht kunnen worden om zo conflicten te voorkomen tussen verschillende verkeersdeelnemers, waaronder de kwetsbare fietsers.

5.6.1 Infrastructuur – landbouwverkeer

Voor de studie ‘aanpak landbouwverkeer gemeente Moerdijk’ is in een eerder stadium onderzoek gedaan naar de verschillende knelpunten op wegen binnen de gemeente die gerelateerd zijn aan landbouwverkeer. De uitvoeringspunten uit deze aanpak hebben eerder al een plek gekregen in het ‘Uitvoeringsprogramma wegen buitengebied en schoolfietsroutes’.

Er zijn ook beleidslijnen geformuleerd, zowel voor infrastructuur als gedrag om in de toekomst de verkeersveiligheid (en bereikbaarheid) te borgen. Deze zijn nog niet eerder vastgesteld.

Omdat er in het kader van deze doelgroep reeds een apart uitvoeringsprogramma bestaat, worden in deze paragraaf geen concrete maatregelen voorgesteld. De beleidslijnen zijn hierna wel benoemd en worden in de toekomst toegepast als de situatie zich voordoet.

Beleidslijn 1

Erftoegangswegen type 1 op een juiste wijze inrichten om landbouwverkeer te faciliteren;
ofwel in overeenstemming brengen met richtlijnen;
en bij deze wegen kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers) zo veel als mogelijk scheiden van het overige verkeer.

De (ontsluitende) structuur in het buitengebied wordt gevormd door de wegen die als Erftoegangsweg type 1 (ETW1) zijn gecategoriseerd. Deze wegen vormen de snelste en meest directe wegen richting de gebiedsontsluitende structuur, waardoor er op deze wegen sprake is van een groter verkeersaanbod. Ook is de kans dat vracht- en landbouwverkeer elkaar in tegemoetkomende richting moet passeren hierdoor groter. Het is daarom wenselijk het verkeer in voldoende mate hierin te faciliteren. Hieraan is tegemoet gekomen door het opstellen van de “Richtlijnen Gemeente Moerdijk, wegkenmerken per wegcategorie”. Hiermee wordt de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeterd en kan het landbouwverkeer richting zijn bestemming zolang mogelijk rijden over de wegen van een hogere orde.

Deze wegen zijn, naast de gebiedsontsluitingswegen, dan ook het meest geschikt voor exceptioneel landbouwverkeer. Vanaf mei 2018 dient de gemeente voor het exceptioneel landbouwverkeer speciale routes aan te wijzen. Dit verkeer mag breder dan 3,5 meter zijn.

Wat betreft het scheiden van fietsen van zwaar verkeer, wordt nu een richtlijn gehanteerd van 8% vrachtverkeer op ETW1. Deze richtlijn wordt aangepast: bij 8% of meer landbouw- en/of vrachtverkeer wordt bekeken of aparte fietsvoorzieningen gerealiseerd kunnen worden. Voor het bepalen van de normoverschrijding zijn wel andere tellingen nodig dan nu gebruikelijk zijn om landbouwvoertuigen te tellen. Er zal bij externe bureau worden nagegaan op welke wijze dit wel kan.

Beleidslijn 2

De route tussen herkomst en bestemming van agrarisch verkeer gaat zolang mogelijk via erftoegangswegen type 1;

- mits de omrijfactor ten opzichte van de route via erftoegangswegen type 2 maximaal 1,4 bedraagt;
- uitsluitend herkomst-/bestemmingsverkeer maakt gebruik van erftoegangswegen type 2. Om dit te bewerkstelligen kunnen maatregelen zoals inrijverboden worden toegepast;
- in geval van landbouw gerelateerd vrachtverkeer gaat de route zo lang mogelijk over stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en dan pas erftoegangswegen type 1;

- wanneer een landbouwroute binnen de bebouwde kom gelegen is, heeft het de voorkeur om een route buiten de bebouwde kom in afweging mee te nemen en zo nodig aan te passen hiervoor.

Veel landbouwgronden liggen aan wegen die gecategoriseerd zijn als erftoegangsweg type 2. Belangrijk hierbij is dat het agrarische verkeer zo snel mogelijk de gronden kunnen bereiken, zonder langere routes over deze wegen te moeten afleggen. Een omrijfactor van 1,4 is hierbij maximaal. Hinder voor andere bewoners en onveilige situaties voor andere (kwetsbare) verkeersdeelnemers aan deze wegen wordt hierdoor zoveel als mogelijk voorkomen.

Hierbij is op de meeste plaatsen het landbouwverkeer al uit de kernen geweerd, of wordt er gewerkt aan alternatieve routes, zoals de Randweg Klundert en de Oude Appelaarsdijk bij Fijnaart. Als er een alternatieve route is voor landbouwverkeer dan is het gewenst om een geslotenverklaring voor landbouwverkeer binnen de kernen in te stellen.

Beleidslijn 3

De rijbaan van erftoegangswegen type 2 wordt niet verbreed ten behoeve van agrarisch verkeer;

- dit in overeenstemming met de wegkenmerken;
- op locaties waar zich structurele problemen voordoen met meerdere gebruikers en aanwonenden worden, waar mogelijk, maatregelen getroffen. Bij voorkeur het toepassen van passeerstroken.

Overeenkomstig de richtlijn met betrekking tot de wegkenmerken moet een erftoegangsweg type 2 buiten de bebouwde kom een minimale verhardingsbreedte hebben van 2,50 meter. Voor landbouwverkeer (in één richting) is een profiel van vrije ruimte van 4,50 meter gewenst. Ondanks dat de kans op tegemoetkomend verkeer op deze wegen kleiner is dan op erftoegangswegen type 1 leidt de wegbreedte op sommige locaties tot knelpunten. Om deze knelpunten te voorkomen dient op specifieke locaties maatwerk geleverd te worden.

5.6.2 Infrastructuur – vrachtverkeer

Een groot deel van de wegen in het buitengebied zijn nu al gesloten voor doorgaand vrachtverkeer. Alleen bestemmingsvrachtverkeer of vrachtverkeer met aantoonbare

bestemming mag gebruik maken van de afgesloten wegen. Deze maatregelen zijn getroffen om sluipend vrachtverkeer tegen te gaan. Maar in praktijk blijken deze maatregelen moeilijk te handhaven. De gemeentelijke handhavers sturen op excessen en de grotere probleemgebieden.

5.6.3. Gedrag

Wederzijds begrip

De bewoners en agrariërs van het buitengebied hebben vaak tegenstrijdige belangen en geven verschillende knelpunten aan. De bewoners geven leefbaarheidsknelpunten aan terwijl de agrariërs vaak bereikbaarheidsknelpunten ervaren. Door deze tegenstrijdige belangen ontstaat er onderling wrijving en wordt onwenselijk gedrag vertoond. Het oplossen van knelpunten met fysieke maatregelen is gezien de beschikbare ruimte soms niet mogelijk. Door op een goede wijze overleg te voeren kan er beter inzicht verkregen worden in de verschillende belangen, wordt onderling begrip gecreëerd en kunnen mogelijke conflicten worden voorkomen. Een belangrijke rol hierin vormt het ZLTO en een contactpersoon namens de gemeente. De volgende punten kunnen hierin worden opgepakt:

- structureel overleg en voorlichting vormt hier een onderdeel van;
- gezamenlijk kijken naar oplossingsrichtingen;
- afspraken vastleggen in een convenant, bijvoorbeeld in situaties waar geen fysieke mogelijkheden zijn om knelpunten op te lossen. Zie voorbeeld gemeente Werkendam, "Wij geven elkaar de ruimte".





Educatie basisschoolleerlingen

Er wordt door de basisscholen in het kader van BVL speciaal aandacht besteed aan landbouwverkeer. Dit omdat de kinderen in de gemeente Moerdijk opgroeien in een agrarische gemeente en landbouwverkeer veelal verschilt van het overige verkeer. De bedoeling is dat leerlingen bekend raken met fenomeen landbouwvoertuig en leren welke positie er op de weg moet worden ingenomen ten aanzien van dit verkeer. Dit betekent niet in de dode hoek opstellen, opletten op plotseling afslaand landbouwverkeer en bekend worden met de omvang en snelheid van landbouwverkeer. Enkele scholen binnen de gemeente Moerdijk besteden op eigen initiatief al aandacht aan landbouwvoertuigen.

In Gelderland en Overijssel lopen al van dit soort programma's. Deze provincies hebben een lesprogramma ontwikkelt speciaal voor leerlingen van groep 7 & 8 van basisscholen uit buitengebieden. Loon- en landbouwwerkers stellen voertuigen beschikbaar en laten kinderen de gevaren van deze voertuigen zien.

Het programma bevat tevens een theoretisch deel waarbij de leerlingen foto's van verkeerssituaties te zien krijgen, waarin een landbouwvoertuig gevaar oplevert voor ander verkeer. Aan de hand van deze foto's wordt het gevaar uitgelegd en vertelt hoe een dergelijke situatie vermeden kan worden.

Verder besteden vrijwel alle BVL basisscholen in Moerdijk aandacht aan de dode hoek van vrachtwagens. Door verschillende organisaties worden hiervoor pakketten en activiteiten aangeboden.

Overzicht maatregelen doelgroep zwaar verkeer

Beleidslijnen

- ETW 1 wegen inrichten voor zwaar verkeer;
- streven naar aparte fietsvoorzieningen bij 8% zwaar verkeer;
- landbouwverkeer zo veel mogelijk buiten de kernen;
- passeerstroken bij ETW 2 wegen bij structurele problemen.

Maatregelen

Gedrag

- convenant wederzijds respect tijdens oogstseizoen;
- verkeerseducatie zwaar verkeer via BVL (o.a. dode hoek project).

Overzicht maatregelen overig

Beleidslijnen

- vooraf afspraken in het kader van verkeersveiligheid vastleggen binnen het project;
- duidelijke afspraken maken over de aansluitingen van een projectgebied met de bestaande wegenstructuur;
- het aanleggen van tijdelijke en verplaatsbare snelheidsremmers in een projectgebied als het een langdurige bouwlocatie is.

5.7 Overig: Veilige inrichting nieuwbouwlocaties



Bij nieuwbouwprojecten wordt de weginrichting uitgevoerd wanneer alle bouwwerkzaamheden aan de woningen en voorzieningen zijn afgerond. De doorlooptijd van grote projecten duurt jaren, waardoor de bewoners wonen aan wegen die niet duurzaam veilig zijn ingericht. Dit kan, met name voor langzaam verkeer, leiden tot gevaarlijke situaties. In het komende stuk wordt aangegeven aan welke voorwaarden het projectgebied dient te voldoen op het gebied van verkeersveiligheid in projectgebieden.

5.7.1 Weginrichting

Wegen binnen projectgebieden zijn vaak brede, rechte en geasfalteerde straten zonder snelheidsremmers. De wegen vooraf inrichten volgens duurzaam veilig is niet haalbaar omdat het bouwverkeer de straten kapot kan rijden, wat leidt tot een hogere investering. Tijdelijke maatregelen zijn dus nodig om de verkeersveiligheid binnen het projectgebied te waarborgen.

Het is belangrijk om op het gebied van verkeersveiligheid de afspraken vooraf vast te stellen binnen het project.

De bouwwerkzaamheden vinden plaats op verschillende locaties binnen het plangebied. Wanneer de bebouwing in een straat is afgerond kunnen tijdelijke en/of

verplaatsbare maatregelen getroffen worden. Een voorbeeld hiervan zijn drempels met een overrijdbare snelheid tot 15 of 25 km/u.

De kosten van de tijdelijke maatregelen zullen binnen het project gedragen moeten worden.

5.7.2 Aansluiting op de interne wegenstructuur

Bij het bepalen van de grenzen van het plangebied wordt niet altijd rekening gehouden met de aansluiting op de reeds bestaande wegenstructuur. Zo komt het voor dat de wegen binnen het plangebied goed op orde worden gebracht, maar de directe aansluiting met de omgeving niet meer klopt. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is dit niet wenselijk. Dit zorgt namelijk voor onduidelijke situaties.

Voorbeeld hiervan is het kruispunt van de Huizersdijk met de Zuid-rand in Zevenbergen. De projectgrens loopt over het kruispunt en het bestaat uit verschillende type en kleuren weg-verharding.

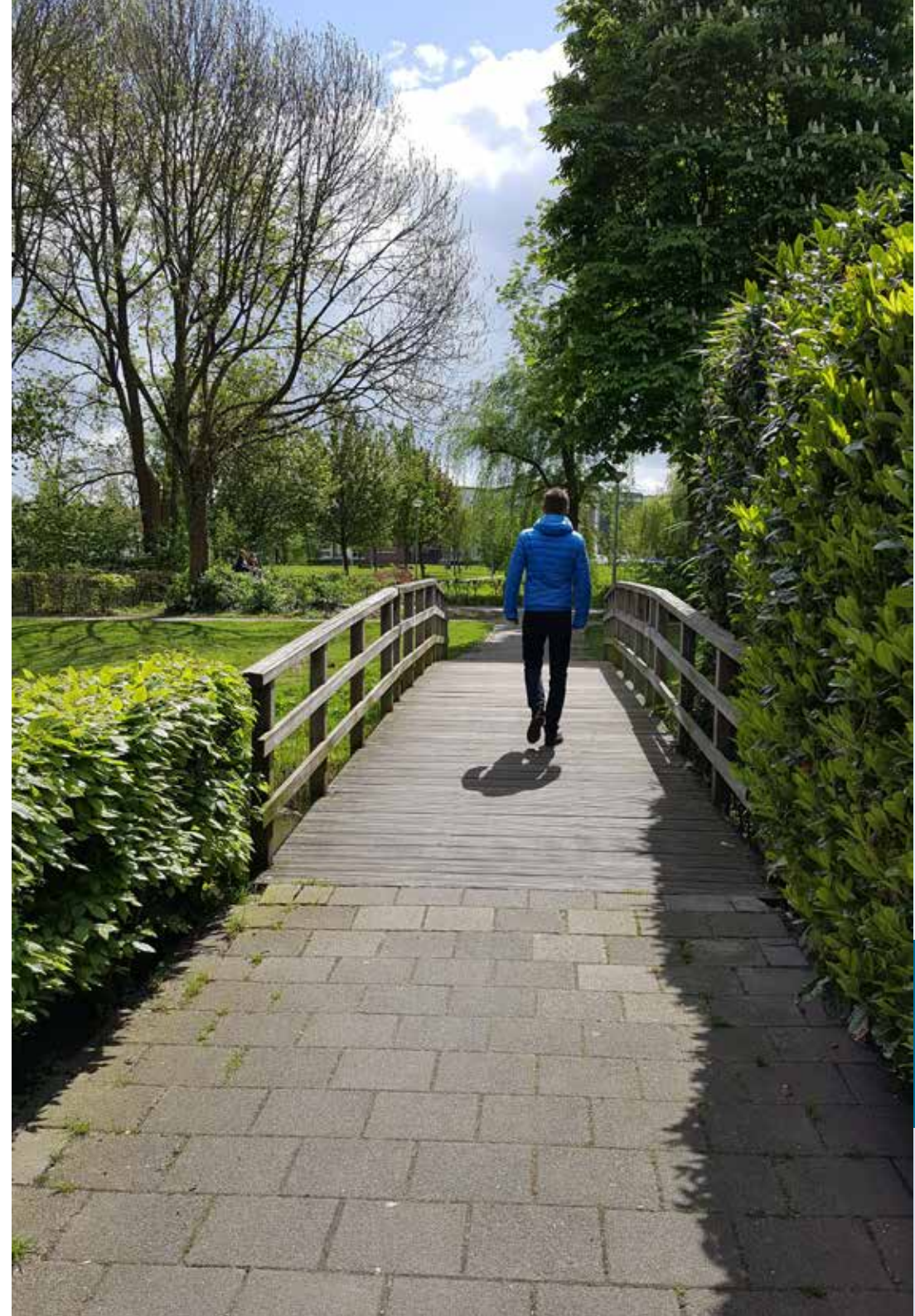


H6. Reactieve maatregelen

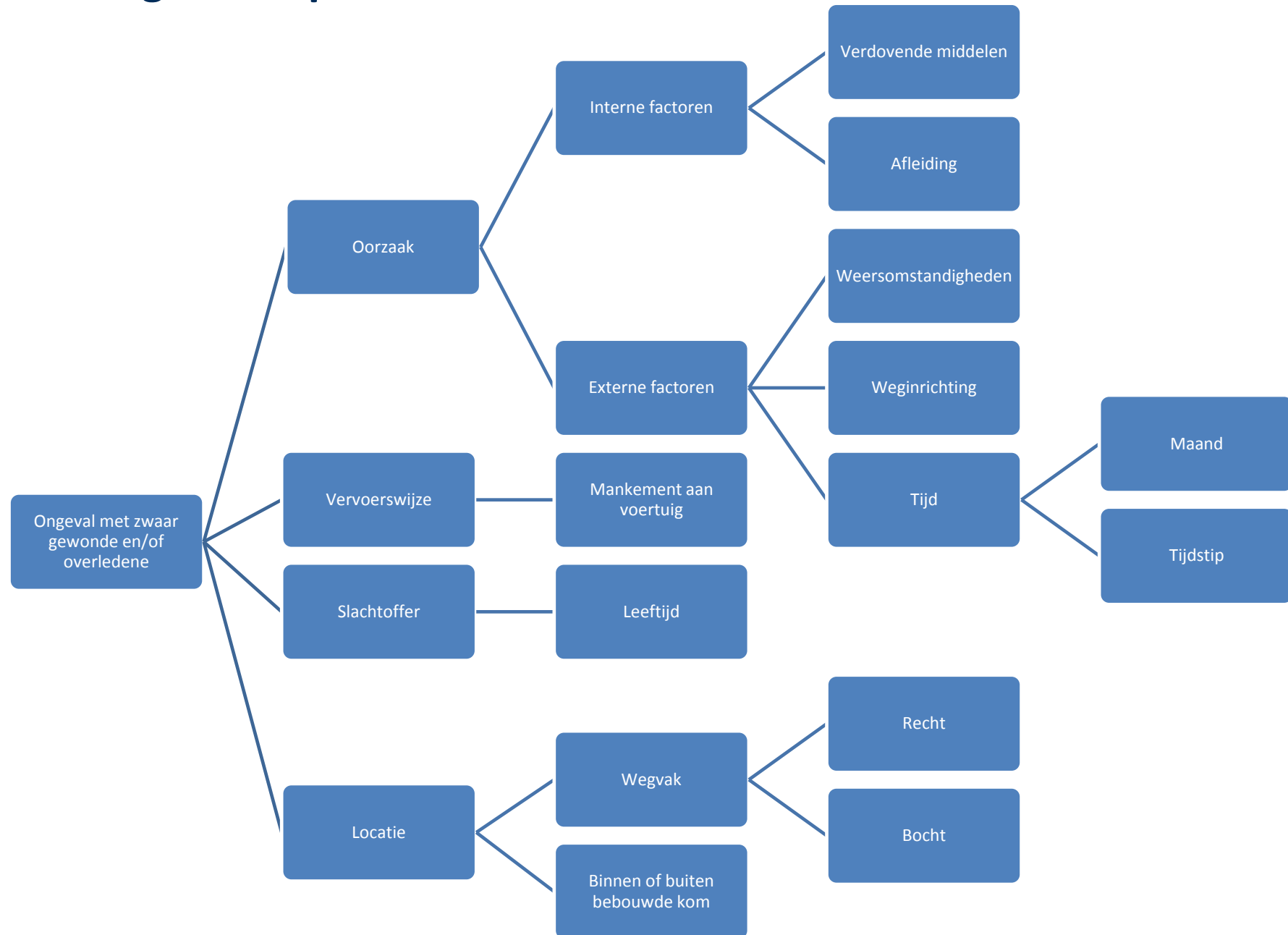
Niet alle ongevallen kunnen op voorhand worden voorkomen.

Om de oorzaak van ongevallen in beeld te krijgen is een stroomschema opgesteld. In het stroomschema wordt onderscheid gemaakt in oorzaak, vervoerswijze, slachtoffer en locatie. De oorzaak kan zijn door interne factoren (alcohol, slaaptekort) of externe factoren (weersomstandigheden, weginrichting). Bij de locatie wordt gekeken naar het wegvak en of het binnen of buiten de bebouwde kom is.

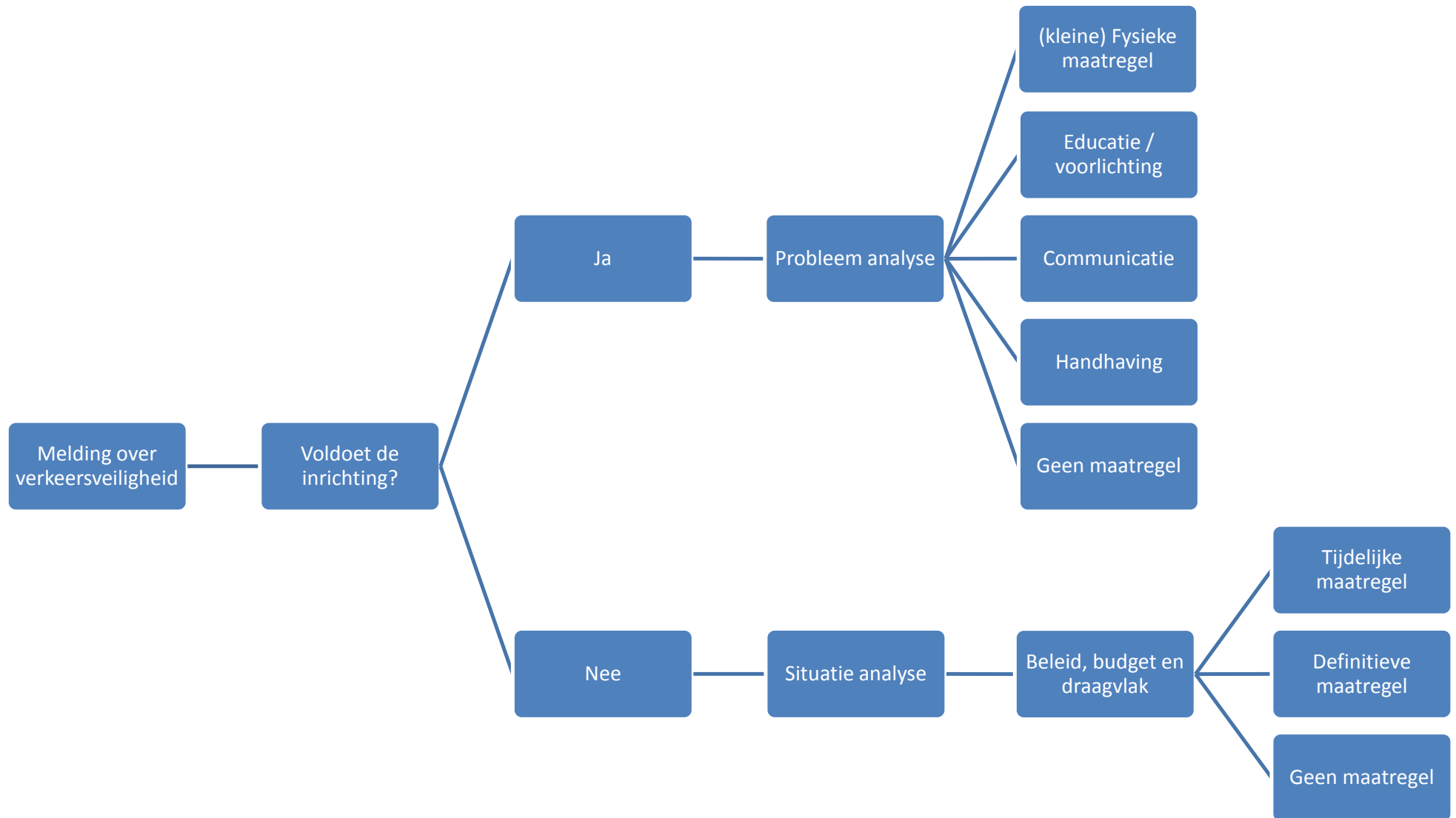
Dagelijks komen meldingen van bewoners binnen omtrent verkeersveiligheid. Om één lijn te volgen is een stroomschema ontworpen waarin wordt gekeken of de inrichting van de weg voldoet. Zo ja, dan wordt een probleemanalyse gedaan. Voldoet de inrichting niet dan wordt er een situatie analyse gemaakt.



