Verlengde Elsakker

Inhoudsopgave

Regels **3**

Hoofdstuk 1 Inleidende regels **4**
Artikel 1 Begrippen 4
Artikel 2 Wijze van meten 10

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels **11**
Artikel 3 Groen 11
Artikel 4 Verkeer - Verblijfsgebied 12
Artikel 5 Wonen 13
Artikel 6 Leiding - Gas 16

Hoofdstuk 3 Algemene regels **18**
Artikel 7 Anti-dubbeltelregel 18
Artikel 8 Algemene bouwregels 19
Artikel 9 Algemene gebruiksregels 20
Artikel 10 Algemene afwijkingsregels 21
Artikel 11 Algemene wijzigingsregels 22
Artikel 12 Overige regels 23

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels **24**
Artikel 13 Overgangsrecht 24
Artikel 14 Slotregel 25

Bijlagen **27**
Bijlage 1 beleidsplan verkeer en vervoer 28

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan

het bestemmingsplan 'Verlengde Elsakker' met identificatienummer NL.IMRO.1719.3bp18verlelsakker-vg01 van de gemeente Drimmelen;

1.2 bestemmingsplan

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen;

1.3 aanduiding

een geometrisch bepaald vlak of een figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels, regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden;

1.4 aanduidingsgrens

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

1.5 aaneengebouwde woning

een woning die onderdeel uitmaakt van minimaal drie aaneengebouwde woningen;

1.6 aan-huis-verbonden-bedrijf

een bedrijf dat in een (gedeelte van) of bij een woning wordt uitgeoefend en dat is gericht op het vervaardigen van producten en/of het leveren van diensten, door de gebruik(st)er(s) van de woning, en dat niet krachtens een milieuwet vergunning- of meldingplichtig is;

1.7 aan-huis-verbonden-beroep

een dienstverlenend beroep op zakelijk, maatschappelijk, juridisch, medisch, vastgesteldtechnisch of kunstzinnig gebied, dat in of bij een woning wordt uitgeoefend door de gebruik(st)er(s), waarbij de woning in overwegende mate de woonfunctie behoudt en dat een ruimtelijke uitwerking of uitstraling heeft die met de woonfunctie in overeenstemming is, met dien verstande dat er geen detailhandel is toegestaan met uitzondering van detailhandel als ondergeschikte nevenactiviteit;

1.8 afhankelijke woonruimte

een bijbehorend bouwwerk dat qua ligging een ruimtelijke eenheid vormt met de woning en waarin een gedeelte van de huishouding uit een oogpunt van mantelzorg gehuisvest is;

1.9 bebouwing

één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde;

1.10 bebouwingspercentage

een in dit plan aangegeven percentage, dat de grootte van het bouwvlak aangeeft, dat maximaal mag worden bebouwd;

1.11 bed & breakfast

een kleinschalige aan de woonfunctie ondergeschikte niet zelfstandige accommodatie, uitsluitend voor logies en ontbijt, waarbij de woning in overwegende mate de woonfunctie behoudt en dat een ruimtelijke uitwerking of uitstraling heeft die met de woonfunctie in overeenstemming is;

1.12 bedrijf

een inrichting of instelling gericht op het bedrijfsmatig voortbrengen, vervaardigen, bewerken, opslaan, installeren en/of herstellen van goederen dan wel het bedrijfsmatig verlenen van diensten, aan huis verbonden beroepen daaronder niet begrepen;

1.13 bestemmingsgrens

de grens van een bestemmingsvlak;

1.14 bestemmingsvlak

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

1.15 bijbehorend bouwwerk

uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd op de grond staand gebouw, of ander bouwwerk, met een dak;

1.16 bouwen

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een standplaats;

1.17 bouwgrens

de grens van een bouwvlak;

1.18 bouwlaag

een deel van een gebouw, dat bestaat uit één of meer ruimten, waarbij de bovenkanten van de afgewerkte vloeren van twee aan elkaar grenzende ruimten niet meer dan 1,50 meter in hoogte verschillen. Bij de bepaling van het aantal bouwlagen wordt de bouwlaag die grotendeels in de kap is gelegen evenals de bouwlaag die grotendeels onder de begane grond is gelegen, niet meegerekend;

1.19 bouwperceel

een aaneengesloten stuk grond waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegestaan;

1.20 bouwperceelsgrens

de grens van een bouwperceel;

1.21 bouwvlak

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten;

1.22 bouwwerk

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct, hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

1.23 dakopbouw

bouwlaag welke maximaal 70% van het bebouwde oppervlak van de daaronder gelegen bouwlaag van het hoofdgebouw omvat;

1.24 detailhandel

het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen voor gebruik, verbruik of aanwending overwegend anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit;

1.25 erf

al dan niet bebouwd perceel, of een gedeelte daarvan, dat direct is gelegen bij een hoofdgebouw en dat in feitelijk opzicht is ingericht ten dienste van het gebruik van dat gebouw;

1.26 erf- en terreinafscheiding

een bouwwerk dat dient ter afscheiding van het erf of een terrein;

1.27 escortbedrijf

de natuurlijke persoon, groep of rechtspersoon die bedrijfsmatig, of van omvang alsof zij bedrijfsmatig was, prostitutie aanbiedt die op een andere plaats dan in de bedrijfsruimte (van een seksinrichting) wordt uitgeoefend;

1.28 gebouw

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

1.29 gebruiken

gebruiken, doen gebruiken of laten gebruiken;

1.30 gestapeld

bebouwing bestaande uit zich in één hoofdgebouw boven en naast elkaar bevindende zelfstandige woningen en/of bijzondere woonruimten;

1.31 gevellijn

de geometrisch bepaalde lijn en het verlengde daarvan, die bij het bouwen niet mag worden overschreden;

1.32 grondgebonden woningen

een gebouw, dat een vrijstaande woning of meerdere aaneengebouwde, uitsluitend naast elkaar en niet boven elkaar gelegen, woningen omvat, en dat qua uiterlijke verschijningsvorm als een eenheid kan worden beschouwd;

1.33 hoofdgebouw

gebouw, of gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer gebouwen op het perceel aanwezig zijn, gelet op de bestemming het belangrijkst is;

1.34 huishouden

een zelfstandig(e) dan wel samenwonend persoon of groep van personen die binnen een complex van ruimten gebruik maken van dezelfde voorzieningen, zoals een keuken, sanitaire voorzieningen en de entree;

1.35 kelder

een overdekte, met wanden omsloten, voor mensen toegankelijke ruimte, beneden of tot maximaal 1 m boven de gemiddelde hoogte van het aan het gebouw aangrenzende terrein;

1.36 maatvoeringsgrens

de grens van een maatvoeringsvlak;

1.37 maatvoeringsvlak

een geometrisch bepaald vlak waarmee de gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels voor bepaalde bouwwerken eenzelfde maatvoering geldt;

1.38 mantelzorg

het bieden van zorg aan eenieder die hulpbehoevend is op het fysieke, psychische en/of sociale vlak, op vrijwillige basis en buiten organisatorisch verband;

1.39 nutsvoorzieningen

voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreduceerstations, schakelhuisjes, duikers, voorzieningen ten behoeve van afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie;

1.40 omgevingsvergunning

vergunning als bedoeld in artikel 2.1 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo);

1.41 openbaar gebied

wegen, water en openbaar groen (parken, plantsoenen en speelveldjes) die het gehele jaar - of een groot deel daarvan - voor het publiek algemeen toegankelijk zijn;

1.42 patiowoning

een woning met een geheel of gedeeltelijk omsloten binnenplaats of binnenhof gevormd door de zijmuren van naburige dan wel op het eigen (bouw)perceel aanwezige gebouwen, bijbehorende bouwwerken en bouwwerken, geen gebouwen zijnde;

1.43 peil

- voor een gebouw, gebouwencomplex of ander bouwwerk waarvan de voorgevel direct aan de weg grenst: het peil van het hoogst aangrenzende weggedeelte;
- voor een gebouw, gebouwencomplex of ander bouwwerk waarvan de voorgevel niet direct aan de weg grenst: het peil van het hoogste aangrenzende terreingedeelte;
- indien het gebouw, gebouwencomplex of bouwwerk is gelegen in geaccidenteerd terrein of tussen twee wegen, geldt het peil van het hoogst aangrenzende terrein- of weggedeelte nabij de voorgevel van het gebouw;

1.44 permanente bewoning

het feitelijk bewonen van een gebouw gedurende het hele jaar of het grootste deel van het jaar;

1.45 prostitutie

het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding;

1.46 raamprostitutie

een seksinrichting met één of meer ramen van waarachter de prostitué/prostituee tracht de aandacht van passanten op zich te vestigen met als doel het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding;

1.47 seksinrichting

een gebouw of een gedeelte van een gebouw, waarin bedrijfsmatig handelingen en/of vertoningen plaatsvinden van seksuele, erotische en/of pornografische aard;

1.48 straatprostitutie

het zich op de openbare weg respectievelijk op openbare ruimten of in een zich op de openbare weg respectievelijk openbare ruimte bevindend voertuig beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuelehandelingen met een ander tegen vergoeding;

1.49 twee-aaneengebouwde woning

een woning die onderdeel uitmaakt van een blok van twee aaneengebouwde woningen;

1.50 voorgevel

gevel van een gebouw georiënteerd op de gevellijn;

1.51 vrijstaande woning

een woning zonder gemeenschappelijke wand met een andere woning;

1.52 waterhuishoudkundige voorzieningen

voorzieningen die nodig zijn voor een goede wateraanvoer, waterafvoer, waterberging, hemelwaterinfiltratie en waterkwaliteit, zoals duikers, stuwen, gemalen, inlaten, bergings- en infiltratievoorzieningen;

1.53 woning

een complex van ruimten, geschikt en bestemd voor de huisvesting van één huishouden of andere daarmee vergelijkbare economische eenheid, waaronder begrepen eventueel gemeenschappelijk gebruik van bepaalde ruimten;

1.54 zijdelingse perceelsgrens

de grens tussen twee percelen, die voor- en achterzijde van een perceel verbindt.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 bouwhoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;

2.2 dakhelling

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak;

2.3 goothoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel;

2.4 inhoud van een bouwwerk

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels en/of het hart van de scheidingsmuren en de buitenzijde van daken;

2.5 oppervlakte van een bouwwerk

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

2.6 diepte van een hoofdgebouw

de in de regels aangegeven diepte gemeten vanaf de gevellijn;

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Groen

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. groenvoorzieningen;
b. speelvoorzieningen;
c. parkeervoorzieningen;
d. voet- en fietspaden;
e. in- en uitritten;
f. bijbehorende voorzieningen als verhardingen, nutsvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

3.2 Bouwregels

Ten aanzien van het bouwen gelden de volgende regels:

a. op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd;
b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt niet meer dan 3 m.

Artikel 4 Verkeer - Verblijfsgebied

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. verblijfsgebied met een functie voor verblijf en verplaatsing;
b. bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals voet- en fietspaden, (ontsluitings)wegen, geluidwerende voorzieningen, nutsvoorzieningen, brandkranen, ondergrondse containers, groenvoorzieningen, water- en waterhuishoudelijke voorzieningen, reclame-uitingen, parkeervoorzieningen en overige verhardingen;

4.2 Bouwregels

Ten aanzien van het bouwen gelden de volgende regels:

a. op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd;
b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan ten behoeve van de verkeersregeling, verkeersaanduiding, wegaanduiding of verlichting bedraagt niet meer dan 4 m.

Artikel 5 Wonen

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. het wonen in grondgebonden woningen;
b. ter plaatse van de aanduiding 'gestapeld': het wonen in gestapelde woningen;
c. ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - rug aan rug gebouwd': het wonen in rug aan rug gebouwde woningen;
d. aan-huis-verbonden beroepen en/of kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten;
e. bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals erven, tuinen, water, waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen en overige verhardingen.

5.2 Bouwregels

Voor het bouwen van hoofdgebouwen en bijbehorende bouwwerken gelden de volgende regels:

5.2.1 Hoofdgebouwen en bijbehorende bouwwerken

Voor het bouwen van hoofdgebouwen en bijbehorende bouwwerken gelden de volgende regels:

a. het aantal woningen bedraagt maximaal 88;
b. de hoofdgebouwen en bijbehorende bouwwerken worden uitsluitend gebouwd in het bouwvlak, met dien verstande dat erkers aan de voorzijde van de woning ook buiten het bouwvlak mogen worden gebouwd met een hoogte van maximaal 1 bouwlaag en met een maximale diepte van 1,5 meter;
c. uitsluitend grondgebonden woningen zijn toegestaan;
d. in afwijking van c mogen ter plaatse van de bouwaanduiding 'gestapeld' uitsluitend gestapelde woningen worden gebouwd;
e. in afwijking van c mogen ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - rug aan rug gebouwd' uitsluitend rug aan rug woningen worden gebouwd;
f. voor grondgebonden woningen bedraagt het bebouwingspercentage per perceel 70%;
g. voor gronden met de bouwaanduiding 'gestapeld' en 'specifieke bouwaanduiding - rug aan rug gebouwd' geldt het op de verbeelding aangeduide maximale bebouwingspercentage 'bebouwingspercentage - (m)';
h. de diepte van hoofdgebouwen, gemeten vanaf de voorgevellijn, mag niet meer bedragen dan:
    1. bij vrijstaande woningen: 12 meter;
    2. bij twee-aaneen gebouwde woningen en aaneengebouwde woningen: 10 meter;
    3. bij rug aan rug gebouwde woningen: 9 meter;
i. de afstand van hoofdgebouwen - over de hele diepte zoals toegestaan in lid h - tot de zijdelingse perceelsgrens mag niet minder bedragen dan:
    1. bij vrijstaande woningen tot beide zijdelingse perceelsgrenzen: 3 meter;
    2. bij twee-aaneen gebouwde woningen en de hoekpercelen van aaneengebouwde woningen tot één van de zijdelingse perceelsgrenzen: 3 meter. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - afstand tot zijdelingse perceelsgrens (m) meter' geldt die betreffende afstand;

3. indien de bestaande afstand van de hoofdgebouwen tot de zijdelingse perceelsgrens minder bedraagt dan 3 meter, dan mag deze afstand - over de hele diepte van hoofdgebouwen zoals toegestaan in lid h – worden aangehouden;

j. met betrekking tot bouwen in - en achter de gevellijn geldt het volgende:
   1. ter plaatse van de gevellijn dient de voorgevel van de hoofdgebouwen in de gevellijn of tot maximaal 3 meter achter de gevellijn te worden gebouwd;
   2. ter plaatse van de gevellijn bij de aanduiding rug-aan-rugwoningen dient de voorgevel van de hoofdgebouwen in de gevellijn of tot maximaal 4 meter achter de gevellijn te worden gebouwd.
k. de maximale goot- en bouwhoogte van hoofdgebouwen mag niet meer dan 7 meter respectievelijk 11 meter bedragen;
l. in afwijking van k geldt ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m)' of 'maximale goothoogte (m) - maximale bouwhoogte (m)' een andere maatvoering;
m. de maximale goot- en bouwhoogte van bijbehorende bouwwerken mag ten hoogste 3,3 meter respectievelijk 6 meter bedragen;
n. in afwijking van m geldt ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte bijbehorende bouwwerken (m) de zelfde goothoogte, maar een afwijkende bouwhoogte.

5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

a. de bouwhoogte van erfafscheidingen gelegen voor de feitelijke voorgevel bedraagt ten hoogste 1 meter;
b. de bouwhoogte van erfafscheidingen elders bedraagt ten hoogste 2 meter;
c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag ten hoogste 3 meter bedragen.

5.3 Specifieke gebruiksregels

5.3.1 Aan-huis-verbonden-beroepen

Binnen de bestemming 'Wonen' is de uitoefening van aan huis verbonden beroepen toegestaan in de woning, waarbij de volgende bepalingen van toepassing zijn:

a. de woonfunctie blijft als hoofdfunctie herkenbaar;
b. de activiteit wordt door de bewoner(s) uitgeoefend;
c. de omvang van de activiteit mag niet meer bedragen dan 40% van de gezamenlijke vloeroppervlakte van de (woon)bebouwing tot een maximum van 50m^2;
d. het gebruik mag geen nadelige invloed hebben op de normale afwikkeling van het verkeer en mag geen onevenredige toename van de parkeerbehoefte veroorzaken;
e. detailhandel, anders dan ondergeschikte detailhandel, is niet toegestaan.

5.3.2 Bedrijfsmatige activiteiten

Binnen de bestemming 'Wonen' is de uitoefening van bedrijfsmatige activiteiten toegestaan in de woning, waarbij de volgende bepalingen van toepassing zijn:

a. de woonfunctie blijft als hoofdfunctie herkenbaar;
b. de activiteit wordt door de bewoner uitgeoefend;

c. de omvang van de activiteit mag niet meer bedragen dan 40% van de gezamenlijke vloeroppervlakte van de (woon)bebouwing tot een maximum van 50 m²;
d. in afwijking van het bepaalde onder c mag indien het oppervlak reeds groter is ten tijde van de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan dat grotere oppervlak als maximum worden beschouwd;
e. het gebruik mag geen nadelige invloed hebben op de normale afwikkeling van het verkeer en mag geen onevenredige toename van de parkeerbehoefte veroorzaken;
f. detailhandel, anders dan ondergeschikte detailhandel, is niet toegestaan.

5.3.3 Bed & breakfast

Binnen de bestemming 'Wonen' is de uitoefening van een 'bed & breakfast' toegestaan in de woning en bijbehorende bouwwerken, waarbij de volgende bepalingen van toepassing zijn:

a. de woonfunctie blijft als hoofdfunctie herkenbaar;
b. de activiteit wordt door de bewoner uitgeoefend;
c. parkeren ten behoeve van de bed & breakfast dient op eigen terrein plaats te vinden.

5.3.4 Strijdig gebruik

Met betrekking tot het gebruik van gronden en bouwwerken geldt dat het gebruik van vrijstaande bijbehorende bouwwerken als zelfstandige woning of als afhankelijke woonruimte is niet toegestaan.

Artikel 6 Leiding - Gas

6.1 Bestemmingsomschrijving

6.1.1 De belangen van de in lid 6.1 bedoelde dubbelbestemming zijn primair ten opzichte van de belangen van de andere daar voorkomende enkelvoudige bestemmingen.

6.2 Bouwregels

a. in afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen mag niet worden gebouwd, anders dan ten behoeve van deze bestemming;
b. op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd;
c. voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de hoogte maximaal 2,5 m mag bedragen;
d. al hetgeen in deze regels omtrent de ondergeschikte bestemmingen binnen het gebied met de bestemming 'Leiding – Gas' is toegestaan, is uitsluitend toelaatbaar indien het voor zover zulks, gehoord de beheerder van de gasleiding(en), verenigbaar is met het belang van de leiding(en).

6.3 Afwijking van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 6.2 en toestaan dat in de andere bestemming gebouwen worden gebouwd, mits:

a. de veiligheid met betrekking tot de gasleiding niet wordt geschaad en geen kwetsbare objecten worden toegelaten;
b. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de betreffende leidingbeheerder.

6.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

6.4.1 Het is verboden op of in de gronden met de bestemming leidingen zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van het bevoegd gezag (omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

a. het aanleggen van wegen, paden, banen en andere oppervlakteverhardingen;
b. het veranderen van het huidige maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen, egaliseren, afgraven of ophogen;
c. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
d. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of ander wijze indrijven van voorwerpen;
e. diepploegen;
f. het aanleggen van andere kabels en leidingen dan in de doeleindenomschrijving aangegeven, en daarmee verband houdende constructies;

g. het aanleggen van watergangen of het vergraven, verruimen of dempen van reeds bestaande watergangen.

6.4.2 Verbod niet van toepassing

Het verbod als bedoeld in 6.4.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

a. betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer;
b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
c. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.

6.4.3 De werken of werkzaamheden als bedoeld in 6.4.1 zijn slechts toelaatbaar, mits:

a. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de leiding;
b. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan, waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 8 Algemene bouwregels

8.1 Bestaande bouwwerken

In die gevallen dat hoogten, inhoud, aantallen en/of oppervlakten, van bestaande bouwwerken, die gebouwd zijn met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens de Woningwet, op de dag van de terinzagelegging van het vastgesteld plan meer of minder bedragen dan ingevolge hoofdstuk 2 is voorgeschreven, mogen de bestaande maten en hoeveelheden als maximaal respectievelijk minimaal toelaatbaar worden aangehouden.

8.2 Herbouw

In het geval van (her)oprichting van gebouwen is het bepaalde in lid 8.1 uitsluitend van toepassing indien het geschiedt op dezelfde plaats.

8.3 Ondergeschikte bouwdelen

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen binnen de aanduiding ‘bouwvlak’ of de aanduiding ‘bestemmingsvlak’ worden ondergeschikte bouwdelen, zoals plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, gevel- en kroonlijsten, overstekende daken en reclame uitingen, buiten beschouwing gelaten, mits de bouw- c.q. bestemmingsgrens met niet meer dan 0,50 meter wordt overschreden.

Artikel 9 Algemene gebruiksregels

9.1 Strijdig gebruik

Onder strijdig gebruik als bedoeld in artikel 2.1, 1e lid sub c. van de Wabo wordt in ieder geval verstaan:

a. het gebruik van onbebouwde gronden of het gebruik van bouwwerken ten behoeve van het storten van puin en afvalstoffen, tenzij dit ter realisatie en / of handhaving van de bestemming dient;
b. het gebruik van onbebouwde gronden of het gebruik van bouwwerken ten behoeve van opslag van gerede of ongerede goederen, zoals vaten, kisten, bouwmaterialen, werktuigen, machines en onderdelen hiervan, tenzij dit ter realisering en / of handhaving van de bestemming dient;
c. het gebruik van onbebouwde gronden of het gebruik van bouwwerken ten behoeve van doeleinden van handel of bedrijf, een seksinrichting daaronder mede begrepen;
d. het gebruik van onbebouwde gronden of het gebruik van bouwwerken ten behoeve van verblijfsrecreatie;
e. het gebruik van vrijstaande bijbehorende bouwwerken voor zelfstandige bewoning.

Artikel 10 Algemene afwijkingsregels

10.1 Afwijking

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van:

a. de regels en toestaan dat het bouwvlak in geringe mate wordt overschreden, indien een meetverschil daartoe aanleiding geeft;
b. de regels en toestaan dat openbare nutsgebouwen en naar aard daarmee gelijk te stellen gebouwen worden gebouwd, mits:
    1. de inhoud van het gebouw niet meer dan 50 m³ bedraagt;
    2. de bouwhoogte niet meer dan 3,50 meter bedraagt.
c. de regels ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de maximale bouwhoogte wordt vergroot:
    1. ten behoeve van kunstwerken, geen gebouwen zijnde, tot maximaal 10 meter;
    2. ten behoeve van waarschuwings- en/of communicatiemasten, tot maximaal 50 meter;
    3. ten behoeve van andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot maximaal 10 meter.
d. de regels ten aanzien van de hoogte van gebouwen en toestaan dat de maximale bouwhoogte wordt vergroot ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers, lichtkappen en technische ruimte, mits:
    1. de maximale oppervlakte van de vergroting niet meer dan 10% van het betreffende platte dakvlak of de horizontale project van het schuine dakvlak bedraagt;
    2. de bouwhoogte niet meer dan 1,25 maal de maximale bouwhoogte van het betreffende gebouw bedraagt.

Artikel 11 Algemene wijzigingsregels

11.1 Algemene wijzigingsregels

Het bevoegd gezag kan, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening, het plan wijzigen ten behoeve van:

a. het bouwen van niet voor bewoning bestemde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van geringe afmetingen ten dienste van het openbaar nut met een oppervlakte van maximaal 15 m² en een bouwhoogte van maximaal 3,50 m;
b. geringe afwijkingen, die in het belang zijn van een ruimtelijk of technisch beter verantwoorde plaatsing van bouwwerken of die noodzakelijk zijn in verband met de werkelijke toestand van het terrein. Hierbij zijn verschuivingen van de bestemmingsgrens met maximaal 5 meter toelaatbaar;
c. overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein. De overschrijdingen mogen echter ten hoogste 3 meter bedragen en het bestemmingsvlak mag met ten hoogste 10% worden vergroot.

11.2 Toepassingsregel

Bij de toepassing van de wijzigingsbevoegdheden als bedoeld in lid 11.1 kan het bevoegd gezag schriftelijk advies inwinnen bij een stedenbouwkundige.

Artikel 12 Overige regels

12.1 Parkeerregeling

Tenzij in hoofdstuk 2 expliciet is voorzien in een andere regel ten aanzien van de aanwezigheid van

voldoende parkeergelegenheid, geldt de volgende regeling:

a. bij de uitoefening van de bevoegdheid voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen en/of afwijken dient tenminste voldaan te worden aan het gemeentelijk beleid ten aanzien van parkeernormen, zoals opgenomen in het 'Beleidsplan Verkeer en Vervoer Gemeente Drimmelen 2018-2028' zoals bijgevoegd als Bijlage 1;
b. parkeergelegenheid die is gerealiseerd om te voorzien in voldoende parkeergelegenheid dient in stand te worden gehouden;
c. indien het 'Beleidsplan Verkeer en Vervoer Gemeente Drimmelen 2018-2028' als bedoeld onder sub a. gedurende de planperiode van dit bestemmingsplan wordt gewijzigd, wordt bij de verlening van de omgevingsvergunning rekening gehouden met die wijziging.

12.2 Waterbergende voorziening

Voor het realiseren van waterhuishoudkundige voorzieningen binnen het plangebied geldt de volgende regel:

a. bij de uitoefening van de bevoegdheid voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen en/of afwijken dient te worden aangetoond dat waterhuishoudkundige voorzieningen zullen worden gerealiseerd en vervolgens aldus in stand worden gehouden die voldoet aan de berekeningsmethode van waterschap Brabantse delta, met dien verstande dat de totale capaciteit aan waterbergende voorzieningen binnen het plangebied ten minste 1.085 m^3 dient te bedragen.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 13 Overgangsrecht

13.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
   a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

13.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 14 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan 'Verlengde Elsakker'.

Bijlagen

Bijlage 1 beleidsplan verkeer en vervoer

Beleidsplan Verkeer en Vervoer Gemeente Drimmelen 2018 - 2028

Concept

projectnummer 0416547.00
concept
15 maart 2018

Understanding today.
Improving tomorrow.

Beleidsplan Verkeer en Vervoer Gemeente Drimmelen 2018 - 2028

Concept

projectnummer 0416547.00

concept revisie 07
15 maart 2018

Auteurs
M. Heerekop
J. Tiellemans

datum vrijgave	beschrijving revisie 07	goedkeuring	vrijgave
15/3/2018		M. Heerekop	R. Coffeng

Inhoudsopgave

		Blz.
Samenvatting		**1**
1	**Inleiding**	**4**
1.1	Doel beleidsplan verkeer en vervoer	4
1.2	Nieuwe Omgevingswet	4
1.3	Totstandkoming beleidsplan en participatie	6
1.4	Leeswijzer	7
2	**Beleidskaders**	**8**
2.1	Trends en ontwikkelingen	8
2.2	Beleid Rijk, provincie en regio	11
2.3	Beleid gemeente Drimmelen	14
3	**Goed verplaatsen in Drimmelen: duurzaam en toegankelijk**	**20**
3.1	Evaluatie beleidsplan verkeer en vervoer 2006	21
4	**Duurzame mobiliteit**	**23**
5	**Langzaam verkeer**	**26**
6	**Openbaar Vervoer en toegankelijkheid**	**32**
7	**Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer**	**38**
8	**Verkeersveiligheid**	**44**
9	**Parkeren**	**50**
10	**Lobbyagenda**	**54**
11	**Van beleid naar uitvoering**	**55**
11.1	Uitvoeringsagenda	55
11.2	Prioritering	55
Bijlage 1 Overzicht deelnemers participatie		
Bijlage 2 Enquête verkeer en vervoer Drimmelen		
Bijlage 3 Kaartbeeld verkeersongevallen		
Bijlage 4 Begrippenlijst		

Samenvatting

Dit Beleidsplan Verkeer en Vervoer (BVV) beschrijft hoe de gemeente Drimmelen omgaat met mobiliteit in de gemeente. Het vorige BVV is door de gemeente vastgesteld in 2006. Sindsdien zijn accenten binnen het domein van verkeer en vervoer veranderd en zijn er nieuwe ontwikkelingen die een plaats moeten krijgen in het beleid van de gemeente. Met dit document wordt het beleid van de gemeente Drimmelen op het gebied van verkeer en vervoer geactualiseerd. Met een opstellen van een nieuw beleidsplan loopt het BVV voor op het realiseren van de Omgevingsvisie: het verkeers- en vervoerbeleid wordt integraal onderdeel van de uiteindelijke Omgevingsvisie van de gemeente Drimmelen.

Voor het opstellen van het beleidsplan hebben verschillende partijen meegedacht met het tot stand komen van het beleid. Het gaat hierbij om partijen binnen en buiten de gemeentelijke organisatie:

- Politiek café gemeenteraad.
- Interne werkgroep beleidsmedewerkers gemeente Drimmelen.
- Externe belanghebbenden (vertegenwoordigers van maatschappelijke en economische organisaties).
- Inwoners van de gemeente Drimmelen middels een enquête.

Voor het opstellen van het gemeentelijk beleid voor de komende 10 jaar is de relevantie van diverse trends en ontwikkelingen onderzocht. Zo neemt de afstand voor woon-werk verplaatsingen toe. Ook zien we dat het gebruik van (elektrische) fietsen sterk groeit. Het verkeersveiligheidsbeleid wordt meer proactief (risico gestuurd) in plaats van reactief. Belangrijke doelgroepen hierbij zijn senioren, (jong) fietsers en bestuurders van scootmobielen. Verder levert smart mobility op innovatieve wijze een bijdrage aan de bereikbaarheid door goed geïnformeerde reizigers zodat zij slimme keuzes kunnen maken. Verder stijgt het aantal huishoudens en groeit het aandeel internetaankopen. De pakketbezorging neemt hierdoor sterk toe. Daarnaast wordt duurzaamheid steeds belangrijker. Denk hierbij aan voertuigontwikkelingen (elektrische auto's), infrastructurele ontwikkelingen (circulair materiaalgebruik) en de gebruikers (bewustere keuzes).

Voor het opstellen van het BVV is het relevante beleid van het Rijk, de Provincie, de Regio en de gemeente Drimmelen zelf, geïnventariseerd. Onder andere de volgende punten hieruit zijn van belang voor het BVV:

- Transitie naar (gebruik van) duurzame mobiliteit en stimuleren van minder uitstoot door voertuigen.
- Streven naar een goede bereikbaarheid van kernen, bedrijventerreinen en het buitengebied.
- Fietsgebruik stimuleren door goede infrastructuur, fietsparkeervoorzieningen en communicatie.
- Streven naar nul verkeersdoden door een duurzaam veilige infrastructuur, gedrags-beïnvloeding (educatie, voorlichting en communicatie) en verkeershandhaving.
- De verkeersstructuur richt zich op het ontlasten van de kernen en waar mogelijk door doorgaand verkeer er omheen te leiden.
- Toegankelijkheid van de openbare ruimte voor alle bewoners borgen.

Uit een evaluatie van het vorige BVV uit 2006 blijkt dat de beleidskeuzen nog actueel zijn, maar op bepaalde onderdelen aanvullingen en/of een accentverschuiving nodig heeft. De kwaliteit van fietsroutes, het stimuleren van fietsgebruik en verkeersveiligheid blijven enigszins achter.

Het nieuwe BVV van de gemeente Drimmelen gaat in op de volgende thema's:
1. Duurzame mobiliteit.
2. Langzaam verkeer.
3. Openbaar vervoer en toegankelijkheid.
4. Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer.
5. Verkeersveiligheid.
6. Parkeren.

Uit de participatie blijkt dat de belangrijkste speerpunten liggen bij de verkeersveiligheid (veilige infrastructuur en gedragsbeïnvloeding), het langzaam verkeer (borgen toegankelijkheid en goede infrastructuur) en de bereikbaarheid (problematiek landbouw / zwaar verkeer en doorstroming). Vervolgens zijn het openbaar vervoer (vervoer op maat), duurzaamheid (duurzame infrastructuur) en in mindere mate parkeren (capaciteit) belangrijk.

In de tabel op de volgende pagina zijn per thema de ambities en de opgaven van het verkeer- en vervoersbeleid van de gemeente Drimmelen opgenomen.

Naast de ambities en opgaven zijn er onderwerpen (kwesties) die invloed hebben op de bereikbaarheid, doorstroming en leefbaarheid in Drimmelen, maar die de verantwoordelijkheid zijn van andere wegbeheerders zoals de Provincie en het Rijk. De belangrijkste kwesties waarop de gemeente Drimmelen bij deze wegbeheerders wil aandringen om (mee) te werken aan een oplossing zijn:
- Problematiek sluipverkeer ten gevolge van files op de rijkswegen (A59, A16 en A27) en provinciale weg (N285).
- Gebruik (gedeelten) N285 door landbouw verkeer.
- Verbeteren oversteekbaarheid goederenspoorlijn Groentepad naar de Oude Dijk in Oosterhout.
- Deelname ontwikkel- / adviesteam openbaar vervoer.

Om de onder meer de verschillende opgaven te realiseren, is tenslotte bij dit beleidsplan een uitvoeringsagenda opgesteld (beschikbaar als losse bijlage). Dit is een voortschrijdend programma dat elke vier jaar wordt geactualiseerd. Voor de uitvoering van de uitvoeringsagenda wordt de raad gevraagd budget vrij te maken en wordt waar mogelijk gebruik van financiële middelen (subsidies) uit landelijke, provinciale en regionale programma's.

Tabel: Overzicht ambities en opgaven

Thema	Ambitie	Opgave
1. Duurzame Mobiliteit	• Minder verplaatsen (thuiswerken). • Schoner verplaatsen (fietsen aantrekkelijk maken). • Zuiniger verplaatsen (elektrische auto's, laadpalen).	• Benutting van water in de gemeente voor duurzaam vervoer onderzoeken. • Stimuleren fietsgebruik door organiseren jaarlijkse elektrische fietsdag. • Stimuleren uitbreiding van het netwerk van laadpalen. • Uitvoeren van een proef met elektrische deelauto's
2. Langzaam verkeer	• Versterken regionale netwerk van fiets- en wandelroutes. • Kinderen stimuleren te voet of per fiets naar school te gaan. • Aanleggen vrijliggende paden, verbredingen bestaande paden, goede verlichting en bewegwijzering. • Binnen de bebouwde kom is altijd een voetpad aanwezig. • Mensen met een beperking kunnen blijven deelnemen aan het verkeer (toegankelijkheid).	• De realisatie van ontbrekende schakels in het fiets- en voetpadennetwerk. • Onderzoek kwaliteitsverbetering van fiets- en voetpaden. • In beeld brengen school-thuisroutes voor fiets en voetgangers. • Uitbreiden netwerk van veilige honken in de gemeente Drimmelen. • Opstellen netwerk van prioritaire paden ten behoeve van het borgen van de toegankelijkheid. • Toegankelijkheid opnemen in ontwerp-richtlijn voor nieuwe infrastructuur. • Voortzetten van de dorpsschouwen.
3. OV en toegankelijkheid	• Behoud van het bestaande basisnet van OV-lijnen en frequentie. • Waarborgen openbaar vervoer door maatwerkoplossingen. • Goed toegankelijk OV (fysiek en mentaal). • Bij (her)inrichting van wegen rekening houden met doorstroming bus.	• Behouden bestaande lijngebonden openbaar vervoer. • Optimaliseren mogelijkheden exploitatie buurtbus en deeltaxi. • Afronden toegankelijk maken haltes openbaar vervoer. • Richtlijnen voor toegankelijkheid borgen (ook routes naar haltes). • Mentale drempel gebruik openbaar vervoer wegnemen (begeleiding bij eerste rit) • Onderzoeken (financiële) haalbaarheid gratis reizen personeel gemeente Drimmelen met het OV. • Opstarten project ANWB AutoMaatje.
4. Bereikbaarheid	• Leefbaarheid verbeteren en overlast verkeer verminderen door goede ontsluitingsstructuren. • Betere benutting van bestaande infrastructuur. • Nieuwe infrastructuur is Duurzaam Veilig ingericht. • Gemotoriseerd verkeer is ondergeschikt aan langzaam verkeer, behalve op stroom- en ontsluitingswegen.	• Aanpak van wegen die niet voldoen aan de inrichting vanuit de wegcategorisering en de essentiële kenmerken. • Op basis van het netwerk met landbouwroutes knelpunten en oplossingen/maatregelen in beeld brengen. • Waar nodig voor doorgaand (landbouw- en zwaar)verkeer realiseren van alternatieven voor het rijden door kernen. • Verminderen problematiek sluipverkeer door het weren van oneigenlijk verkeer uit kernen en smalle dijkwegen. • Objectief in beeld brengen problematiek sluipverkeer ten gevolge van files op de rijkswegen (A59, A16).
5. Verkeersveiligheid	• Streven naar nul verkeersdoden. • Inzetten op permanente verkeerseducatie voor alle leeftijden. Via voorlichting en communicatie bewustwording creëren. • Jaarlijks handhavingsplan opstellen, samenwerking met de politie versterken. • Als aanvulling op reactieve werkwijze wordt de een pro-actieve of risico gestuurde verkeersveiligheid toepassen.	• Jaarlijks bepalen speerpunten in de verkeershandhaving, • Opzetten van een structureel handhavingsoverleg met de politie. • Aanpakken knelpunten verkeersveiligheid op basis van verkeersveiligheidsanalyse. • Opstellen jaarlijks activiteitenplan ten behoeve van permanente verkeerseducatie. • Jaarlijks organiseren van een scootmobiel trainingsdag. • Waar mogelijk meewerken aan landelijke en regionale campagnes voor het beïnvloeden van verkeersgedrag. • Onderzoeken haalbaarheid pilot om onveilige situaties risico gestuurd in beeld te brengen.
6. Parkeren	• Voldoende parkeerruimte voor auto en fiets. • Duurzame oplossing voor parkeerproblemen. • Voorkomen parkeerproblemen bij nieuwe ontwikkelingen • Openbare parkeerplaatsen zijn goed bewegwijzerd • Voldoende parkeergelegenheden voor minder valide mensen.	• Voor de structurele monitoring en beoordeling van de parkeersituatie eens per vier jaar uitvoeren van een parkeerdrukmeting. • In de kern winkelgebieden van Made en Terheijden zorgen voor voldoende voorzieningen voor kort parkeren op korte loopafstand en langparkeermogelijkheden op grotere afstand in de omgeving. • Onderzoeken haalbaarheid parkeerfonds en spelregels parkeerfonds om het gebruik van parkeerplaatsen in de openbare ruimte ten gevolge nieuwe ontwikkelingen te compenseren.

1 Inleiding

1.1 Doel beleidsplan verkeer en vervoer

Onze mobiliteit, het verkeer en vervoer, is geen doel op zich maar is het gevolg van een specifieke activiteit zoals wonen, werken, recreatie, sociale bezigheid en onderwijs. Uitzondering hierop is wellicht het recreatief wandelen, fietsen en toeren met de auto of motor. De verschillende activiteiten hebben vrijwel altijd een verplaatsing van de ene naar de andere locatie tot gevolg. De gemeente heeft hierbij als doel dat iedereen snel, makkelijk en veilig zijn bestemming kan bereiken. Hierbij ligt een nauwe relatie met zaken als bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid, duurzaamheid en toegankelijkheid. Hoe de gemeente hiermee omgaat, beschrijft zij in een Beleidsplan Verkeer en Vervoer (BVV).

In een BVV legt de gemeente voor een periode van circa 10 jaar vast op welke wijze het verkeers- en vervoerbeleid wordt uitgevoerd en hoe het kan bijdragen aan het realiseren van de ambities van de gemeente op de verschillende beleidsvelden. Het schept hiermee kaders (geeft richting) voor het realiseren hiervan in concrete (geprioriteerde) oplossingsrichtingen en maatregelen in de praktijk.

Aanleiding actualisatie Beleidsplan verkeer en vervoer

Het vorige Beleidsplan Verkeer en Vervoer (BVV) is door de gemeente vastgesteld in 2006. Sinds de vaststelling van het beleidsplan zijn accenten binnen het domein van verkeer en vervoer veranderd en zijn er nieuwe ontwikkelingen die een plaats moeten krijgen in verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente. Zo heeft het elektrisch vervoer (zowel met de auto als de fiets) een vlucht genomen, is er meer aandacht voor bijvoorbeeld duurzaamheid en duurzame mobiliteit en is het openbaar vervoer opnieuw aanbesteed. Verder is er nieuw (gemeentelijk en regionaal) beleid dat invloed heeft op het verkeer en vervoer in de gemeente Drimmelen. Door deze ontwikkelingen is het nodig het beleid op het gebied van verkeer en vervoer te actualiseren.

Opbouw beleidsplan verkeer en vervoer: ambities en maatregelprogramma

Het BVV bestaat uit twee delen: dit hoofddocument beschrijft de ambitie en doelen van beleid van de gemeente op het gebied van verkeer en vervoer. Het voorliggende document wordt als kader aan de gemeenteraad ter vaststelling aangeboden.

Om het BVV meer uitvoeringsgericht te maken, zijn de beleidskeuzen vertaald naar een uitvoeringsagenda. De uitvoeringsagenda is een apart document waarin concrete maatregelen zijn opgenomen en wordt elke twee jaar geactualiseerd. De maatregelen zijn geprioriteerd en er wordt onderscheid gemaakt naar maatregelen op korte en lange termijn. Het maatregel-programma wordt eveneens ter vaststelling aan de gemeenteraad aangeboden.

1.2 Nieuwe Omgevingswet

Het huidige omgevingsrecht bestaat uit tientallen wetten en honderden regelingen voor ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water. Hierdoor is het omgevingsrecht gaandeweg uitgegroeid tot een divers en complex geheel van wettelijke kaders. De Omgevingswet brengt

hier verandering in. De Omgevingswet vervangt honderden ministeriële regelingen en AMvB's en tientallen wetten. Naar verwachting zal deze wet per 1 januari 2021 inwerking treden.

Met de Omgevingswet wil het Rijk het realiseren van ruimtelijke projecten makkelijker maken en kwalitatief verbeteren. Voor overheden leidt dit tot meer samenhang tussen verschillende plannen, waardoor de kaders voor projecten eenduidiger worden en initiatieven sneller kunnen worden gerealiseerd. Voor ondernemers en burgers omdat vergunningen, die nu nog los van elkaar worden verstrekt, in één vergunning komen.



De Omgevingswet schrijft voor dat Rijk, provincies en gemeenten elk één omgevingsvisie vaststellen. Dit instrument komt in de plaats van gebiedsdekkende structuurvisies, de relevante delen van de natuurvisie, verkeers- en vervoerplannen, strategische gedeelten van nationale en provinciale Waterplannen en milieubeleidsplannen. De omgevingsvisie is het strategisch beleids-document, waarin de gemeente haar beleid voor de fysieke leefomgeving omschrijft voor de komende 10 tot 20 jaar. In de visie komen de waarden van de gemeente aan bod, die behouden of versterkt dienen te worden en de ambities die de gemeente de komende jaren wil behalen. Door deze waarden en ambities te koppelen aan gebieden worden de (beleids)kaders omschreven, waarbinnen een nieuw initiatief in dat gebied moet passen.

De omgevingsvisie bindt enkel het vaststellende bestuursorgaan. Een omgevingsvisie bevat dus geen regels voor burgers, bedrijven of andere overheden. Keuzes die in de omgevingsvisie zijn gemaakt, worden (juridisch) vertaald in het omgevingsplan. Past een nieuwe initiatief niet binnen dit omgevingsplan, dan wordt naar de omgevingsvisie gekeken in hoeverre het past binnen de waarden en ambities van de omgevingsvisie. Zo speelt de visie een belangrijke rol bij de bestuurlijke afweging(sruimte) bij de beoordeling van initiatieven.