6.1 Ongevallenprotocol



6.2. Schema afhandeling verkeersveiligheid meldingen



H7. Meerjarenprogramma

Het laatste hoofdstuk van het verkeersveiligheidsplan is het meerjarenprogramma. De eerste paragraaf is gericht op het versterken van de samenwerking tussen de politie en handhaving met de gemeente. In de tweede paragraaf wordt het overzicht van maatregelen, met de bijbehorende uitvoeringstermijn en budgetten weergegeven. Naast de infrastructurele en gedragsmaatregelen zijn ook per doelgroep de beleidslijnen weergegeven.

7.1 Politie en handhaving gemeente

7.1.1 Politie

Meer handhavingstaken vallen onder de verantwoordelijkheid van de politie. Echter er is minder mankracht inzetbaar door bezuinigingen. Door een gebrek aan mankracht was er de afgelopen jaren geen volledige inzet mogelijk op verkeershandhaving. Zoals eerder in het rapport genoemd is het aantal verkeersslachtoffers de afgelopen jaren gestegen. De politie geeft gehoor aan deze ontwikkeling en er gaat een verschuiving plaatsvinden. Binnen de politie wordt meer mankracht ingezet om verkeerscontroles te houden en verkeersdeelnemers te wijzen en behoeden voor gevaarlijke situaties.

De gemeente Moerdijk heeft overleg gevoerd met de politie regio West-Brabant. Uit het overleg kwam naar voren dat de samenwerking tussen gemeente en politie moet worden versterkt. Binnen de gemeente wordt op het gebied van snelheid gekeken naar de V85, de maximumsnelheid dat 85% van de verkeersdeelnemers rijdt. Deze groep is te beïnvloeden door fysieke snelheidsremmende maatregelen. De politie is echter gericht op de overige 15% van de verkeersdeelnemers die voornamelijk gevaarlijk gedrag vertonen. Bij deze groep is handhaving erg belangrijk omdat de fysieke maatregelen geen invloed hebben op het gedrag. Door goede samenwerkingsverband tussen de gemeente en de politie kan 100% van de verkeersdeelnemers bereikt worden.

7.1.2 Handhaving gemeente

10 juli 2017 zijn nieuwe Beleidsregels Buitengewoon Opsporingsambtenaar gepubliceerd. Het doel van het boa-beleid is om de kwaliteit van de strafrechtelijke

handhaving door de boa's te borgen en te verbeteren zodat deze een belangrijke rol op een kwalitatief goede wijze kunnen invullen.

Voorheen was de verhouding tussen politie en boa's gedefinieerd in termen van operationele regie. Om het belang van een goede samenwerking te benadrukken is dit gewijzigd in een operationele samenwerking.

Naast de samenwerking tussen de boa's en de politie is ook de samenwerking tussen de boa's en de ambtenaren belangrijk. In de huidige situatie wordt onderling al goed geschakeld. Dit moet worden vastgehouden.

7.2 Overzicht maatregelen

In hoofdstuk 5 is het beleid en de te nemen maatregelen uiteengezet per doelgroep. In deze paragraaf zijn de maatregelen en beleidslijnen samengevat en geordend op basis van infrastructurele maatregelen, gedragsacties en beleidslijnen zonder directe aanpak.

Verschillende maatregelen uit het infrastructurele pakket kunnen gecombineerd en gebiedsgericht aangepakt worden.

Zo worden de schoolroutes, looproutes voor ouderen en aanpak van risicovolle oversteken binnen één uitvoeringsplan opgepakt: 'uitvoeringsplan veilige looproutes kernen'. Voor dit plan worden eerst de relevante looproutes inclusief oversteken in beeld gebracht en geanalyseerd. Daarna wordt per doelgroep bekeken welke maatregelen getroffen dienen te worden. Vervolgens wordt dit per kern voorbereid en uitgevoerd. Afhankelijk van de grootte van de kernen worden ieder jaar 1 of 2 kernen aangepakt. Dit plan heeft hiermee een looptijd van 8 jaar.

Het benodigde bedrag voor de gecombineerde aanpak is nog niet bekend. Dit wordt duidelijk als het uitvoeringsplan gereed is.

Een andere combinatie ligt in het deelplan 'vervolgaanpak duurzaam veilige wegen'. Binnen dit deelplan worden de verlichting op schoolfietsroutes, duurzaam veilig inclusief 30 km zones, aanpassing wegen in het kader van een nieuwe wegategorisering en snelheidsmaatregelen opgepakt. Binnen dit deelplan wordt

allereerst bekeken of de op te pakken wegen meegenomen in gepland (groot) onderhoud. Als dit niet het geval is binnen 10 jaar, dan wordt dit separaat opgepakt en volgt er een raadsvoorstel voor een budget aanvraag. Daar waar hoge bedragen nodig zijn, wordt voorgesteld om tijdelijke, wat sobere maatregelen te treffen totdat het groot onderhoud gepland staat. Ook voor deze gecombineerde aanpak is nog niet bekend wel bedrag nodig is.

In het kader van gedragsmaatregelen worden acties roulerend uitgevoerd, ofwel om de 2 a 3 jaar. Een aantal activiteiten zal jaarlijks terugkeren. De reden voor de

roulerende aanpak is de beperkte beschikbare ambtelijke capaciteit en het goed spreiden van activiteiten over het jaar. Om het één en ander goed op te pakken zijn extra middelen nodig:

- budget Mensgerichte maatregelen structureel ophogen met 6.000 euro;
- budget Verkeersmaatregelen structureel ophogen met 10.000 euro;
- Eenmalig bedrag van 18.000 euro voor de aanschaf van DSI's.

7.2.1 Infrastructurele maatregelen

Doelgroep	Wat	Hoe	Budget
Kinderen	Aanpak schoolomgevingen	Opstellen en uitvoeren 'uitvoeringsplan schoolomgevingen' 2018 - 2023	Ca 100.000 euro
	Schoolroutes in de verschillende woonkernen (binnen bebouwde kom)	Aanpak in kader van speciaal 'uitvoeringsplan veilige looproutes kernen' 2019 - 2025	Nntb
Ouderen	Toegankelijker maken looproutes en meest gebruikte routes scootmobiel proof	Aanpak in kader van speciaal 'uitvoeringsplan veilige looproutes kernen' 2019 - 2025	Nntb
Voetgangers	Aanpak risicovolle oversteken	Aanpak in kader van speciaal 'uitvoeringsplan veilige looproutes kernen' 2019 - 2025	Nntb
Fietzers	Verhogen kwaliteitsniveau fietspaden	Separaat uitvoeringsplan in combinatie met het uitvoeren van het raadsvoorstel 'Effect-gestuurd beheer van de openbare ruimte voor een aanpak binnen de komende 10 jaar	Nntb
	Meer verlichting op schoolfietsroutes tbv: Zichtbaarheid van fietsers op rijbaan Zichtbaarheid voor fietsers op solitaire fietspaden en fietsstroken	Uitvoeren 'vervolgaanpak duurzaam veilige wegen' 2018 - 2028	Nntb
	Aanpak kruisingen in fietsinfra, gericht op attentieverhoging	Uitvoeren 'vervolgaanpak duurzaam veilige wegen' 2018 - 2028	Nntb
Automobilisten	Doorgaan met Duurzaam Veilig, ook 30 km zones	Uitvoeren 'vervolgaanpak duurzaam veilige wegen' 2018 - 2028 Sober duurzaam veilige inrichting door tijdelijke maatregelen	Ophogen bestaand budget
	Wegen volgens nieuwe wegategorisering inrichten	In combinatie met projecten Uitvoeren 'vervolgaanpak duurzaam veilige wegen' 2018 - 2028	
	Proeftuin snelheidsremmers op Boerendijk Aanpassen onduidelijke kruispunten ikv voorrang	2019 Uitvoeren 'vervolgaanpak duurzaam veilige wegen' 2018 - 2028	Nntb
	Bebording controleren, aanpassen en bijhouden	Jaarlijks in twee kernen de bebording inspecteren en waar nodig is vervangen of verwijderen	40.000 euro per jaar

7.2.2 Gedragsmaatregelen

Doelgroep	Actie	Uitvoeren	Budget
Kinderen	Brabants Verkeersveiligheids Label (BVL) Met extra aandacht voor smartphone gebruik	Jaarlijks	Bestaand budget en subsidie (80%)
	Totally Traffic (TT) Met extra aandacht voor smartphone gebruik	Jaarlijks	Bestaand budget en subsidie (80%)
	Actiedag Markland College	Jaarlijks	Verhogen bestaand budget met 5000 euro
	Groen Licht (educatie kindcentra)	Jaarlijks	Bestaand budget en subsidie (80%)
	Verkeersexamen basisscholen	Jaarlijks	Bestaand budget en subsidie (80%)
	Instellen walkpoolen	Structureel	Verhogen bestaand budget met 1000 euro
	Inzet op parkeergedrag ouders bij scholen	Structureel	Bestaand budget
	Initiatief scholen	Jaarlijks 1 school	Bestaand budget
Ouderen	E-bike training	Iedere 3 jaar	Bestaand budget en subsidie (80%)
	Opfrissen verkeersregels tbv auto	Iedere 3 jaar	Bestaand budget en subsidie (80%)
	Scotmobiel training	Iedere 3 jaar	Bestaand budget en subsidie (80%)
Voetgangers	Bestuurders bewust maken van verplichtingen bij zebepad	Iedere 2 jaar	Bestaand budget
	Voetgangers bewust maken van mogelijke schijnveiligheid op zebapaden	Iedere 2 jaar	Bestaand budget
Fietsers	Gebruik fietsverlichting	Jaarlijks	Bestaand budget en subsidie (80%)
	Zie ook acties binnen BVL, TT en doelgroep ouderen	Jaarlijks	
Automobilisten	Aanschaf en gebruik 5 DSI's en inzet snelheidstellingen	Structureel	DSI: eenmalig 18.000 euro Tellingen: verhoging budget 10.000 euro per jaar
	Actiedag jonge bestuurders	Iedere 3 jaar	Bestaand budget en subsidie (80%)
	BOB-campagne	Iedere 2 jaar	Bestaand budget en subsidie (80%)
	Actie omtrent afleiding in het verkeer (smartphone gebruik)	Iedere 2 jaar	Bestaand budget en subsidie (80%)
	Opfrissen verkeersregels	Structureel	Bestaand budget en subsidie (80%)
Zwaar verkeer	Convenant wederzijds respect tijdens oogstseizoen	Jaarlijks een aandachtsgebied	Bestaand budget
	Verkeerseducatie zwaar verkeer via BVL (oa dode hoek project)	Iedere 2 jaar	Bestaand budget en subsidie (80%)

7.2.3. Beleidslijnen

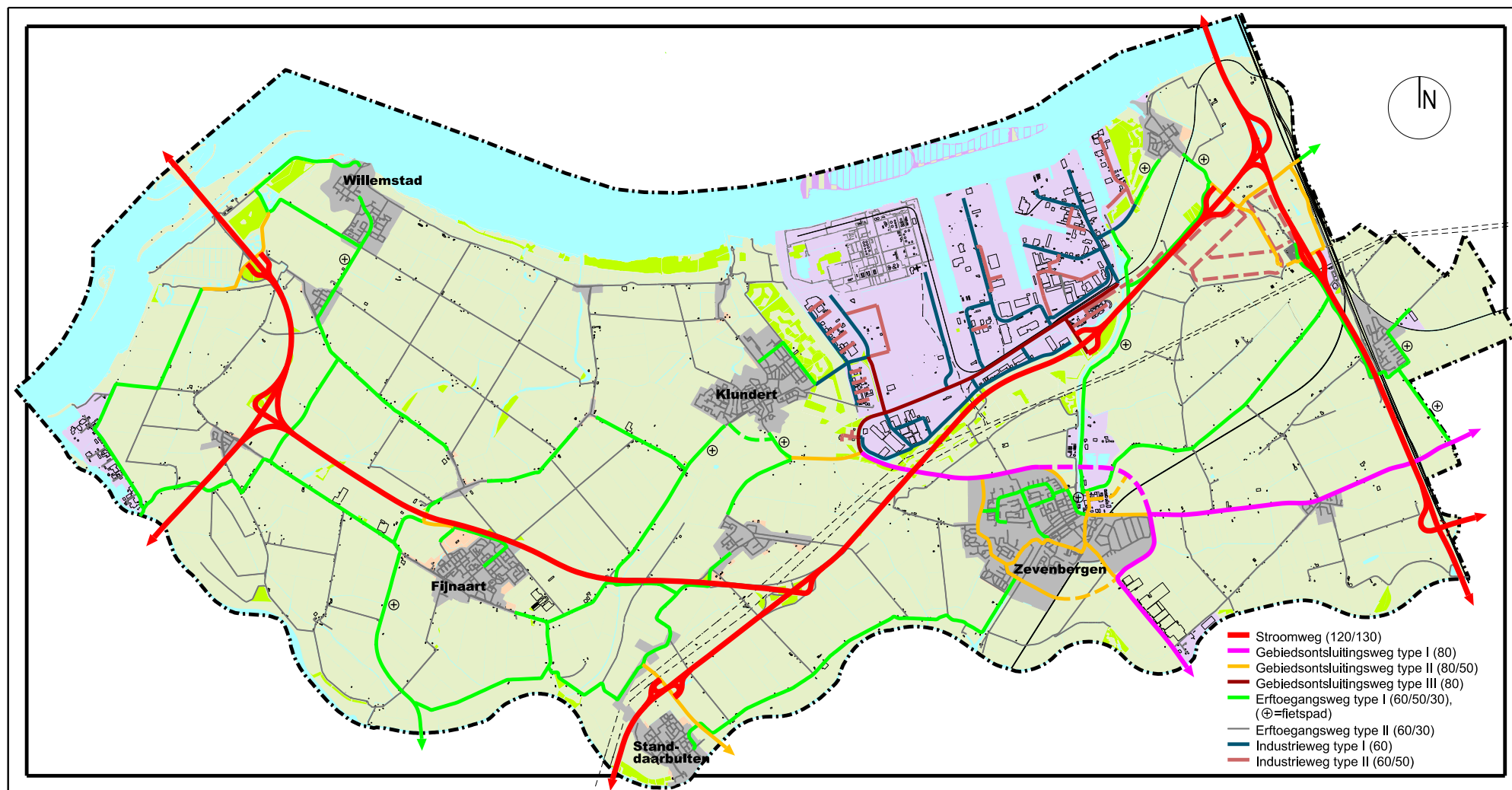
Voor enkele punten is geen specifieke directe actie gepland, maar als de situatie zich voordoet zullen de onderstaande beleidslijnen toegepast worden.

Doelgroep	Beleidslijn
Kinderen	Eisen nieuwe schoolomgeving: Goede doorstroming op kiss&ride strook Fietzers en voetgangers zo veel mogelijk gescheiden van auto Een kiss&bike zone Veilige oversteekpunten 'schoolzone' markering
Ouderen	Toepassen seniorproof wegontwerp bij nieuwe locaties ouderenvoorzieningen
Voetgangers	Strikt hanteren CROW richtlijnen bij keuze aanleg zebrapaden om schijnveiligheid te voorkomen
Fietzers	CROW richtlijnen toepassen bij groot onderhoud en nieuwe aanleg fietsinfrastructuur om snellere fietsen veilig gebruik hier van te laten maken
Automobilisten	Hanteren nieuw wegcategoryseringsplan Keuze gebruik snelheidsremmers per locatie maatwerk
Zwaar verkeer	ETW 1 wegen inrichten voor zwaar verkeer Aparte fietsvoorzieningen waar mogelijk bij 8% zwaar verkeer Landbouwverkeer zo veel mogelijk buiten de kernen Passeerstroken bij ETW 2 wegen bij structurele problemen
Overig	Vooraf afspraken in het kader van verkeersveiligheid vastleggen binnen het project Duidelijke afspraken maken over de aansluitingen van een projectgebied met de bestaande wegenstructuur Het aanleggen van tijdelijke en verplaatsbare snelheidsremmers in een projectgebied als dit langdurig een bouwlocatie is

A photograph of a person walking a dog in a park, with large trees and a path. The image is overlaid with a blue tint. The word "Bijlagen" is written in white text on the left side, and "Bijlagen" is written in large, semi-transparent blue text across the bottom.

Bijlagen

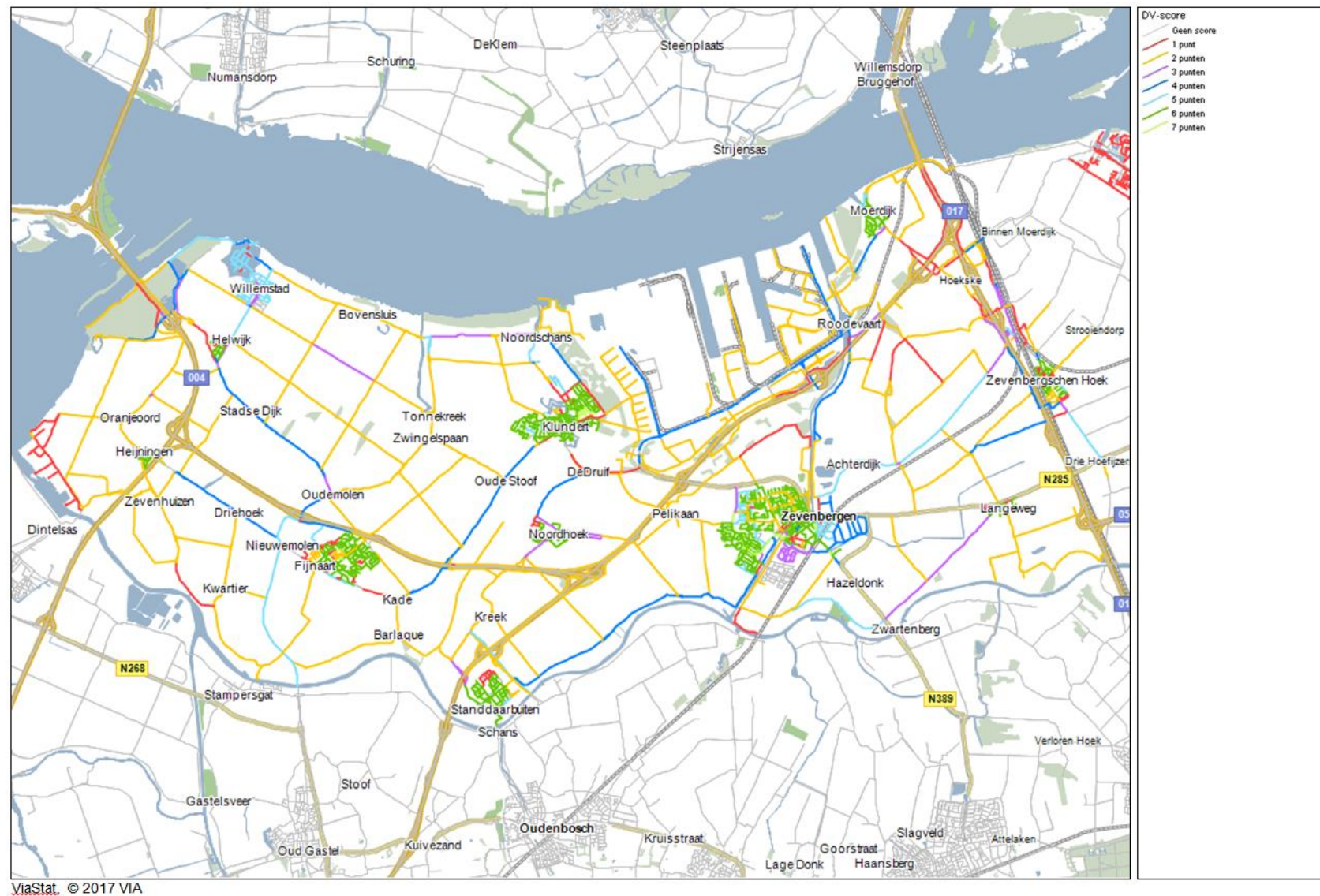
Bijlage 1: Wegcategorisering gemeente Moerdijk



Bijlage 2: Wegkenmerken en wegprofielen

Richtlijnen Gemeente Moerdijk										
WEGKENMERKEN per wegcategorie ¹										
ESSENTIELE kenmerken		rijkswegen	provinciale wegen	gemeentelijke wegen						
	Stroomwegen		Gebiedsontsluitingsweg 1		Gebiedsontsluitingsweg 2		Erftoegangsweg 1		Erftoegangsweg 2	
	nationaal	regionaal	bui beb kom	bin beb kom	bui beb kom	bin beb kom	bui beb kom	bin beb kom	bui beb kom	bin beb kom
	SW120	SW120/100	GOW80	GOW70/50	GOW80	GOW70/50	ETW 60	ETW 30 (50 Busr)	ETW 60	ETW 30/erf
max snelheid	130/120/100	120/100/80	80	70/50	80	70/50	60	30	60	30/15km
bebording	G1	G3	nvt(alg limiet)	A1	nvt(alg limiet)	A1	zoneA1/E10	zoneA1/E10	zoneA1/E10	zoneA1/E10/G5
kant markering	doorgetr.(20)	doorgetr. (20)	onderbr.3-3(15)	onderbr.3-3(10)	onderbr.3-3(15)	onderbr.3-3(10)	onderbr.1-1(10) fietssug	onderbr.1-1(10)	geen mark.	geen mark.
				of opsluitband		of opsluitband	of 1-3(10)+ vrijl.fietspad	of opsluitband		
							of 3-1(10)+ vrijl.fietspad			
							(bij bochten, drempels,)			
blokmarkering			1-3 (40cm)	1-3 (40cm)	1-3 (40cm)	1-3 (40cm)				
rijrichting scheiding	voertuigkering	voertuigkering	dub. asmarkering	dub. asmarkering	dub. asmarkering	dub. asmarkering	geen rijrichtingscheiding	geen rijrichtingsch.	geen rijrichtingsch.	geen rijrichtingsch.
	of br middenber	of middenberm	of middenberm	of middenberm	(onderbroken9-3)	(onderbroken3-1)				
		of dub asmark			of middenberm	of middenberm				
		+groene vulling			(overrijdbaar)	(overrijdbaar)				
deelstrepen	3-9(15)	3-9(15)	3-9 (15)	3-9 (15)	3-9 (15)	3-9 (15)				
verhardingsbreedte	2x 1200	2x9.90 - 6.25	2x9.20	2x7.00-8.00	1x11.40	1x5.88-7.88/7.38	1x4.20-6.20 *	1x4.20-6.20 *	2.50-4.50 *	variabel *
rijstrookbreedte	3.50	3.25-3.00	3.10	3.25-3.50	2.75-3.5	2.75-3.5	3.00-4.50 *	3.00-4.50 *	nvt	nvt
breedte rijbaanscheiding	2.20	0.80	0.80	0.80	0.20-0.80	0.10	nvt	nvt	nvt	nvt
OVERIGE kenmerken					gemeentelijke wegen					
beheerder	Rijk	Rijk	Prov/havensch	Gem	prov/havsch/gem	gemeente	gemeente	gemeente	gemeente	gemeente
rijbaan/rijstroken	2x3,2x2	2x2,2x1,1x2	2x1,1x2	2x1,1x2	1x2	1x2	1x1	1x1	1x1	1x1
kruispuntvoorzieningen	ongelijkvloers	ongelijkvloers	rotonde/VRI	rotonde/VRI	rotonde	rotonde/plateau5	plateau60(zn voorang)	plateau30(zn voorang)	plateau60 gelijkw	plateau30 gelijkw
wegvakvoorzieningen	geen	geen	geen	middengeleider	geen	middengeleider	plateau60/wegversm	plateau30(*50-bus)	plateau60/wegversm	drempel30/asverspr
ondeling afstand				500m		250m - 500m	300m	100m	200m	60m
voorzieningen bus			halte haven	halte haven	halte haven	halte haven	op rijbaan	op rijb / plateau50	op rijbaan	op rijb / drempel50
intensiteit mvtg	100-200.000	30-100.000	15-30.000	8000-30.000	6000-15000	4000-8000	2000-4000 (6000)	2000-4000	0 - 2000	0 - 2000
intensiteit vrvk/bus	10-15%	10-15%	10%	10%	10%	10%	4% - 8%	4% - 8%	0-4%	0-4%
intensiteit fiets					100-800 f/etm	100-800	100-400 f/etm	100-400	0-100 f/etm	0-100
parallelweg(geen erfaan)	a (3.50-6.00)	a (3.50-6.00)	a (3.50-6.00)	a (3.50-6.00)	zo mogelijk	zomogelijk	nee	nee	nee	nee
fietsvoorzieningen	parallelwg	parallelweg	parwg/(brom)fietsp	parwg/(brom)fietsp	(brom)fietspad	fietspad	f sugstr/fietsstr/fietspad	f sug(rabat)/fietsstr	nee	nee
breedte fietsvoorz	1x3.00 2x2.50	1x3.00 2x2.50	1x3.00 2x2.50	1x3.00 2x2.50	1x3.00 2x2.50	2x2.10	100 / 150 / 2.00 2r 300	100 / 150	nvt	nvt
markering fietsvoorz					as 0.30-2.70	nvt	1-1 / doorgetr+symb / ..	1-1 / doorgetr+symb	nvt	nvt
bromfietsvoorzieningen	parallelwg	parallelweg	parwg/(brom)fietsp	parwg/(brom)fietsp	(brom)fietspad	rijbaan(tenzij..)	rijbaan	rijbaan	rijbaan	rijbaan
voorrang	a	a	a	a	a	a	nee tenzij noodzakelijk	nee tenzij noodz	nee	nee

Bijlage 3: Huidige Duurzaam Veilig score



Bijlage 4: Overzicht meldingen bewoners

Parkeren

Parkeren is het onderwerp waar de afgelopen jaren de meeste meldingen over zijn gedaan, 27% (180) van alle verkeersmeldingen. Onder parkeren wordt verstaan, meldingen die gaan over het algemeen belang, en niet het individuele belang. Onder algemeen belang wordt verstaan:

- Fout parkeren in een straat (niet voor een uitrit)
- een parkeertekort in een straat/buurt
- Parkeerverbod instellen of opheffen (niet voor een uitrit)

Een aantal voorbeelden die genoemd kunnen worden bij fout parkeren zijn:

- ouders die verkeerd parkeren tijdens het halen en brengen naar school;
- op het trottoir parkeren, hierdoor moeten voetgangers over straat lopen;
- auto's parkeren op het fietspad.