Mobiliteit is onderdeel van omgevingsvisie

Op dit moment heeft de gemeente Drimmelen nog geen Omgevingsvisie. Met het proces om te komen tot een Omgevingsvisie is gestart. Toch is behoefte aan een geactualiseerd beleid op het gebied van verkeer en vervoer. Met het opstellen van een nieuw beleidsplan loopt het BVV voor op het realiseren van de Omgevingsvisie. Omdat het verkeers- en vervoerbeleid integraal onderdeel wordt van de Omgevingsvisie, kan het nieuwe BVV daarmee de onderlegger vormen voor het onderwerp verkeer en vervoer in een omgevingsvisie. De doelstellingen en ambities, die in dit beleidsplan worden omschreven, kunnen mee worden genomen naar het bepalen van integrale ambities in de visie!

De omgevingsvisie beschrijft in hoofdlijnen het beleid van de gemeente op het gebied van de fysieke leefomgeving. Thema's als duurzaamheid en gezondheid komen hierbij centraal te staan, aangezien de Omgevingswet in het teken staat van het in stand houden of bereiken van een gezonde fysieke leefomgeving. Ook mobiliteit is een onderdeel van de fysieke leefomgeving. Het bepaalt voor een gedeelte de inrichting en het gebruik van de ruimte, maar ook de gezondheid

wordt erdoor beïnvloed. Wanneer een gemeente kiest voor het stimuleren van autoverkeer, leidt dit bijvoorbeeld direct tot een slechtere luchtkwaliteit (meer uitstoot schadelijke stoffen) en minder beweging onder de inwoners. Dit komt de gezondheid niet ten goede. Bij het opstellen van het BVV is al zo veel mogelijk rekening gehouden met een nieuwe Omgevingsvisie. Er is bijvoorbeeld onderzocht op welke ontwikkelingen binnen andere beleidsvelden het beleid van verkeer en vervoer moet anticiperen. Ook is gekeken welke ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer invloed hebben op andere beleidsvelden Met deze integrale aanpak houdt de gemeente Drimmelen rekening met de komst van de Omgevingswet en handelt volgens de gedachte van die wet.

De delen van het beleidsplan verkeer- en vervoer, die betrekking hebben op de fysieke leef-omgeving, worden meegenomen bij de totstandkoming van de gemeentelijke omgevingsvisie. In deze omgevingsvisie wordt niet alleen het beleid op de verschillende terreinen van de fysieke leefomgeving samengevoegd, maar zal dit ook met elkaar worden verbonden (en afgewogen). De ambities uit het BVV zullen zo meewegen bij het bepalen/formuleren van de ambities voor de omgevingsvisie.

De Omgevingswet staat ook voor het vormgeven van participatie. Door de integrale benadering is het van belang dat verschillende partijen meedenken met het tot stand komen van het beleid. Het gaat om partijen binnen én buiten de gemeentelijke organisatie. In het proces om te komen tot het BVV is veel aandacht besteed aan deze interne en externe participatie. Op die manier is ervoor gezorgd dat de ambities uit het BVV straks goed bruikbaar zijn voor de omgevingsvisie.

1.3 Totstandkoming beleidsplan en participatie

Voor het beleidsplan is een proces doorlopen door eerst het bestaande verkeersbeleid te evalueren, het externe en interne beleid te verkennen en een beeld te schetsen van de huidige situatie (knelpunten, feiten en ontwikkelingen). Op basis hiervan zijn voor de verschillende thema's de beleidskeuzes inzichtelijk gemaakt en nader ingevuld in een nieuw beleidsplan.

Politiek café gemeenteraad

Tijdens een informele bijeenkomst van de gemeenteraad is vanuit het politiek perspectief gevraagd wat de visie van de verschillende fracties is op de toekomst (5 - 10 jaar) van het verkeer en vervoer. Verder is aan de hand van stellingen over ambities en de toekomst van verkeer en vervoer, geïnventariseerd welke mening raadsfracties hebben. De stellingen gaan over thema's die ook in dit beleidsplan verkeer en vervoer terugkomen. De uitkomsten zijn gebruikt bij het formuleren van de ambities van het verkeers- en vervoerbeleid in dit plan.

Interne werkgroep

Tijdens een bijeenkomst met vertegenwoordigers van de verschillende interne beleidsvelden van de gemeente Drimmelen zijn de ambities van het huidige beleid getoetst en de relevantie voor het verkeers- en vervoerbeleid bepaald (zie ook paragraaf 2.3). Tevens is geïnventariseerd welke onderwerpen terug moeten komen in dit beleidsplan, op welke ontwikkelingen het beleid van verkeer en vervoer moet anticiperen en welke ontwikkelingen invloed hebben op het beleid (zie ook bijlage 1). De uitkomsten zijn gebruikt bij het formuleren van de ambities van het verkeers- en vervoerbeleid in dit plan.

Externe belanghebbenden

Naast de interne betrokkenheid (bestuurlijk en ambtelijk) heeft ook de inbreng van belanghebbende organisaties (vertegenwoordigers van maatschappelijke en economische organisaties) geholpen bij het opstellen van het BVV.

De belanghebbende organisaties zijn in het proces betrokken op de volgende wijze:

- interactieve bijeenkomst op 26 juni 2017 waarin is gediscussieerd over het huidige verkeersbeleid, knelpunten zijn geïnventariseerd en maatregelen zijn aangedragen. Tevens is onder de deelnemers geïnventariseerd welke thema's en onderwerpen zij belangrijk vinden en prioriteit geven.
- Meet & Matchbijeenkomst van 30 juni waar bewoners initiatieven op het gebied van verkeer en vervoer konden aandragen.
- een interactieve bijeenkomst in januari 2018 waarin het concept beleidsplan is toegelicht en met de deelnemers is besproken.

In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de organisaties die hebben deelgenomen aan de bijeenkomsten. Ook is in bijlage het verslag van de bijeenkomst met de belanghebbende organisaties van 26 juni 2017 opgenomen.

Enquête

De inwoners van de gemeente Drimmelen zijn bij het opstellen van het beleidsplan betrokken middels een gemeentebrede (en longitudinale) enquête. De bewoners zijn met de enquête in de gelegenheid gesteld aan te geven hoe zij het verkeer en vervoer in de gemeente ervaren en welke knelpunten en oplossingen (top 2) zij zien. De vragenlijst en de resultaten van de enquête zijn opgenomen in bijlage 2. De uitkomsten zijn gebruikt bij het opstellen van het beleid en het opstellen/prioriteren van maatregelen. Verder worden de reacties van de ter inzage legging meegenomen in het BVV.

1.4 Leeswijzer

De aanleiding, het doel en de opbouw van het BVV is beschreven in dit hoofdstuk. In hoofdstuk 2 zijn de beleidskaders beschreven die invloed hebben of richting geven aan het BVV. In de hoofdstukken 3 tot en met 9 zijn de verschillende thema's van het verkeer en vervoersbeleid van de gemeente Drimmelen nader uitgewerkt. Het BVV sluit af met een lobbyagenda en een toelichting op de uitvoeringsagenda.

2 Beleidskaders

In dit hoofdstuk zijn de kaders beschreven die worden gesteld aan het beleid van het rijk, provincie, regio en het huidige gemeentelijke beleid. Bovendien wordt er nog teruggeblikt op de maatregelen die de afgelopen jaren zijn gerealiseerd in het kader van het huidige verkeersbeleid van de gemeente.

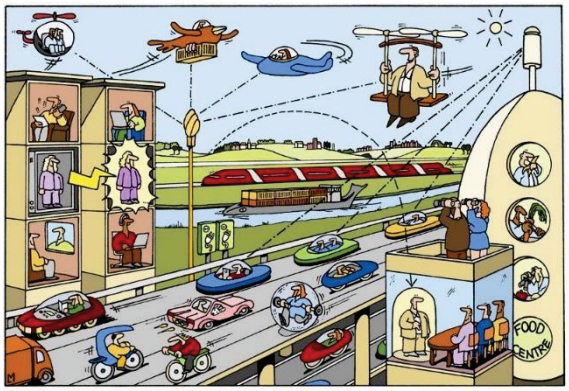
2.1 Trends en ontwikkelingen

Mobiliteitstrends



Nederlanders reizen veel, ruim 11 duizend kilometer in eigen land en nog exclusief vakanties en beroepsmatige ritten. Ruim 70 procent van deze afstand wordt afgelegd met de auto. Voor korte afstanden – tot vijf km – wordt meestal de fiets gepakt of gaat men te voet. Per persoon wordt er gemiddeld 1 000 km per jaar gefietst. Elektrische fietsen worden steeds meer gebruikt, vooral door senioren. Eén op de vijf fietsen die nu wordt verkocht is een elektrische fiets, en 10 procent van alle fietskilometers wordt op een elektrische fiets afgelegd.

Nederland is een fietsland. Op een bevolking van 17 miljoen inwoners telt ons land 22 miljoen fietsen. Begin 2016 telde Nederland 8,1 miljoen personenauto's. Hiermee is de grens van 8 miljoen auto's gepasseerd. De meeste auto's rijden op benzine, bijna 80 procent, en 16 procent op diesel. Het aantal dieselauto's daalt de laatste jaren, de elektrische auto is in opkomst. Er zijn nu bijna 211 duizend elektrische of hybride personenauto's; dit aantal is met 35 procent gestegen ten opzichte van begin 2015. Daarbij heeft de Nederlandse overheid de ambitie gesteld dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn.



Naast het emissieloos rijden wilt de Nederlandse overheid zich opmaken voor de komst van de zelfrijdende auto. Dit start bij het klaar maken van toekomstige infrastructuur voor zelfrijdende auto's. In de komende jaren moeten concrete plannen en plannen voor wetgeving worden opgesteld om (infrastructuur voor) zelfrijdende auto's mogelijk te maken.

Verkeersveiligheid



Ongevallen worden sinds jaar en dag geregistreerd door de politie: dit wordt geduid als historische data. In de periode 2010-2013 was de ongevallenregistratie niet van de gewenste kwaliteit. Dit geldt vooral voor de minder ernstige ongevallen. De consequentie is dat registratiegraad sterk is afgenomen in deze periode en dus een ogenschijnlijke afname van het aantal verkeersongevallen.

In 2015 vielen 621 verkeersdoden en 21.300 ernstig verkeersgewonden in het Nederlandse verkeer. Zowel de aantallen verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden als het risico om te overlijden of ernstig gewond te raken zijn toegenomen in 2015 ten opzichte van voorgaande jaren. Het aantal ernstig verkeersgewonden neemt enkele jaren toe en steeg de afgelopen tien jaar met gemiddeld 3% per jaar. Het aantal verkeersdoden laat over de laatste tien jaar een dalende trend zien. In 2015 vielen echter significant meer verkeersdoden dan op basis van de dalende trend verwacht zou worden.

Een aantal belangrijke doelgroepen kan in het kader van verkeersveiligheid worden beschouwd:

- Bestuurders van scootmobielen en invalidenvoertuigen, vanwege een toename in het aantal verkeersdoden, zowel over de lange als de korte termijn.
- Fietsers, vanwege het relatief hoge aantal slachtoffers en de relatief ongunstige ontwikkelingen in zowel het aantal verkeersdoden als het aantal ernstig verkeersgewonden in de afgelopen tien jaar.
- Ouderen, vanwege de relatief ongunstige ontwikkeling in het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden en hun relatief hoge overlijdensrisico in het verkeer.

In het nieuwe Strategisch Plan Verkeersveiligheid wordt sterk ingezet op risico gestuurde verkeersveiligheidsaanpak. Veiligheidsdoelen op onderdelen als snelheid, alcohol en vergevingsgezinde infrastructuur bieden perspectieven om verantwoordelijkheden te koppelen belanghebbenden. Voor deze ‘nieuwe risicoaanpak’ zijn SPI’s[1] essentieel. Er is een aantal SPI’s ontwikkeld om de veiligheid van (fiets) infrastructuur in kaart te brengen. Het is van belang dat structureel en voor heel Nederland gegevens over SPI’s verzameld worden.

Smart Mobility



Een goede bereikbaarheid komt tot stand als mensen zich snel, efficiënt, veilig en duurzaam kunnen verplaatsen. Bij een steeds sneller gaande maatschappij beweegt de mobiliteit net zo hard mee. Technologische ontwikkelingen bieden nieuwe uitdagingen en nieuwe mogelijkheden, die de bereikbaarheid naar een hoger niveau tillen.

Mobiliteit bestaat uit de driehoek weg, voertuig en mens. Deze drie elementen bepalen de kwaliteit van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid. Door technologische ontwikkelingen, vooral in het segment ‘voertuig’, verandert elk segment mee. Een voorbeeld: ITS-toepassingen (Intelligente Transport Systemen) verbinden ‘weg’ en ‘voertuig’ op een nieuwe wijze, wat zorgt voor verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid. Dit heeft direct ook invloed op de mens: hoe gaan zij hiermee om en wat voor effect heeft dat?

Data is de verbinder van deze drie elementen. De slimme toepassing van publieke en private data over de weg, het voertuig en de mens geeft inzicht en mogelijkheid tot sturing. Smart Data en Smart Mobility gaan daarom hand in hand.

[1] SPI’s, safety performance indicators, zijn indicatoren die invloed hebben het ontstaan van ongevallen of letsel. Voorbeelden zijn alcohol, snelheid en kwaliteit van de weg- of fietsinfrastructuur.

Zelfrijdende (deel)auto.

De verwachting is dat rond 2025 de technologie gereed is voor een zelfrijdend voertuig in niet al te complexe verkeerssituaties, zoals snelwegen en hoofdaders van steden. Daarnaast zal rond 2025 de technologie nog een aanzienlijke kostenpost zijn, bovenop de kosten van de auto zelf. Tegelijkertijd met de zelfrijdende auto zullen ook de zelfrijdende taxi en de zelfrijdende busjes beschikbaar zijn. Het gebruik van zelfrijdende voertuigen zal van snelwegen en belangrijke verkeersaders langzaam verschuiven naar complexere verkeerssituaties in stedelijke omgeving (> 2025).

Naar verwachting komt Smart Mobility op korte termijn met name tot uiting in de cyclus van data verzamelen, data verwerken, data delen en beleid bijsturen. Om dit mogelijk te maken moeten de verschillende partijen (overheid en niet-overheid) verdergaand samenwerken.

Maatschappelijke trends

In Nederland wonen nu ruim 17 miljoen mensen. Dit aantal groeit, terwijl er minder baby's worden geboren in Nederland. Reden voor de toename is het groeiend aantal immigranten. Naar verwachting zal het aantal baby's dat de komende jaren wordt geboren weer licht gaan stijgen, maar steeds meer jonge vrouwen zullen het moederschap uitstellen. De grootste groei is in Amsterdam en in VINEX-wijken, terwijl bij een kwart van de gemeenten in Nederland het inwonersaantal daalt. In gemeente Drimmelen is het inwonersaantal in 2017 licht gestegen ten opzichte van 2016.

Het aantal huishoudens stijgt. In 2016 waren er ruim 7,7 miljoen huishoudens in Nederland, ten opzichte van ruim 7,6 miljoen in 2015. Per 1 januari 2016 bestond 38% van de huishoudens in Nederland uit 1 persoon en 33% uit 2 personen, voor beide categorieën geldt dat dit een toename is ten opzichte van 2015. Het aandeel ouderen in Nederland stijgt ook. De verwachting is dat tot 2036 deze groep percentueel gezien behoorlijk zal toenemen.

Internetwinkelen is de afgelopen jaren sterk toegenomen. In Nederland doet ruim 70% van de mensen minimaal 1x per jaar een online aankoop. In 2015 leverden de pakketvervoerders 208 miljoen pakketten binnen Nederland af, een stijging van 11,3% ten opzichte van 2014. Het grensoverschrijdende pakketvervoer van en naar Nederland groeide in 2015 zelfs met 12,7% ten opzicht van 2014, tot 92 miljoen pakketten.

Duurzaamheid



Duurzaamheid wordt een steeds belangrijk begrip in onze samenleving. Op gebied van verkeer en vervoer zien we dat de voertuigen verduurzamen (autoproducenten stappen de komende jaren over op de ontwikkeling van enkel hybride of elektrisch vervoer), de infrastructuur steeds duurzamer wordt (circulaire materiaalgebruik, gebruik duurzame materialen, led-verlichting) en ook de gebruiker steeds bewuster is van zijn omgeving (bijvoorbeeld reizen met een (elektrische) fiets in plaats van met de auto). Steeds meer gemeenten zetten in op duurzaamheid en faciliteren duurzame ontwikkelingen.

Relevantie voor de gemeente Drimmelen

- Woon-werk verplaatsingsafstanden nemen toe. Vaak gebeurt dit met de auto maar ook het gebruik van (elektrische) fietsen neemt sterk toe.
- Verkeersveiligheidsbeleid wordt meer risico gestuurd. Belangrijke doelgroepen zijn senioren, fietsers en bestuurders van scootmobielen.
- Smart Mobility kan op innovatieve wijze een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid door goed geïnformeerde reizigers zodat zij slimme keuzes kunnen maken. Hiervoor kunnen privaat/publieke samenwerkingen worden gestimuleerd.
- Het aantal huishoudens stijgt en ook het aandeel internetaankopen neemt toe. Hierdoor zal pakketbezorging sterk gaan toenemen.
- Duurzaamheid wordt steeds belangrijker. Denk hierbij aan voertuigontwikkelingen (elektrische auto's, speed pedelecs), infrastructurele ontwikkelingen (circulair materiaalgebruik, led-verlichting) en de gebruikers (bewustere mobiliteitskeuzes, meer fietsgebruik)

2.2 Beleid Rijk, provincie en regio

Rijk



De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is de nadere uitwerking van voorheen de Nota Ruimte en Nota Mobiliteit en is door de minister vastgesteld op 13 maart 2012. De SVIR kent als uitgangspunt dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur wordt essentieel geacht. Dat betekent concreet dat de rijksoverheid de groei van mobiliteit, waarbij de gebruiker centraal staat, geen beperkingen wil opleggen de bereikbaarheid wil verbeteren. Dat binnen de wettelijke kaders en in balans met een goede veiligheid en goede kwaliteit van de leefomgeving.

De ambitie van de rijksoverheid is om in 2040 te beschikken over optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multimodale knooppunten (voor personen en goederen) en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling. Dit moet op een duurzame manier gebeuren. Het rijk richt zich niet alleen op capaciteitsvergroting maar ook op beïnvloeding van de vraag naar mobiliteit.

Voor het verbeteren van de bereikbaarheid zet het Rijk in op een beleidsmix van slim investeren, innoveren en in stand houden. Met slim investeren worden knelpunten aangepakt waar de meeste economische waarde kan worden gegenereerd. Innovatie wordt ingezet om het mobiliteitssysteem beter te benutten. In stand houden van de netwerken door goed beheer en onderhoud is het fundament voor het robuuste en samenhangende netwerk. Om een leefbare omgeving te waarborgen, om te gaan met de afname van fossiele brandstoffen en CO2- reductie te bereiken is een verdere transitie naar duurzame mobiliteit nodig.

Eén van de projecten voor het verbeteren van de bereikbaarheid is het MIRT[2] A27 Houten-Hooipolder. Naast onderzoek naar de mogelijkheden voor capaciteitsvergroting van de A27 tussen Houten en Hooipolder wordt ook het Knooppunt Hooipolder gedeeltelijk aangepast. De aanpassingen moeten leiden tot een betere doorstroming op het hoofdwegennet, een beperking van sluipverkeer op het onderliggend wegennet en een robuuster en veiliger wegennet.

Op gebied van verkeersveiligheid heeft het Rijk als doelstelling maximaal 500 verkeersdoden en maximaal 10.600 ernstig verkeersgewonden in 2020. Dit moet behaald worden door een gezamenlijke aanpak van marktpartijen, maatschappelijke partners, kennisinstituten en overheden onder regie van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M). Het Ministerie van I&M zal medio 2018 een nieuw strategisch plan verkeerverkeersveiligheid publiceren.

Relevantie voor de gemeente Drimmelen

- Streven naar optimale ketenmobiliteit.
- Instandhouden van netwerken door goed beheer en onderhoud.
- Transitie naar duurzame mobiliteit.
- Gezamenlijke aanpak voor een verbetering van de verkeersveiligheid.

Provincie



In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) 2006-2020 beschrijft de provincie Noord-Brabant dat ze de burger betrouwbare reistijd van deur tot deur wil bieden. De reiziger staat centraal. Een goede bereikbaarheid van de Brabantse steden en bedrijventerreinen is van groot belang voor een vitale economie. Bij duurzaamheid hoort ook een goede bereikbaarheid van het platteland. Binnen duurzame bereikbaarheid wordt een balans gezocht met ecologische en sociale waarden.

De regionale samenwerking geldt als ruggengraat voor het regionale beleid. Een gezamenlijke aanpak van Provincie, Rijk, gemeenten, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties is nodig. Driekwart van de autoverplaatsingen vindt plaats binnen een afstand van dertig kilometer. Dit is op regionale schaal en daarmee essentieel om met alle overheidslagen samen aan mobiliteit te werken.

Relevante doelen en ambities in het PVVP zijn:

- Een beter vestigingsklimaat door betrouwbare bereikbaarheid van economische centra.
- Goed functionerende infrastructuurnetwerken die ook goed verknoopt zijn.
- Ruimte houden voor nieuwe infrastructuur.
- Gegarandeerde en betere sociale bereikbaarheid met keuzemogelijkheden voor de reiziger.
- Verbetering kwaliteit leefomgeving en sociale veiligheid.
- Garanties voor de bereikbaarheid in het landelijk gebied.
- In het ruimtelijk beleid voorkomen van mobiliteitsproblemen die negatieve gevolgen hebben voor de leefbaarheid in de toekomst.

[2] MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. In het MIRT zijn ruimtelijke en infrastructurele projecten opgenomen waar het Rijk direct financieel bij is betrokken.