De volgende voorbeelden kunnen genoemd worden bij een parkeertekort:

- Bewoners kunnen niet op eigen terrein parkeren waardoor een tekort in de openbare ruimte ontstaat
- Klanten van ondernemingen hebben geen plek om te parkeren

Een aantal voorbeelden die genoemd kunnen worden bij een parkeerverbod in te stellen of te ontheffen:

- geparkeerde auto's blokkeren de weg voor doorgaand verkeer en hulpdiensten;
- auto's parkeren in de bocht;
- door het parkeerverbod ontstaat er een tekort aan parkeer-voorzieningen.

Hard rijdend verkeer

17% (112) van de verkeersmeldingen gaat over hard rijdend verkeer.

Voorbeelden van meldingen op het gebied van hard rijdend verkeer zijn:

- Het is een 30km/h zone maar niemand houdt zich aan de snelheid
- Snelheid is vele male hoger dan is toegestaan
- Verzoek om snelheidsremmende maatregelen te nemen voordat er ongelukken gebeuren

Vrachtverkeer

Vrachtverkeer komt als derde aan bod waar de meeste meldingen over zijn gemaakt door bewoners, 12% (81) van de verkeersmeldingen gaat hierover.

Onder vrachtverkeer wordt verstaan:

- overlast door trillingen en geluid;
- het (illegaal) parkeren van vrachtverkeer;
- vrachtverkeer rijdt waar dit niet is toegestaan.

Wat opvallend is, is dat er maar enkele meldingen zijn gekomen over landbouwverkeer.

Overige onderwerpen

De drie onderwerpen die hierboven zijn genoemd zijn goed voor 56% van de meldingen. De overige 44% gaan voornamelijk over:

- Uitrit / garage wordt geblokkeerd door een geparkeerde auto;
- Bestuurders die in twee richtingen rijden in een één richtingsstraat
- Sluipverkeer
- Zichtbaarheid en voorrangsregelingen kruisingen
- Ouders die kinderen naar school brengen
- Campers/caravans/auto's/vrachtauto's die een lange periode een parkeervak bezet houden
- Auto's die parkeren op een toegewezen gehandicaptenparkeerplaats
- Fietsoversteken die niet goed zichtbaar zijn en de voorrangsregeling onduidelijk is

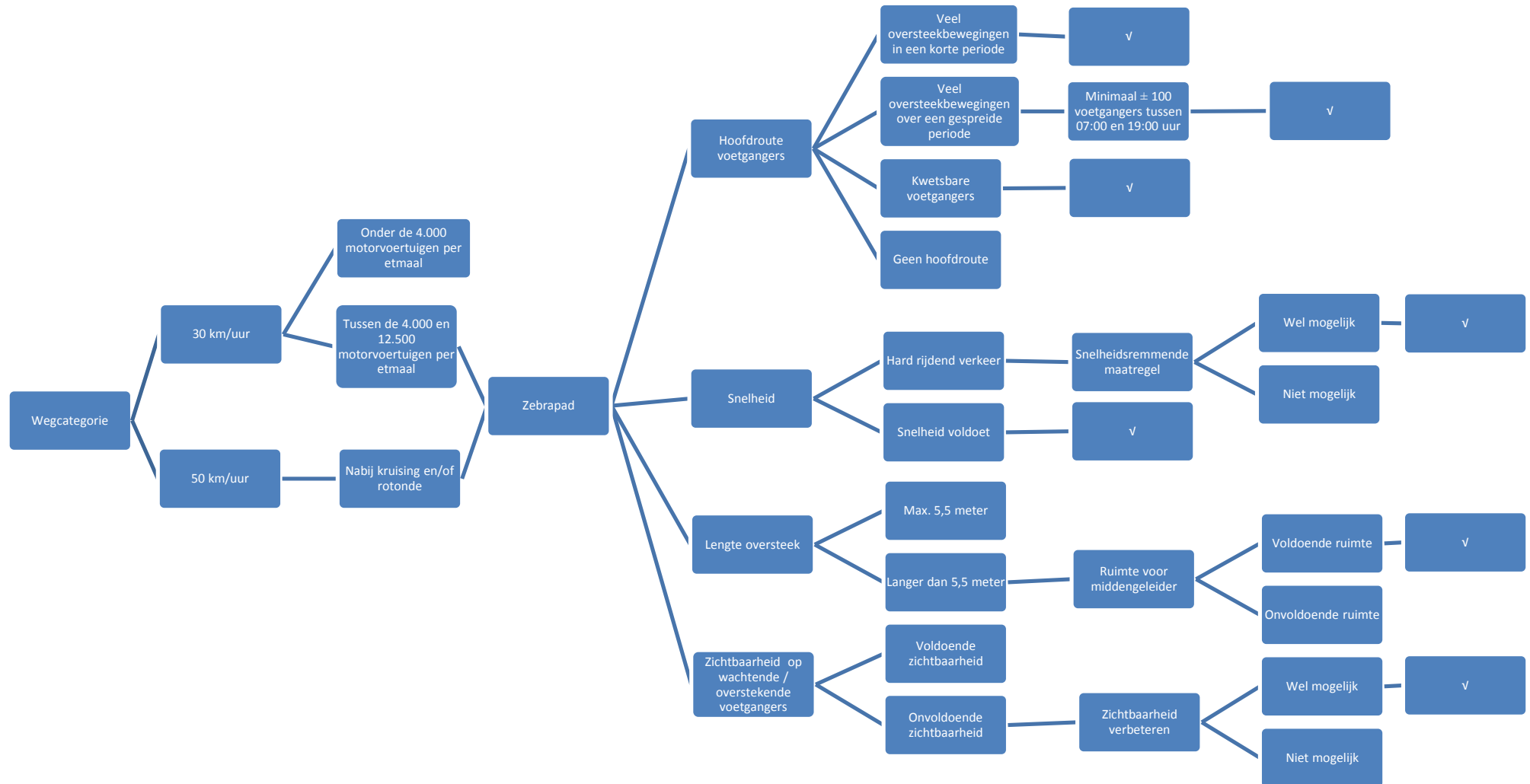
Zaaksysteem

Straat	Plaats	Onderwerp
Koperwiekstraat	Fijnaart	/
Voorstraat	Fijnaart	Onveilige situatie na plaatsing verkeersbord
Wilhelminastraat / Korte Kerkstraat	Fijnaart	Aandacht voor verkeerssituatie op de kruising
Tennislaan	Fijnaart	Verzoek om bloembakken of verkeersdrempel bij het zwembad
Oudemolensedijk	Fijnaart	Verzoek om snelheidsmetingen uit te voeren
Boerendijk	Fijnaart	Verzoek iets te doen aan de verkeerssituatie
Sabinaweg	Heijningen	Weg wordt gebruikt als racebaan
Oude Heijningsedijk	Heijningen	Verzoek iets te doen aan de verkeerssituatie
De Polderstraat / Hoge Heijningsedijk	Heijningen	Vragen over de voorrangsregeling
't Hooren Werck	Klundert	Verzoek om drempels
Langeweg/Westelijke Randweg	Klundert	Extra rijstrook zorgt voor snel rijdende auto's over de rotonde
Zevenbergseweg	Klundert	Wegsituatie bekijken
Schansweg	Klundert	Maatregelen voor de 30km/h zone
Schansweg	Klundert	Zeer grote snelheden ondanks snelheidsremmers
N285 richting Klundert	Klundert	Inhaalverbod instellen
Havendijk	Moerdijk	Verzoek om zebrapad
Zuidlangeweg	Oudemolen	Bestemmingsverkeer
Molendijk	Standdaarbuiten	Verzoek om verkeersdrempels
Timberwolfstraat/Oesterzwam	Standdaarbuiten	Overlast bouwverkeer Vlinderbuurt
Voorstraat	Willemstad	Ongenoegen over de snelheden
Aquamarijn	Zevenbergen	Informatie m.b.t. de verkeersdrempel
Keizersweerd / Gaasbeek	Zevenbergen	Verzoek om informatie verkeersmaatregel
Gaasbeek	Zevenbergen	Verzoek extra verkeersmaatregelen
Oostrand (N389)	Zevenbergen	Verzoek van ZLTO om landbouwverkeer toe te staan
Oostrand (N389)	Zevenbergen	Omrijden
Westrand 14	Zevenbergen	Mogelijk gevaarlijke situaties door verplaatsen brievenbus
Dr. Anriënslaan	Zevenbergen	Hoge snelheden, verzoek om iets te doen
Prins Hendrikstraat	Zevenbergen	Informatie inzake de afsluiting voor landbouwverkeer
Klundertseweg	Zevenbergen	Verkeerssituatie
Klundertseweg	Zevenbergen	Aanpassingen m.b.t. de verkeersveiligheid
Klundertseweg	Zevenbergen	Verzoek om snelheidsbeperkingen
Bloemendaalse Zeedijk	Zevenbergschen Hoek	Gevaarlijke situaties door hoge snelheden
Driehoefijzersstraat	Zevenbergschen Hoek	Ongenoegen over afsluiting
Ewoudsdam	Zevenbergschen Hoek	Ongenoegen aangepaste bocht

Straat	Plaats	Thema's	Onderwerp	Datum
Oude Heijningsedijk	Heijningen	Negeren verkeersregels, hinderlijk gedrag, afleiding	Hoge drempel of snelheidscontrole	Maart 2012
Slobbergorsedijk (3 meldingen)	Heijningen	Onderhoud en beheer, omgevingsfactoren en weginrichting, negeren verkeersregels, hinderlijk gedrag, afleiding	Te smal om elkaar te passeren en de afsluiting ongedaan maken. Begroeiing en obstakels langs de weg verwijderen en snelheidsmaatregelen.	Augustus en september 2014
Markweg Zuid	Heijningen	Negeren verkeersregels, hinderlijk gedrag, afleiding	Snelheidsmaatregelen en controle.	November 2014
Molenstraat	Fijnaart	De weginrichting	Ouders van schoolgaande kinderen hinderen het verkeer	November 2015
Korte Kerkstraat	Fijnaart	De weginrichting	De uitritconstructie is onduidelijk	Maart 2017
Oudemolensedijk (3 meldingen)	Fijnaart	Negeren van verkeersregels	Snelheid wordt overschreden	November 2015, september 2016, mei 2017
Eerste Kruisweg	Fijnaart	Onderhoud en beheer, omgevingsfactoren en weginrichting.	Het verkeer rijdt recht door over de kruising in plaats van het rustig afbuigt.	Juli 2017
Stationslaan	Zevenbergen	Negeren verkeersregels, hinderlijk gedrag, afleiding	Verkeerslichten bij zebrapad en controle politie.	Maart 2012
De Kerkhofweg	Zevenbergen	Negeren van verkeersregels	/	Maart 2016
Twintighoven	Zevenbergen	Negeren van verkeersregels	/	Maart 2016
De Meeren	Zevenbergen	Negeren van verkeersregels	Men stopt niet altijd bij het zebrapad	Maart 2016
Klundertseweg en Pelikaan (7 meldingen)	Zevenbergen	Negeren van verkeersregels en hinderlijk gedrag	Hard rijdend verkeer en geluidsoverlast door de kinderkoppen. Gevaarlijke situaties met fietsers en landbouwverkeer.	April en mei 2017
Bolwerk, Oliemolenstraat, Poststraat en Westerstraat	Klundert	Negeren verkeersregels, hinderlijk gedrag, afleiding	Afsluiten toegangsweg vanuit Moerdijk zodat vrachtverkeer niet door Klundert rijdt als sluipverkeer.	April 2014
Groeneweg	Noordhoek	Onderhoud en beheer, omgevingsfactoren en weginrichting	Bij de herinrichting is niet voldoende rekening gehouden met voetgangers.	Mei 2014
De Wieken	Zevenbergschen Hoek	Negeren verkeersregels, hinderlijk gedrag, afleiding	Wegversmalling zorgt voor gevaarlijke situaties in verband met het zware vrachtverkeer dat zich niet aan de snelheid houdt.	Augustus 2015

Kern	Datum	Ambitie	Knelpunten
Klundert	April 2013	Een vermindering van overlast door vrachtwagens, vermindering auto druk en meer veilige fietsroutes.	- Zevenbergschepoort - Hoogstraat - Oliemolenstraat - Kerkring
Fijnaart	April 2013	Behoud van tevredenheid over de verkeerssituatie en oplossen van de genoemde knelpunten, waarbij het verbeteren van het OV en veilige fietspaden de nadruk hebben.	- Onderhoud fietspaden - Tennislaan / Prinses Margrietstraat - Busluis Langbroek - Molenstraat / Kadedijk - Wilhelminastraat - Boerendijk
Zevenbergen	Juni 2017	Het totale centrum van Zevenbergen veiliger- en fietsers- en voetgangersvriendelijk maken.	- Voertuigen rijden vaak harder dan 50km/h - Voertuigen stoppen vaak niet voor zebrapaden - Veel vrachtverkeer nog door de kern - Bestaande delen rondweg vaak nog onbekend (navigatiesystemen)
Willemstad	Juli 2016	Een veilig fiets-, wandel- en hardlooplegebied waar het verkeer zich aan de snelheidsbegrenzing houdt en een duidelijk herkenbare (toeristische) route.	- Noordlangeweg (West) - Onduidelijkheid bebording
Heijningen	Maart 2014	Relatie tussen kern en buitengebied versterken	- (geluids) Overlast van de A26 - Verbeteren ontsluiting via Polderstraat
Buitengebied	Maart 2015	Vermindering overlast van zwaar vrachtverkeer en sluipverkeer. Dat men zich aan de snelheidslimieten houdt in het buitengebied.	- Overlast zwaar vrachtverkeer en sluipverkeer - Mentaliteit bestuurders - Onderhoud en inrichting wegen
Helwijk	September 2015	Geluidshinder van de snelweg verminderen, een veilig Steenpad realiseren en veilige fietsroutes.	- Geluidshinder snelweg - Te hard rijdend verkeer in de kern - Onveilige fietsroutes naar Klundert en Zevenbergen
Langeweg	April 2014	Een veilig, goed bereikbaar en leefbaar dorp.	- Zuiddijk - Sluipverkeer van Etten-Leur naar A16 - Oversteekbaarheid Zuiddijk/N285 - Overlast zwaar verkeer Zuiddijk/Schoolstraat - Ontbreken voetgangersvoorzieningen
Noordhoek	Februari 2015	Een verkeersveilig dorpskern en een veilig fietsroute.	- Overlast vrachtverkeer in de kern - Hard rijdend verkeer door de kern - Geen veilige fietsroute richting Zevenbergen
Standdaarbuiten	December 2014	Een veilige markt, fietsverbinding en oversteekplaats bij de basisschool.	- Te hard rijdend verkeer op de Markt, Molenstraat en Hoogstraat - Geen veilig fietsverbinding naar Zevenbergen - Geen veilige oversteekplaats bij de basisschool
Zevenbergschen Hoek	Februari 2016	Dat bewoners geen overlast ondervinden van vrachtverkeer, sluipverkeer en hard rijdend verkeer door de kern.	- Overlast vrachtverkeer - Sluipverkeer richting de A16 - Hard rijdend verkeer door de kern

Bijlage 5: Stroomschema toepassen zebrapad



Bronnenlijst

- BLIQ (2017), Verkeersveiligheidsrapportage periode 2014 – Q2 2017 in Gemeente Moerdijk, onbekend;
- CROW publicatie 230 (2016), Ontwerpwijzer Fietsverkeer, Ede;
- Gemeente Moerdijk (2014), Aanpak landbouwverkeer gemeente Moerdijk, Zevenbergen;
- Gemeente Moerdijk (2011), Fasering fiets- en wandelpadennetwerk gemeente Moerdijk, Zevenbergen;
- Gemeente Moerdijk (2011), Handboek Beeldkwaliteit, Zevenbergen;
- Gemeente Moerdijk (2007), Lokaal mobiliteitsplan 2007-2011/2015, Zevenbergen;
- Gemeente Breda (2016), Oversteken in Breda, Breda;
- Gemeente Moerdijk (2014), Paraplunota Maatschappij 2014 – 2030, Zevenbergen;
- Gemeente Moerdijk (2017), Raadsvoorstel Effect-gestuurd beheer van de openbare ruimte, Zevenbergen;
- Gemeente Moerdijk (2016), Uitvoeringsprogramma wegen buitengebied en schoolfietsroutes gemeente Moerdijk, Zevenbergen;
- Gemeente Moerdijk (2017), Verkeerstellingen gemeente Moerdijk 2000 tot heden, Zevenbergen;
- Gemeente Moerdijk (2014), Woningbehoefte onderzoek, Zevenbergen;
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2012), Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Den Haag;
- Provincie Brabant (2016), Brabanders gaan voor NUL verkeersdoden 2016-2020, Den Bosch;
- Tweede Kamer der Staten-Generaal (2002), Het nationaal verkeer- en vervoersplan, 's-Gravenhage

Bronnenlijst afbeeldingen

Pag. 12: Aantal verkeersdoden per provincie

Bron: <http://www.omroepbrabant.nl/?news/2643791273/113+verkeersdoden+Brabant+blijft+koploper.aspx>

Pag. 12: Programmajaren Het Brabants Verkeersveiligheidsplan 2016-2020

Bron: Het Brabants Verkeersveiligheidsplan 2016-2020

Pag. 18: Aantal ziekenhuisgewonden (geïndexeerd) in de afgelopen 10 jaar

Bron: VIA

Pag. 24: Elektrische parkeerplaats

Bron: Gemeente Moerdijk

Pag. 25: Demografische ontwikkeling

Bron: Gemeente Moerdijk (2014), Woningbehoefte onderzoek, Zevenbergen

Pag. 26: Verkeersmodel Zevenbergen 2030

Bron: Brabant Brede Model Aanpak (BBMA)

Pag. 33: VVN schoolzone bord

Bron: Gemeente Moerdijk

Pag. 33: Schoolzone

Bron: Gemeente Moerdijk

Pag. 34: Kiss & Bike bord

Bron: <http://www.076fietst.nl/wp-content/uploads/kiss-bike-1-1030x689.jpg>

Pag. 36: Bord overstekende ouderen

Bron: <https://www.informatiebord.nl/p/1532/informatieborden/buitenlandse-verkeersborden/verkeersbord-rvv-j21-ouderen/>

Pag. 38: Zebrapad Doelstraat te Zevenbergen

Bron: Gemeente Moerdijk

Pag. 39: L2 bord met verhoogde attentie

Bron: www.pol.nl

Bronnenlijst figuren

Pag. 42: Reflecterende belijning

Bron: <http://www.nulverkeersdodenbrabant.nl/veilige-belijning-fietspaden-provinciale-wegen-brabant/>

Pag. 43: Wegdekverlichting interactieve fietsoversteekplaats

Bron: <http://www.sysconnect.nl/interactieve-oversteekplaats.html>

Pag. 43: Bord interactieve fietsoversteekplaats

Bron: <http://www.sysconnect.nl/interactieve-oversteekplaats.html>

Pag. 45: Landbouwplateau Drogedijk te Fijnaart

Bron: Gemeente Moerdijk

Pag. 45: Gumatec drempel

Bron: <http://www.intercodaminfra.com/products/gumatec/73/gumatec>

Pag. 46: Kruispunt de Meeren – Zomerland te Zevenbergen

Bron: www.maps.google.com

Pag. 52: Tijdelijke drempel nieuwbouwwijk Bosselaar Zuid te Zevenbergen

Bron: Gemeente Moerdijk

Pag. 52: Kruising Huizersdijk – Zuidrand te Zevenbergen

Bron: Gemeente Moerdijk

Pag. 12: Ontwikkeling van ernstig gewonden in de periode 2011 – 2017 Q2 binnen de gemeente Moerdijk

Bron: verkeersveiligheidsmonitor VIA Statistiek en BLIQ verkeersveiligheidsrapportage periode 2014 – Q2 2017

Pag. 12: Factoren bij verkeersongevallen met ernstig gewonden

Bron: Verkeersveiligheidsmonitor VIA Statistiek en BLIQ verkeersveiligheidsrapportage periode 2014 – Q2 2017

Pag. 12: Intensiteiten zebrapaden

Bron: CROW publicatie 226



Colofon

Verkeersveiligheidsplan Moerdijk 2018 – 2028

Zevenbergen, December 2017

Tekst:

Karen van den Ouweland, Evelien Roelands, Ad Boonman en Martijn van Galen
Gemeente Moerdijk, Verkeer

Vormgeving:

Evelien Roelands

Meer informatie:

Gemeente Moerdijk
Postbus 4, 4760 AA Zevenbergen
T: 14 0168
Mail: info@moerdijk.nl
www.moerdijk.nl

Twitter: @Moerdijkse_stem

Facebook: Gemeente Moerdijk



Van: Diana Kaasenbrood <Diana.Kaasenbrood@moerdijk.nl>

Datum: donderdag, 10 oktober 2024 om 17:44

Aan: Willem Manneke <wmanneke@euronet.nl>

Onderwerp: 20241009 Maximaal aantal voertuigen erftoegangswegen Ruijgenhilpolder en Oostdijk

Beste Willem,

Ik stuur je de adviezen die ik zelf terug kan halen uit mijn eigen archief, gericht op de Oostdijk/ Ruijgenhilpolder. Dit betreft interne communicatie. Blauw is door verkeer geadviseerd, groen door mijzelf.

Het advies vanuit verkeer is als volgt gegeven (in blauw):

Over bereikbaarheid:

- *Naar verwachting zullen er gemiddeld 1600 motorvoertuigbewegingen per dag zijn van en naar het park. De wegen die van en naar het park leiden zijn 3,5 tot 4 meter breed en worden momenteel gebruikt voor:*

- o de ontsluiting van de Polder Ruigenhil*
- o de verbindingen tussen Willemstad, Tonsekreek, Noordschans en Klundert*
- o landbouwverkeer naar en van bedrijven en percelen in de Polder Ruigenhil*
- o utilitair en recreatief fietsverkeer*

Het huidige gebruik van de weg komt overeen met de categorisering als ETW-2 bubeko, de huidige inrichting van de weg is daarvoor adequaat genoeg.

Mijn (interne) reactie hierop was (groen):

Opmerking Diana:

De huidige weg voldoet niet aan de inrichting ETW type 2. Om die reden is er een verbodsbord (uitgezonderd bestemmingsverkeer) EN een aslastbeperking van 4,8 T voor de Oostdijk ingesteld.

Citaat:

“De Wegenwet bevat geen definitie van het begrip ‘weg’. Uit de wetsgeschiedenis – van ruim negentig jaren oud – volgt dat de wetgever het destijds niet nodig en wenselijk vond dit begrip te definiëren opdat dit begrip zich in de praktijk kon ontwikkelen. 1 De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) beoordeelt dit aan de hand van de algemene verkeersfunctie: 2

‘De Wegenwet heeft naar het oordeel van de Afdeling betrekking op verkeersbanen die een functie vervullen ten behoeve van het afwikkelen van het openbare verkeer en die derhalve naar hun aard of functie een grote, onbepaalde publieksgroep dienen.’

Deze beoordeling vindt plaats aan de hand van de feitelijke omstandigheden ter plaatse en in het bijzonder het gebruik van de weg, 3 alsook de historische functie van de weg. Een weg die uitsluitend wordt gebruikt door bestemmingsverkeer vervult geen algemene verkeersfunctie. De definitiebepaling ‘weg’ moet ruim worden uitgelegd: ook bos- en wandelpaden, 4 parkeerplaatsen 5 en zelfs het trottoir 6 kunnen kwalificeren als (een onderdeel van) een weg in de zin van de Wegenwet.”

De genoemde verboden zijn bedoeld om enerzijds de oostdijk niet te overbelasten, en anderzijds conflicten met het overige gebruik van de weg (m.n. fietsers en landbouwvoertuigen) te voorkomen.

1. Het verkeersadviesbureau dat de ontwikkelaar adviseert, heeft in een eerder advies gesteld dat verbreding van de Oostdijk met grasbetonbestrating tot 4,50 meter voldoende zou moeten zijn. Dit advies lijkt voorbij te gaan aan het feit dat in de toekomst ook het huidige gebruik van de weg gehandhaafd blijft. Daardoor zal de huidige categorisering ook niet meer voldoen (zie hierboven). Er is dan een aangepaste inrichting gewenst, zo niet noodzakelijk. Een wegbreedte van 4,50 meter voldoet dan niet voor het veilig passeren van landbouwvoertuigen en fietsers. Dit kan met de bovengenoemde verkeersaudit worden bevestigd of weerlegd.

Het aanbrengen van 0,5 m1 grasbetontegels is niet mogelijk binnen de huidige beschikbare ruimte aan de Oostdijk.

Met vriendelijke groet,

Diana Kaasenbrood

Beheeradviseur wegen

14 0168

Gemeente Moerdijk | Pastoor van Kessellaan 15, 4761 BJ Zevenbergen

Postbus 4, 4760 AA Zevenbergen | [moerdijk.nl](https://www.moerdijk.nl)

Van: wmanneke@euronet.nl <wmanneke@euronet.nl>

Verzonden: woensdag 9 oktober 2024 16:32

Aan: Diana Kaasenbrood <Diana.Kaasenbrood@moerdijk.nl>

Onderwerp: Re: 20241009 Maximaal aantal voertuigen erftoegangswegen Ruijgenhilpolder en Oostdijk

Geachte mevrouw Kaasenbrood/beste Diana,

Dank voor uw snelle en duidelijke reactie. Ga ik vanavond op studeren!

Vanuit de werkgroep verkeer (o.a. Rinus Hyubregts en Martin Buil) begreep ik dat er mogelijk ook adviezen zijn vanuit wegbeheer / verkeerkundigen t.a.v. verkeersadviezen van verkeersaantallen voor Ruijgenhilpolderwegen en Oostdijk.

Mochten er inderdaad adviezen zijn is het mogelijk om deze ook in te zien / gemaild te krijgen?

Met vriendelijke groet,

Willem Manneke

Van: Diana Kaasenbrood <Diana.Kaasenbrood@moerdijk.nl>

Datum: woensdag, 9 oktober 2024 om 16:07

Aan: wmanneke@euronet.nl <wmanneke@euronet.nl>

Onderwerp: RE: 202401001 Maximaal aantal voertuigen erftoegangswegen Ruijgenhilpolder en Oostdijk

Beste Willem,

Het bijgevoegde kaartje A3 geeft de beperkingen in het gebied aan. Daarnaast geldt de wegcategorisering zoals opgenomen in het verkeersveiligheidsplan Moerdijk. Deze is openbaar te raadplegen via de site, ik heb hem ook als bijlage toegevoegd. Bijlage 1 bij dit plan bevat de wegcategorisering, en bijlage 2 de kenmerken die daar bij horen, waaronder de intensiteiten van het verkeer.

Met vriendelijke groet,

Diana Kaasenbrood

Beheeradviseur wegen

14 0168 | 06 15 56 62 34

Gemeente Moerdijk | Pastoor van Kessellaan 15, 4761 BJ Zevenbergen

Postbus 4, 4760 AA Zevenbergen | [moerdijk.nl](https://www.moerdijk.nl)

Van: wmanneke@euronet.nl <wmanneke@euronet.nl>

Verzonden: woensdag 9 oktober 2024 15:35

Aan: Diana Kaasenbrood <Diana.Kaasenbrood@moerdijk.nl>

Onderwerp: 202401001 Maximaal aantal voertuigen erftoegangswegen Ruijgenhilpolder en Oostdijk

Geachte mevrouw Kaasenbrood,

Naar aanleiding van de verleende Omgevingsvergunning Vakantiepark Bovensluis probeer ik me een beeld te vormen van de huidige maximale belasting (aantal voertuigen/landbouwvoertuigen en evt. langzaam verkeer) van de erftoegangswegen in de Ruijgenhilpolder en Oostdijk.

Bij deze wil ik u vragen of u me helpen aan een overzicht van de toegestane / geadviseerde aantallen voertuigen op de erftoegangswegen en Oostdijk of me kunt aangeven waar deze voor mij te vinden zijn ?

Bij voorbaat dank,

Willem Manneke

Artikel 35-vragen

UM

De heer J. Lems

Kenmerk 01083 35 / 1312853

Datum 3 oktober 2024

Onderwerp camping Bovensluis

Geachte heer Lems,

U heeft de volgende vragen ex artikel 35 Reglement van Orde op 10-9-2024 met betrekking tot fort Bovensluis en vakantiepark Bovensluis aan het college van burgemeester en wethouders gesteld:

Ten eerste bent u bang dat het bezoeken en bezichtigen van fort Bovensluis beperkt gaat worden door de realisatie van een omliggend vakantiepark. U haalt enkele passages aan uit verschillende documenten.

Vraag 1:

Wat is het standpunt van het college inzake het aanwijzen van het fort, kazerne en grachten tot gemeentelijk monument?

Antwoord:

Het college kan pas een standpunt innemen als de commissie visuele omgevingskwaliteit, voorheen monumentencommissie, een advies heeft uitgebracht. Dit is tot nu toe nog niet gebeurd maar het verzoek daartoe is wel in behandeling. Medio november 2024 wordt hier een besluit over verwacht.

Vraag 2:

Wat heeft het aanwijzen tot gemeentelijk monument voor invloed op dit beoogde vakantiepark?

Antwoord:

Geen. De aanvraag omgevingsvergunning moet getoetst worden aan de wetgeving die op dat moment gold. Toen was er nog geen verzoek om aanwijzing als gemeentelijk monument ingediend. Echter de plannen betekenen een verbetering voor de situatie in het cultuurhistorische waardevolle fort Bovensluis. Het fortgebouw met de aarden wal.

Vraag 3:

Wat zijn de financiële consequenties van het aanwijzen tot gemeentelijk monument?

Antwoord:

Geen. Alleen als het gebouw aangewezen gaat worden als gemeentelijk monument komt er ingevolge de Erfgoedverordening een instandhoudingsplicht. Dit houdt in dat het monument in een goede staat van onderhoud moet blijven verkeren. Ze moeten voldoen aan de eisen voor bestaande bouw uit het Besluit bouwwerken leefomgeving, afgekort Bbl (voorheen Bouwbesluit). Geen onredelijke zware eisen.

Vraag 4:

Wat zullen de gevolgen zijn voor het beoogde vakantiepark als het fort, kazerne en grachten wordt aangewezen als een gemeentelijk monument?

Antwoord:

Toekomstige verbouwingen van het fortgebouw of andere onderdelen, zullen getoetst worden aan de uitgangspunten voor monumenten. Dit heeft geen gevolgen voor de vakantiehuisjes of de utilitaire gebouwen. Het is de vraag of en welke gebouwen aangewezen gaan worden als gemeentelijk monument.

In de toekomst zal er rond monumenten, zogenaamde "monumentenbiotopen" moeten worden vastgesteld. Dit moet worden opgenomen in het gebiedsdekkend Omgevingsplan en moet uiterlijk 2032 klaar zijn. Hier moet nog beleid voor worden gemaakt.

Ten tweede is Uw Moerdijk ook bezorgd over het omliggende natura 2000 gebied, er zitten langs de dijk ook stilte/broedgebieden. De initiatiefnemer heeft het zelf over 402 woningen voor 2.397 bezoekers. Uw Moerdijk is bang dat het vele verkeer op wisseldagen (maandag en vrijdag) van minimaal 1200 auto's een enorme negatieve invloed gaat hebben op dit gebied, en dan hebben we de dagtochtjes van de gasten en de afvoer en aanvoer van afval en goederen nog niet meegeteld!

Vraag 5:

Is het college het met Uw Moerdijk eens dat deze bewegingen een te groot negatief effect zullen hebben op het aanliggende stilte en natuurgebied?

Antwoord:

In het kader van deze ontwikkeling, maar ook andere projecten rondom Willemstad is inmiddels een verkeersonderzoek gestart naar de afwikkeling van het toekomstig verkeer en de daarvoor noodzakelijke maatregelen en ingrepen in de huidige infrastructuur. Er zal zeker sprake zijn van een toename van verkeer ten opzichte van het huidige verkeersbeeld rondom het recreatiepark. De impact op natuur- en stiltegebied is door de provincie beoordeeld en zij kwamen tot de conclusie dat er geen belemmering is voor deze ontwikkeling.

Ten derde, met het oog op de aanvraag van een omgevingsvergunning door de initiatiefnemer bij de Gemeente Moerdijk, graag daar aandacht voor. Volgens de vergunningaanvraag is de ingang van het park gesitueerd aan de Oostdijk, terwijl voor de ingang van het bouwverkeer voor de Oostmiddelweg is gekozen. Volgens verkeersdeskundigen en wegbeheerders van de Gemeente Moerdijk is de Oostdijk volstrekt niet geschikt om de aantallen verkeersstromen te verwerken die het beoogde park genereert. Bovendien heeft het Gemeentebestuur zelf in 2017 een bestuurlijke visie Buitengebied opgesteld, waarin onder meer wordt gesteld: "Ontwikkelingen moeten niet zorgen voor een toename aan verkeersbelasting op wegen waar dit op basis van de huidige belasting niet wenselijk is." Omdat het ten opzichte van de aantallen op de voormalige camping om een vervijfvoudiging gaat moet wel degelijk over een "ontwikkeling" worden gesproken.

Vraag 6:

Waarom is de initiatiefnemer met het oog op verkeersveiligheid en bereikbaarheid niet om een verkeersplan gevraagd (verwijzend naar de bestuurlijke visie hierover in het Bestemmingsplan), waarin wordt beschreven op welke wijze de verkeersstromen in goede banen worden geleid? Als de initiatiefnemer dit niet kan aantonen, gelet op de zeer gebrekkige infrastructuur, dan mag de vergunning o.i. ook niet worden verstrekt.

Antwoord:

Een verkeersplan is geen indieningsvereiste voor de omgevingsvergunning welke binnen het bestemmingsplan past.

Vraag 7:

Hoe gaan de gemeente en initiatiefnemer in de toekomst de veiligheid van fietsers op de dijk garanderen, het is tenslotte bij uitstek een toeristische fietsroute ook in het kader van de Zuiderwaterlinie en wie gaat de kosten dragen?

Antwoord:

Zoals onder vraag 5 aangegeven wordt dit nader onderzocht. Kosten voor aanpassingen liggen bij de gemeente Moerdijk omdat de ontwikkeling binnen het bestemmingsplan past.

Vraag 8:

Wie gaat die kosten dragen? Wat doet de Gemeente om te voorkomen dat niet de initiatiefnemer, die met de activiteit verkeersmaatregelen noodzakelijk maakt, maar de Moerdijs belastingbetaler opdraait voor de kosten van noodzakelijke maatregelen?

Antwoord:

De verkeersmaatregelen zijn nodig doordat de omvang van de recreatiebestemming, zoals opgenomen in het bestemmingsplan Buitengebied Moerdijk van 2008, ongewijzigd is vastgesteld door de gemeenteraad bij actualisatie van het bestemmingsplan Buitengebied Moerdijk in 2018. Voorheen werd slecht circa de helft van de recreatiebestemming benut ten dienste van camping Bovensluis. Echter wordt nu de volledige omvang van de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt benut door de initiatiefnemer. De gevolgen die daaruit voortvloeien vallen onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Moerdijk.

Vraag 9:

Is er overleg geweest met Waterschap Brabantse Delta, als eigenaar en beheerder van de Oostdijk, over de hogere (verkeers-)belasting van het dijklichaam en benodigde infrastructuur aanpassingen om verkeersveiligheid niet achteruit te laten gaan t.o.v. de huidige situatie en wat was de uitkomst van dat gesprek?

Antwoord:

De Oostdijk kent weinig mogelijkheden voor infrastructurele aanpassingen. Ook niet na de dijkversterking welke in de toekomst plaats zal vinden. De Oostdijk kent reeds een aslastbeperking. Intensiever verkeer heeft geen invloed op het dijklichaam, mits de aslast niet overschreden wordt.

Vraag 10:

Als de omliggende wegen aangepakt moeten worden om de verkeersafhandeling op orde te brengen wie gaat dat betalen en wat zijn de geschatte kosten van deze ingrepen?

Antwoord:

De gemeente Moerdijk is verantwoordelijk voor de veiligheid van haar wegen. De kosten van aanpassingen zijn dan ook voor rekening van de gemeente Moerdijk. De kosten zijn nog niet in beeld.

Ook vindt Uw Moerdijk dat er genoeg documenten (waar ook raadsbesluiten aan ten grondslag liggen) bestaan die aangeven dat het beoogde vakantiepark niet past op deze plek. U citeert hierbij enkele passages. Over de Omgevingsvisie stelt U de vragen 11 t/m 13

Vraag 11:

Draagt de ontwikkeling of het initiatief bij aan de geformuleerde kernambities en sluit het aan op de gebiedsgerichte uitwerkingen en in welke mate?

Antwoord:

De afweging of deze ontwikkeling aansluit bij de kernambities voor een gebied is al gemaakt bij de totstandkoming van het bestemmingsplan. Omdat deze ontwikkeling rechtstreeks passend is binnen het bestemmingsplan, wordt in dit geval niet toegekomen aan een toets aan de Omgevingsvisie. Een toets aan de Omgevingsvisie vindt alleen plaats bij ontwikkelingen die in strijd zijn met het bestemmingsplan.

De ontwikkeling past binnen de regels van het bestemmingsplan waardoor een toets aan de omgevingsvisie in dit kader niet relevant is.

Vraag 12:

Is er sprake van een negatieve en/of positieve impact op de kwaliteiten van de leefomgeving, zoals verwoord in deze omgevingsvisie?

Antwoord:

Zie antwoord onder 11. Ook de afweging van de impact van een ontwikkeling op de leefomgeving vindt plaats bij de totstandkoming van het bestemmingsplan.

Vraag 13:

In welke mate wordt het initiatief of de ontwikkeling gedragen door de directe omgeving en wat zijn daarvan de redenen?

Antwoord:

Er is door initiatiefnemer bij aanvraag in 2022 en 2023 naar eigen zeggen contact geweest met de omgeving en toelichting gegeven van de plannen om Bovensluis om te zetten naar een hoogwaardig vakantiepark. De reacties die gemeente hierover hebben bereikt lopen uiteen. De ontwikkeling is passend in het bestemmingsplan/omgevingsplan en daarmee is een omgevingsdialog niet verplicht. De aanvraag dateert van vóór inwerkingtreding van de omgevingswet. Onder de Wabo was sowieso geen verplichte indiening van een verslag van een gevoerde dialoog met de omgeving.

Ten vierde is Uw Moerdijk benieuwd hoe de hele afhandeling van rioolwater gaat plaatsvinden. Ook zijn we benieuwd naar de aansluiting van dit beoogde vakantiepark op het energienetwerk. Dit aangezien de aansluiting van 3 X 250 Amp van de Kogelvangers al onzeker is.

Vraag 14:

Dit vergt allemaal infrastructurele aanpassingen wie gaat deze kosten dragen?

Antwoord:

Aanpassingen aan openbare wegen zijn de verantwoordelijkheid van de gemeente Moerdijk.

Vraag 15:

Welke kosten voor infrastructurele en andere benodigde aanpassingen zal de initiatiefnemer op zich nemen?

Antwoord:

Initiatiefnemer is zelf verantwoordelijk voor de afvoer van rioolwater. Kosten om dit mogelijk te maken zijn voor initiatiefnemer. Dit geldt ook voor eventuele zwaardere stroomaansluitingen, wateraansluiting, etc. Eventuele aanpassingen aan de aansluiting op de openbare weg (uitrit) komen ook voor rekening van de initiatiefnemer, evenals schade ontstaan door bouwverkeer.

Vraag 16:

Wat zouden de te verwachte kosten (schadeclaims) zijn als we als raad de bestemming zouden veranderen?

Antwoord:

Op het moment dat nu de bestemming alsnog wordt gewijzigd, vloeit daar automatisch uit voort dat de economische waarde van de gronden verandert, wat in de meeste gevallen een behoorlijke schadeclaim kan inhouden. Het nu nog wijzigen van de bestemming/functie heeft, gelet op de ingediende aanvraag voor het realiseren van het vakantiepark geen enkel effect omdat van de huidige rechten gebruik kan worden gemaakt. De omgevingsvergunning kan daarop niet worden ingetrokken op een later moment.

Het zou zelfs betekenen dat wanneer de omgevingsvergunning wordt uitgevoerd en daarna de functie in het omgevingsplan wordt gewijzigd, dat de grondeigenaar op basis daarvan alsnog een schadeclaim kan neerleggen vanwege mogelijk economische waardedaling. Dit uiteraard afhankelijk van de functie die aan de gronden wordt gegeven maar speelt zeker bij een extensieve gebruiksfunctie, bijvoorbeeld agrarisch of natuur.

Vraag 17:

Wat zijn alle kosten die we als gemeente moeten gaan maken (infra structuur, nutsvoorzieningen enz.) als het beoogde plan doorgaat?

Antwoord:

Riolering:

Er is geen gemeentelijke riolering naar Bovensluis. Bovensluis loost via een eigen persleiding en pomp rechtstreeks op de rioolwaterzuiveringsinstallatie van het waterschap nabij Willemstad. Bovensluis heeft hier afspraken lopen met het waterschap. Wij zijn niet voornemens om riolering aan te leggen, we zijn dit ook niet verplicht. Er zijn dus geen gemeentelijke kosten wat betreft riolering.

Vraag 18:

Wat is de status op dit moment van het hele plan?

Antwoord:

Op het moment van beantwoording van deze vragen is de besluitvorming op de aanvraag in gang gezet en zal op korte termijn plaatsvinden.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Moerdijk,
de gemeentesecretaris,



drs. M.E. de Groot

de burgemeester,



A.J. Moerkerke

VERKEERSTELLING

Bromfietzers en fietsers

Meetlocatie

Oostdijk
Willemstad

Tussen Westmiddelweg en Grintweg

Ri. 1 = Ri. Noordwest (Grintweg)

Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Westmiddelweg)

Meting

Meetperiode: 27 mei t/m 15 juni 2022

Methodiek: Telslangen

In opdracht van: Gemeente Moerdijk

Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)

M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)

Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

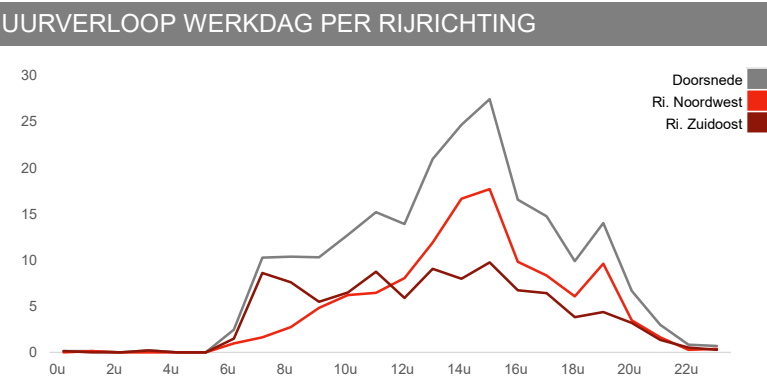
OOSTDIJK, WILLEMSTAD

Tussen Westmiddelweg en Grintweg



	Doorsnede				Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	
Etmaal (0-24u)	215	100%	242	100%	117	129	98	113	
Dag (7-19u)	187	86,9%	219	90,5%	100	116	87	103	
Avond (19-23u)	25	11,4%	20	8,2%	15	12	10	8	
Nacht (23-7u)	4	1,7%	3	1,3%	2	1	2	2	
Ochtendspits (7-9u)	21	9,6%	18	7,2%	4	5	16	13	
Avondspits (16-18u)	31	14,5%	31	12,8%	18	17	13	14	

		Doorsnede				Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost		
		Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	
00:00 - 01:00	-	0	0,1%	0	0,0%	0	0	0	0	
01:00 - 02:00	-	0	0,1%	0	0,1%	0	0	0	0	
02:00 - 03:00	-	0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0	
03:00 - 04:00	-	0	0,1%	0	0,1%	0	0	0	0	
04:00 - 05:00	-	0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0	
05:00 - 06:00	-	0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0	
06:00 - 07:00	-	2	1,1%	2	0,8%	1	1	2	1	
07:00 - 08:00	-	10	4,8%	8	3,2%	2	1	9	6	
08:00 - 09:00	-	10	4,8%	10	4,0%	3	4	8	6	
09:00 - 10:00	-	10	4,8%	14	5,9%	5	8	6	7	
10:00 - 11:00	-	13	5,9%	22	9,0%	6	12	7	10	
11:00 - 12:00	-	15	7,1%	24	9,8%	6	10	9	13	
12:00 - 13:00	-	14	6,5%	20	8,2%	8	11	6	9	
13:00 - 14:00	-	21	9,7%	25	10,3%	12	14	9	11	
14:00 - 15:00	-	25	11,4%	29	12,1%	17	18	8	11	
15:00 - 16:00	-	27	12,7%	28	11,4%	18	16	10	11	
16:00 - 17:00	-	17	7,7%	17	7,2%	10	9	7	8	
17:00 - 18:00	-	15	6,9%	14	5,6%	8	8	6	6	
18:00 - 19:00	-	10	4,6%	9	3,6%	6	5	4	4	
19:00 - 20:00	-	14	6,5%	11	4,7%	10	7	4	4	
20:00 - 21:00	-	7	3,1%	5	2,2%	3	3	3	3	
21:00 - 22:00	-	3	1,4%	3	1,1%	2	1	1	1	
22:00 - 23:00	-	1	0,4%	1	0,3%	0	0	1	0	
23:00 - 24:00	-	1	0,3%	1	0,3%	0	0	0	0	



		Aantal voertuigen
za 28-mei	232	
zo 29-mei	169	
ma 30-mei	199	
di 31-mei	190	
wo 1-jun	234	
do 2-jun	247	
vr 3-jun	265	
za 4-jun	262	
zo 5-jun	95	
ma 6-jun	119	
di 7-jun	213	
wo 8-jun	70	
do 9-jun	203	
vr 10-jun	232	
za 11-jun	410	
zo 12-jun	468	
ma 13-jun	222	
di 14-jun	321	

Verkeersonderzoek vakantiepark Bovensluis Willemstad

Opdrachtgever
Titel rapport

Mulderblauw Architecten B.V.
Verkeersonderzoek vakantiepark Bovensluis
Willemstad

Kenmerk
Datum publicatie

010248.20210825.R1.01
25 augustus 2021

Projectleider Goudappel

Samir Ajanovic

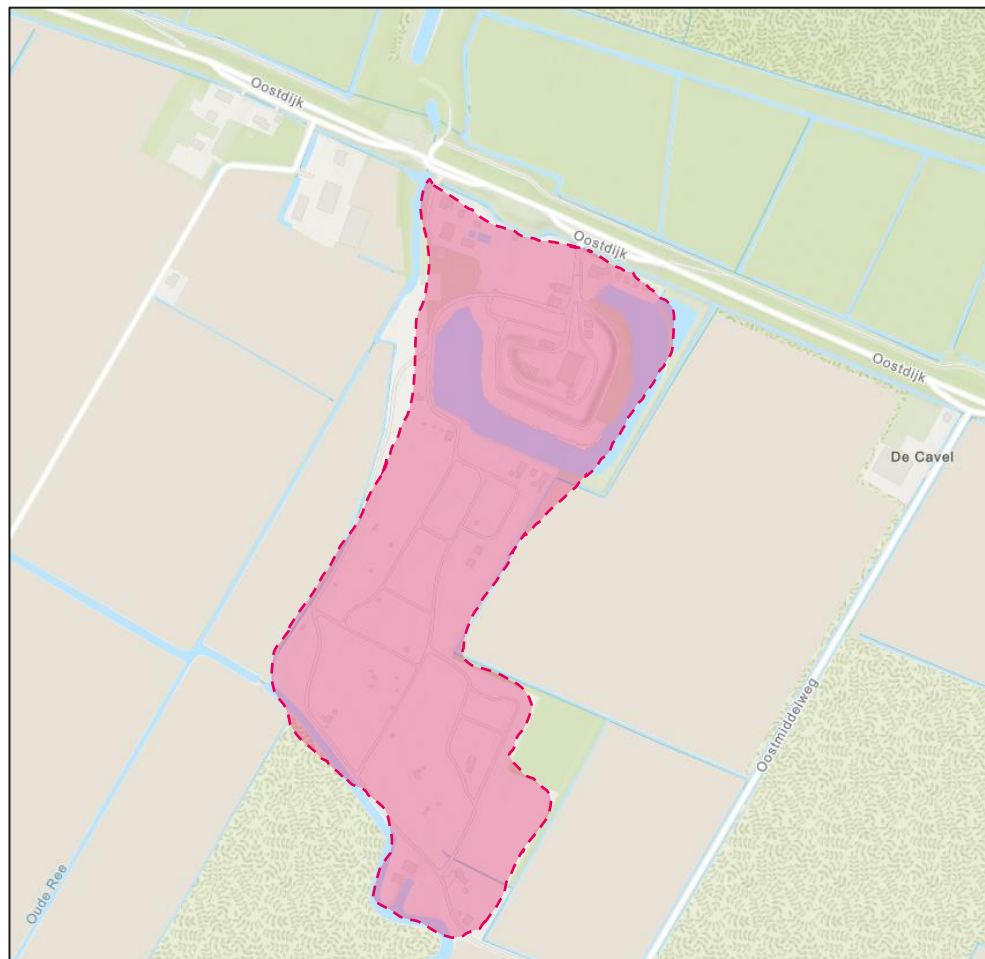
© Copyright Goudappel BV 25 augustus 2021

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Verkeersgeneratie	2
3. Verkeersafwikkeling	3
3.1 Aanpak en uitgangspunten	3
3.2 Resultaten verkeerstellingen camping Bovensluis.	4
3.3 Wegenscan	5
4. Conclusie	7
Bijlage 1. Resultaten verkeerstellingen	8

1. Inleiding

Mulderblauw Architecten B.V. is betrokken bij een beoogde herontwikkeling van camping Bovensluis in Willemstad. Op deze camping aan de Oostdijk nabij Willemstad (zie figuur 1.1) zijn plekken voor toeristen beschikbaar alsmede permanente bewoners. Voor de herontwikkeling wordt een vakantiepark voorzien. In dit vakantiepark komt plek voor 401 bungalows waar mensen kunnen verblijven. Op het terrein komt ook plek voor enkele aanvullende voorzieningen zoals een restaurant en een zwembad. Deze zijn bedoeld voor de gasten van het park. Als gevolg van de herontwikkeling veranderen de verkeersstromen in naar het gebied. Goudappel B.V. is gevraagd om een verkeersonderzoek uit te voeren om aan te tonen of het verkeer in de toekomst goed en veilig kan worden afgewikkeld. In voorliggende rapportage zijn de aanpak, uitgangspunten en resultaten toegelicht.