- Bescherming en ontwikkeling van natuur en landschap bij inpassing van nieuwe infrastructuur.
- Vermindering van uitstoot en van het energie- en grondstoffengebruik door verkeer.

Daarnaast heeft provincie Noord-Brabant de visie “Fiets in de Versnelling” opgesteld. Binnen deze visie wordt fietsen gestimuleerd door drie centrale actielijnen:

- comfort en gemak verhogen door het fietsnetwerk te vergroten en fietsparkeer-voorzieningen te realiseren.
- Verleiden automobilisten door de aanleg van snelfietsroutes en fiets-stimuleringsprojecten.
- Elkaar versterken door kennisdeling met verschillende fietspartners en beleidsterreinen. Communicatie en promotie is daarin ook zeer belangrijk.

In het Beleidsplan Verkeersveiligheid 2016 – 2020 heeft de Provincie nul verkeersdoden als ambitie gesteld. Dit kan worden beïnvloed door:

1. 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 in het verkeer.
2. De aanpak van fysieke knelpunten en de realisatie van een zo veilig mogelijke infrastructuur en de toepassing van techniek om verkeersveiligheid te verbeteren.
3. Handhaving bij overtreding van de verkeersregels (door de politie).

Een duurzaam verkeersveiligheidsbeleid is het meest gebaat bij een integrale aanpak die bestaat uit maatregelen vanuit deze drie pijlers. Dit zorgt voor onderlinge versterking van de effecten van de maatregelen. Daarnaast staat jaarlijks een specifiek accent centraal. In het beleidsplan is gekozen voor de accenten op: alertheid (2016), clean in het verkeer (2017), snelheid (2018) en zichtbaarheid (2019).

De uitvoering van het beleid ligt bij de regio’s en hun gemeenten. De regio’s maken jaarlijks een Regionaal Uitvoeringsprogramma waarin de projecten staan opgenomen die worden uitgevoerd. Er is ook ruimte voor regionaal en lokaal maatwerk.

Relevantie voor de gemeente Drimmelen

- Gezamenlijk streven naar goede bereikbaarheid van steden, bedrijventerreinen en platteland.
- Leefbaarheid is een belangrijk aspect voor ruimtelijke plannen.
- Stimuleren van minder uitstoot.
- Fietsgebruik stimuleren door goede infrastructuur, fietsparkeervoorzieningen en communicatie en promotie.
- Streven naar nul verkeersoden door educatie/voorlichting, veilige fysieke infrastructuur, toepassing techniek en handhaving.

Regio

De Strategische Agenda (2012-2020) van de Regio West-Brabant (RWB) is vertaald naar onder andere de regiovisie Duurzame Mobiliteit. Deze visie geeft richting aan de inzet van de Regio West-Brabant op het gebied van duurzame mobiliteit.

Klimaatverandering en olieschaarste vormen een wereldvraagstuk dat uitsluitend opgelost kan worden als iedereen daar zijn steentje aan bijdraagt. Omdat de Regio West-Brabant een Biobased Economy nastreeft kan dit tevens innovaties en werkgelegenheid in deze regio bevorderen. Vermindering van brandstofverbruik leidt tot lagere bedrijfskosten en verlaging van het autogebruik tot een betere bereikbaarheid (tijdwinst voor het economisch verkeer).

De RWB spant zich in om de negatieve klimaat- en gezondheidseffecten (people) van mobiliteit sterk te verminderen. Dit doet ze door:

- RWB wil bevorderen dat consumenten zich meer bewust zijn van de mogelijkheden en voordelen van schone personenauto's en RWB wil tevens de mogelijkheden voor het gebruik van duurzame energie bevorderen en vergroten.
- In navolging van de landelijke aanpak op het gebied van mobiliteitsmanagement en Beter Benutten wil RWB zich gebiedsgewijs (grote werkgelegenheidsconcentraties) inzetten in samenwerking met de werkgevers om het autogebruik te verminderen.
- RWB wil bevorderen dat ondernemers zich meer bewust zijn van de mogelijkheden en voordelen van schone vrachtauto's en RWB wil tevens de mogelijkheden voor het gebruik van duurzame energie bevorderen en vergroten.
- De gemeenten die deel uitmaken van RWB hanteren duurzame mobiliteit als richtinggevend voor hun ruimtelijke ontwikkelingen. Uitgangspunt is het (regionaal) afstemmen van functies en het verkeerssysteem zodanig dat de verplaatsingsafstanden kunnen afnemen en de kans op het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer toeneemt evenals multimodaal goederenvervoer.

Relevantie voor de gemeente Drimmelen

- De RWB stimuleert duurzaam gebruik van mobiliteit in de vorm van bewustwording, mobiliteitsmanagement, schone voertuigen en bij ruimtelijke ontwikkelingen.

2.3 Beleid gemeente Drimmelen

Verschillende afdelingen binnen de gemeente Drimmelen hebben eigen beleid geformuleerd dat raakvlakken heeft met de mobiliteit. In deze paragraaf worden de belangrijkste onderdelen uit deze beleidsplannen behandeld.

Beleidsplan Duurzaamheid 2013 - 2017

De effecten van het beleid dat de gemeente nu en in de toekomst voert, moeten positief merkbaar zijn voor de huidige generatie, maar ook voor de volgende generatie. Zowel op materieel als immaterieel gebied. De gemeente kijkt nadrukkelijk naar de effecten van het beleid op de toekomst en de omgeving. Daarbij neemt ze de algemene definitie van duurzaamheid van de gemeente Drimmelen in acht. De gemeente zet zich in om duurzaamheid bij al haar beleid en handelingen expliciet aandacht te geven én telkens te vergroten. Zij doet dit in de rollen van initiator, stimulator, facilitator en regisseur.

- Auto-infrastructuur ondergeschikt aan duurzaam vervoer.
- Goed fietsinfrastructuur.
- OV promotie.
- Duurzame auto's voor gemeente en ondernemers.
- Personen en goederenvervoer over water.

Visie verkeersstructuur Hooge en Lage Zwaluwe

Het streven is dat verkeer dat geen bestemming heeft in Hooge Zwaluwe of Lage Zwaluwe niet van de smalle erftoegangswegen van deze kernen gebruik maakt. De routes waarover het verkeer ontsloten wordt, liggen aan de randen van de kernen. Hier is de overlast voor bewoners minimaal. Er wordt zo veel mogelijk gebruik van de bestaande wegen om nieuwe doorsnijdingen in het landschap te voorkomen en de noodzakelijke kosten zo laag mogelijk te houden. Waar dit niet mogelijk is, wordt nieuwe infrastructuur aangelegd.

Visienota Samen aan zet!

De gemeente zet zich onder meer in voor een vergrote toegankelijkheid van de publieke ruimten, van wegen, paden en gebouwen, van informatie, en de mogelijkheid keuzes te maken. Het streven is dat ook mensen met beperkingen volwaardig kunnen meedoen. Hiermee sluiten we aan bij het per 1 januari 2017 ook in Nederland van kracht geworden “VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap”. De gemeente “zorgt dat” inwoners zo veel mogelijk elkaar ondersteunen op zo een wijze dat inwoners in hun eigen omgeving mee kunnen doen. Met onder meer Dorpsgericht werken speelt de gemeente in op initiatieven uit de dorpskernen en waardeert en stimuleert actieve deelname van inwoners.

Structuurvisie 2033

De gemeente Drimmelen bestaat uit 6 kernen in een typisch land- en tuinbouwgebied, met veel natuur en recreatie. Het is de voortuin van het Nationaal Park de Biesbosch in West-Brabant. De kernen liggen verspreid en hebben ieder hun eigen kenmerken en dynamiek.
De vervoersas Rotterdam-Breda-Antwerpen (A16 en spoor) ligt aan de westgrens van de gemeente. De gemeente wordt doorsneden door de A59. Het is een mooie plattelandsgemeente waarin recreatie en de agrarische sector belangrijke pijlers zijn.
Gemeente Drimmelen staat positief tegenover initiatieven die hieraan invulling geven. Op gebied van verkeer en infrastructuur zijn de volgende ambities uitgesproken:

- Met name de leefbaarheid in de kleine kernen als gevolg van doorgaand verkeer door deze kernen, parkeerdruk en beperkte openbaarvervoersmogelijkheden zijn zaken die wij willen verbeteren.
- Openbaar vervoer is een provinciale aangelegenheid. We gaan de veiligheid voor wandelaars en fietsers vergroten door de aanleg van vrijliggende paden waar mogelijk en verbreding van bestaande paden.
- Er wordt een onderzoek ingesteld naar de overlast die wordt ondervonden van het doorgaand verkeer in Hooge Zwaluwe en Lage Zwaluwe (zie ook de beschrijving ‘Visie verkeersstructuur Hooge en Lage Zwaluwe).
- Bereikbaarheid Biesbosch door verbetering van het vervoer in de zomer, zowel naar de havens als vervoer over water (zoals het pontje Lage Zwaluwe).
- Behouden en versterken van het recreatief netwerk van fiets-, wandel- en ruiterpaden
- Ontsluiten door langzaam verkeersroutes te koppelen aan historische structuren

In de Structuurvisie 2033 wordt geconstateerd dat de doorgaande route via de Batterij en Dorpsstraat in de kern Drimmelen ten koste gaat van de leefbaarheid. Om de leefbaarheid te verbeteren moet worden onderzocht of éénrichtingsverkeer of het realiseren van een bypass en het aanbrengen van een ‘knip’ voor gemotoriseerd verkeer in de Batterij haalbaar is.

Beleids- en beheerplan wegen 2015-2019

In het beleids- en beheerplan wegen 2015-2019 staat beschreven dat de ingedikte asfaltkwaliteit ten tijde van het opstellen van het plan, uitkwam op niveau C met de aantekening dat een bepaald deel van de wegen achterstallig onderhoud heeft (niveau D). De elementverharding en betonverharding is op niveau B en is van goede kwaliteit. Met name de onderdelen op niveau D moeten worden aangepakt. Dit biedt kansen om werk met werk te maken.

Tabel 2.1: kwaliteit verhardingen Drimmelen 2017

Kwaliteit →	A+	A	B	C	D	90%
Verhardingstype ↓	Zeer goed	Goed	Matig	Slecht	Zeer slecht	
Asfaltverhardingen	30,5%	58,5%	7,0%	0,2%	3,8%	B
Elementenverhardingen	54,9%	37,2%	0,8%	0,2%	6,9%	A

Binnen het beheer van wegen hanteert de gemeente voor het borgen van het veilig en doelmatig gebruik van de weg een preventieve gladheidbestrijdingsbeleid. In het Gladheidsbestrijdingsplan 2015 – 2017 wordt aangegeven dat de strooiprioriteiten in het strooibeleid zijn bepaald op basis van een analyse van de gladheidsrisico's afgezet tegen het materieel dat de gemeente ter beschikking heeft:

1. De hoogste prioriteiten liggen bij verbindingsroutes tussen de kernen, gebieds-ontsluitingswegen door deze kernen zelf, doorgaande fietspaden (en als zodanig gebruikte parallelwegen) en busroutes.
2. De tweede prioriteit ligt bij wegen in het buitengebied waar bedrijven afhankelijk zijn van aan-en afvoer en wegen binnen de bebouwde kom waaraan scholen bejaardencentra, bejaardenwoningen, winkels, bedrijven, brandweerkazerne, e.d. gelegen zijn.
3. De laagste prioriteit ligt bij de 30 km wegen binnen de bebouwde kom, woonerven, woonstraten, hofjes, e.d.. Hier wordt gestrooid als de weersomstandigheden daarom vragen.

Woonvisie gemeente Drimmelen 2017-2021

In de woonvisie is naast de koers van de gemeentelijke woningmarkt ook de bevolkings-ontwikkeling en –prognose opgenomen. Het blijkt dat de gebruikelijke bevolkingsopbouw met een brede jongere onderkant en een smalle bovenzijde ook in onze gemeente niet meer geldt. Dit is vergelijkbaar met andere kleinere gemeenten waar ontgroening en vergrijzing actueel zijn. Het aantal inwoners in onze gemeente blijft redelijk stabiel met een ontgroening aan de onderkant en een vergrijzing aan de bovenzijde (+0,6% in 2020 en -0,4% in 2030). Het gemiddeld aantal personen in een woning is de laatste jaren gedaald en zet naar verwachting door. Door de afname van de gemiddelde woningbezetting oftewel een toename van het aantal huishoudens, is er een behoefte om het aantal woningen te blijven uitbreiden.

Beleidsplan openbare verlichting 2015-2019

Gemeente Drimmelen streeft naar een duurzaam areaal van openbare verlichting. Dit is nodig om van een veilige omgeving voor de burger te kunnen bieden voor de lange termijn, tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. De visie van verlichting plaatsen is 'niet verlichten tenzij' en 'sober en doelmatig'. Dit bereiken we door een evenwicht tussen:

- Een veilige woon- en leefomgeving door een adequaat verlichtingsniveau.
- Kosteneffectiviteit.
- Duurzaamheid.
- Ruimte voor innovatie.

Om Drimmelen doelmatig en duurzaam te verlichten gaan we verder met:

- Het toepassen van energiezuinige lichtbronnen en slim energiemanagement.
- Het vervangen van oranje licht naar wit licht in de woongebieden (uitfaseren SOXlichtbronnen).
- Het vergroten van gelijkmatigheid van de openbare verlichting door het uitfaseren van avondbranders en standaardisatie van materialen en kleurgebruik.

In het beleid is als doel gesteld een waardering van de burger van meer dan 7.0 op het gebied van openbare verlichting.

Het onderwerp biodiversiteit (veelheid van variatie aan flora en fauna) is direct gekoppeld aan lichtvervuiling en donkertebescherming. Biodiversiteit is belangrijk voor het evenwicht in de natuur. Kunstlicht (openbare verlichting) kan een bedreiging zijn voor sommige soorten. Het donkere nachtelijk leven is voor het in stand houden van soorten en ecosystemen belangrijk. Zowel nachtdieren als dagdieren hebben een donkere nacht nodig.

De belangen van de flora en fauna zijn mede een reden om het buitengebied zo min mogelijk te verlichten. Als beleidsuitgangspunt voor openbare verlichting in het buitengebied hanteert de gemeente Drimmelen om alleen verlichting te plaatsen bij gevaarlijke kruispunten.

Integraal groenbeleidsplan 2017 – 2026

Met het groenbeleid wilt de gemeente Drimmelen de bestaande groenstructuur behouden en versterken om zo de leefomgeving in de gemeente Drimmelen te verbeteren. Dit betekent onder andere dat voor boomstructuren, boomvlakken en individuele bomen/ boomgroepen die zijn opgenomen op de Openbare waardevolle bomenkaart, een kapverbod geldt. Alleen bij hoge uitzondering (onveiligheid, schade of ziekte) kan hiervan worden afgeweken.

(Hoofd)bomenstructuren zijn vaak gekoppeld aan belangrijke cultuurhistorische wegen of ontsluitingswegen. Ze zorgen voor samenhang, herkenbaarheid en continuïteit en ondersteunen de andere structuren (stedenbouw, verkeer, water/ecologie). Verder kunnen groenstructuren worden gerealiseerd om wegen bijvoorbeeld fysiek te accentueren of brede wegen optisch te versmallen. Groen kan hierbij invloed hebben op het verkeersgedrag. De Groene ambities verschillen per situatie en wordt daarom als de mogelijkheid zich voordoet, nader bekeken.

Beleidsplan vrijetijdseconomie 2014-2018

Gemeente Drimmelen wil zich sterker profileren (beter positioneren, verstevigen imago) met als doel meer tevredenheid bewoners, meer bezoekers en meer bedrijvigheid. Het doel is het realiseren van groei van bestedingen in de vrijetijdssector, ontwikkelen en op de markt brengen van verbeterde en nieuwe producten en vernieuwen van de samenwerkingsstructuur en aansturing vrijetijdssector. Gemeente Drimmelen stimuleert en faciliteert het inrichten en beheer openbare ruimte en veiligheid.
Grootste ontwikkelkansen zijn voorzieningen langs fiets- en wandelroutes en vaarroute Mark, ondersteuning veerverbindingen De Biesbosch en planontwikkeling entree Drimmelen.

Centrumplan Made 2016-2025

Met het “Centrumplan Made” wil gemeente Drimmelen de versterking van de attractiviteit en de economische vitaliteit van het centrum van Made. De ambities zijn om de bereikbaarheid van parkeerplaatsen te verbeteren (met name Valkenbergplein) en een betere inrichting van verblijfsruimte met gemengde verkeersstromen te realiseren.

Visie Dorpsgericht werken in Drimmelen 2012

Burgerparticipatie is en blijft belangrijk in de gemeente Drimmelen. Dorpsgericht werken in de gemeente Drimmelen is de manier van werken, waarbij bewoners, gemeente, woningstichtingen, politie, jongerenwerk en andere instanties en verenigingen nauw samenwerken om de leefbaarheid, veiligheid en sociale betrokkenheid in de dorpen te versterken.

Via Dorpsgericht worden bewoners en bewonersgroepen actief betrokken bij beslissingen die de gemeente wilt nemen. De bewonersgroepen weten wat er leeft in de dorpen. Door deze manier van werken komt de verantwoordelijkheid en deskundigheid van bewoners tot zijn recht door gebruik te maken van kennis en inzet van bewoners en gezamenlijk te zoeken naar structurele oplossingen. Naast meedenken doen bewoners ook actief mee (dingen zelf oppakken). Zo is het streven dat bewoners meer betrokken en zelfredzaam worden in de eigen woonomgeving.

Coalitieprogramma 2014 - 2018

In het Coalitieprogramma wordt gesteld dat het onderhoudsniveau van wegen moet worden verbeterd en dat belangrijke wegen in de kernen moeten worden opgeknapt. Bij het (her)inrichten van verkeersruimten wordt waar mogelijk de filosofie van gedeelde ruimten gehanteerd voor plaatsen waar dit de kwaliteit van de omgeving kan verbeteren. Voetgangers en fietsers krijgen extra aandacht.

Het hoofddoel van het verkeer en vervoer in het coalitieprogramma is het bevorderen van een duurzaam veilige infrastructuur met voldoende aandacht voor leefbaarheid en bereikbaarheid. Daarbij is het beleid gericht op een goede bereikbaarheid van alle kernen, een leefbare woonomgeving en veiligheid in het verkeer en in het bijzonder de langzame verkeersdeelnemer.

Op basis van het coalitieakkoord is onderzoek gedaan naar de ontlasting van dorpskernen Hooge en Lage Zwaluwe, Wagenberg en Terheijden en is het Centrumplan Made opgesteld. Verder wordt gewerkt aan het verbeteren van de veiligheid en het verlichten van fietspaden en is er aandacht voor goede fietspaden in het buitengebied.

Relevantie voor beleidsplan Verkeer en Vervoer

- Gemeente Drimmelen is initiator, stimulator, facilitator en regisseur op gebied van duurzaamheid, zowel gericht op voertuig, gebruiker én infrastructuur.
- De verkeersstructuur richt zich op het ontlasten van de kernen en doorgaand verkeer erom te leiden.
- Toegankelijkheid van de openbare ruimte voor alle bewoners wordt gestimuleerd.
- Het wegbeheer is in grote lijnen op voldoende niveau. Nieuwe beheersprojecten bieden de mogelijkheid om werk met werk te combineren.
- Landbouw- en logistiekverkeer ondervindt doorstromingshinder binnen de gemeente Drimmelen.

- Het streven is meer vrijliggende fietspaden te realiseren en meer ruimte te scheppen voor de fietser. Vanuit duurzaamheid, bereikbaarheid en gezondheid is dit een belangrijke groep verkeersdeelnemers.
- Uitbreiding van infrastructuur mag niet ten koste gaan van bestaande waardevolle groenstructuren en groen kan mogelijk invloed hebben op het gedrag in het verkeer.
- Toerisme is een economisch belangrijke pijler voor gemeente Drimmelen. De gemeente stimuleert en faciliteert hiervoor de inrichting en beheer van openbare ruimte en veiligheid.
- Meer parkeervoorzieningen en betere inrichting van verblijfsgebieden in Made .
- Verbeteren van de veiligheid van fietspaden en goede fietspaden in het buitengebied.

3 Goed verplaatsen in Drimmelen: duurzaam en toegankelijk

De gemeente Drimmelen is een gemeente die bestaat uit zes kernen in een typisch land- en tuinbouwgebied, met veel natuur en recreatie (blauwgroene gemeente) in westelijk Noord-Brabant. Het is een mooie plattelandsgemeente waarin recreatie en de agrarische sector belangrijke pijlers zijn. Het is goed wonen, goed ondernemen en goed recreëren. In samenhang hiermee is het goed verplaatsen in de gemeente Drimmelen, met een perspectief voor duurzaamheid en toegankelijkheid.

Het hoofddoel van het verkeer en vervoer in de gemeente Drimmelen is het bevorderen van een duurzaam veilig verkeerssysteem met voldoende aandacht voor leefbaarheid en bereikbaarheid.

Hierbij is het beleid gericht op een goede bereikbaarheid van alle kernen, een leefbare woonomgeving en veiligheid in het verkeer. Dit laatste geldt in het bijzonder de langzame verkeersdeelnemer (voetganger en fiets).

Dit bereiken we enerzijds door een juiste inrichting van onze fysieke omgeving en door met gedragsbeïnvloeding te sturen op de eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker: mensen hebben zelf invloed op het verkeers(veilig)gedrag, van zichzelf en anderen.

Het verkeer en vervoer draagt bij aan een sterkere profilering van de gemeente met als doel meer tevredenheid onder bewoners, meer bezoekers en meer bedrijvigheid. Ook stelt het zoveel mogelijk mensen, met of zonder beperking, in staat deel te nemen aan het verkeer door de toegankelijkheid van wegen en paden te vergroten en de mogelijkheid te bieden keuzes te maken in hun verplaatsing. Keuzes in het beleid worden waar mogelijk vanuit duurzaamheid genomen waarbij we streven naar het vergroten hiervan.