Figuur 1.1: Locatie van de huidige camping

2. Verkeersgeneratie

Bezoekers van het vakantiepark genereren een bepaalde hoeveelheid verkeer als gevolg van de verplaatsingen die ze maken. Deze verplaatsingen worden (deels) per auto gemaakt. Met behulp van CROW-kencijfers uit publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren' is de verkeersgeneratie van het toekomstige vakantiepark in kaart gebracht. De verkeersgeneratie bestaat uit een optelling van de verkeersproductie (vertrekkend verkeer) en -attractie (aankomend verkeer).

Binnen de CROW-kencijfers wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en de ligging van de ontwikkellocatie ten opzichte van het centrum. Conform de Nota Parkeernormen wordt in de gemeente Moerdijk een stedelijkheidsgraad van 'niet stedelijk' toegepast. Verder is de ontwikkellocatie gelegen in stedelijke zone 'buitengebied'. In deze classificatie is een bandbreedte beschikbaar. Uitgegaan is van de gemiddelde kencijfers binnen de bandbreedte conform het gemeentelijke parkeerbeleid. Het gehanteerde verkeersgeneratiekencijfer is weergegeven in tabel 2.1.

functie	verkeersgeneratiekencijfer
bungalowpark	2,7 motorvoertuigbewegingen per bungalow

Tabel 2.1: Gehanteerde verkeersgeneratiekencijfer

Dit verkeersgeneratiecijfer is voor een gemiddelde weekdag. In de praktijk ligt het aantal motorvoertuigbewegingen op een werkdag vaak hoger. Om het verkeersgeneratiekencijfer om te rekenen van weekdag naar werkdag wordt een omrekenfactor gebruikt. Deze is afkomstig uit CROW-publicatie 272: 'Verkeersgeneratie voorzieningen'. Hieruit wordt afgeleid dat de omrekenfactor 1,1 bedraagt. In tabel 2.2 zijn de resultaten van de berekening weergegeven.

functie	omvang	weekdag	werkdag
bungalowpark	401 bungalows	1.083	1.191

Tabel 2.2: Verkeersgeneratie toekomstige vakantiepark

Uit de tabel blijkt dat het vakantiepark in de toekomst 1.083 motorvoertuigbewegingen op een werkdag genereert. Op een werkdag ligt dit aantal nog iets hoger op 1.191 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

3. Verkeersafwikkeling

3.1 Aanpak en uitgangspunten

Om te beoordelen of de toekomstige verkeersgeneratie goed en veilig kan worden afgewikkeld is gebruik gemaakt van de Wegenscan. Het verkeer van het vakantiepark dient veilig afgewikkeld te kunnen worden op het bestaande wegennet. De verkeerskwaliteit van de Oostdijk is beoordeeld op basis van het beleid Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig is een landelijke verkeersveiligheidsvisie gebaseerd op vijf principes¹. Met behulp van de Wegenscan is een uitspraak gedaan over de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de Oostdijk. De Wegenscan is een tool ontwikkeld door Goudappel, waarmee door middel van verschillende kenmerken van de weg de verkeersveilige afwikkeling beoordeeld kan worden. Hierin zijn de principes van Duurzaam Veilig verwerkt.

Binnen de Wegenscan wordt rekening gehouden met specifieke kenmerken van de wegvakken. Samengevat is met behulp van de Wegenscan getoetst op:

- de functie van de weg
- het gebruik van de weg
- de vormgeving van het wegprofiel
- de kenmerken van de omgeving.

Het resultaat uit de Wegenscan is een maximaal wenselijke verkeersintensiteit (grenswaarde) voor een wegvak. Wanneer deze grenswaarde wordt overschreden is geen sprake meer van een verkeersveilige afwikkeling op de Oostdijk. De maximaal wenselijke intensiteit wordt afgezet tegen de berekende verkeersgeneratie + de huidige verkeersintensiteit op de Oostdijk (exclusief campingverkeer). Wanneer de toekomstige verkeersintensiteiten niet de maximaal wenselijke intensiteit overschrijden kan het wegvak de toename van verkeer goed en veilig verwerken.

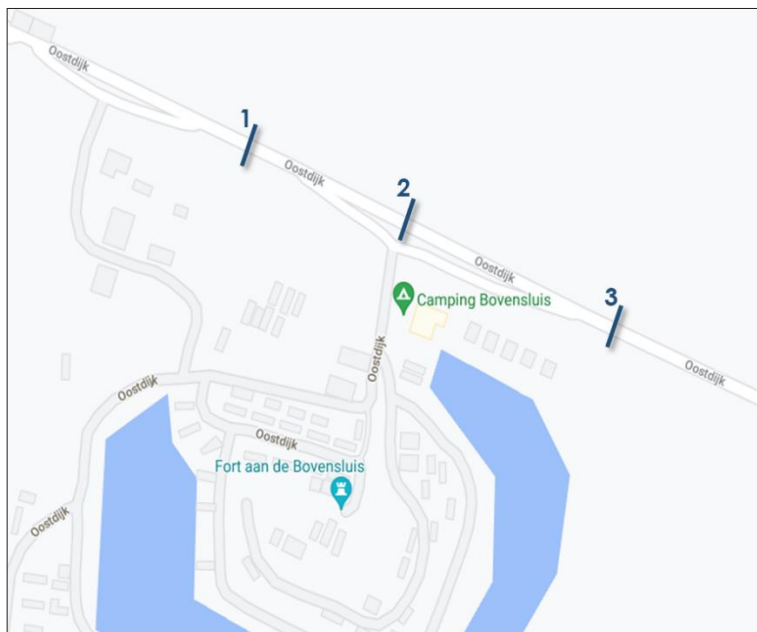
De huidige intensiteiten zijn onbekend. Daarom zijn gedurende een periode van 2 weken van 19 juli tot 1 augustus 2021 telslangen geplaatst. Deze meten het doorgaande verkeer op de Oostdijk en het bestemmingsverkeer van en naar de huidige camping. De berekende verkeersgeneratie van het vakantiepark wordt dan opgeteld bij het doorgaande verkeer (exclusief campingverkeer).

In de volgende paragraaf worden de uitkomsten van de Wegenscan en de verkeerstellingen toegelicht.

¹ De verkeersveiligheidsvisie Duurzaam Veilig is gebaseerd op vijf principes: (1) de functionaliteit van wegen, (2) de homogeniteit van massa en/of snelheid en richting, (3) de herkenbaarheid en voorspelbaarheid van wegen en gedrag, (4) de fysieke en sociale vergevingsgezindheid en (5) de statusonderkenning door de verkeersdeelnemer.

3.2 Resultaten verkeerstellingen camping Bovensluis.

Gedurende een periode van 2 weken tussen 19 juli en 1 augustus 2021 is het aantal motorvoertuigen op de Oostdijk gemeten. Er zijn in totaal 3 telslangen neergelegd zodat ook bekend is hoeveel verkeer er van en naar de camping rijdt (zie figuur 3.1).



Figuur 3.1: Locatie van de telslangen

In tabel 3.1 is een samenvatting weergegeven van de onderzoeksresultaten.

doorsnede intensiteit totaal motorvoertuigen (MVT)	Telslang 1 (West)	Telslang 2 (Midden)	Telslang 3 (Oost)
gemiddelde werkdag	629	400	710
gemiddelde weekdag	600	373	691

Tabel 3.1: Samenvatting telresultaten

Uit de resultaten blijkt dat de werkdag drukker is dan een gemiddelde weekdag. Uit de resultaten is ook af te leiden hoeveel verkeer er van en naar de camping rijdt:

- verkeer van en naar de camping via Oostdijk West = $629 - 400 = 229$ motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag.
- verkeer van en naar de camping via Oostdijk Oost = $710 - 400 = 310$ motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag.
- het totale campingverkeer bedraagt op een gemiddelde werkdag $229 + 310 = 539$ motorvoertuigbewegingen. Hiervan rijdt 58% via Oostdijk Oost en 42% via Oostdijk West.

De volledige resultaten van de verkeerstellingen zijn weergegeven in bijlage 1.

Omdat het verkeer in de praktijk zich over de Oostdijk verdeelt, wordt de toekomstige intensiteit op de oostelijke en westelijke tak van de straat bepaald aan de hand van de huidige verdeling op basis van de verkeerstellingen. In de toekomst bedraagt de verkeersintensiteit op de Oostdijk:

Oostdijk Oost = $400 + (42\% \times 1.191) = 900$ motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal.

Oostdijk West = $400 + (58\% \times 1.191) = 1.091$ motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal.

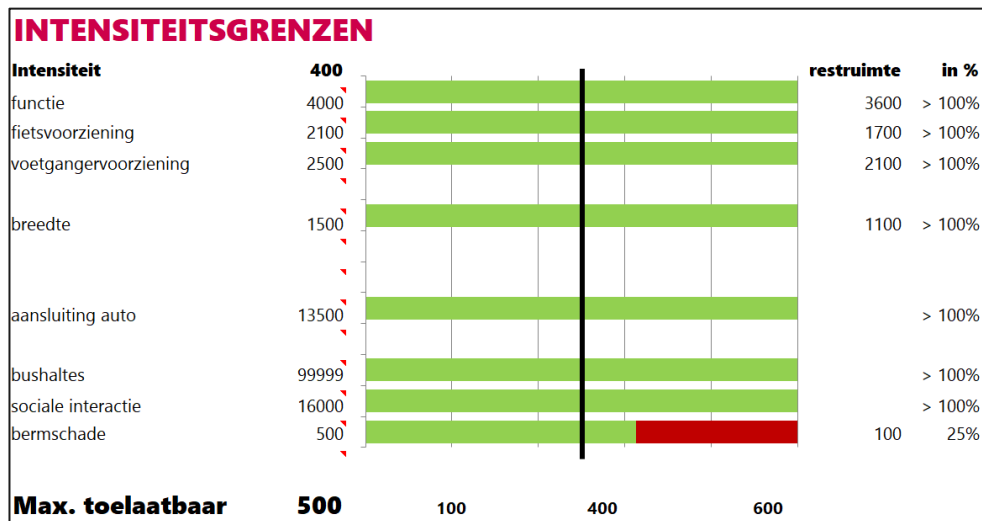
3.3 Wegenscan

De Oostdijk is een relatief smalle weg met een breedte van 3,8 meter. Ook zijn er geen aparte voorzieningen aanwezig voor fietsers en voetgangers. Deze verkeersdeelnemers maken allen gebruik van dezelfde rijbaan. De weg is gelegen buiten de bebouwde kom en er geldt een maximum snelheid van 60 kilometer per uur. De bestrating is van asfalt (zie figuur 3.2).



Figuur 3.2: Oostdijk ter hoogte van de camping

Op basis van deze gegevens bedraagt de maximaal wenselijke intensiteit op de Oostdijk 500 motorvoertuigbewegingen per etmaal, zo blijkt uit de Wegenscan (zie figuur 3.3). Het maatgevende criterium hierbij is de kans op bermschade. Door de relatief smalle weg is de kans op bermschade aanwezig wanneer twee auto's elkaar moeten passeren. Door bermverharding te realiseren zoals grasbeton is er geen kans op bermschade en neemt de maximaal wenselijke intensiteit toe. Het hierna maatgevende criterium is de breedte van de weg zelf. Voetgangers, fietsers en auto's delen dezelfde rijbaan en wegens de snelheidsverschillen kan dit zorgen voor onveilige situaties. Bij de realisatie van bermverharding is de maximaal wenselijke intensiteit 1.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal.



Figuur 3.3: Resultaten Wegenscan

Op basis van de verkeerstellingen die zijn uitgevoerd, rijden er op een gemiddelde werkdag maximaal 1.091 motorvoertuigen per etmaal over de Oostdijk. Hiermee wordt de maximaal wenselijke intensiteit van de Wegenscan overschreden. Wanneer bermverharding wordt gerealiseerd neemt de maximaal wenselijke intensiteit toe tot 1.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Hiermee kan de Oostdijk het verkeer goed en veilig afwikkelen.

4. Conclusie

Goudappel B.V. is gevraagd om in opdracht van Mulderblauw Architecten B.V. onderzoek te doen naar de toekomstige verkeersafwikkeling op de Oostdijk in relatie tot de beoogde herontwikkeling van camping Bovensluis. Uit dit onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- De verkeersgeneratie van het toekomstige vakantiepark bedraagt 1.083 motorvoertuigbewegingen op een weekdag. Op een werkdag genereert het vakantiepark 1.191 motorvoertuigbewegingen in de toekomst.
- Op basis van de Wegenscan bedraagt de maximaal wenselijke intensiteit op de Oostdijk 500 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De maatgevende factor hierbij is de kans op bermschade.
- Uit de verkeerstellingen blijkt dat er in de huidige situatie 400 motorvoertuigen per werkdagemaal over de Oostdijk rijden als doorgaand verkeer. Inclusief de verkeersgeneratie van het vakantiepark komt dit neer op maximaal 1.091 motorvoertuigen per werkdagemaal. Hiermee wordt de maximaal wenselijke intensiteit overschreden.
- Ons advies is om bermverharding te realiseren zodat de kans op bermschade minder wordt.
- Hierdoor neemt de maximaal wenselijke intensiteit toe waardoor het verkeer wel goed en veilig kan worden afgewikkeld.

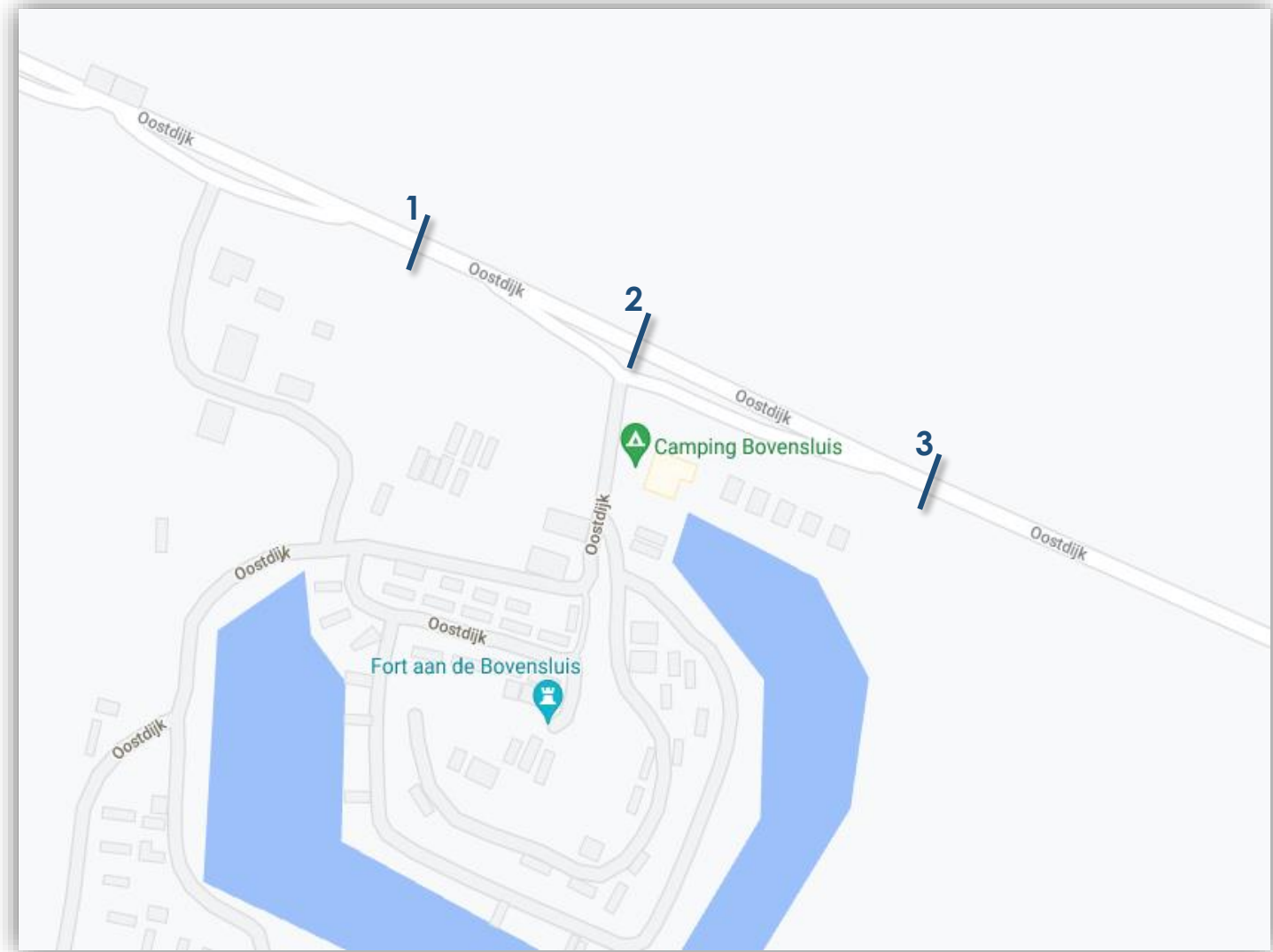
Bijlage 1. **Resultaten verkeerstellingen**

Verkeerstellingen camping Bovensluis Oostdijk, Willemstad

Juli 2021
000799



Doorsnede intensiteit	WS01	WS02	WS03
Totaal motorvoertuigen (MVT)	Oostdijk	Oostdijk	Oostdijk
Gemiddelde werkdag	629	400	710
Gemiddelde weekdag	600	373	691
maandag 19 juli 2021	647	394	700
dinsdag 20 juli 2021	644	447	753
woensdag 21 juli 2021	676	451	729
donderdag 22 juli 2021	657	426	722
vrijdag 23 juli 2021	695	410	746
zaterdag 24 juli 2021	618	372	784
zondag 25 juli 2021	521	304	634
maandag 26 juli 2021	584	359	673
dinsdag 27 juli 2021	559	364	689
woensdag 28 juli 2021	610	375	697
donderdag 29 juli 2021	590	396	684
vrijdag 30 juli 2021	625	378	704
zaterdag 31 juli 2021	517	298	645
zondag 1 augustus 2021	450	252	514

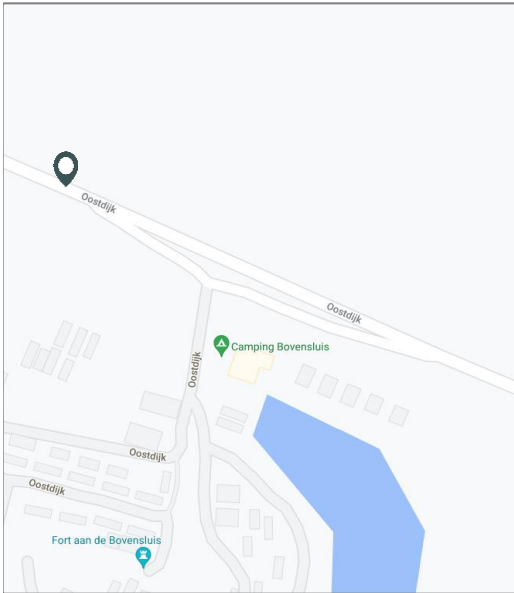




WS01

Meetlocatie
Oostdijk
Willemstad
Tussen Westmiddelweg en ingang Camping
Ri. 1 = Ri. Oost (Ingang camping Bovensluis)
Ri. 2 = Ri. West (Westmiddelweg)

Meting
Meetperiode: 19 juli t/m 1 augustus 2021
Methodiek: Telslangen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: Goudappel
Uitgevoerd door: NDC Nederland

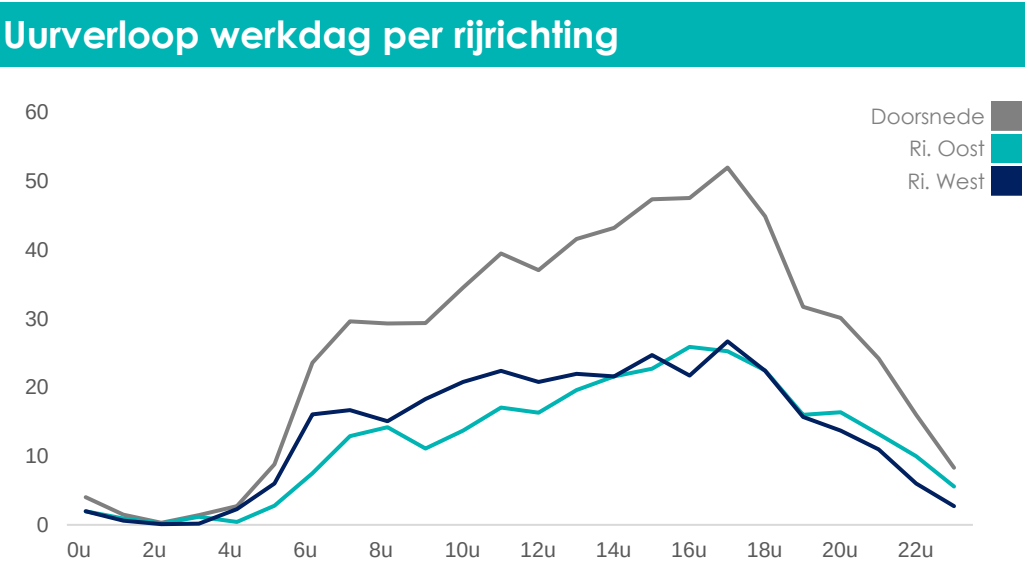


Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	629	100%	600	100%	299	283	330	316	
Dag (7-19u)	476	75,7%	459	76,5%	223	212	253	247	
Avond (19-23u)	102	16,2%	96	16,0%	56	52	46	44	
Nacht (23-7u)	51	8,0%	45	7,5%	21	19	30	26	
Ochtendspits (7-9u)	59	9,4%	48	8,1%	27	22	32	27	
Avondspits (16-18u)	100	15,8%	92	15,4%	51	47	48	45	

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	4	0,6%	5	0,8%	2	2	2	2	
01:00 - 02:00	2	0,2%	2	0,3%	1	1	1	1	
02:00 - 03:00	0	0,0%	1	0,1%	0	1	0	0	
03:00 - 04:00	1	0,2%	1	0,2%	1	1	0	0	
04:00 - 05:00	3	0,4%	2	0,4%	0	0	2	2	
05:00 - 06:00	9	1,4%	7	1,2%	3	3	6	5	
06:00 - 07:00	24	3,8%	19	3,1%	8	6	16	13	
07:00 - 08:00	30	4,7%	23	3,9%	13	10	17	13	
08:00 - 09:00	29	4,7%	25	4,2%	14	12	15	13	
09:00 - 10:00	29	4,7%	28	4,7%	11	11	18	18	
10:00 - 11:00	35	5,5%	36	6,0%	14	15	21	21	
11:00 - 12:00	40	6,3%	42	7,0%	17	18	22	24	
12:00 - 13:00	37	5,9%	39	6,5%	16	17	21	22	
13:00 - 14:00	42	6,6%	44	7,4%	20	20	22	24	
14:00 - 15:00	43	6,9%	43	7,1%	22	21	22	22	
15:00 - 16:00	47	7,5%	46	7,6%	23	22	25	24	
16:00 - 17:00	48	7,6%	45	7,4%	26	24	22	21	
17:00 - 18:00	52	8,3%	48	7,9%	25	23	27	25	
18:00 - 19:00	45	7,1%	41	6,8%	23	20	22	21	
19:00 - 20:00	32	5,0%	30	5,0%	16	15	16	15	
20:00 - 21:00	30	4,8%	28	4,6%	16	15	14	12	
21:00 - 22:00	24	3,8%	23	3,8%	13	13	11	11	
22:00 - 23:00	16	2,5%	15	2,5%	10	9	6	6	
23:00 - 24:00	8	1,3%	8	1,3%	6	5	3	3	

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Weekdag
Licht (L)	607	96,6%	582	97,0%	96,0%	96,6%	97,1%	97,5%	
Middelzwaar (M)	18	2,8%	15	2,4%	3,4%	2,9%	2,2%	2,0%	
Zwaar (Z)	4	0,6%	3	0,5%	0,6%	0,5%	0,6%	0,5%	



Etmaaltotalen		Aantal voertuigen
ma 19-jul	647	
di 20-jul	644	
wo 21-jul	676	
do 22-jul	657	
vr 23-jul	695	
za 24-jul	618	
zo 25-jul	521	
ma 26-jul	584	
di 27-jul	559	
wo 28-jul	610	
do 29-jul	590	
vr 30-jul	625	
za 31-jul	517	
zo 1-aug	450	

Snelheid weekdag		
	Doorsnede	Ri. West
Gem. snelheid	50,6	48,4
V85	62,1	62,1

Verkeerstelling

Motorvoertuigen



Oostdijk, Willemstad

Ter hoogte van ingang camping Bovensluis



WS02

Meetlocatie

Oostdijk

Willemstad

Ter hoogte van ingang camping Bovensluis

Ri. 1 = Ri. Oost (Oostmiddelweg)

Ri. 2 = Ri. West (Westmiddelweg)

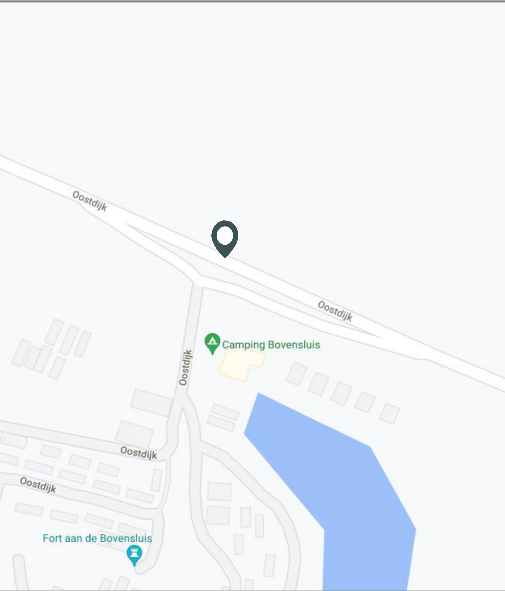
Meting

Meetperiode: 19 juli t/m 1 augustus 2021

Methodiek: Telslangen (NDC Nederland MC)

In opdracht van: Goudappel

Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)

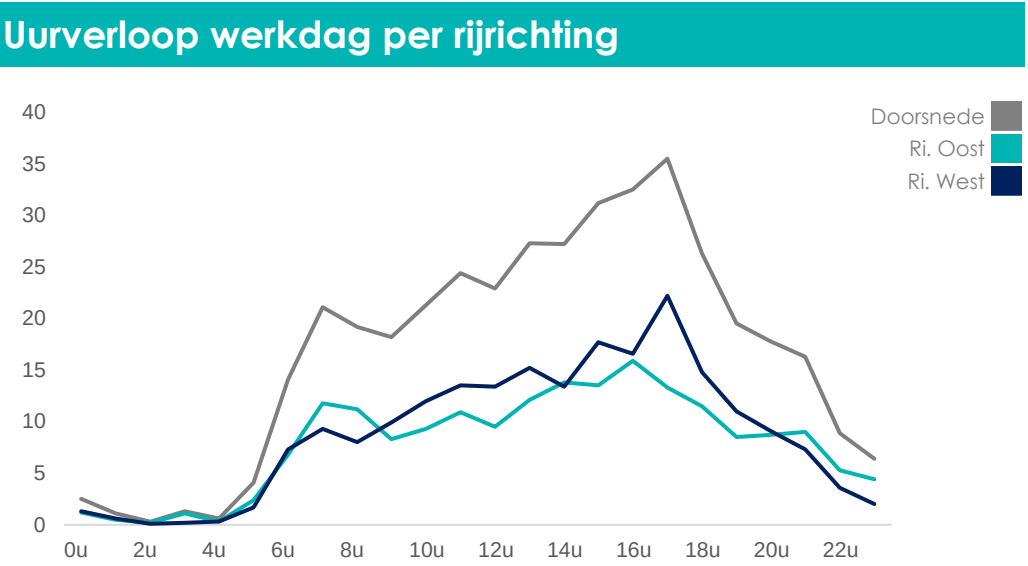
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)

Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	400	100%	373	100%	190	177	211	197	
Dag (7-19u)	307	76,8%	290	77,6%	141	132	166	157	
Avond (19-23u)	63	15,6%	57	15,3%	32	29	31	28	
Nacht (23-7u)	30	7,6%	27	7,1%	17	15	14	11	
Ochtendspits (7-9u)	40	10,1%	32	8,7%	23	18	17	14	
Avondspits (16-18u)	68	17,0%	62	16,5%	29	27	39	35	

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	3	0,6%	3	0,7%	1	1	1	1	
01:00 - 02:00	1	0,3%	1	0,3%	1	1	1	1	
02:00 - 03:00	0	0,1%	1	0,2%	0	0	0	0	
03:00 - 04:00	1	0,3%	1	0,3%	1	1	0	0	
04:00 - 05:00	1	0,2%	0	0,1%	0	0	0	0	
05:00 - 06:00	4	1,0%	4	1,0%	2	2	2	1	
06:00 - 07:00	14	3,5%	11	3,0%	7	5	7	6	
07:00 - 08:00	21	5,3%	17	4,4%	12	9	9	7	
08:00 - 09:00	19	4,8%	16	4,3%	11	9	8	7	
09:00 - 10:00	18	4,6%	17	4,6%	8	8	10	10	
10:00 - 11:00	21	5,3%	21	5,7%	9	10	12	12	
11:00 - 12:00	24	6,1%	25	6,6%	11	11	14	14	
12:00 - 13:00	23	5,7%	22	5,9%	10	9	13	13	
13:00 - 14:00	27	6,8%	28	7,4%	12	12	15	15	
14:00 - 15:00	27	6,8%	28	7,5%	14	14	13	14	
15:00 - 16:00	31	7,8%	30	8,1%	14	13	18	17	
16:00 - 17:00	33	8,1%	29	7,8%	16	14	17	15	
17:00 - 18:00	36	8,9%	32	8,7%	13	13	22	20	
18:00 - 19:00	26	6,6%	25	6,6%	12	11	15	14	
19:00 - 20:00	20	4,9%	18	4,8%	9	8	11	10	
20:00 - 21:00	18	4,5%	17	4,5%	9	8	9	8	
21:00 - 22:00	16	4,1%	15	3,9%	9	8	7	7	
22:00 - 23:00	9	2,2%	8	2,1%	5	5	4	3	
23:00 - 24:00	6	1,6%	6	1,5%	4	4	2	2	

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Weekdag
Licht (L)	382	95,5%	359	96,0%	96,1%	96,7%	94,9%	95,4%	
Middelzwaar (M)	13	3,4%	11	2,9%	3,0%	2,5%	3,7%	3,3%	
Zwaar (Z)	5	1,2%	4	1,1%	0,9%	0,8%	1,4%	1,3%	



Etmaaltotalen		Aantal voertuigen	
ma 19-jul	394		
di 20-jul	447		
wo 21-jul	451		
do 22-jul	426		
vr 23-jul	410		
za 24-jul	372		
zo 25-jul	304		
ma 26-jul	359		
di 27-jul	364		
wo 28-jul	375		
do 29-jul	396		
vr 30-jul	378		
za 31-jul	298		
zo 1-aug	252		

Snelheid werkdag			Doorsnede	Ri. West
Gem. snelheid	59,1		59,6	
V85	71,3		71,3	

Verkeerstelling
Motorvoertuigen



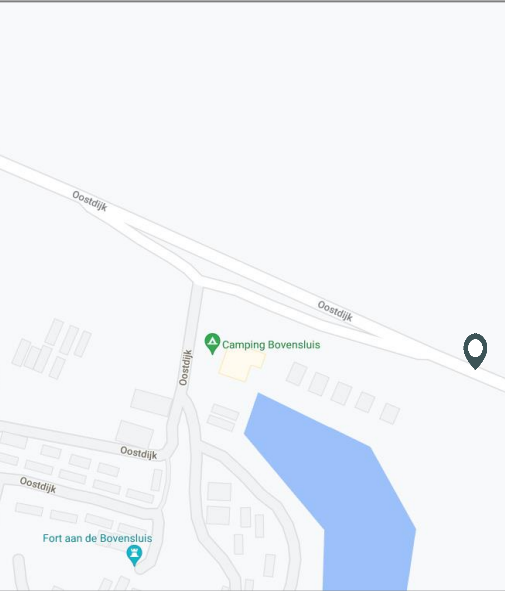
Oostdijk, Willemstad
Tussen Oostmiddelweg en ingang camping



WS03

Meetlocatie
Oostdijk
Willemstad
Tussen Oostmiddelweg en ingang camping
Ri. 1 = Ri. Oost (Oostmiddelweg)
Ri. 2 = Ri. West (Ingang camping Bovensluis)

Meting
Meetperiode: 19 juli t/m 1 augustus 2021
Methodiek: Telslangen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: Goudappel
Uitgevoerd door: NDC Nederland

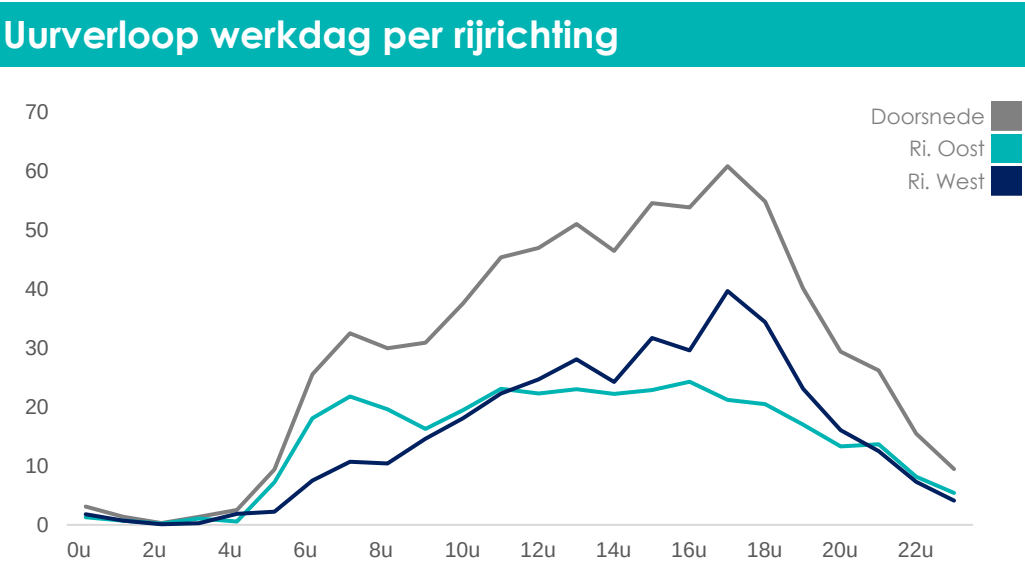


Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	710	100%	691	100%	344	337	366	354	
Dag (7-19u)	545	76,8%	537	77,7%	257	255	289	281	
Avond (19-23u)	111	15,7%	107	15,5%	52	52	59	55	
Nacht (23-7u)	53	7,5%	47	6,8%	35	30	19	17	
Ochtendspits (7-9u)	63	8,8%	51	7,4%	41	34	21	17	
Avondspits (16-18u)	115	16,2%	109	15,8%	46	45	69	65	

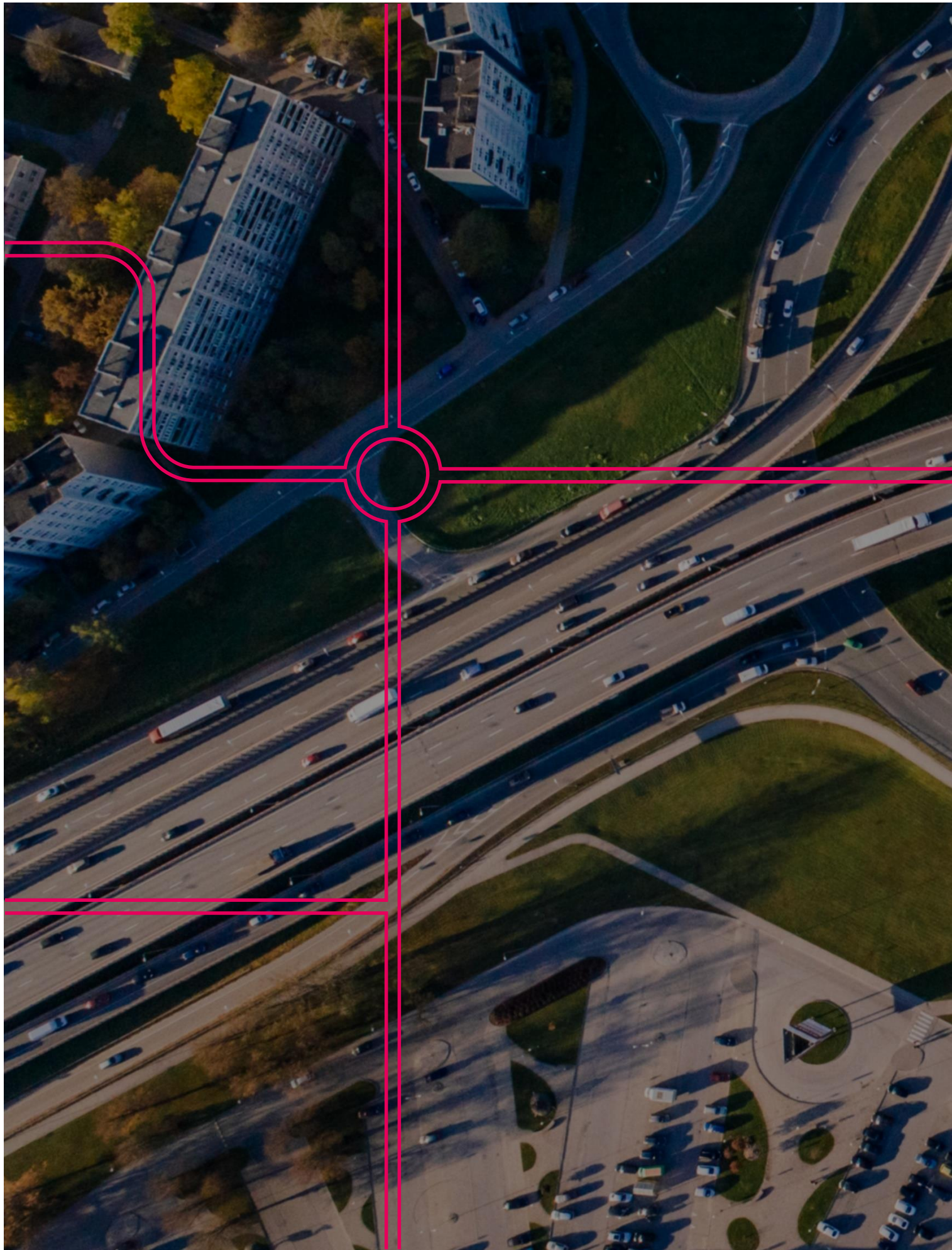
	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	3	0,4%	4	0,6%	1	2	2	2	
01:00 - 02:00	1	0,2%	2	0,3%	1	1	1	1	
02:00 - 03:00	0	0,0%	1	0,1%	0	1	0	0	
03:00 - 04:00	1	0,2%	1	0,2%	1	1	0	0	
04:00 - 05:00	3	0,4%	2	0,3%	1	1	2	2	
05:00 - 06:00	9	1,3%	8	1,1%	7	6	2	2	
06:00 - 07:00	26	3,6%	21	3,0%	18	14	8	6	
07:00 - 08:00	33	4,6%	26	3,8%	22	18	11	9	
08:00 - 09:00	30	4,2%	25	3,6%	20	16	10	9	
09:00 - 10:00	31	4,4%	30	4,4%	16	16	15	15	
10:00 - 11:00	38	5,3%	40	5,8%	20	22	18	18	
11:00 - 12:00	45	6,4%	49	7,1%	23	25	22	24	
12:00 - 13:00	47	6,6%	48	7,0%	22	23	25	25	
13:00 - 14:00	51	7,2%	53	7,7%	23	25	28	28	
14:00 - 15:00	47	6,6%	50	7,2%	22	24	24	26	
15:00 - 16:00	55	7,7%	54	7,9%	23	23	32	31	
16:00 - 17:00	54	7,6%	51	7,4%	24	23	30	28	
17:00 - 18:00	61	8,6%	58	8,4%	21	22	40	37	
18:00 - 19:00	55	7,7%	51	7,4%	21	20	34	32	
19:00 - 20:00	40	5,7%	38	5,5%	17	17	23	21	
20:00 - 21:00	29	4,1%	29	4,2%	13	14	16	15	
21:00 - 22:00	26	3,7%	25	3,6%	14	13	13	12	
22:00 - 23:00	16	2,2%	15	2,2%	8	8	7	7	
23:00 - 24:00	10	1,3%	9	1,2%	5	5	4	4	

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Weekdag
Licht (L)	687	96,9%	673	97,3%	96,9%	97,4%	96,8%	97,2%	
Middelzwaar (M)	17	2,3%	14	2,0%	2,4%	1,9%	2,3%	2,0%	
Zwaar (Z)	6	0,8%	5	0,7%	0,7%	0,6%	0,9%	0,8%	



	Aantal voertuigen	
ma 19-jul	700	
di 20-jul	753	
wo 21-jul	729	
do 22-jul	722	
vr 23-jul	746	
za 24-jul	784	
zo 25-jul	634	
ma 26-jul	673	
di 27-jul	689	
wo 28-jul	697	
do 29-jul	684	
vr 30-jul	704	
za 31-jul	645	
zo 1-aug	514	

	Ri. Oost	Ri. West
Gem. snelheid	56,4	58,9
V85	-	70,5



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

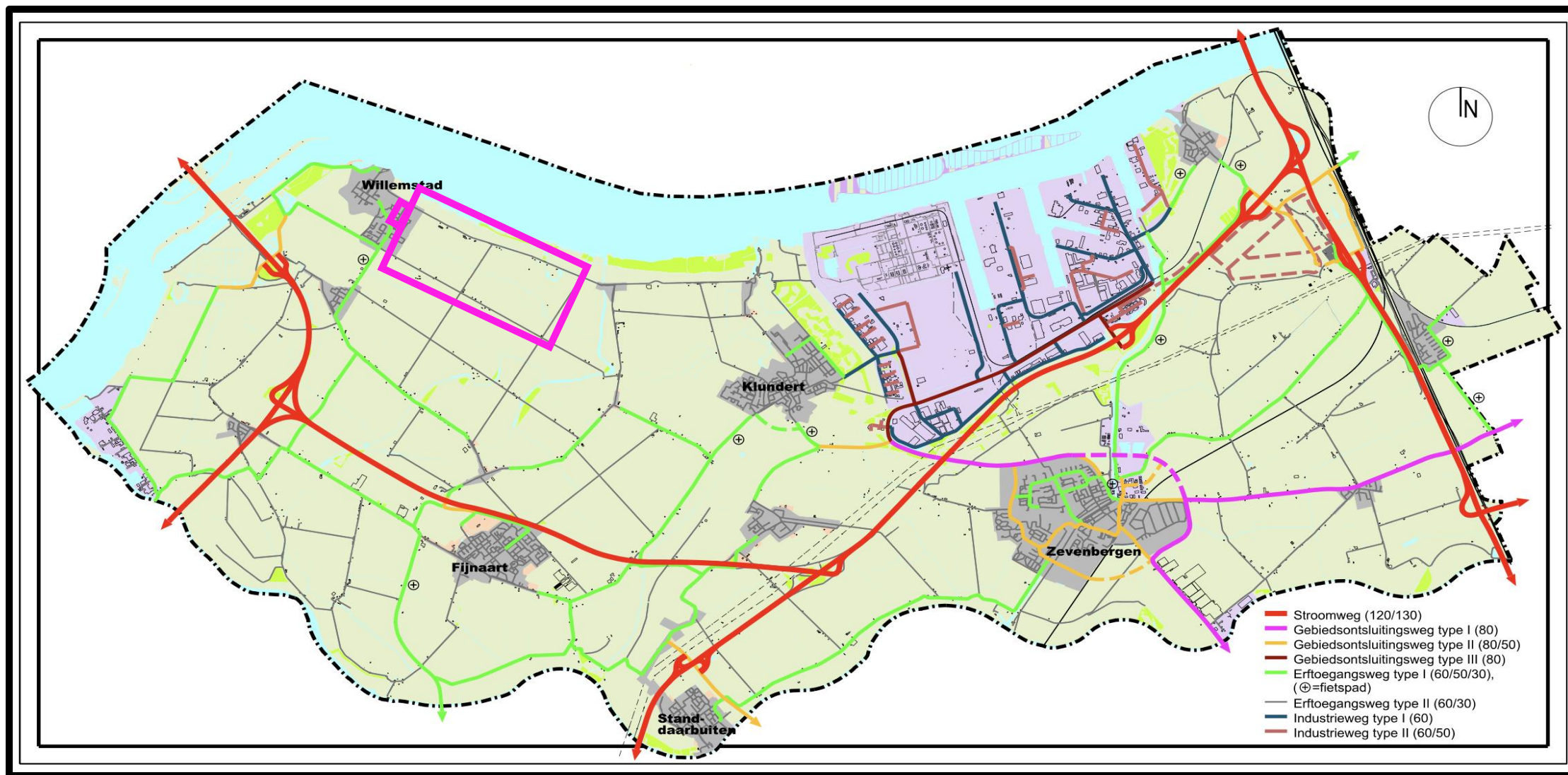
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