In hoofdlijnen omvat het hele verkeerskundige domein van de gemeente Drimmelen de volgende thema's:

1. Duurzame mobiliteit.
2. Langzaam verkeer.
3. Openbaar vervoer en toegankelijkheid.
4. Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer.
5. Verkeersveiligheid.
6. Parkeren.

In de volgende hoofdstukken zijn voor elk van deze thema's doelen geformuleerd, wordt aangegeven waar we op dit moment staan en welke opgaven we zien.

Afweging belangen

In de uitvoering van het verkeers- en vervoerbeleid is sprake van verschillende invalshoeken. Zo worden eisen gesteld aan het verkeer vanuit economie of recreatie, waarin bereikbaarheid voorop staat. Tevens spelen hier belangen die samenhangen met de leefbaarheid of parkeren. Dit vraagt in projecten een voortdurende afweging van belangen. De uitdaging hierbij zit in een optimale inrichting van de openbare ruimte.

3.1 Evaluatie beleidsplan verkeer en vervoer 2006

Het BVV uit 2006 kent een opbouw die uitgaat van zes thema's (bouwstenen) die de belangrijkste aspecten van het domein verkeer en vervoer binnen de gemeente Drimmelen beschrijven. Per thema is aangegeven wat hieronder wordt verstaan en welke kernpunten voor het te voeren beleid gehanteerd worden. In structuur en hoofdlijnen is het gebruik van de verschillende thema's een werkbare opzet die navolging krijgt in het nieuwe BVV.

In hoofdlijnen zijn de beleidskeuzen uit het BVV 2006 nog actueel maar behoeft deze op onderdelen aanvullingen en/of een accentverschuiving. De realisatie van een aantal acties is achtergebleven door het ontbreken van voldoende financiële middelen en de borging hiervan. Financiering van projecten gebeurt veel met behulp van regionale en provinciale subsidies.

Hoewel in Drimmelen veel aandacht is voor (recreatief) fietsverkeer blijft de kwaliteit van de fietsroutes en de stimulering van het fietsgebruik achter. Zo is budget beschikbaar voor het onderhoud van fietsvoorzieningen en bijvoorbeeld voor verbreding niet. Successen zijn onder andere het realiseren van een oversteek naar de Biesbosch en de introductie van themaroutes om het recreatief fietsverkeer te stimuleren.

De inrichting van de wegen is, met uitzondering van de gebiedsontsluitingswegen binnen bebouwde kom, grotendeels op orde. Aan de hand van de wegcategorisering is in een uitvoeringsplan inzichtelijk gemaakt wat de herkenbaarheidskenmerken zijn van wegen binnen de gemeente en wat nodig is om tot deze inrichting te komen.

In de afgelopen jaren is hard gewerkt aan het beter toegankelijk maken van de haltes voor openbaar vervoer (bus). Dit is nagenoeg afgerond. Verder is een actieve houding ingenomen om het kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer zoveel mogelijk te handhaven. Initiatieven voor een extra buurtbus zijn omgezet naar een pilot die is verlengd tot 2019.

De verkeersveiligheid is een belangrijk en enigszins een wat onderbelicht thema. Mede door de beschikbaarheid van beperkte (financiële) middelen. Kleine knelpunten zijn zoveel mogelijk opgelost binnen de beschikbare budgetten. Voor het oplossen van grotere knelpunten is aangesloten bij groot onderhoud programma's. Verkeersveiligheid op het aspect verkeers-educatie richt zich vooral op het schoolgaande verkeer. De gemeente heeft vooral een coördinerende rol waarbij aangesloten wordt bij regionale campagnes.

In de tabel op de volgende pagina is een overzicht opgenomen van de resultaten van de verschillende beleidskeuzes, acties en maatregelen uit het beleidsplan verkeer en vervoer 2006.

Tabel 3.1: Evaluatie uitvoeringsplannen en acties BVV Drimmelen 2006

Actie		Realisatie
Beleidskeuzes		
Fietsnetwerk Drimmelen	Vaststellen primaire en secundaire routes fietsnetwerk	Uitgevoerd
Beleidsuitgangspunten verkeersaders en verblijfsgebieden	Vaststellen Beleidsuitgangspunten verkeersaders en verblijfsgebieden	Uitgevoerd
Categorisering weg	Vaststellen bijgestelde categorisering van wegen	Uitgevoerd
Parkeernormering	Vaststellen parkeernormering en beleid toepassing	Uitgevoerd
Samenspraak op maat	Invulling participatie en communicatie projecten	Uitgevoerd[1]
Eisen haltevoorzieningen	Vaststellen (bevestigen) eisen haltevoorzieningen	Uitgevoerd
Buurtbus	Niet nemen verdere initiatieven buurtbus	Wel uitgevoerd
Openbaar vervoer	Instemmen ambities toekomst OV en deeltaxi	Uitgevoerd
Terugdringen verkeersoden en –gewonden	Aansluiten landelijke richtlijnen	Uitgevoerd
Permanente verkeerseducatie	Instemmen uitvoer gedragsmaatregelenpakket	Niet gerealiseerd[2]
Overlegstructuren		
Actieve samenwerking GGA partners	-	Uitgevoerd
Zitting GGA-overleg OV	-	Uitgevoerd
Organiseren gemeentelijk klankbordgroep OV	-	Niet gerealiseerd[3]
Continueren overlegstructuur verkeersveiligheid	-	Niet gerealiseerd[4]
Uitvoeringsplannen		
Actieplan fietsvoorzieningen utilitair	Maatregelpakket en mjup[5]	Uitgevoerd
Thematische routes recreatief fietsverkeer	2 - 5 nieuwe thematische routes	Uitgevoerd
Fietsoversteek Biesbosch	Haalbaarheidsstudie mogelijkheden	Uitgevoerd
Fietsoversteek Amertak	Verkenning oplossingsmogelijkheden	Uitgevoerd
Voetgangersknooppuntensysteem	Lobbyactiviteit verkenning knooppuntensysteem	Uitgevoerd
Uitvoeringsplan EHK	Uitvoeringsplan consequenties categorisering, mjup[4]	Uitgevoerd
Halteactieplan	Uitvoeringsplan verbeteren toegankelijkheid haltes	Uitgevoerd
Afdeling Drimmelen 3VO	Lobbyactiviteit opzetten lokale 3VO-afdeling Drimmelen	Uitgevoerd[6]
Jaarlijkse campagnekalender Verkeersveiligheid	Opzetten programma planmatige aanpak	Uitgevoerd
Coördinatie projecten gedragsbeïnvloeding	Lobbyactiviteit coördinatie uitvoer maatregelen	Uitgevoerd

1 Uitgevoerd in het kader van projectmatig werken.
2 Door afweging in kerntaken, niet gerealiseerd. Opgave continueren in nieuwe beleid en uitvoeringsagenda.
3 Opgave wordt niet gecontinueerd.
4 Opgave continueren in nieuwe beleid en uitvoeringsagenda.
5 Meerjarenuitvoeringsprogramma.
6 Vanwege het ontbreken van vrijwilligers geen lokale afdeling gerealiseerd.

4 Duurzame mobiliteit



Duurzame mobiliteit betekent voor ons met name het borgen van een goede bereikbaarheid, keuze vrijheid in het zich verplaatsen, het slim en efficiënt verplaatsen en het zorgen van een gezondere leefomgeving (schonere lucht en minder geluidshinder). Duurzame mobiliteit is veelal gekoppeld aan of onder te brengen bij andere thema's.

Ambitie

In lijn met de Visie Duurzame Mobiliteit van de Regio West-Brabant spannen we ons in om de negatieve klimaat- en gezondheidseffecten van mobiliteit sterk te verminderen. We hechten een grote waarde aan de kwaliteit van onze leefomgeving, nu en in de toekomst. Als gemeente doen we dit door in te zetten op het verminderen van mobiliteit (minder verplaatsen), veranderen van de mobiliteit (schoner verplaatsen) en het verduurzamen van de mobiliteit (zuiniger verplaatsen).

We willen het niet-noodzakelijk autogebruik beperken en het gebruik van langzaam verkeer en het gebruik van het openbaar vervoer bevorderen. Zo wordt fietsen aantrekkelijker gemaakt, wordt duurzaam vervoer door werknemers gestimuleerd en zetten we waar mogelijk thuiswerken in. Verder zetten we in op een transitie naar schonere brandstoffen en zuinige voertuigen.

De fiets is een duurzaam vervoersmiddel. Een specifiek aandachtspunt hierbij is de elektrische fiets. Door de hogere snelheid en de grotere actieradius is de elektrische fiets een serieus alternatief voor afstanden die normaal gesproken met de auto worden afgelegd. We stimuleren het gebruik van de elektrische fiets door te voorzien in goede directe verbindingen voor de fiets, zodat vaker voor de fiets wordt gekozen (zie ook hoofdstuk 5).

Naast de elektrische fiets is ook de elektrische auto een duurzaam vervoersmiddel. Om het elektrisch rijden te stimuleren is een goede laadinfrastructuur van belang. De vraag hiernaar wordt steeds groter. De voorwaarden waaronder de gemeente meewerkt aan het plaatsen van een laadpaal zijn vastgesteld door middel van beleidsregels. Het beleid voor laadinfrastructuur zetten we voort en in het geval van nieuwbouwplannen (ontwikkelingen met meer dan 15 woningen) stellen we de eis dat minimaal 1 laadpaal in de openbare ruimte wordt gerealiseerd.

Het openbaar vervoer is al duurzaam vanwege het efficiënt en effectief aanbieden van vervoer voor een grotere groep reizigers. Duurzaamheid komt ook terug in de emissies van de gebruikte voertuigen. Binnen de vervoersconcessie van het openbaar vervoer van de provincie Brabant wordt stapsgewijs toegewerkt naar zero-emissie (emissieloos) van het openbaar vervoer in 2025. Verder zien we kansen om de uitstoot per reiziger verminderen door lijnvoering beter aan te sluiten op de vraag (zie ook hoofdstuk 6).

Een andere ontwikkeling waar wij kansen zien voor duurzaam vervoer is het delen van burgers van hun auto met anderen. Hierbij wordt een auto van een particulier tegen een vergoeding door meerdere mensen gebruikt. Dit autodelen kan particulier gebeuren of via een organisatie. Een voorbeeld van de deelauto is MyWheels of Buurauto.



Als gemeente hebben we voor onze eigen organisatie een voortrekkersrol en geven we waar mogelijk het goede voorbeeld. We staan open voor duurzame initiatieven van andere partijen die bijdragen aan de doelstellingen op het gebied van duurzame mobiliteit. Hierbij hebben wij de rollen van initiator, stimulator, facilitator en regisseur.

Huidige situatie

Duurzame mobiliteit komt terug in veel aspecten van ons verkeer en vervoer. Zo streven we met het wegennet en wegcategorisering er naar om de hoofdstromen van het verkeer te geleiden over wegen die hier ook geschikt voor zijn en die leiden tot een zo direct mogelijke route. Met nieuwe infrastructuur kijken we hoe we dit kunnen optimaliseren. Infrastructuur voor de auto is ondergeschikt aan duurzaam vervoer.

In de benchmarktool Duurzaamheidsscore mobiliteit van het Kennisplatform CROW scoort onze gemeente als gemiddeld (4,4) ten opzichte van de gemeenten in Nederland. Hierbij zijn indicatoren op het gebied van duurzame doelen en een duurzaam mobiliteitssysteem beoordeeld en vergeleken met anderen gemeenten. In de ontwikkeling is de gemeente Drimmelen licht gestegen in de score ten opzicht van 2015 (+0,4 punt).

Als gemeente werken we aan de transitie naar duurzame mobiliteit. In de periode tot 2030 vervangen we het eigen wagenpark door schonere en zuinigere voertuigen zoals elektrische voertuigen. Daarbij is de fiets een van de schoonste vormen van vervoer. We stimuleren het fietsgebruik door een aantrekkelijk en veilig fietsnetwerk (zie hoofdstuk 5). Het gebruik van de elektrische fiets wordt hierbij steeds groter en steeds vaker een concurrent voor de auto op de middellange afstanden. Om dit gebruik van elektrisch vervoer te stimuleren ontbreekt het nog aan voldoende oplaad-voorzieningen voor auto en fiets in de kernen en bij recreatieve voorzieningen (zie hoofdstuk 8). Op gebied van nieuwe technologieën zoals slimme verkeerslichten die bijdragen aan de duurzaamheid zijn we als gemeente Drimmelen volgend.

Een belangrijke opgave ligt er voor het versterken van openbaar vervoer dat voor iedereen toegankelijk en aantrekkelijk is (hoofdstuk 6). Het reguliere openbaar vervoer is onvoldoende in staat om een aantrekkelijk alternatief zijn voor alle doelgroepen. Nieuwe vormen van duurzaam (vraagafhankelijk) openbaar vervoer moeten deze ruimte opvullen.

Met de aanbesteding van de concessie in 2014 is ook een weg ingezet naar schoner en duurzamer openbaar vervoer. De huidige bussen voldoen aan de emissie-eisen volgens de Euro VI norm. De Provincie Noord-Brabant werkt toe naar een zero-emissie. Concreet betekent dit dat in West-Brabant vanaf 2019 de bestaande bussen geleidelijk aan worden vervangen door schonere bussen. In 2025 rijden er alleen nog bussen rond die geen schadelijke stoffen uitstoten.

Binnen onze gemeente zijn via subsidieprogramma's van de rijksoverheid vijf laadpalen voor auto's gerealiseerd. We krijgen steeds meer verzoeken voor het plaatsen van laadpalen, vooral bij winkelcentra en recreatiegebieden. Als gemeente vervullen wij een faciliterende rol om elektrisch rijden te stimuleren. Wij bieden professionele aanbieders en/of exploitanten van laadinfrastructuur de mogelijkheid om oplaadvoorzieningen in de openbare ruimte te realiseren. De gemeente plaatst zelf geen oplaadvoorzieningen en wordt ook geen beheerder of exploitant van laadvoorzieningen. Voor het plaatsen en het beheer van laadinfrastructuur heeft de gemeente een overeenkomst met Allego. In de Beleidsregel oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen hebben wij duidelijkheid gegeven over de criteria en voorwaarden waaronder de gemeente Drimmelen medewerking verleent aan het plaatsen van oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen. Het aanvragen van een oplaadpunt gaat thans via https://openbaarladen.nl/drimmelen.



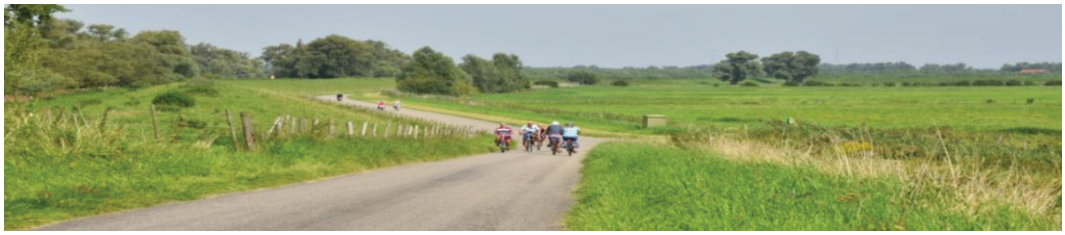
Evenals laadpunten voor auto's zijn oplaadplaatsen voor fietsen geen taak voor de gemeente. Wij zien deze vraag vooral ontstaan bij winkelgebieden, toeristische en reactieve fietsers. Wij stimuleren ondernemers en de toeristische/recreatieve bestemmingen, voorzieningen voor het opladen van fietsen te realiseren.

Opgave

Op het gebied van duurzame mobiliteit ligt de nadruk enerzijds op het optimaliseren en stimuleren van bestaande duurzame vervoersvormen. Daarnaast moet de gemeente zelf een voortrekkersrol nemen en het goede voorbeeld geven. Concrete acties sluiten aan bij het duurzaamheidsplan van de gemeente. Concrete acties zijn op het gebied van duurzame mobiliteit zijn:

- Onderzoeken op welke manier het water binnen de gemeente Drimmelen kan worden benut voor vervoer van personen en goederen.
- Mits voldoende aanmeldingen, organiseren wij elk jaar een elektrische fietsdag. Hiermee laten wij mensen kennis maken met de elektrische fiets en stimuleren wij het fietsgebruik.
- Stimuleren de uitbreiding van het netwerk van laadpalen. Nieuwe initiatieven (aanvragen) worden via de markt gerealiseerd en sluiten aan bij de beleidsregels voor laadinfrastructuur van de gemeente. Bij woningbouwontwikkeling met meer dan 15 woningen leggen we in de ontwikkelovereenkomst vast dat minimaal 1 laadpaal (met twee aansluitingen) in de openbare ruimte wordt gerealiseerd.
- Uitvoeren van een proef met elektrische deelauto's.

5 Langzaam verkeer



Voor een gemeente als Drimmelen met kernen in een groen blauwe omgeving is de fiets (samen met de auto) een belangrijk vervoersmiddel. Het fietsnetwerk heeft een belangrijke functie als verbinding tussen de kernen onderling en als verbinding met de stedelijke periferie van bijvoorbeeld Breda en Oosterhout. Het fietsnetwerk sluit dan ook aan op allerlei bestemmingen in de regio. In dit (utilitaire) fietsnetwerk is speciale aandacht voor school-thuis routes. Verder kenmerkt de gemeente Drimmelen zich met een aantrekkelijk buitengebied door het gevarieerde landschap. Dit maakt het een mooi gebied om in te wandelen en fietsen. Recreatieve routes maken dan ook deel uit van het fietsnetwerk van de gemeente.

Ambitie

Fiets

We vinden de fiets één van de belangrijkste vervoermiddelen in onze gemeente. Wanneer een afweging gemaakt moet worden tussen de positie van verkeersdeelnemers (uitgezonderd bij wegen met een stroom- en ontsluitingsfunctie) is het fietsverkeer belangrijker dan het gemotoriseerd verkeer. Denk bijvoorbeeld aan bredere fietsstroken, eenrichtingsverkeer auto, meer ruimte voor fietsparkeren en ruimte voor korte en directere routes voor de fiets.

Om het buitengebied aantrekkelijker te maken, versterken we het regionale recreatief netwerk van fiets- en wandelroutes. De fietsinfrastructuur (netwerk en kwaliteit fiets- en wandelpaden binnen en buiten de bebouwde kom) is zodanig dat de fietsrecreatie toeneemt. In het versterken van het netwerk van fietsroutes en het stimuleren van het fietsgebruik kijken we het versterken van de utilitaire routes en onderzoeken we ook de mogelijkheden voor snelfietsroutes: directe verbindingen van en naar of op weg naar belangrijke woon- / werkgebieden of scholen.

Verder stimuleert het fietsnetwerk en de kwaliteit van de infrastructuur dat kinderen (al dan niet onder begeleiding) te voet of met de fiets naar school gaan (goede en veilige school-thuisroute voor fiets en voetganger). Veiligheid is hierbij een belangrijk aandachtspunt. Het netwerk van ‘veilige honken’ van woningen of bedrijven waar kinderen onderweg terecht kunnen voor hulp wanneer er iets aan de hand is, maakt hier onderdeel van uit. Dit netwerk willen we minimaal behouden en bij voorkeur uitbreiden.

Om het fietsgebruik te stimuleren en de veiligheid voor fietsers (en wandelaars) te vergroten, leggen we waar mogelijk vrijliggende paden aan of verbreden we bestaande paden. Waar dit past binnen het beleid van openbare verlichting zijn fietspaden goed verlicht. Ook zijn fietspaden voorzien van goede bebording en bewegwijzering. Bij het (her)inrichten van het fietsnetwerk sluiten we aan bij de kwaliteitseisen voor primaire, secundaire en recreatieve fietsroutes.

Technische ontwikkelingen van de fiets gaan de laatste jaren razendsnel: met de opkomst van de elektrische fiets, speed pedelec is het bereik van de fiets voor een steeds grotere groep gebruikers enorm toegenomen. De gezondheidseffecten van fietsen zijn daarbij evident. Ook de fietsinfrastructuur maakt een technische ontwikkeling door: fietspaden van zonnepanelen, led fietspaden zijn al in de praktijk gerealiseerd. Als gemeente volgen we deze ontwikkelingen en kijken we op welke manier dit de beleving en gebruiksmogelijkheden voor het fietsen verhogen

Om de mobiliteitskeuze duurzaam te veranderen, wordt rekening gehouden met de behoeftes van nieuwe mobiliteitsvormen zoals de elektrische fiets en de speed pedelec. Hierbij volgen we de discussie over de positie van deze voertuigen op de weg of fietspad.

Voetganger

Voetgangers maken waar mogelijk gebruik van eigen wandelpaden die aansluiten bij de historische en landschappelijke structuren. Wanneer deze ontbreken, maken zij gebruik van de (ruimte naast) fietspaden. Binnen de bebouwde kom, waar dit binnen de beschikbare ruimte mogelijk/realistisch is, kan de voetganger in elke straat ten minste beschikken over één voetpad minimaal 1,20 meter (en waar mogelijk 1,50 meter) breed.