Wegcategorisering gemeente Moerdijk Ruigenhilpolder en Oostdijk



Weg karakteristieken buiten bebouwde kom

Landelijke richtlijnen Erf Toegangs Weg 2 (ETW) buiten bebouwde kom	Oostdijk	Noordlangeweg, buiten bebouwde kom	Oost en Westmiddelweg
Essentiele Herkenbaarheidskenmerken (EHK) CROW. Richtlijnen voor wegbeheer			
Rijbaan/Rijstrook	1 x 1	1 x 1 van Steenpad tot Westmiddelweg	1 x 1
Rijbaan/Rijstrook breedte	3,30 – 3,40 meter	3,60 meter. Banen fietsstraat 1,85 meter 5,70 meter tussen Steenpad en Maltaweg	2,90 - 3,00 meter
Max snelheid	60 km/uur	60 km/uur	60 km/uur
Bebording	Bestemmingsverkeer	Bestemmingsverkeer. M.u.v. Hogeweg tot Maltaweg	Bestemmingsverkeer
Kantmarkering	Geen	Geen	Geen
Rijrichtingscheiding	Geen	Geen, m.u.v. fietsstraat tussen West- en Oostmiddelweg	Geen
Voorkeurskenmerken (VK) CROW, aanbevelingen weginrichting vanuit oogpunt verkeersveiligheid			
Wegverharding	Asfalt	Asfalt	Asfalt
Drempels / plateaus	Geen	Geen. M.u.v. enkele tussen Hogeweg en Maltaweg	Geen
Overige kenmerken			
Passeervoorzieningen Onderlinge afstand	Beperkt aanwezig Ongemarkeerd, niet op afstand herkenbaar	Beperkt aanwezig Ongemarkeerd, niet op afstand herkenbaar	Zeer beperkt aanwezig Ongemarkeerd, niet op afstand herkenbaar
Intensiteit motorvoertuigen Bekende intensiteiten huidige situatie Indicatie intensiteiten na uitbreiding	Norm gem Moerdijk: 0 - 2.000 (max.) Niet bekend	Norm gem Moerdijk: 0 - 2.000 (max.) Niet bekend Niet bekend	Norm gem Moerdijk: 0 - 2.000 (max.) Niet bekend Niet bekend
Intensiteit fiets & bromfiets Bekende intensiteit Intensiteit voetgangers Breedte bromfiets, fiets- pad Voorrang	Norm gemeente Moerdijk: 0-100 Niet bekend Niet bekend Niet bekend n.v.t	Norm gemeente Moerdijk: 0-100 Niet bekend Niet bekend Niet bekend n.v.t.	Norm gemeente Moerdijk: 0-100 Niet bekend Niet bekend Niet bekend n.v.t.
Intensiteit landbouw en overig zwaar verkeer	Niet bekend	Niet bekend	Niet bekend

Weg karakteristieken binnen bebouwde kom

Landelijke richtlijnen Erf Toegangs Weg 2 (ETW) binnen bebouwde kom	Grintweg	De Lierestraat	Koningin Wilhelminalaan
Essentiele Herkenbaarheidskenmerken (EHK) CROW. Richtlijnen voor wegbeheer			
Rijbaan/Rijstrook	1 x 1	1 x 1 van Steenpad tot Westmiddelweg 1 x 2 van Westmiddelweg tot Oostmiddelweg, fietsstraat	1 x 1
Rijbaan/Rijstrook breedte	3,60 – 3,80 meter	3,60 meter. Banen fietsstraat 1,85 meter	2,90 - 3,00 meter
Max snelheid	30 km/uur	60 km/uur	60 km/uur
Bebording	Bestemmingsverkeer	Bestemmingsverkeer	Bestemmingsverkeer
Kantmarkering	Geen	Aanwezig, tussen Oostmiddelweg en Westmiddelweg Geen tussen Westmiddelweg en Steenpad Aanwezig tussen Steenpad en Maltaweg	Geen
Rijrichtingscheiding	Geen	Geen	Geen
Voorkeurskenmerken (VK) CROW, aanbevelingen weginrichting vanuit oogpunt verkeersveiligheid			
Wegverharding	Asfalt	Klinkers	Klinkers
Drempels / plateaus	Twee drempels	Geen	Geen
Overige kenmerken			
Passeervoorzieningen Parkeerplaatsen	Niet aanwezig Haaks op de weg VV Kogelvangen en Zwembad	n.v.t. Langs richting eenzijdig	n.v.t. Langs richting eenzijdig
Intensiteit motorvoertuigen Bekende intensiteiten huidige situatie Indicatie intensiteiten na uitbreiding	Norm gem Moerdijk: 0 - 2.000 (max.)	Norm gem Moerdijk: 0 - 2.000 (max.) Niet bekend Niet bekend	Norm gem Moerdijk: 0 - 2.000 (max.) Niet bekend Niet bekend
Intensiteit fiets & bromfiets Bekende intensiteit Intensiteit voetgangers Breedte bromfiets, fiets- pad Voorrang	Norm gemeente Moerdijk: 0-100 Niet bekend Niet bekend n.v.t	Norm gemeente Moerdijk: 0-100 Niet bekend Niet bekend n.v.t.	Norm gemeente Moerdijk: 0-100 Niet bekend Niet bekend n.v.t.

Van: Wim Abels <Wim.Abels@moerdijk.nl>

Datum: 29 maart 2024 om 11:04:31 CET

Aan: Rinus Huybregts <macm.huybregts@ziggo.nl>, Willem Manneke <wmanneke@euronet.nl>, Luc Willems <luc.willems@moerdijk.nl>, Harold Vennix <harold.vennix@moerdijk.nl>

Onderwerp: RE: 25032025 e: Laatste versie inventarisatierapport Goudappel Willemstad e.o. - consistentie aantallen verkeersbewegingen

Dag Rinus en Willem,

De vraag van Willem Manneke luidt: *“Ik meen in dit rapport niet te vinden van welke aantallen bezoekers / auto's / verkeersbewegingen voor Camping Bovensluis is / wordt uitgegaan. Ben benieuwd of uitgangspunten/aantallen voertuigen / verkeersbewegingen overeenkomen met hetgeen in de aanvragen Wnb en Omgevingsvergunning van camping Bovensluis is opgenomen. Kun jij dit achter halen / laten achterhalen door jouw contactpersoon bij gemeente?”*

Hierop kan ik het volgende antwoorden.

In de rapportage van Goudappel over de inventarisatie van wensen en knelpunten is voor de inschatting van het verkeer van en naar toekomstig vakantiepark Bovensluis uitgegaan van de informatie zoals die bij het opstellen ervan (mei 2023) bekend was. Uitgangspunt was het aantal vakantiewoningen dat in de omgevingsvergunning is genoemd die op dat moment in behandeling was. Zo uit het hoofd waren dat er 385, voor het gemak is 400 woningen het uitgangspunt geweest bij het doorrekenen van de verkeersstromen van en naar Willemstad Oost. Uitgangspunt voor het berekenen van de verkeersstroom is een aantal van gemiddeld 4 ritten per woning per werkdagemaal geweest. Dat resulteert in gemiddeld 1600 ritten per werkdagemaal. Bij modelberekeningen ga je in de regel nooit uit van het maximaal aantal ritten omdat het verkeersmodel dan vastloopt. Je krijgt dan immers op alle wegen 100% benutting van de capaciteit en dan simuleer je feitelijk een verkeersinfarct op je totale netwerk. Daarmee komen knelpunten niet naar voren.

In de kaarten van de modelberekeningen is al dat verkeer van en naar een zo genaamd 'voedingspunt' toe gerekend. Dat punt is gekozen in de polder Ruigenhil (ik meen het kruispunt Noordlangeweg/Westmiddelweg) en niet bij de vermoedelijk toekomstige hoofdingang van het vakantiepark. Door die weergave is te zien wat er gebeurt als het verkeer van en naar vakantiepark Bovensluis zich volgens het verkeersmodel zal verdelen over de Oostdijk en de Noordlangeweg. En daarmee te oordelen of dat wel of niet wenselijk is, zowel voor de polder Ruigenhil als voor de ontsluiting van Willemstad Oost. Uitgaande van de bestaande gesloten verklaring op de Noordlangeweg is evident dat in die situatie de 1600 ritten allemaal over de Oostdijk zullen voeren.

Het kan zijn dat in eventuele andere onderzoeken die door *andere* partijen aan Goudappel zijn opgedragen van *andere* uitgangspunten zijn uitgegaan. Een *mogelijke* oorzaak daarvoor kan liggen in veranderde kenmerken van het te realiseren park (bijvoorbeeld door meer of minder vakantiehuizen) of het gebruik van andere kentallen. Daar kan ik uiteraard geen uitsluitsel over geven want de gemeente is daar *geen* opdrachtgever van.

Mocht je beschikken over andere verkeersrapporten over vakantiepark Bovensluis *waar de gemeente opdrachtgever van is*, dan kun je dat vooraf aan mij of tijdens het overleg met de wethouder kenbaar maken en ter sprake brengen. Voor zover ik weet zijn die er niet maar ik kan mij vergissen of er niet van op de hoogte zijn. Het staat je bij deze vrij om mijn geheugen daarover op te frissen.

Enkele woorden in mijn beantwoording heb ik cursief gemaakt om die te benadrukken, niet om te compromitteren. Vat ze dus op zoals ik het bedoel: ik kan geen uitleg geven over keuzes en uitgangspunten die andere partijen hebben gemaakt.

Voor nu een goed Paasweekend gewenst en graag tot de 8^e!

Met vriendelijke groet,

Wim Abels
Verkeerskundige

Van: Rinus Huybregts <macm.huybregts@ziggo.nl>

Verzonden: maandag 25 maart 2024 21:11

Aan: Wim Abels <Wim.Abels@moerdijk.nl>

CC: Willem Manneke <wmanneke@euronet.nl>

Onderwerp: Re: 25032025 e: Laatste versie inventarisatierapport Goudappel Willemstad e.o. - consistentie aantallen verkeersbewegingen

Beste Wim,

Op 15 april a.s. is er een overleg gepland tussen vertegenwoordigers van HvW met Wethouder Danny Dingemans, waar jij, Luc Willems en Harold Fennix ook aan deelnemen.

Om in dat overleg geen onduidelijkheden te hebben over uitgangspunten/aannames voor berekenen van actuele en toekomstige verkeersbewegingen heb ik je eerder verzocht om tevoren hierover met elkaar af te stemmen, met de intentie om zoveel als mogelijk van dezelfde verkeerscijfers uit gaan.

Concrete vragen zijn (zie ook mailbericht hieronder van Willem Manneke, die ook aan het overleg met Danny zal deelnemen) van welke uitgangspunten/aannames Goudappel uit is gegaan voor berekening van verkeersstromen van en naar het toekomstig vakantiepark Bovensluis. En wat zijn de uitgangspunten/aannames die de Gemeente zelf heeft gehanteerd bij de vergunningaanvraag Bovensluis?

Wellicht kun je hier ook per mail op reageren, anders toch graag in een fysiek overleg, via teams of per telefoon

Graag verneem ik zo mogelijk per omgaande je reactie. Als dat niet lukt dan graag enige tijdstippen waarop we met elkaar hierover van gedachten kunnen wisselen, zodat we hier geen tijd mee hoeven te verliezen in het overleg met Danny.

Alvast dank en vriendelijke groet,
Rinus Huybregts

Willemstad, 30-9-2024



Geacht College van de gemeente Moerdijk,

Hart voor Willemstad (HvW) richt zich opnieuw tot u om onze ernstige zorgen te uiten over de geplande ontwikkeling van het grootschalige vakantiepark op de locatie Bovensluis te Willemstad. HvW heeft herhaaldelijk en op diverse niveaus binnen de gemeente onze bezorgdheid kenbaar gemaakt, maar we voelen ons genoodzaakt deze nogmaals onder uw aandacht te brengen.

Wij vrezen dat deze ontwikkeling, die zal leiden tot een viervoudige toename van verblijfsrecreanten ten opzichte van de voormalige camping, ernstige gevolgen zal hebben voor de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid in onze regio. De huidige infrastructuur van smalle dijk- en polderwegen en Willemstadse uitvalswegen is hier niet op berekend, en wij maken ons tevens zorgen over de impact op de leefomgeving in naburige kernen.

In de Stadstafel Willemstad van 16 september jl. heeft Wethouder Dingemans het bestuurlijk standpunt van de Gemeente Moerdijk toegelicht. Hij gaf aan geen juridische mogelijkheden te zien om in het kader van de omgevingsvergunningprocedure nadere eisen te stellen, dan wel noodzakelijke verkeers- en leefbaarheidsmaatregelen te treffen.

Ambtelijke contacten hebben ons duidelijk gemaakt dat heel goed wordt begrepen dat HvW dit standpunt aan blijft vechten. Gesteld werd dat de enige mogelijkheid de officiële juridische weg blijft en dat onze gemeentelijke contactpersonen daar alle begrip voor hebben.

Wij zenden u deze brief nog voordat de Gemeente een formeel besluit heeft genomen over de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het beoogde vakantiepark. Het laatste dat HvW wil is dat het formeel bij de rechter in beroep moet gaan tegen een besluit van de Gemeente. Daarom hebben wij op vele fronten in een vroegtijdig stadium (ambtelijk, bestuurlijk, via Gemeenteraad, Stadstafel en via publiciteit, etc.) onze zorgen kenbaar gemaakt. Helaas heeft dit tot dusverre niet tot passende maatregelen geleid.

Hieronder volgen kort nogmaals onze belangrijkste argumenten.

1. Het is voor HvW onbegrijpelijk als het Gemeentebestuur de eigen bestuurlijke visie, vastgelegd o.a. in het Bestemmingsplan Buitengebied 2018, negeert en niet respecteert. In dit Bestemmingsplan wordt immers gesteld: "Veel polder- en dijkwegen zijn smal, hetgeen nu soms al leidt tot verkeersonveilige situaties of conflicten tussen verschillende verkeersdeelnemers. Ontwikkelingen moeten niet zorgen voor een toename aan verkeersbelasting op wegen waar dit op basis van de huidige belasting niet wenselijk is" (zie ook het Verkeersveiligheidsplan Moerdijk 2018-2028)

Indien de eigen bestuurlijke visies en plannen slechts loze woorden blijken, ondanks de rigoureuze gevolgen voor verkeer en de verkeersveiligheid, als adequate maatregelen bij deze ontwikkeling uitblijven of niet mogelijk zijn, dan kan dat niet anders worden beoordeeld als slechte ruimtelijke ordening (WRO/Wabo) en strijdig met de beginselen van behoorlijk bestuur, vastgelegd in de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Het betreft dan met name strijdigheid met de volgende beginselen in de Awb:

het Zorgvuldigheidsbeginsel, het Motiveringsbeginsel, het Vertrouwensbeginsel, het Rechtszekerheidsbeginsel, het Evenredigheidsbeginsel en het beginsel van Fair Play. Hierover is ook bruikbare jurisprudentie beschikbaar. Naar onze overtuiging (getoetst bij deskundige juristen) zal de bestuursrechter gevoelig zijn voor deze argumenten. Ook de aanvrager had van de bestuurlijke standpunten van de Gemeente Moerdijk, t.a.v. onder andere verkeersveiligheid en leefbaarheid, op de hoogte kunnen zijn. De bestuurlijke visie is immers nadrukkelijk vastgelegd in het formele Bestemmingsplan. Van een kansrijke schadeclaim -waarvoor de gemeente vreest- kan o.i. dan ook geen sprake zijn.

Onze indruk is dat de Gemeente de standpuntbepaling te zeer baseert op de oude Wabo-wetgeving (de initiatiefnemer heeft de aanvraag een week voor het in werking treden van de Omgevingswet ingediend) en onvoldoende oog heeft voor de bestuurlijke verantwoordelijkheden, vastgelegd in de Awb;

2. Indien de Gemeente het als een speerpunt beschouwd om burgers meer bij ontwikkelingen te betrekken (participatie), dan is het noodzakelijk dat niet alleen projectontwikkelaars maar ook burgers het Gemeentebestuur kunnen vertrouwen en rechtszekerheid kunnen ontleenen aan gemeentelijke besluiten en plannen, zeker als dit is vastgelegd in eigen formele besluiten (Bestemmingsplan);
3. Van diverse verkeerskundigen en wegbeheerders is vernomen dat zij middels interne adviezen hebben verklaard dat zij de smalle Oostdijk ongeschikt achten voor het verwerken van de vele extra weggebruikers, die door het vakantiepark worden gegenereerd. HvW is van mening dat ook de aangrenzende polderwegen ongeschikt zijn voor het verwerken van deze verkeersstromen. De inschatting van HvW en verkeerskundigen van de Gemeente is dat het gaat om ca. 1.600 extra autoverkeerbewegingen per dag. Gegevens over fietsverkeer zijn niet of slechts beperkt beschikbaar (ook niet opgenomen in het verkeersonderzoek van Goudappel), maar de toename van fietsverkeer zal zeer aanzienlijk zijn, terwijl fietsverkeer thans al vaak leidt tot onveilige situaties naast het gemotoriseerde verkeer op de smalle dijk. Het huidige aantal fietsers is al ruim tweemaal zo hoog als wordt geadviseerd voor een weg van deze categorie: erftoegangsweg type 2. En dat aantal is exclusief fietsers van het aanzienlijke uitgebreide vakantiepark. Ook gegevens over vrachtverkeer en bestelverkeer (hoeveelheden en routing) zijn niet bekend (t.b.v. bevoorrading, afvoer reststoffen, schoonmaak, onderhoud park, etc). Ook is niet bekend hoe al deze verkeersstromen zich verhouden tot het landbouwverkeer. Blijkbaar zijn tot dusverre de adviezen van de eigen gemeentelijke verkeersdeskundigen volkomen genegeerd
4. Verkeersveiligheid is ook in het nieuwe Collegeakkoord een speerpunt. Terecht in onze ogen want de gemeente Moerdijk staat volgens een onderzoek van SWOV in de top 10 van verkeersonveilige gemeenten. Het is dan ook noodzakelijk dat een concreet uitvoeringsplan beschikbaar is, om de verkeersveiligheid te waarborgen en verkeersstromen in goede banen te leiden, vóór verlening van de omgevingsvergunning. Dit plan met concrete maatregelen moet zijn uitgevoerd vóór de exploitatie van het vakantiepark. Zonder adequate maatregelen zal de verkeersveiligheid voor vele jaren rigoureus worden aangetast;

5. Verkeer over de Oostdijk richting Willemstad gaat over de Grintweg/Koningin Wilheminalaan/De Lierestraat en heeft daar ingrijpende gevolgen voor bewoners, voor zwembadbezoekers, voor de voetbalvereniging De Kogelvangers maar ook voor een aan de Grintweg gepland Multifunctioneel gebouw, met o.a. twee basisscholen en activiteiten voor ouderen, die nu in gebouw Irene plaatsvinden. Deze straten zullen onevenredig en onveilig worden belast;
6. Het onlangs gestarte verkeersonderzoek door de Gemeente Moerdijk heeft een integraal karakter, waarbij bestaande ideeën/wensen (eerder ingebracht door HvW) worden uitgewerkt, naast infrastructurele consequenties van geplande ruimtelijke ontwikkelingen in Willemstad, zoals woningbouw op Oost, ontwikkeling van een Multifunctioneel gebouw met twee scholen, verplaatsing van het clubgebouw van De Kogelvangers, ontwikkeling Havenfront, etc. Omdat hierbij ook sprake is van tegengestelde belangen en noodzakelijke grondtransacties kunnen verbetermaatregelen nog vele jaren duren. Dit onderzoek mag dan ook niet gezien worden als een oplossing voor de verkeersopgave Bovensluis. Maatregelen om de verkeersstromen, die door het beoogde vakantiepark worden gegenereerd, in goede banen te leiden moeten worden getroffen in het kader van de lopende vergunningprocedure.

HvW verzoekt u met klem om, vóór de verlening van de omgevingsvergunning voor het vakantiepark Bovensluis, een concreet verkeersplan met bijbehorende maatregelen en financiële dekking op te stellen en dit onderdeel uit te laten maken van de beoogde omgevingsvergunning. Dit is essentieel om de verkeersveiligheid op de smalle dijk- en polderwegen en Willemstadse uitvalswegen te waarborgen. Daarnaast verwachten wij dat u het bestemmingsplan en het verkeersveiligheidsplan van de gemeente en uw eigen Bestuursakkoord respecteert en naleeft, om zo onnodige belasting van de leefomgeving van Willemstad en omliggende kernen te voorkomen.

Hart voor Willemstad streeft naar een constructieve samenwerking met de gemeente en wil juridische stappen vermijden. Mocht dit echter noodzakelijk blijken om de belangen van onze gemeenschap te beschermen, dan zullen wij die weg bewandelen. Deze brief is tevens verzonden naar de Gemeenteraad van de gemeente Moerdijk. Wij vertrouwen erop dat de gemeente Moerdijk onze zorgen serieus neemt en tijdig passende maatregelen treft.

Onderwerp: Passages uit o.a Bestemmingsplan Buitengebied Moerdijk 2018, Bestuursakkoord Moerdijk 2022-2026 relevant voor ontwikkeling Vakantiepark Bovensluis, waarop de Omgevingsvergunningaanvraag moet worden getoetst

1. Passages in 'Bestemmingsplan Buitengebied Moerdijk 2018', relevant voor ontwikkeling Vakantiepark Bovensluis, waarop de Omgevingsvergunningaanvraag moet worden getoetst

H. 2, Integrale visie, pag. 16.

"Belangrijk aandachtspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen vormt de aanwezige infrastructuur. Veel polderen dijkwegen zijn smal, hetgeen nu soms al leidt tot verkeersonveilige situaties of conflicten tussen verschillende verkeersdeelnemers. Ontwikkelingen moeten niet zorgen voor een toename aan verkeersbelasting op wegen waar dit op basis van de huidige belasting niet wenselijk is. Waar mogelijk kunnen ontwikkelingen bijdragen aan het oplossen van aanwezige knelpunten. De openbare ruimte dient niet belast te worden met parkerende auto's. Het parkeren moet op eigen erf worden opgelost."

H. 2 Integrale visie, pag. 17.

"De gemeente wil ruimte bieden voor ontwikkelingen, die gericht zijn op de versterking van de toeristisch-recreatieve mogelijkheden van het buitengebied. Dit streven is enerzijds gericht op de verbetering van de toeristische infrastructuur (wandel- en fietspaden), en anderzijds op het mogelijk maken van passende, kleinschalige toeristische voorzieningen. Dit geldt ook voor het toeristisch-recreatief ontsluiten en benutten van de relictten van de Zuiderwaterlinie. Een versterking van de relatie met het water kan een positieve kwaliteitsimpuls geven aan de beleving van het buitengebied. H 2, par 2.3 Ja mits "Voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gaat de gemeente uit van het 'ja, mits'-principe. Bij dit principe zijn deze visie en het dynamisch afwegingskader (zoals opgenomen in hoofdstuk 7 van de Visie Buitengebied) leidend in de afweging. Er is ruimte voor passende ontwikkelingen in het buitengebied, mits er sprake is van een duurzame ruimtelijke ontwikkeling."

H. 3 Kaders hogere overheden, pag. 25.

Bevordering ruimtelijke kwaliteit Kern van het provinciale beleid is de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit. Concreet betekent dit dat voor iedere, grotere ontwikkeling in het buitengebied een tegenprestatie moet worden geleverd in de vorm van een investering in de kwaliteit van bodem, water, natuur, landschap, cultuurhistorie of van de extensieve recreatieve mogelijkheden. Over de omvang en aard van deze investering zijn regionale afspraken gemaakt in het 'Afsprakenkader Kwaliteitsverbetering van het landschap in de regio West-Brabant', vastgesteld in het RRO West-Brabant, 18-12-2014. De essentie van dit afsprakenkader is opgenomen in Bijlage 7.

Par. 4.2.2 Cultuurhistorie en archeologie, pag. 32 De voor het bestemmingsplan meest belangrijke cultuurhistorische structuren zijn: Zuiderwaterlinie en forten. Meest belangrijk is het systeem van vestingwerken, forten en relictten van de verdedigingswerken van de Zuiderwaterlinie (ook opgenomen in de Verordening Ruimte als Cultuurhistorisch vlak; zie paragraaf 3.2). Open schootsvelden rondom de forten zijn van groot belang om de vestingsteden Willemstad en Klundert en de forten vanuit het

landschap te kunnen beleven. De aanwezige forten hebben vanzelfsprekend een passende bestemming gekregen. Fort Sabina is bestemd als Cultuur en ontspanning. Zoals in paragraaf 1.7.2 is aangegeven, is de bestemming verruimd ten opzichte van het geldende bestemmingsplan om ruimte te bieden aan het realiseren van het Ontwikkelplan Fort Sabina. Fort Bovensluis maakt onderdeel uit van camping Bovensluis. Binnen de bestemmingsomschrijving van de gelegde bestemming Recreatie - Verblijfsrecreatie is de bescherming van het fort benoemd

2. Passages in 'Bestuursakkoord Moerdijk 2022-2026 Moerdijk zorgt, bouwt en groeit' relevant voor ontwikkeling Vakantiepark Bovensluis, waarop de Omgevingsvergunningaanvraag moet worden getoetst

H Mobiliteit en Verkeersveiligheid, pag. 11 e.v

Pag. 11. Bij een groeiende en een verduurzamende gemeente hoort goede mobiliteit voor alle inwoners van Moerdijk en de mensen die er werken. Dit betekent dat we zorgen voor een goede ontsluiting van alle kernen via de weg en het openbaar vervoer, maar ook fietsvoorzieningen voor woon-werkverkeer en recreatie.