Toegankelijkheid

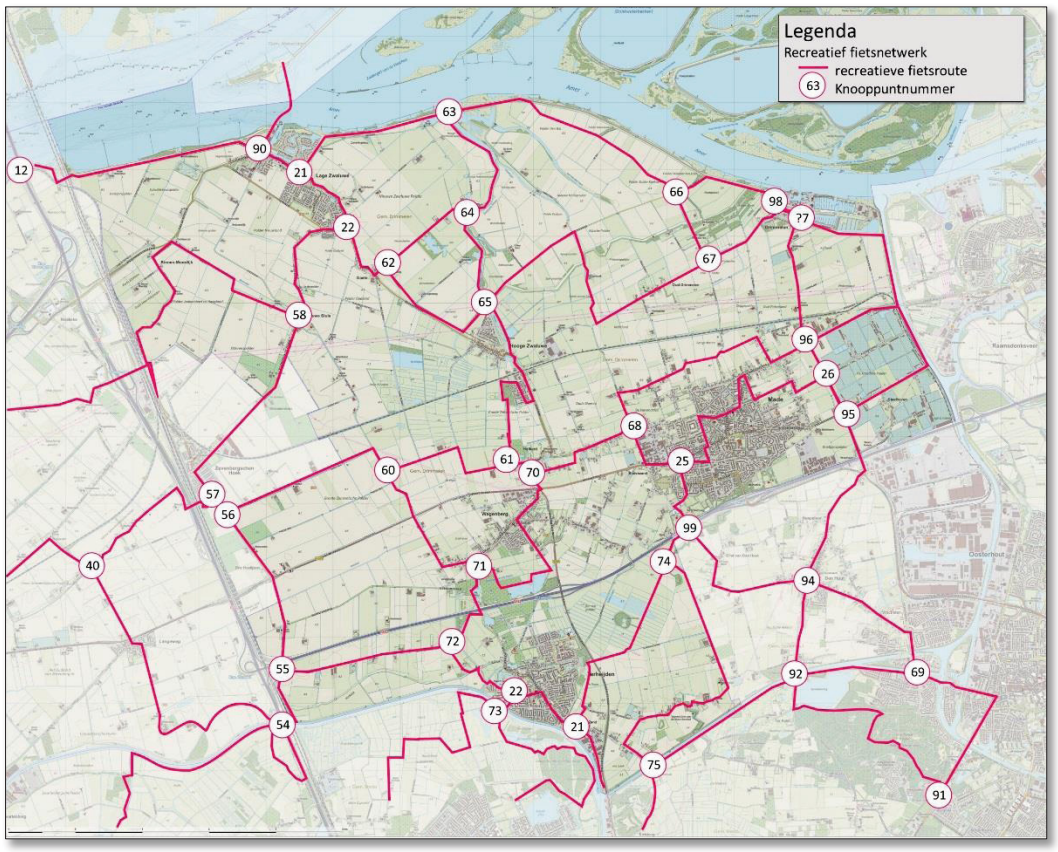
Voor mensen met een beperking (lichamelijk of verstandelijk) is het niet altijd gemakkelijk om te wandelen, te rolstoelen of scootmobieleren. Vanuit een inclusieve samenleving willen we dat iedereen in Drimmelen kan blijven deelnemen in het verkeer, ondanks mogelijke beperkingen. Via een netwerk van toegankelijke paden zijn de belangrijkste (maatschappelijke) voorzieningen, zorgcentra, winkels en toeritische attracties toegankelijk voor mensen met een beperking.

Huidige situatie

Binnen de gemeente beschikken we over een goed (utilitair en recreatief) fietsnetwerk. Hierbij maken we onderscheid naar een primaire en secundair fietsnetwerk met bijbehorende kwaliteitseisen en een recreatief fietsnetwerk. In de praktijk is het onderscheid tussen een utilitaire fietsnetwerk en een recreatieve netwerk voor de gebruiker niet altijd duidelijk en zijn de kwaliteitseisen voor beide netwerken veelal gelijk. Het netwerk van primaire en secundaire routes sluit aan bij het regionale plan voor het fietsnetwerk (Regionaal Fietsnetwerk GGA Breda). Het recreatieve netwerk is gedeeltelijk gelijk aan het primaire of secundaire netwerk en gekoppeld aan het succesvolle knooppuntensysteem. Voor de recreatieve fietser zijn thema-routes beschikbaar en is een oversteekmogelijkheid van en naar de Biesbosch mogelijk.



Afbeelding 5.1: Kaartbeeld fietsnetwerk primaire en secundaire routes



Afbeelding 5.2: Kaartbeeld fietsnetwerk recreatieve routes

Naast een netwerk voor fietsers is sinds het BVV 2006 een netwerk met wandelroutes en een wandelknooppuntensysteem ontwikkeld. De wandelfolders kennen daarbij geen vaste routes, waardoor wandelaars zelf de route kunnen uitstippelen.



Afbeelding 5.3: kaartbeeld wandelroutes gemeente Drimmelen (bron: www.visistbrabant.nl)

Ondanks het goede fietsnetwerk wordt op dit moment de veiligheid voor wandelaars en fietsers als een probleempunt ervaren. Sommige fietspaden in onze gemeente zijn niet voldoende breed. Met de toename van het (fiets)verkeer, het gebruik van fietspaden door wandelaars en de opkomst van elektrische fietsen nemen snelheidsverschillen toe en de mogelijkheid om elkaar veilig en ongehinderd te passeren af.

In het Regionaal Fietsnetwerk GGA Breda zijn eisen geformuleerd voor het regionale en recreatieve fietsnetwerk. In het plan staan kaders voor de gezamenlijke aanpak voor verbetering van de fietsroutes en de bijbehorende kwaliteit. De belangrijkste en meest voorkomende knelpunten hebben betrekking op verharding, maatvoering en verlichting. De kwaliteitseisen uit het Regionaal Fietsnetwerk GGA Breda gelden als streefbeeld voor de utilitaire fietsroutes in de gemeente Drimmelen.

Tabel 5.1: kwaliteitseisen regionale GGA-fietsnetwerk binnen de bebouwde kom

Hoofdeis	Criteria	Minimaal	Optimaal
Comfort	Verharding	Tegels	Asfalt of cementbeton
	Kleur verharding	-	Rood
	Maatvoering	Fietspad in één richting: 1,75 m.	Fietspad in één richting: ≥ 2,50 m.
		Fietspad in twee richtingen: 3,00 m.	Fietspad in twee richtingen: ≥ 3,50 m.
		Fietsstrook: 1,50 m.	Fietsstrook: ≥ 2,00 m.
		Solitair: 3,00 m.	Solitair: ≥ 3,50 m.
	Verlichting	-	Solitaire fietspaden
		-	Belangrijke oversteeklocaties
Veiligheid	Voorrangsregeling	-	Bij rotondes: fietser in voorrang
		-	Bij verkeerslichten: fiets conflictvrij
Samenhang	Compleetheid	-	Aanleggen ontbrekende schakels
Directheid	Omrijdfactor	-	Maximaal 1,2
	Wachttijd	-	Maximaal 45 sec bij verkeerslichten
	Obstakelvrije zone	-	Incidentele obstakels: min. 0,30 m.
		-	Gesloten obstakels: min. 0,60 m.

Tabel 5.2: kwaliteitseisen regionale GGA-fietsnetwerk buiten de bebouwde kom

Hoofdeis	Criteria	Minimaal	Optimaal
Comfort	Verharding	Tegels	Asfalt of cementbeton
	Kleur verharding	-	Rood
	Maatvoering	Fietspad in één richting: 1,75 m.	Fietspad in één richting: ≥ 2,50 m.
		Fietspad in twee richtingen: 3,00 m.	Fietspad in twee richtingen: ≥ 3,50 m.
		Fietsstrook: 1,50 m.	Fietsstrook: ≥ 2,00 m.
		Solitair: 3,00 m.	Solitair: ≥ 3,50 m.
	Verlichting	-	Solitaire fietspaden
		-	Tweerichtingenfietspaden
		-	Belangrijke oversteeklocaties
Veiligheid	Voorrangsregeling	-	Bij rotondes: fietser in voorrang
		-	Bij verkeerslichten: fiets conflictvrij
	Kruispuntoplossing	-	Bij stroomwegen ongelijkvloers
Samenhang	Compleetheid	-	Aanleggen ontbrekende schakels
Directheid	Omrijdfactor	1,4*	1,2*
	Wachttijd	-	Maximaal 100 sec bij verkeerslichten
	Obstakelvrije zone	-	Incidentele obstakels: min. 0,30 m.
		-	Gesloten obstakels: min. 0,60 m.

* de omrijdfactor is in regionaal verband vastgesteld als onderdeel van het ambitieniveau voor nieuwe ontwikkelingen. Bij de uitwerking van de wenslijnen tot routes en de toetsing is voor buiten de bebouwde kom 1,4 gehanteerd.

Inwoners van gemeente Drimmelen die veel gebruik maken van een elektrische fietsers of bromfietsers ervaren de fietspaden als oncomfortabel. Ook is behoefte aan meer en betere fietspaden en veilige oversteekplaatsen. Verder verdient de positie van de kinderen in het verkeer meer aandacht.



De toegankelijkheid van wegen en paden voor alle voetgangers vinden wij erg belangrijk. Ongeacht leeftijd of beperking. In de planvorming van ruimtelijke projecten en projecten op het gebied van verkeer en vervoer is op dit moment onvoldoende aandacht voor mensen met beperkingen of die slecht ter been zijn. Zo zien we een toename van persoonlijk letsel of schade aan vervoersmiddelen als gevolg van ontbrekende, slecht onderhouden of onvoldoende toegankelijke bestrating op voetpaden. Vanuit beheer en onderhoud ligt er een grote rol om te zorgen dat de kwaliteit van infrastructuur op orde is. Om iedereen volwaardig (ongehinderd, zonder obstakels) te kunnen laten deelnemen in het verkeer, betekent dat we al tijdens de planvorming bij herbestrating, reconstructie en nieuwbouw nadenken over de toegankelijkheid voor voetgangers binnen de bebouwde kom. Hiervoor vormen de richtlijnen van het Bouw Advies Toegankelijkheid (Voetpaden voor iedereen) en bijvoorbeeld de ASVV[3] en de Richtlijn integrale toegankelijkheid openbare ruimte van het kennisplatform CROW, een basis. Dit betekent onder andere ook dat we bij het plaatsen van nieuwe verkeersborden, bebording toepassen die ook voor kleurenblinden leesbaar zijn.

Opgave

De opgaven voor het langzaam verkeer richten zich tot en met 2028 op het aantrekkelijker maken van de fiets. Een aantrekkelijker ‘product’ fiets bestaat uit een compleet fietsnetwerk (comfortabel, direct, goed bewegwijzerd en een hoge belevingswaarde) en een veilig fietsnetwerk. Maatregelen om het fietsen aantrekkelijker te maken zijn gericht om meer mensen op de fiets krijgen voor bijvoorbeeld het woon-werk verkeer, van en naar scholen en als voor- en natransport voor het openbaar vervoer. Een aantrekkelijk fietsnetwerk draagt ook bij aan de verduurzaming van het vervoer in onze gemeente en biedt voordelen voor het toerisme en recreatie in de gemeente Drimmelen. Concreet betekent dit:

- De realisatie van ontbrekende schakels in het fiets- en voetpadennetwerk. We onderzoeken de wenselijkheid, noodzaak en haalbaarheid om een nieuwe (vrijliggende) fietsinfrastructuur en voetpaden te realiseren.
- Wij geven extra aandacht aan een verkeersveilige schoolomgeving. Daartoe brengen we de school-thuisroutes voor fiets en voetgangers in beeld. Dit doen wij in samenwerking met de verschillende scholen in onze gemeente.
- Onderzoek naar de kwaliteitsverbetering van fiets- en voetpaden (comfort, verharding, onderhoud, veiligheid, verlichting en geleiding). In aanvulling op de bestaande knelpuntenanalyse van het Regionaal Fietsnetwerk GGA en de resultaten en de bewonersenquête wordt in beeld worden gebracht waar de kwaliteit van de fietsroutes (primair, secundair en recreatief) in Drimmelen niet voldoet.

[3] Een door het CROW uitgebracht boek met aanbevelingen voor (de inrichting van) verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom.

- In samenwerking met onder andere de Stichting WWZ en Dorpsgericht Werken opstellen van een netwerk van prioritaire paden waarmee de toegankelijkheid voor mensen met een beperking (lichamelijk of verstandelijk) kan worden gewaarborgd.
- In projecten op het gebied van verkeer en vervoer wordt toegankelijkheid als ontwerp-richtlijn opgenomen. Tevens moet worden onderzocht op welke manier toegankelijkheid een integraal onderdeel wordt in de planvorming van dergelijke projecten.
- Uitbreiden van het netwerk van veilige honken in de gemeente Drimmelen. Tevens dient de zichtbaarheid en communicatie rondom veilige honken een impuls te krijgen. Hierin heeft de gemeente een coördinerende rol.
- Voortzetten van de dorpsschouwen.

6 Openbaar Vervoer en toegankelijkheid



De gemeente Drimmelen hecht grote waarde aan de aanwezigheid van goed openbaar vervoer in de verschillende kernen. De afgelopen periode heeft de gemeente ingezet op het behouden van de bestaande kwaliteit van het openbaar vervoer (OV). Uitgezonderd de hoofdas Made – Terheijden – Breda blijft het behoud van goed openbaar vervoer (reguliere dienstregeling en buurtbus) in de gemeente Drimmelen een zorgpunt.

Het OV heeft hierbij niet alleen een vervoerfunctie maar ook een sociale functie voor inwoners van onze gemeente die geen beschikking hebben over een auto of door beperkingen niet in staat zijn tot autogebruik. Voor hen moet vervoer beschikbaar zijn, opdat hun mobiliteit (en de keuzes daarin) gewaarborgd blijft en we voorkomen dat inwoners geïsoleerd raken.

Ambitie

Voor een goed en aantrekkelijk OV binnen de gemeente Drimmelen zetten we in op het behoud van het bestaande basisnet van (reguliere) OV-lijnen en frequentie. We zijn van mening dat de huidige routes minimaal gehandhaafd moeten blijven. Hierbij gaan we minimaal uit van het basisvoorzieningenniveau dat de provincie Noord-Brabant hanteert. Daarbij wordt ingezet op de integratie van doelgroepenvervoer zoals het leerlingenvervoer in het reguliere openbaar vervoer. Het aantal haltes en de locaties hiervan stellen we afhankelijk van de vraag: haltes die goed gebruikt worden, versterken we in kwaliteit en dienstverlening. Haltes die niet goed worden gebruikt komen in aanmerking om te vervallen.

De provincie wil het aanbod in het openbaar vervoer verder differentiëren om zo openbaar vervoer op maat te kunnen bieden. Maatwerkoplossingen moeten invulling geven aan het vervoer van reizigers tussen de kernen en naar de verbindende lijnen. Dat het openbaar vervoer daarbij niet alleen een vervoersfunctie, maar ook een sociale functie heeft wordt ook benadrukt door de provincie. Wij willen voor inwoners van de gemeente Drimmelen die geen beschikking hebben over een auto of door beperkingen niet in staat zijn tot autogebruik, hun mobiliteit waarborgen. Wij hechten veel waarde aan betrokkenheid en initiatieven van bewoners (vrijwilligers). De gemeente neemt hier een proactieve en vooral faciliterende rol in.

Om zoveel mogelijk mensen, met of zonder beperking, deel te laten nemen aan de maatschappij zorgen we voor een goed toegankelijk openbaar vervoer (fysiek en mentaal). We vergroten de toegankelijkheid voor mensen met een fysieke beperking van de wegen en paden naar de haltevoorzieningen toe en zorgen dat deze voldoen aan de richtlijnen die we stellen voor toegankelijkheid. Daarnaast zorgen wij met bijvoorbeeld (reis)informatie, begeleiding en uitleg dat mensen zelfstandig en veilig gebruik kunnen maken van een vervoersvoorziening (mentale toegankelijkheid).

Bij de (her)inrichting van wegen houden we rekening met de doorstroming van de bus. Op wegen met busroutes passen we zo min mogelijk snelheidsremmende maatregelen toe. Als we snelheidsremmende maatregelen toepassen dan zijn deze zoveel mogelijk 'bus vriendelijk'. Waar mogelijk geven we met aanvullende maatregelen bij kruispunten zoveel prioriteit aan de doorstroming van het openbaar vervoer.

Huidige situatie

Het openbaar vervoer van en naar de gemeente Drimmelen wordt ingevuld met behulp van trein, bus, deeltaxi en Valys.

- Trein
  Voor de lange afstandsverplaatsingen is de gemeente Drimmelen aangewezen op de treinverbindingen vanuit Breda (Centraal Station) en station Lage Zwaluwe. Vanuit station Lage Zwaluwe vertrekken treinen richting Dordrecht, Breda en Roosendaal. Vanuit Breda is het mogelijk om in de richting Tilburg, Dordrecht, Rotterdam (HSL), Roosendaal en Antwerpen (HSL vanaf medio 2018) te reizen.

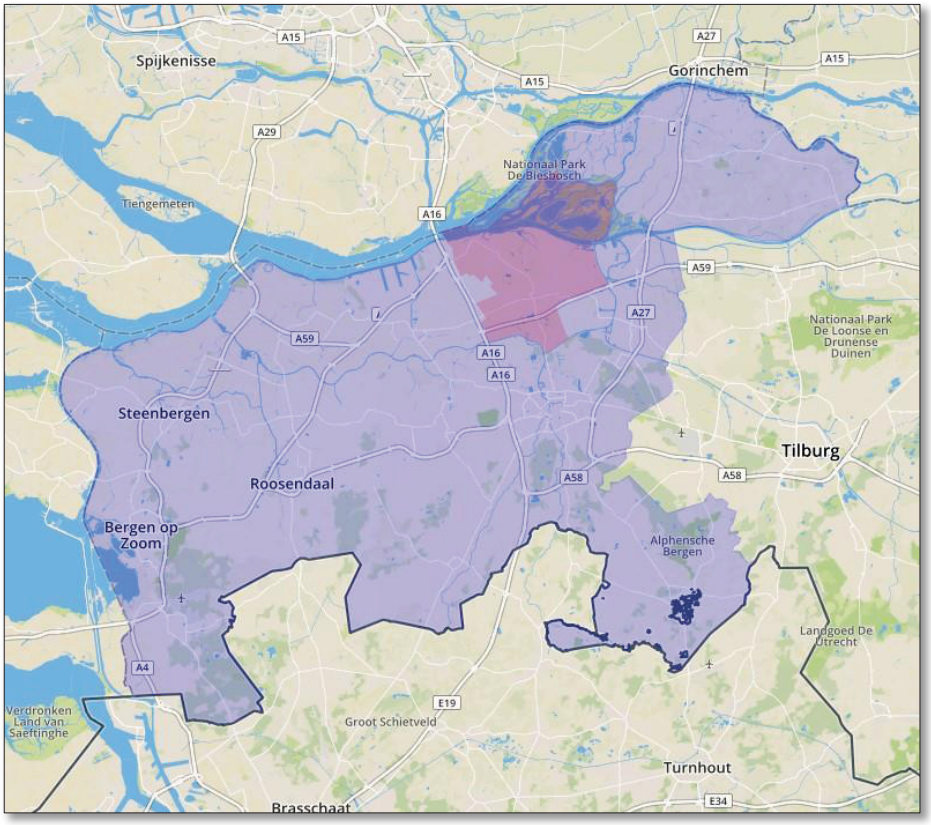
- Bus (lijngebonden)
  Het busvervoer in de gemeente Drimmelen wordt verzorgd door busmaatschappij Arriva en rijdt in opdracht van de provincie Noord-Brabant. Voor de regionale verplaatsingen zijn de reguliere buslijnen van en naar Breda, Zevenbergen en Raamsdonkveer de belangrijkste dragers. Deze lijnen kennen een bezettingsgraad die vanuit vervoersopzicht en financieel opzicht van groot belang zijn:
  - Lijn 117, Breda – Fijnaart via Zevenbergen.
  - Lijn 122, Breda – Lage Zwaluwe.
  - Lijn 123, Breda – Raamsdonksveer via Made.

  Op verbindingen met een te lage bezetting voor een reguliere bus wordt de buurtbus ingezet. Hiermee blijft een verbinding tussen kleine kernen, (regionaal) relevante bestemmingen en andere OV-lijnen bestaan. De buurtbus wordt mogelijk gemaakt door de inzet van vrijwilligers. Hierdoor is de inzet van buurtbussen beperkt tot werkdagen overdag en soms ook op zaterdagen.
  - Lijn 222 Terheijden - Wagenberg - Made (buurtbus, pilot verlengd tot 2019).
  - Lijn 224, Drimmelen – Oosterhout via Made (buurtbus).

  Verder halteren een aantal schoollijnen in de verschillende kernen van de gemeente Drimmelen:
  - Schoollijn 617, Breda en Moerdijk via Terheijden.
  - Schoollijn 618 Breda en Fijnaart via Terheijden.
  - Schoollijn 622, Lage Zwaluwe naar Breda, via Lage Zwaluwe, Hooge Zwaluwe en Terheijden.
  - Schoollijn 623, Made naar Breda en Terheijden.

  In het weekend rijdt elke zaterdagnacht de Nightliner 852 drie keer van Breda via Terheijden en Wagenberg naar Made.

- Deeltaxi
  In de gebieden van onze gemeente waar een beperkt OV-aanbod is of als aanvulling op het openbaar vervoer, kunnen inwoners van de gemeente Drimmelen gebruik maken van de deeltaxi's. Hiermee kan binnen het vervoersgebied de regio West-Brabant van deur tot deur gereisd worden, maar bijvoorbeeld ook naar een bushalte of treinstation. Iedereen met een WMO-pas kan er gebruik van maken. De deeltaxi is vraagafhankelijk, rijdt van deur tot deur en kent dan ook geen dienstregeling of vaste route. Reizigers moeten minimaal een uur van tevoren bellen om opgehaald te worden. En zoals de naam al zegt kan de rit gecombineerd met de rit van een andere reiziger. In Noord-Brabant wordt onder de naam van Deeltaxi West-Brabant het vervoer uitgevoerd door Personenvervoer Zuid-Nederland (PZN) in samenwerking met lokale taxibedrijven.



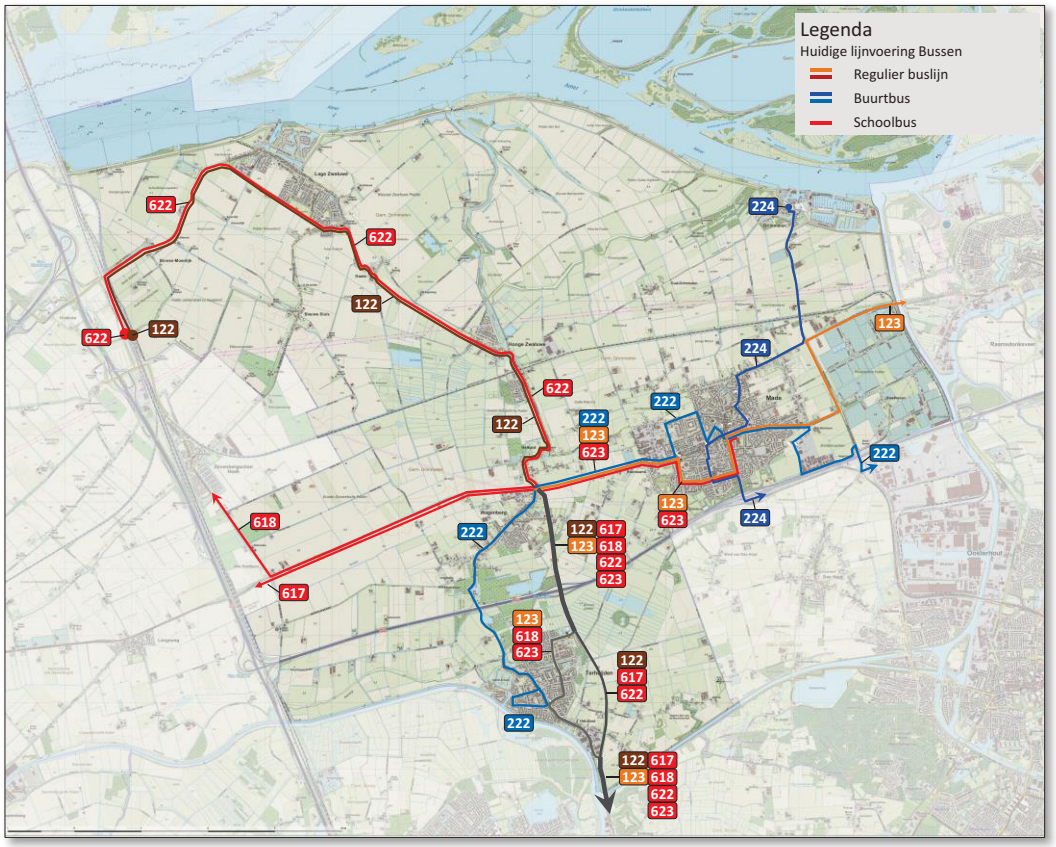
Afbeelding 6.1: werkgebied Deeltaxi Regio West-Brabant

- Valys
  Waar de deeltaxi gebruikt kan worden voor verplaatsingen binnen de regio West-Brabant is voor reizigers met een mobiliteits-beperking de Valys beschikbaar voor sociaal-recreatieve uitstapjes buiten de regio (verder dan vijf OV-zones van het thuisadres).
  Naast Valys Basis (taxivervoer van deur tot deur) biedt Valys ook verschillende mogelijkheden om de taxi te combineren met de trein. Valys Begeleid biedt de mogelijkheid

een treinreis onder volledige begeleiding maken terwijl met Valys Vrij zelfstandig gereisd kan worden. Om te kunnen reizen met Valys dient de reiziger in het bezit te zijn van een Valyspas. Hiervoor dient de aanvrager aan te tonen hij of zij recht heeft op Wmo-vervoer, beschikt over een Wmo-rolstoel of scootmobiel, een gehandicapten-parkeerkaart of OV-Begeleiderskaart heeft of beschikt over een verklaring voor de noodzaak voor bovenregionaal vervoer.

Sinds de nieuwe dienstregeling van het reguliere busvervoer ontvangt de gemeente geluiden dat de afstemming van de buslijn 122 op de vertrektijden van de treinen vanaf Lage Zwaluwe is verslechterd en reizigers vaak circa 20 – 25 minuten wachten op een aansluitende trein. Inwoners geven aanvullend aan dat behoefte is aan betere aansluitingen tussen buslijnen onderling.

De exploitatie van buurtbus lijn 222 staat op dit moment onder druk. De twee jarige pilot is voor een jaar verlengd tot eind 2018. Door een lage structurele vraag zit de exploitatie tegen de ondergrens van de gewenste kostendekkingsgraad. In samenwerking met de Provincie als OV-autoriteit en Arriva als vervoerder moet worden onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de buurtbus efficiënter te maken. Wanneer dit niet mogelijk is, wordt gekeken of de lijn door de gemeente zelf uitgevoerd kan worden of vervangen kan worden door een efficiëntere maatwerkoplossing. Hetzij de regiotaxi of een andere maatwerkoplossingen die de kernen zo efficiënt mogelijk onderling verbind of verbind met een knooppunt, waar de reiziger aansluiting heeft op een vorm van het regulier vast OV.



Afbeelding 6.2: Kaartbeeld openbaat vervoer (bus) gemeente Drimmelen

De gemeente Drimmelen bestaat uit verschillende kleine en gestrekte kernen. We stimuleren mensen om zolang mogelijk thuis te blijven wonen. Dit betekent ook dat zij (voldoende) mogelijkheden moeten hebben om mobiel te blijven en zich binnen of tussen kernen te verplaatsen zonder afhankelijk te zijn van het lijngebonden openbaar vervoer. Hierdoor komen mensen uit hun sociaal isolement. In aanvulling op de deeltaxi werken wij in een coördinerende en faciliterende rol samen met regionale en lokale partijen aan het opzetten van goede alternatieven van (kleinschalig) vervoer om zich te verplaatsen.

Zo wordt in 2018 in de gemeente Drimmelen gestart met het project AutoMaatje. Met ANWB AutoMaatje willen we dat minder mobiele plaatsgenoten, ouderen en mensen met gezondheidsproblemen vaker onderweg kunnen gaan en onder de mensen komen. Lokale vrijwilligers nemen deze mensen op verzoek met hun eigen auto en tegen een kleine bijdrage mee. Automaatjes kan gebruikt worden om bijvoorbeeld naar de dokter, het ziekenhuis, de winkel of op bezoek te gaan.

Ook starten we in 2018 met een haalbaarheidsonderzoek voor een pilot met zelfrijdende bussen (shuttles) voor mensen die zijn aangewezen op het openbaar vervoer om zich door de gemeente of daarbuiten te bewegen. Het haalbaarheidsonderzoek moet aantonen of wij op een nieuwe manier dit mobiliteitsvraagstuk kunnen oplossen en ervaring kunnen op doen wat betreft nieuwe technieken en systemen. Als gemeente nemen we hierin het initiatief.

<u>Toegankelijkheid</u>
Openbaar vervoer moet toegankelijk zijn voor iedereen. Alle bussen die volgens de reguliere dienstregeling rijden, voldoen aan de landelijke eisen voor toegankelijkheid. Toegankelijkheid geldt ook voor bushaltes. De gemeente heeft zich de laatste jaren ingezet om de bushaltes toegankelijker te maken voor mensen met een lichamelijke beperking, ouderen of ouders met kinderwagens. Hierbij is gebruik gemaakt van de Handleiding toegankelijke haltevoorzieningen Provincie Noord-Brabant. Het toegankelijk maken van de haltes binnen de gemeente Drimmelen is nagenoeg afgerond.

Behalve de toegankelijkheid van openbaar vervoer en bushaltes is ook de toegankelijkheid van wegen en paden voor alle voetgangers naar de haltes toe, erg belangrijk. De richtlijnen voor toegankelijkheid voor voetgangers zijn veranderd. De Stichting WWZ Drimmelen (Wonen, Welzijn en Maatschappelijke Zorg) heeft onderzoek gedaan naar de bereikbaarheid, toegankelijkheid en bruikbaarheid van de bushaltes binnen de gemeente Drimmelen (Allemaal met de bus, SAMS, juni 2017). Hieruit blijkt dat er nog een opgave ligt in het verbeteren van de toegankelijkheid van de routes naar haltes en de haltes zelf.

Naast fysieke toegankelijkheid is ook de mentale toegankelijkheid een belangrijk aspect. Met name kwetsbare doelgroepen zoals mensen met een beperking, ouderen en inwoners met een migratieachtergrond hebben een drempel om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Het ontbreekt binnen onze gemeente aan voldoende informatie, een goede voorlichting of begeleiding om deze drempel wegnemen. Een belangrijke stap om de mentale toegankelijkheid te verminderen is de folder Openbaar vervoerwijzer Amphia Ziekenhuizen en de inzet vanuit de Stichting Welzijn & Ondersteuning (SWO) van mobiliteitsconsulenten om mensen te begeleiden bij hun eerste rit.

Opgave

We werken naar een situatie waarin onze inwoners voldoende keuzevrijheid hebben in de wijze waarop ze een verplaatsing willen maken. Hierbij sluiten we niemand uit en zorgen dat het voor iedereen toegankelijk is. Vanuit het bestaand lijngebonden openbaar vervoer zien we ontwikkelingen naar meer vervoer op maat. Concreet betekent dit:

- Behouden van het bestaande lijngebonden openbaar vervoer.
- Afronden toegankelijk maken haltes openbaar vervoer.
- Mentale drempel gebruik openbaar vervoer wegnemen door het beter beschikbaar maken van informatie via vervoerfolders en een overzicht van alle vervoersmogelijkheden via de website van de gemeente Drimmelen.
- Continueren en uitbreiden mobiliteitsconsulenten SWO.
- Voortzetten OV-Opstapdagen en/of deelnemen aan lokale en regionale initiatieven als bewustwordings-campagnes gebruik openbaar vervoer.
- Optimaliseren mogelijkheden exploitatie buurtbus en deeltaxi in samenwerking met de vervoersautoriteit en de vervoerder.
- In procedures en ontwerpopgaven de richtlijnen voor toegankelijkheid borgen en hierbij de belangenbehartigers en/of mensen met een beperking nadrukkelijk bij betrekken.
- In het kader van duurzaamheid onderzoeken van de (financiële) haalbaarheid om personeel van de gemeente zoveel mogelijk (gratis) met het openbaar vervoer te laten reizen.
- Actualisatie richtlijnen toegankelijkheid routes naar bushaltes en aanpak voor het verbeteren toegankelijkheid routes naar haltes. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het onderzoek naar de bereikbaarheid, toegankelijkheid en bruikbaarheid van de bushaltes binnen de gemeente Drimmelen van het WWZ.
- Opstarten project ANWB AutoMaatje.

7 Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer



De auto is en blijft een belangrijk vervoermiddel, ook in onze gemeente. Daarnaast maken we voor het transport hoofdzakelijk gebruik van vrachtauto's en is voor de agrarische sector het gebruik van landbouwvoertuigen noodzakelijk. Voor het gemotoriseerd verkeer is de gemeente Drimmelen goed bereikbaar. De verhouding van het zwaar en landbouw verkeer ten opzichte van het autoverkeer blijft van invloed op de doorstroming. Een kwalitatief goed verkeersnetwerk blijft dan ook van belang voor onder andere de lokale economie, het toerisme en recreatie en de werkgelegenheid.

Ambitie

De gemeente Drimmelen zet zich in op het behouden van een goede bereikbaarheid. Specifieke aandacht is er voor het verbeteren van de leefbaarheid en het verminderen van de overlast van verkeer (auto, landbouw- en vrachtverkeer) door het bieden van goede ontsluitingsstructuren en het ontlasten van de kleine kernen van verkeer dat geen bestemming heeft in de kern: waar dat kan door een betere benutting van bestaande infrastructuur door bijvoorbeeld andere routes, verbeteren van de doorstroming op kruispunten of het reizen op andere momenten. Waar dit niet mogelijk is, wordt nieuwe infrastructuur aangelegd. Bij de realisatie van nieuwe verbindingen wordt zoveel als mogelijk gebruik gemaakt van bestaande structuren om nieuwe doorsnijdingen in het landschap te voorkomen en de noodzakelijke kosten zo laag mogelijk te houden.

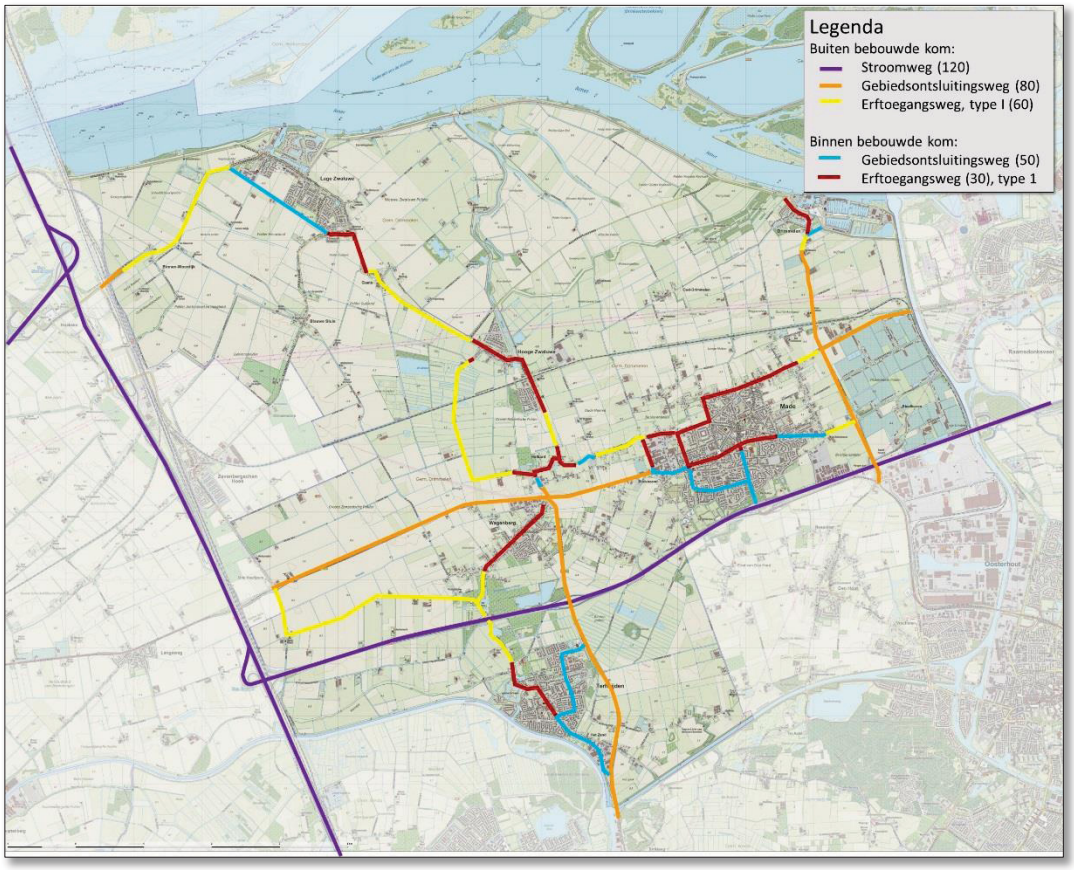
Infrastructuur is (waar de ruimte dit toelaat) ingericht aan de hand van de wegcategorisering volgens de principes van Duurzaam Veilig en de essentiële herkenbaarheidskenmerken. Hiermee willen we vorm, functie en gebruik van onze wegen zo goed mogelijk op elkaar afstemmen. Een goede en herkenbare inrichting verbetert niet alleen de bereikbaarheid en leefbaarheid maar leidt ook tot het gewenste verkeersgedrag.

Bij het (her)inrichten van wegen ligt de hoogste prioriteit bij situaties die verkeersonveilig zijn voor langzaam verkeer (fiets en voetganger) of waar knelpunten op het gebied van leefbaarheid verminderd kunnen worden. Wanneer een afweging gemaakt moet worden tussen de positie van verkeersdeelnemers (uitgezonderd bij wegen met een stroom- en ontsluitingsfunctie) is het gemotoriseerd verkeer ondergeschikt aan langzaam verkeer.

We willen dat zwaar (landbouw)verkeer dat geen bestemming heeft in de kleine kernen ook niet van de smalle erftoegangswegen van deze kernen gebruik zou moeten maken. Hiertoe leggen we het netwerk van landbouwroutes in onze gemeente vast.

Kaartbeeld wegcategorisering

Afbeelding 7.1 op de volgende pagina geeft de categorisering van wegen weer binnen de gemeentegrenzen. Deze functionele indeling is van belang bij reconstructies, bij het bepalen van de prioriteit op bijvoorbeeld kruispunten en bij het sturen van het verkeer. Ook geeft de categorisering in grote lijnen aan waar veel en waar weinig verkeer zou moeten rijden.



Afbeelding 7.1: kaartbeeld wegcategorisering gemeente Drimmelen

Niet gemarkeerde wegen in afbeelding 9.1 betreffen verblijfsgebieden (30 km/uur) in de categorie erftoegangswegen type II binnen en buiten de bebouwde kom (zie ook tabel 7.1 en 7.2).



Afbeelding 7.2: kaartbeeld netwerk landbouwverkeer gemeente Drimmelen

Huidige situatie

Wegcategorisering en inrichting van wegen

De gemeente Drimmelen heeft in 2006 ingezet op een heldere indeling van haar wegen, conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig, het ASVV (wegontwerp binnen de bebouwde kom) en het Handboek wegontwerp (wegontwerp buiten de bebouwde kom). Voor de inrichting van wegen zijn basiskenmerken voor vastgesteld. Voor elk type weg zijn een aantal basiskenmerken bepaald, waaraan deze wegen moeten voldoen (tabel 7.1. en 7.2). Bij de meeste basiskenmerken binnen de bebouwde kom is een onderscheid gemaakt tussen ideale en minimale inrichtingseisen.

Met het stagerapport Polderen over Polderwegen is voor de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een aanvulling op deze richtlijnen geformuleerd. Bij de (her)inrichting van wegen zijn deze uitgangspunten leidend. Zie hiervoor ook tabel 7.1 op de volgende pagina.

In het BVV 2006 is een voorkeursvariant vastgelegd voor de wegcategorisering binnen de gemeente Drimmelen (zie ook afbeelding 7.1). Het wegcategoriseringsplan is doorgevoerd. Het inrichten van de weg conform de richtlijnen van de wegcategorisering is nog niet afgerond. In het Beleids- / beheerplan wegen 'Grip op wegonderhoud' (september 2015) is met het onderzoek

Functioneel beheer van wegen (maart 2015) in beeld gebracht welke wegen in de gemeente Drimmelen (binnen en buiten de bebouwde kom) niet geheel of niet voldoen aan de kenmerken die daaraan gesteld worden vanuit de wegencategorisering. Uit dit onderzoek blijkt dat de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom nog niet aansluiten bij de gewenste herkenbaarheidskenmerken. Voor deze wegen is een profiel opgesteld om te voldoen aan de wegkenmerken per type weg.

Tabel 7.1: belangrijkste herkenbaarheidskenmerken gebiedsontsluitingswegen (50 km/u) binnen de bebouwde kom

Basiskenmerk	Ideaal	Minimaal
Verharding	Gesloten	Open of gesloten
Snelheid	50 km/u	50 km/u
Rijbaanscheiding	Fysiek gescheiden	Ononderbroken (dubbele) asmarkering
Erfaansluitingen	Geen	Wel
Verhardingsbreedte rijstrook	3,00 meter of meer	2,75 – 3,00 meter
Fietsvoorziening	Fietspad	Fietsstrook 2,00 meter
Parkeren	Niet toegestaan	In vakken naast de rijbaan
Voetpad	1,50 of meer	1,00 – 1,50 meter
Openbaar vervoer	Halteren niet op rijbaan	Halteren op rijbaan
Intensiteit (streefwaarde)	> 4.000 mvt/etmaal	> 4.000 mvt/etmaal

Tabel 7.2: belangrijkste herkenbaarheidskenmerken erftoegangswegen (30 km/u) binnen de bebouwde kom

Basiskenmerk	Ideaal	Minimaal
Verharding	Open	Open of streetprint
Snelheid	30 km/u	30 km/u
Rijbaanscheiding	Geen	Geen
Erfaansluitingen	Wel	Wel
Verhardingsbreedte totaal	4,80 meter of minder	4,80 – 5,80 meter
Fietsvoorziening	In principe niet nodig	In principe niet nodig
Parkeren	Op de rijbaan	Op de rijbaan
Voetpad	1,50 of meer	1,00 – 1,50 meter
Landbouw verkeer	Geen landbouwroute	Geen landbouwroute
Intensiteit (streefwaarde)	< 3.000 mvt/etmaal	< 4.000 mvt/etmaal

Tabel 7.3: belangrijkste herkenbaarheidskenmerken van erftoegangswegen (60 km/u) buiten de bebouwde kom

	Wegtype I			Wegtype II			
	I-A Landbouw	I-B Fiets	I-C Auto	II-A Landbouw	II-B Fiets	II-C Auto	II-D Gemengd
Snelheid	60 km/u	< 60 km/u	60 km/u	< 60 km/u	30 km/u	60 km/u	30 km/u
Breedte verharding	≤ 6m	≤ 6m	4,5m ≥	≤ 4,5m	≤ 3,5 m ≥	≤ 3,5 m ≥	≤ 4,5 m ≥
Breedte rijloper	≤ 4,5m	≤ 3m ≥	≤ 4,5m	Verharding breedte	Verharding breedte	Verharding breedte	Verharding breedte
Fietsvoorziening	Suggestie strook	Fietsstrook 1,5m ≥	Suggestie strook	Geen	Geen / fietsstrook	Geen	Geen
Berm verharding	Grasbeton	Geen	Geen*	Grasbeton / Passeerhavens	Geen	Geen / Grasbeton	Grasbeton
Snelheidsremmer	(Optische) versmalling	Drempels / versmalling	Drempels**/ Versmalling	(flex/bus) drempels	Drempels / versmalling	Drempels / versmalling	Drempels / versmalling
Intensiteit (streefwaarde)	< 6.000	< 6.000	< 6.000	< 6.000	< 6.000	< 6.000	< 6.000

Bij afmetingen met een ≤ of ≥ is een afwijking van 0,5m smaller of resp. breder acceptabel.
* Onder bijzondere omstandigheden kan bermverharding met grasbeton toegepast worden.
** Op OV-routes kan eventueel een flex- of busdrempel worden geplaatst.