Pag. 12. Verkeersveiligheid blijft een belangrijk uitgangspunt, bij herinrichtingen in kernen, in het buitengebied, bij woningbouwontwikkelingen en bij de investeringen in de Vitale Centra.

3. Passages in 'Omgevingsvisie Gemeente Moerdijk 2024' relevant voor ontwikkeling Vakantiepark Bovensluis, waarop de Omgevingsvergunningaanvraag moet worden getoetst

Par 3.3, pag. 32. Ontwikkelingen moeten aansluiten bij de bestaande eigenschappen van ons buitengebied. Zo wordt ons buitengebied aan de westkant gekenmerkt door agrarisch gebruik dat verweven is met natuur, cultureel erfgoed en kleinschalige recreatie, terwijl de oostzijde agrarisch gebruik kent dat verweven is met verstedelijking en infrastructuur. Daarnaast is onze inzet dat ontwikkelingen in het buitengebied, van groot tot klein, gepaard gaan met een versterking van de kwaliteit en gebruikswaarde van het landschap en de gezondheid en het welzijn van onze inwoners.

Par. 5.2 Voorzieningenkernen, pag. 48.

9. We zetten in op een veilige en gezonde leefomgeving volgens de geldende normen.

Par. 5.7 Buitengebied, pag. 65.

DEZE OMGEVINGSVISIE HANTEERT DE VOLGENDE DEFINITIES:

→ Kleinschalige recreatie: nader gedefinieerd in bestemmingsplan Buitengebied per type recreatieve functie (kleinschalig kamperen, kleinschalige dagrecreatieve voorzieningen, kleinschalige horecagelegenheid).

Pag. 67. We borgen dat het Moerdijkse open polderlandschap voor inwoners een prettig woongebied blijft, zoals in de buurtschappen en dijklinten. Hierbij hanteren we de uitgangspunten van de vastgestelde Visie Bebouwingsconcentraties⁷. We bieden een goede kwaliteit van leven in een rustige en gezonde leefomgeving.

We zorgen dat het buitengebied goed beleefbaar is en fijnmazig ontsloten is, bijvoorbeeld met ommetjes en (recreatieve) wandel- en fietspaden. Daarbij zetten we in op het veilig en aantrekkelijk maken van bestaande wegen in het buitengebied voor meer (elektrische) fietsen. Dat vraagt ook keuzes: waar doelgroepen samen kunnen, faciliteren we dat veilig. Waar het niet kan, zoeken we naar een passende oplossing, bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer.

Par 6.1, pag. 71. DE OMGEVINGSVISIE ALS AFWEGINGSKADER VOOR INITIATIEVEN:

1. Draagt de ontwikkeling of het initiatief bij aan de geformuleerde kernambities en sluit het aan op de gebiedsgerichte uitwerkingen en in welke mate?
2. Is er sprake van een negatieve en/of positieve impact op de kwaliteiten van de leefomgeving, zoals verwoord in deze omgevingsvisie?
3. In welke mate wordt het initiatief of de ontwikkeling gedragen door de directe omgeving en wat zijn daarvan de redenen?

4. Passages in 'Verkeersveiligheidsplan 2018- 2028' relevant voor ontwikkeling Vakantiepark Bovensluis, waarop de Omgevingsvergunningaanvraag moet worden getoetst

Samenvatting, pag. 6.

Ontwikkelingen

Landbouwbedrijven ondergaan schaalvergroting en dit betekent grotere en zwaardere landbouwvoertuigen. Het grootste deel van het gemeentelijke wegennet is niet berekend op deze bredere en zwaardere voertuigen.

- De wegen in nieuwbouwlocaties worden pas, na voltooiing van alle bouw- werkzaamheden, duurzaam veilig ingericht. Ook wordt er bij het vaststellen van de projectgrenzen onvoldoende gelet op het bestaande wegennet. Hierdoor kan de omgeving jarenlang kampen met verkeersonveilige situatie(s).

Overig

Vooraf moet er met de projectontwikkelaar afspraken worden gemaakt over de verkeersveiligheid op de nieuwbouwlocatie. Er dienen tijdelijke en/of verplaatsbare maatregelen te worden genomen om de snelheid van het verkeer te drukken. Hiernaast moet bij de afbakening van het ontwikkelgebied kruispunten in het geheel wel of niet worden meegenomen om goede aansluitingen te krijgen op het bestaande wegennet.

Par 1.1.3 pag. 13.

In het LMP zijn ambities in het kader van veiligheid in woongebieden en buitengebied opgenomen:

- - terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers;
- - "duurzaam veilig" blijft de hoeksteen van het mobiliteitsbeleid;
- - Moerdijk is veilig voor alle kinderen op weg naar en rondom de scholen;
- - Moerdijk is veilig in het buitengebied.

Par. 5.7.2 Aansluiting op de interne wegenstructuur

Bij het bepalen van de grenzen van het plangebied wordt niet altijd rekening gehouden met de aansluiting op de reeds bestaande wegenstructuur. Zo komt het voor dat de wegen binnen het plangebied goed op orde worden gebracht, maar de directe aansluiting met de omgeving niet meer klopt. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is dit niet wenselijk. Dit zorgt namelijk voor onduidelijke situaties.

Bijlage 3: Huidige Duurzaam Veilig score



Afbeelding, Oostdijk in huidige situatie lage duurzame veiligheidsscore. Zal bij uitbreiding vakantiepark een nog lagere/onveiligere score worden!

5. Passages in ‘Beleid Planologisch strijdig Gebruik 2018’ relevant voor ontwikkeling Vakantiepark Bovensluis, waarop de Omgevingsvergunningaanvraag moet worden getoetst

H 2 Beleidsregels

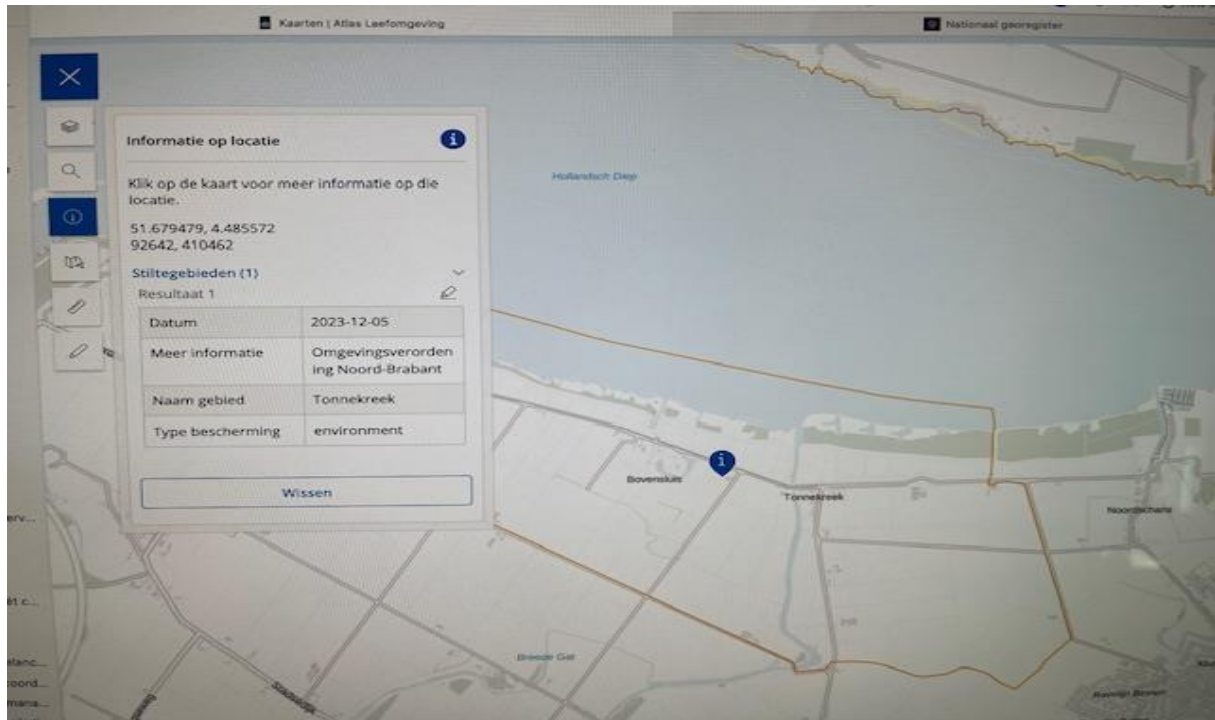
2.1 Algemene regels

De volgende voorwaarden gelden:

1. De aanvraag is uitvoerbaar volgens wet- en regelgeving;
2. De aanvraag past binnen het gemeentelijk beleid, zoals vastgelegd in nota's en visies en mag de uitvoering van beleid/een bestemmingsplan dat in voorbereiding is niet bemoeilijken;
3. De milieuhygiëne mag niet substantieel verslechteren voor woonfuncties en functies voor (beperkt) kwetsbare groepen (zoals scholen en zorginstellingen) in de omgeving;
4. De milieuhygiëne voldoet aan wettelijke normen voor andere functies dan genoemd in het vorige punt, waarbij de handreiking met betrekking tot "Bedrijven en milieuzonering" (VNG) in acht wordt genomen;
5. De nieuwe activiteit mag niet leiden tot een beperking van de gebruiksmogelijkheden voor omliggende functies;
6. De verkeersintensiteit mag niet substantieel toenemen. De verkeerstoename mag niet toenemen boven de maximale capaciteit van de aanwezige infrastructuur met betrekking tot woonfuncties en functies voor kwetsbare groepen (zoals scholen en zorginstellingen) in de omgeving;
7. De privacy van woonfuncties in de omgeving mag door het nieuwe gebruik niet substantieel afnemen

6. Door Provincie Noord Brabant aangewezen stiltegebied Camping Bovensluis / Tonnekreek, zie afbeelding Atlas leefomgeving

Stiltegebieden zijn beschermde gebieden waar je vooral natuurlijke geluiden hoort. Het woord 'stilte' betekent dus niet dat er helemaal geen geluid is. Maar er mogen alleen geluiden klinken die horen bij die plek. Denk aan het geluid van trekkers of melkmachines in een gebied met veehouderij. Het doel is om het gemiddelde geluidsniveau onder de 40 decibel te houden.



Volgens Atlas Leefomgeving in huidige situatie, d.w.z. zonder uitbreiding Vakantiepark Bovensluis heeft Stiltegebied Bovensluis / Tonnekreek de status: matig.

Platteland kent relatief meeste dodelijke ongevallen

Gevaar op wegen grootst in dorpen

door Gijsbert Termaat

AMERSFOORT • Het gevaar van een dodelijk verkeersongeval is het grootst in plaatsen als Baarle-Nassau, Alphen-Chaam, Beemster en Staphorst. Dat blijkt uit ongevalcijfers van de afgelopen tien jaar, waarbij alle gemeenten in ons land met elkaar vergeleken worden.

Hoewel Amsterdam (150), Rotterdam (137), Den Haag (83) en Utrecht (68) het hoogste scoren in absolute aantallen, is het risico groter om op het platteland dodelijk te verongelukken.

Het is logisch dat er meer verkeersdoden te betreuren zijn in steden met veel inwoners, dan in kleine dorpen. „Bovendien zijn in grote steden veel meer toeristen, zodat de kans op een ongeval door drukte ook toeneemt”, zegt projectleider Charlotte Bax van de Verkeersveiligheidsvergelijker.

Bestemming

Daarbij heeft de ene gemeente veel meer kilometers asfalt dan de andere of een grotere oppervlakte en dat speelt uiteraard ook een rol bij het aantal verkeersslachtoffers. Verkeersdeelnemers leggen dan namelijk een langere afstand af om op hun bestemming te komen.

Bax: „Daarom hebben we voor een eerlijker vergelijking ook het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners van 2007 tot en met 2016 op een rij gezet. Op die manier gemeten zie je dat vooral kleine plaatsen hoog scoren in de top 25 van de



FOTO 123RF

‘dodenlijst’, en niet de steden.”

Hoewel de site – die is opgezet door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV),

(on)veilig het in hun eigen gemeente is.

„We zijn hier niet blij mee”, reageert Jeroen Lee-mans van Baarle-Nassau. „Over tien jaar gezien is

twaalfslachtoffers misschien niet veel, maar iedere dode is één te veel en dat wij met deze rekenmethodiek het slechtst

scoren is droevig. Maar we blijven ons inzetten het veiliger te maken.”

Overigens zijn er vier gemeenten in ons land waar het uitstekend lijkt te gaan qua verkeersveiligheid.

want in Albrandswaard, Blaricum, Doesburg en Ameland vielen van 2007 tot en met 2016 in het geheel geen dodelijke slachtoffers in het verkeer.

„We doen veel aan preventie en verkeersveiligheid, maar tegelijkertijd hebben we ook weinig kilometers aan provinciale en snelwegen in onze gemeente. Bovendien moet je ook geluk hebben dat er geen dronken rijders of hardrijders voor ongevallen zorgen”, zegt Petra van Zoom van Blaricum.

„Het is dus een combinatie van factoren, maar het is hoe dan ook natuurlijk prachtig om aan kop van deze lijst te staan.”

‘We blijven ons inspannen om het veiliger te maken’

Veilig Verkeer Nederland en de Fietzersbond – vooral voor professionals op het gebied van verkeersveiligheid is bedoeld, kunnen ook burgers op verkeersveiligheidsvergelijker.nl zien hoe

Nieuwe vergunningaanvraag SVE Group voor bungalowpark met ruim 300 recreatiewoningen bij Willemstad

WILLEMSTAD - Projectontwikkelaar SVE Group gaat een nieuwe vergunningaanvraag indienen bij de gemeente Moerdijk voor een bungalowpark met ruim 300 recreatiewoningen in Willemstad, op de plek van camping Bovensluis.

Florence Imandt 21-11-23, 19:00 Laatste update: 22-11-23, 10:44

Een eerdere aanvraag nam de gemeente niet in behandeling omdat te veel informatie ontbrak. Tegen dat 'buiten behandeling stellen' maakte het bedrijf bezwaar en de bezwaarschriftencommissie van de gemeente drong vervolgens aan op overleg en een 'minnelijke oplossing'.

Eind oktober hebben gemeente en het vastgoedbedrijf met elkaar gesproken met als uitkomst: als SVE Group een nieuwe omgevingsvergunning aanvraagt, hoeft het niet opnieuw leges te betalen. Leges zijn administratiekosten die gemeentelijke procedures met zich meebrengen. In geval van grote miljoenenprojecten kan dat bedrag oplopen tot enkele tonnen.

Geen verkeersplan, geen bodemonderzoek

Volgens de gemeente Moerdijk ontbrak een verkeersplan in de eerste vergunningaanvraag, iets dat onder meer van belang is omdat de gemeente aan de oostkant van Willemstad een nieuwe woonwijk van 150 huizen wil bouwen. Maar daarnaast ontbraken volgens een woordvoester van de gemeente ook onderzoeken naar de bodemgesteldheid van het terrein.

Behandeltermijn van acht weken

De ontwikkelaar stelt dat de plannen voor het bungalowpark inhoudelijk niet zijn gewijzigd, maar dat 'bepaalde onderdelen nader worden uitgewerkt'. Marijn Trouwborst van SVE Group: „Wij gaan geen verkeersplan aanleveren, wel een onderzoek naar de bodemgesteldheid van het terrein. Dat gaat om de gevolgen van de bebouwing op de bodem.”

De behandeltermijn bij de gemeente voor de 'nieuwe' aanvraag is acht weken. De provincie Brabant onderzoekt intussen de natuurvergunning die nodig is omdat het terrein vlakbij het Hollandsch Diep ligt, een Natura 2000 gebied en extra kwetsbaar voor stikstof.

Plan voor 343 recreatiewoningen

Camping Bovensluis aan de Oostdijk in Willemstad was tot de verkoop in de zomer van 2021 in bezit van de familie Boertjes en had ruimte voor zo'n 270 caravans en chalets. Tetteroo Bouw droeg het terrein datzelfde najaar al over aan SVE Group uit Utrecht. Dit vastgoedbedrijf wil het terrein uitbreiden en 343 recreatiewoningen bouwen (voor 2 tot en met tien personen), een buitenzwembad en restaurant. SVE hoopt medio 2024 te kunnen beginnen met de bouw.

Dhr. A. Schipper
Statenfractie ChristenUnie-SGP
Postbus 90151
5200 MC 'S-HERTOGENBOSCH

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 680 76 80
www.brabant.nl
IBAN NL86INGB0674560043

Bereikbaarheid
openbaar vervoer en fiets:
www.brabant.nl/route

Onderwerp

Aanvraag ontheffing Wet Natuurbescherming door recreatiepark 'Camping Bovensluis BV'

Datum

5 maart 2024

Ons kenmerk

C2331074/5865062

Uw kenmerk

-

Geachte heer Schipper,

Bijlage(n)

-

Bij brief van 8 februari 2024, ingekomen op 16 februari 2024, heeft u namens de ChristenUnie-SGP fractie schriftelijke vragen gesteld.

Wij beantwoorden deze vragen als volgt.

1. Hoe wenselijk vindt u het dat zeer vruchtbare akkerbouwgrond (rivierklei) wordt omgezet in bouwgrond, zeker aangezien door klimaatverandering een schaarste zal ontstaan van vruchtbare grond? Is deze afweging destijds meegenomen bij het vaststellen van het inpassingsplan en zo ja, wat is daarbij uw motivatie geweest?

Antwoord: Ter plaatse is door Provinciale Staten geen provinciaal inpassingsplan vastgesteld. Bovendien speelt de wijziging van een agrarische bestemming naar een recreatieve bestemming met bebouwingsmogelijkheden hier niet omdat deze gronden al jarenlang geen agrarische bestemming meer hebben. Op basis van het door de gemeenteraad vastgesteld onherroepelijk bestemmingsplan Buitengebied Moerdijk (2018) hebben betreffende gronden de bestemming 'Recreatie - Verblijfsrecreatie' met bebouwingsmogelijkheden. De bevoegdheid voor het beoordelen of een ontwikkeling past binnen een bestemmingsplan en het afgeven van een omgevingsvergunning ligt niet bij de provincie maar bij de gemeente. Gedeputeerde Staten willen in de provincie Noord-Brabant ook ruimte geven aan de vrijetijdseconomie.

2. Past de aanleg en exploitatie van een groot, luxe vakantiepark op grond die op dit moment in gebruik is als akkerbouwgrond wel bij de inzet en visie van de provincie op het gebiedsproces in de desbetreffende polder? Kunt u garanderen dat hier een integrale afweging wordt gemaakt waarbij verdeling van (stikstof)ruimte voor de agrarische sector, omwonenden, andere ondernemers en de natuur zorgvuldig wordt gewogen? Deelt u de mening van de vragensteller dat deze afweging logischerwijze verder gaat dan sec de eisen van een natuurvergunning, aangezien er een duidelijke opdracht van de Rijksoverheid ligt om het natuurbeschermingsvraagstuk op een integrale manier op provinciaal niveau aan te pakken in gebiedsprocessen?

Antwoord: Nee. Camping Bovensluis grenst aan, maar maakt geen onderdeel uit van het Natura 2000 vogelrichtlijngebied Hollands Diep. De campinglocatie maakt geen deel uit van een gebiedsproces waarbij de provincie Noord-Brabant directe betrokkenheid kent. De integrale afweging van de ontwikkelingen in het gebied is in eerste instantie aan de gemeente op basis van de Omgevingsvisie gemeente Moerdijk en het vigerend bestemmingsplan Buitengebied Moerdijk.

3. Hoe rijmt u een eventuele toekenning van een natuurvergunning met het feit dat boeren aan diezelfde dijk omwille van stikstofuitstoot en natuurbescherming zijn uitgekocht maar er blijkbaar wel plek is voor een groot recreatiepark, inclusief alle verkeersbewegingen die daarbij komen?

Antwoord: Op 5 april 2023 is een ontheffing voor het onderdeel Soortenbescherming van de Wet natuurbescherming aangevraagd. Deze ontheffing is op 29 juni 2023 verleend. Op 21 juni 2023 is een vergunning voor het onderdeel Natura 2000 (gebiedsbescherming) van de Wet natuurbescherming aangevraagd. Op 11 december 2023 hebben wij de vergunning in ontwerp geweigerd vanwege het ontbreken van een vergunningplicht. Hiertegen zijn zienswijzen ingediend. Het definitieve besluit moet nog worden opgesteld. Tegen het definitieve besluit zal beroep open staan. Er wordt besloten op aanvragen zoals deze worden ingediend door de initiatiefnemer. Hierbij wordt getoetst aan vigerende wet- en regelgeving.

4. Bent u bereid om een eigen, tweede ecologische toets te laten doen op de aanwezige bedreigde diersoorten, aangezien de hermelijn, steenmarter, bunzing en wezel zijn waargenomen in de buurt door omwonenden maar niet op de meegeleverde lijst staan bij het ecologisch rapport in de aanvraag van de vergunning?

Antwoord: Nee, wij voeren wij zelf geen ecologische onderzoeken uit. Wij toetsen de aanvraag enkel op de aangevraagde soorten. Wanneer wél aanwezige soorten niet zijn aangevraagd, dan ligt de verantwoordelijkheid daarvoor bij de initiatiefnemer en diens ecologische adviseur. Indien van toepassing kan bij voldoende bewijslast in dergelijke gevallen wel handhavend worden opgetreden.

Datum

5 maart 2024

Ons kenmerk

C2331074/5865062

5. Hoe beoordeelt u dit verzoek om uitbreiding in het licht van het feit dat de desbetreffende camping in een stiltegebied ligt en dat de camping in zijn oorspronkelijke staat al een overschrijding kende van de geluidsnorm (er werd 49 dB volgens eigen rapportage van de camping geproduceerd, waar een max van 40 bij een stiltegebied past)? Deelt u de logische conclusie van omwonenden dat een uitbreiding een nog grotere overschrijding met zich mee zal brengen en zult u dit ook zo meewegen bij het beoordelen van de vergunningsaanvraag? Waarom heeft de provincie overigens niet geacteerd op de, in de aanvraag toegegeven, overschrijdingen van de geluidsnorm in het daar heersende stiltegebied van de originele situatie?

Antwoord: De bevoegdheid voor het genoemde ligt niet bij de provincie maar bij de gemeente. Hiermee ligt ook de handhaving op overschrijdingen van grenswaarden gesteld in de vergunning bij de gemeente. Als de camping voorheen andere grenswaarden (lees rechten) had, kan het zijn dat voorheen hogere waarden waren toegestaan. Pas sinds enkele jaren is in de Omgevingsverordening (voorheen Interim omgevingsverordening en Provinciale Milieuverordening) een aanwijzing voor de gemeente opgenomen om aan de in de Omgevingsverordening vastgelegd richtwaarden te voldoen bij het afgeven van nieuwe vergunningen. Deze zijn zodanig gesteld dat activiteiten geen verstoring van het stiltegebied tot gevolg hebben. Het is aan de gemeente om bij de vergunningsaanvraag te toetsen aan deze richtwaarden en deze aan de vergunning te verbinden (en hierop te handhaven).

6. Bent u bereid – gelet op de verkeersbewegingen die gaan ontstaan in de beheerfase - een eigen, realistisch en op de praktijk gericht verkeersonderzoek te doen voor een volledig beeld van de impact van dit recreatiepark?

Antwoord: Nee. Wij beoordelen de aanvraag zoals deze is ingediend, inclusief de verkeersbewegingen die inherent zijn aan het project. De initiatiefnemer heeft deze gegevens aangeleverd bij de aanvraag. Naar aanleiding van zienswijzen die kenbaar zijn gemaakt tegen het ontwerpbesluit (zie ook het antwoord bij vraag 3) wordt het aangeleverde verkeersonderzoek eventueel nog aangepast of aangevuld. Het door ons uitvoeren van een eigen onderzoek is in elk geval niet aan de orde.

Datum

5 maart 2024

Ons kenmerk

C2331074/5865062

Overeenkomstig het door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant genomen
besluit,
namens deze,

Datum

5 maart 2024

Ons kenmerk

C2331074/5865062

programmamanager Vergunningen, Toezicht en Handhaving

(Deze brief is, na vaststelling door het college, digitaal door de verantwoordelijk
programmamanager ondertekend)