Zwaar verkeer en landbouw verkeer

Wegen in en tussen de kleine kernen binnen de gemeente Drimmelen, met name Hooge Zwaluwe Lage Zwaluwe en Wagenberg, ondervinden overlast van zwaar (landbouw)verkeer. Hierdoor ontstaan verkeersonveilige situaties en problemen op het gebied van leefbaarheid zoals geluidshinder, trillingen en schade aan woningen. De problemen ontstaan door een combinatie van omstandigheden: wegen zijn smal, goed zicht ontbreekt, verschillende verkeersdeelnemers maken gebruik maken van dezelfde weg en voertuigen (vooral tractoren en landbouwmachines) zijn steeds groter geworden. Op bepaalde trajecten ontbreekt het binnen de gemeente aan alternatieve routes wat als gevolg heeft dat het doorgaande vracht- en landbouwverkeer vaak over smallere wegen door de kernen rijdt. Ook zijn doorgaande, logistieke routes afgesloten voor landbouwverkeer ten behoeve van de doorstroming van het regionale autoverkeer. Dit heeft er voor Wagenberg en Terheijden vooral mee te maken dat vanwege de hoge intensiteiten op de N285 vooralsnog geen landbouwverkeer op deze provinciale weg is toegestaan. Mogelijk dat een parallelstructuur oplossingen biedt.

De belangrijkste knelpunten en oplossingen voor het landbouwverkeer in de gemeente Drimmelen zijn beschreven in de ZLTO Visie 'Veiligheid op logistieke landbouwroutes' (februari 2012). In de Visie Verkeersstructuur Hooge en Lage Zwaluwe is onderzoek gedaan naar mogelijkheden om bestaande wegen aan te passen en het aanleggen van enkele alternatieve wegen om de wegen in de bebouwde kom van Hooge Zwaluwe, Lage Zwaluwe en de buurtschappen Helkant en Blauwe Sluis te ontlasten. Daarnaast wordt gewerkt aan het regionale plan voor landbouwroutes. Deze vormt de basis voor het landbouwnetwerk in de gemeente Drimmelen. Aan de hand van een duidelijk netwerk kunnen we knelpunten en oplossingen voor deze knelpunten formuleren. Dit kan bijvoorbeeld met een verbod voor vrachtwagen, hoogte en breedte beperkingen voor wegen en routes of het realiseren van nieuwe infrastructuur.

Sluipverkeer

De doorstroming op ons hoofdwegennet is niet altijd goed. Dit hangt tijdens de spitsperioden samen met doorstromingsproblemen op de rijkswegen A59, A16 en A27 (met name knooppunt Hooipolder) en de provinciale weg N285. Als het verkeer op de rijkswegen vastloopt, wijken weggebruikers uit naar de provinciale weg N285 en de onderliggende wegen van de gemeente Drimmelen. Dit doorgaand (sluip)verkeer verslechtert de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kleine keren. Uit de enquête komt naar voren dat met name inwoners van Hooge Zwaluwe (83% van de respondenten), Lage Zwaluwe (73% van de respondenten), Drimmelen (89% van de respondenten) en Wagenberg (71% van de respondenten) hebben aangegeven dit te ervaren.

Vervoer gevaarlijke stoffen



Binnen de gemeente Drimmelen zijn voor de wegen die in het beheer van de gemeente zijn, geen routes voor gevaarlijke stoffen aangewezen. Door geen routes voor gevaarlijke stoffen aan te wijzen, is het principe van kracht dat voor het vervoer van gevaarlijke stoffen de verplichting geldt om bebouwde kommen te vermijden. De gemeente is bevoegd om op haar grondgebied wegen of weggedeelten aan te wijzen waarover routeplichtige gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd (routeringsverordening). Dit is een besluit van het college en moet met borden langs de aan te wijzen route worden aangegeven.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen op de rijkswegen A59, A27 en A16 en de provinciale wegen N285 en N623 is toegestaan, De routes voor de rijkswegen en provinciale weg zijn vastgelegd in het Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het Basisnet staat beschreven welke risico's (risicoafstanden of risicozones) aanvaardbaar zijn bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over de over weg, water en spoor. Op basis van risico's is bepaald welke gevaarlijke stoffen over deze routes mogen rijden.

Opgave

De opgaven voor een bereikbare gemeente Drimmelen richten zich tot en met 2025 op het borgen van de doorstroming en verkeersveiligheid, het (her)inrichten van wegen zodat deze aansluiten bij de richtlijnen, het verbeteren van de leefbaarheid en bevorderen van toerisme en recreatie. Concreet betekent dit:

- Op basis van het Uitvoeringsprogramma Wegen worden wegen die niet voldoen aan de inrichting die vanuit de wegcategorisering en de essentiële kenmerken daaraan worden gesteld, aangepakt. Het realiseren hiervan gaat verder dan alleen werk-met-werk maken (al dan niet in combinatie met de prioriteit van onderhoudswerkzaamheden of rioleringswerk). Het positioneren en profileren van onze gemeente voor toerisme en recreatie kan invloed hebben op de prioriteit van projecten.
- Op basis van het gemeentelijk netwerk met landbouwroutes brengen we de knelpunten en mogelijke oplossingen/maatregelen in beeld.
- Voor doorgaand (landbouw- en zwaar)verkeer zorgen we dat zij gebruik maken van de provinciale wegen (binnen de toegestane gebruiksmogelijkheden) en realiseren we waar nodig een alternatief voor het rijden door de kernen Helkant, Hooge Zwaluwe en Lage Zwaluwe. We weren oneigenlijk verkeer uit de kernen en van de smalle dijkwegen, verminderen hiermee de problematiek van sluipverkeer en verbeteren de leefbaarheid, verkeersveiligheid en toegankelijkheid. Hierbij ligt de basis in de resultaten uit Visie verkeersstructuur Hooge en Lage Zwaluwe.
- De problematiek van het sluipverkeer ten gevolge van files op de rijkswegen (A59, A16) en provinciale weg (N285) brengen wij objectief in beeld zodat duidelijk is waar de oorzaak ligt en wat de gevolgen zijn voor de gemeente Drimmelen. Hiermee willen wij dat de betreffende wegbeheerders (het Rijk en de Provincie) hun verantwoordelijkheid nemen voor het oplossen van de problematiek.

8 Verkeersveiligheid



Op het gebied van verkeersveiligheid is veel bereikt door invoering van het concept Duurzaam Veilig. Dit is echter geen reden om minder energie te steken in de verkeersveiligheid. Ieder slachtoffer is er tenslotte één teveel en daarbij zien we dat op landelijk en provinciaal niveau het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersslachtoffers de laatste jaren licht toeneemt. Een aanzienlijk deel hiervan behoort tot de categorie fietsers en ouderen.

De oorzaak van het ontstaan van ongevallen ligt hoofdzakelijk bij het gedrag van de verkeers-deelnemers en de infrastructuur waar zij gebruik van maken. De eigen verantwoordelijkheid speelt naast die van de wegbeheerder een belangrijke rol om een dalende lijn in de verkeersonveiligheid door te zetten.

Het verbeteren van de verkeersveiligheid vraagt vaak een brede aanpak. Het oplossen van knelpunten is niet altijd fysiek mogelijk (bijvoorbeeld vanwege ruimtegebrek), niet altijd effectief (bijvoorbeeld omdat het leidt tot hogere snelheden) of niet haalbaar vanwege hoge kosten. Het verbeteren van verkeersveiligheid is naast infrastructuur vaak mogelijk door (een combinatie met) gedragsbeïnvloeding (educatie, communicatie en voorlichting) en handhaving.

Ambitie

Fysieke inrichting

De gemeente Drimmelen conformeert zich aan het provinciale verkeersveiligheidsbeleid om te streven naar nul verkeersdoden. Om dit te bereiken sluiten we zoveel mogelijk aan bij de provinciale aanpak. Dit onderstrepen we door het bestuurlijk invullen van één van negen posities van verkeersveiligheidsambassadeurs. We gaan door met het Duurzaam Veilig (her)inrichten van ons wegennet en gerichte aanpak van fysieke knelpunten. Hiermee stemmen we functie, vormgeving en gebruik zo goed mogelijk op elkaar af.

Verkeersveiligheid wordt tot op heden vooral ingevuld op basis van reactieve werkwijze: bepalen van verkeersonveiligheid aan de hand van verkeerstellingen of klachten. Naast reactief beleid, is er ook de mogelijkheid om beleid te baseren op een meer proactieve benadering. Daarbij wachten we niet tot er ongevallen gebeurd zijn, maar gaan we op basis van kennis over onveilige locaties en groepen de verkeersveiligheid verbeteren. Hierbij wordt zichtbaar gemaakt welke kenmerken van een situatie of groep zodanig risicovol zijn dat er een ongeval kan gebeuren en nemen maatregelen om dit te voorkomen. Deze risicogestuurde verkeersveiligheid zien we als een mogelijke aanvulling op de huidige werkwijze.

Gedragsbeïnvloeding

Naast de fysieke inrichting is gedrag en gedragsbeïnvloeding een belangrijke pijler om de verkeersveiligheid te verbeteren. Gedragsbeïnvloeding is het geheel aan maatregelen waarmee we de verkeersdeelnemer beïnvloeden: we leren verkeersdeelnemers op welke manier zij zich moeten gedragen, maken hen bewust van de risico's in het verkeer en maken hen bekend met maatregelen om zichzelf en anderen te beschermen. De gemeente vervult hierbij zoveel mogelijk de regierol.

We blijven inzetten op permanente verkeerseducatie voor alle leeftijden (leven lang leren). We zien dat verkeersdeelnemers opgroeien, de maatschappij verandert, regels veranderen en er komen steeds nieuwe vervoersmiddelen. Belangrijk is om bewust veilig gedrag bij beginnende verkeersdeelnemers op te bouwen, omdat daar de basis ligt voor later gedrag.

Afleiding in het verkeer zoals bijvoorbeeld smartphone gebruik is een belangrijk aspect bij de oorzaken van verkeersonveiligheid. We vinden het belangrijk om verkeersdeelnemers via voorlichting en communicatie bewust te maken van (de risico's van) hun gedrag. We zien dat hier ook een rol is weggelegd voor ouders. In de voorlichting en communicatie willen wij hen dan ook betrekken.

Handhaving

Om te zorgen dat verkeersdeelnemers het gedrag vertonen welke we met de inrichting van de weg, de voorlichting en educatie en de verkeersregels nastreven, is verkeershandhaving van belang. Verkeershandhaving is de taak van de politie en is in principe het sluitstuk van de aanpak van verkeersonveiligheid. Handhaving heeft primair ten doel om herhaling van ongewenst gedrag te voorkomen. In overleg met de gemeente stelt de politie jaarlijks een handhavingsplan op met daarin de belangrijkste gemeentelijke prioriteiten. Daarnaast willen we de samenwerking met de politie versterken (verbreden, intensiveren en beter borgen).

Huidige situatie

Om de verkeersveiligheid te verbeteren heeft de gemeente alle verblijfsgebieden ingericht als 30-km gebied of 60-km gebied. Met uitzondering van een beperkt aantal locaties op de gebieds-ontsluitingswegen, geeft het huidige wegennet in de gemeente Drimmelen op dit moment geen aanleiding tot grote aanpassingen. De verkeersveiligheid in de gemeente is de afgelopen jaren verbeterd. In de kaartbeelden van bijlage 3 is het ongevallenbeeld in de periode 2007 tot en met 2011 en 2012 tot en met 2016 afgebeeld. De kaartbeelden en tabel 8.1 laten zien dat het aantal ongevallen in de gemeente Drimmelen zijn afgenomen.

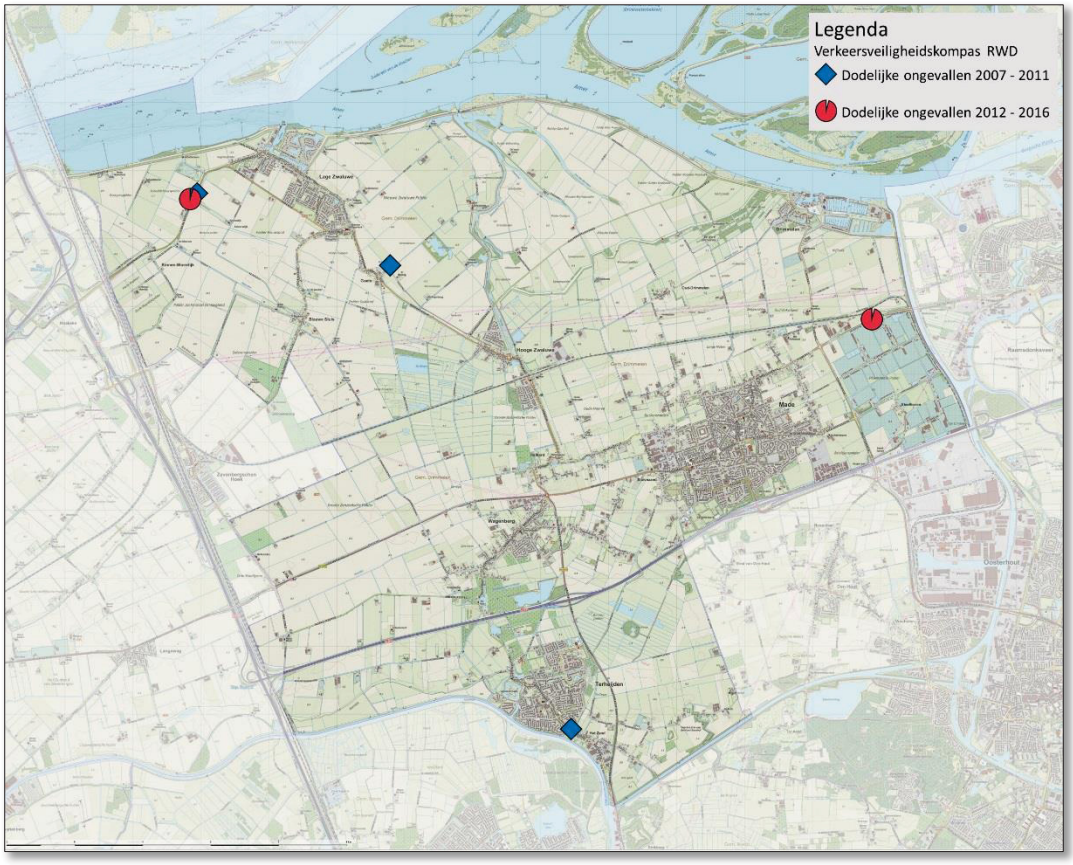
Tabel 8.1: overzicht verkeersongevallen periode 2007 tot en met 2016

Periode	Afloop*			Totaal
	Dodelijk ongeval	Ongeval met letsel	Uitsluitend materiële schade	
2007 t/m 2011	3	76	119	198
2012 t/m 2016	2	27	89	118

* In de periode tot 2015 is de landelijke ongevallenregistratiegraad sterk afgenomen. Hierdoor zijn veel ongevallen niet in de database vastgelegd. De kans bestaat dat ongevallen zijn niet gemeld of geregistreerd. Sinds 2015 is dit aan het verbeteren.

In afbeelding 8.1 op de volgende pagina is een kaartbeeld opgenomen met de locaties van de dodelijke ongevallen.

Uit het ongevallenbeeld blijkt dat er geen locaties met verkeersongevallenconcentratie[4] zijn. De meeste knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid worden in kaart gebracht op basis van melding van inwoners (of eigen observaties) in combinatie met verkeerstellingen van het autoverkeer. Met de verkeerstellingen wordt het gebruik (snelheid, intensiteit en samenstelling van het verkeer) afgezet tegen de functie van de weg. De snelheid, intensiteit en samenstelling van het verkeer (lichte, middelzware en zware voertuigen) hebben invloed op de verkeers-veiligheid, oversteekbaarheid en leefbaarheid.

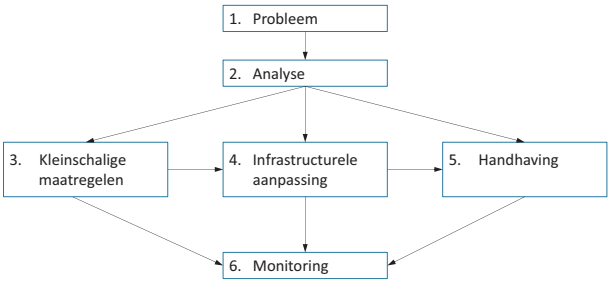


Afbeelding 8.1: kaartbeeld locaties dodelijke ongevallen 2007 - 2016

Uit het onderzoek onder inwoners van gemeente Drimmelen komt naar voren dat de gereden snelheid binnen de bebouwde kom vaak als te hoog wordt ervaren. Voor de aanpak van knelpunten die te maken hebben met de snelheid van het verkeer volgen we de opzet van de Integrale Aanpak Snelheid uit het verkeersveiligheidsbeleid van de Provincie Noord-Brabant. Deze werkwijze zetten we voort.

[4] Locaties met verkeersongevallenconcentraties worden ook wel black spots genoemd. Dit zijn locaties waar gedurende drie tot vijf jaar, tien ongevallen (of vijf vergelijkbare ongevallen) zijn gebeurd. Ook wordt vaak de definitie van zes letselongevallen in drie jaar gehanteerd.

De stappen van de Integrale Aanpak Snelheid zijn opeenvolgend en bestaan soms naast elkaar:



Afbeelding 8.2: schema integrale aanpak knelpunten snelheid

Als gemeente krijgen we jaarlijks via onder andere de basisscholen, WWZ en bewoners(groepen), meldingen over verkeersonveilige situaties. De meest voorkomende melding betreft de (hoge) snelheid van het verkeer. Aan de hand van de ongevallenregistraties en met name verkeer-stellingen wordt de situatie geanalyseerd. Tijdens een verkeerstelling wordt de hoeveelheid verkeer, het soort verkeer (van fiets tot zwaar vrachtverkeer) en de snelheid van het verkeer gemeten. Op basis van de metingen wordt bijvoorbeeld beoordeeld of het noodzakelijk is om maatregelen te treffen in een bepaalde straat; denk hierbij aan een vrachtwagenverbod of een snelheidsremmende maatregel zoals een verkeersdrempel of plateau.

Er is sprake van een snelheidsprobleem wanneer de V85[5] hoger ligt dan de geldende maximum-snelheid + 10 km/u. Voor een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom is dat bijvoorbeeld 60 km/uur (50 km/u + 10 km/u). Als de V85 tussen 5 en 10 km/u hoger ligt dan de geldende maximumsnelheid, wordt de meting nader geanalyseerd. Straten waar het percentage overtredingen boven de 25% ligt, komen in aanmerking voor het nemen van maatregelen. Verder wordt gekeken of de gemeten intensiteit aansluit bij de wegcategorie. Tenslotte wordt gekeken of voor de betreffende locatie geregistreerde ongevallen bekend zijn.

De hoogste prioriteit hebben locaties waar de verkeersintensiteit hoger ligt dan de streefwaarde van de bijbehorende wegcategorie (zie ook hoofdstuk 6), de V85 bij minimaal 25% van het verkeer meer dan 10 km/u hoger ligt dan de geldende maximum snelheid en waar in een periode van 3 tot 5 jaar meer dan vijf ongevallen zijn geregistreerd. Een maatregel heeft hier het meeste effect.

Uit de verkeerstellingen blijken kleine knelpunten zich met name voor te doen in 30 km/uur gebieden. Veelal zijn dit wegen die nog niet volledig of sober zijn ingericht volgens de bijbehorende richtlijnen of wegen die vroeger een vorm van hoofdroute hadden. Grotere knelpunten doen zich met name voor op verzamel- en ontsluitingswegen.

Het beïnvloeden van gedrag door educatie (verkeersdeelnemers bewust maken van het gewenste gedrag van henzelf en overige weggebruikers) geldt voor alle leeftijdscategorieën. Op het gebied van verkeerseducatie richt de gemeente zich de laatste jaren hoofdzakelijk op het

[5] De V85 is een vuistregel om na te gaan of een snelheidslimiet overeenstemt met de weg en zijn omgeving. Dat is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden en door 15% wel wordt overschreden.

Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL). Via de provincie subsidieert de gemeente jaarlijks de scholen met een BVL-label om te investeren in structureel en op de praktijk van alle dag gerichte verkeerseducatie.

Andere activiteiten van de gemeente op het gebied van gedragsbeïnvloeding (educatie en voorlichting) zijn niet structureel en niet beleidsmatig gericht op specifieke doelgroepen. In de uitvoering wordt aangesloten bij landelijke en regionale (gesubsidieerde) programma's en campagnes. Om de verkeersveiligheid te verbeteren is een structureler kader (inclusief financiële borging) wenselijk.



Afbeelding 8.3: risicogroepen en accenten programma Brabants VerkeersVeiligheidsPlan

Opgave

De duurzaam veilige inrichting van ons wegennet brengen we voortduren verder op orde. De aanleg en reconstructie de wegen gebeurt zoveel mogelijk conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig, het ASVV (wegontwerp binnen de bebouwde kom) en het Handboek wegontwerp (wegontwerp buiten de bebouwde kom). In projecten op het gebied van verkeer en vervoer wordt toegankelijkheid als ontwerprichtlijn opgenomen. Concreet betekent dit:

- In het overleg met politie, regio en openbaar ministerie en in afstemming met bewoners, bepalen we jaarlijks de speerpunten in de verkeershandhaving. De prioriteiten hebben betrekking op de belangrijkste ongevals-oorzaken in de regio, de grootste risicogroepen en belangrijkste categorie meldingen uit de Drimmelse samenleving.
- Met de politie maken wij afspraken over het opzetten van een structureel handhavings-overleg dat elk kwartaal plaats vindt: een verbreding in expertise, een structurelere afstemming en betere borging van de afspraken.
- We pakken knelpunten in de verkeersveiligheid aan op basis van verkeersveiligheidsanalyse (ongevallen, snelheid, intensiteit, meldingen). Hierbij ligt de prioriteit bij de risicogroepen fietsers, kinderen, senioren en jonge bestuurders en de verkeersveiligheid op 50 km/uur wegen.
- Ten behoeve van een permanente verkeerseducatie stellen we jaarlijks een activiteitenplan op dat aansluit bij het Brabant Verkeersveiligheidplan. Wij bewaken de integrale aanpak en informeren, stimuleren en adviseren andere partijen bij de ontwikkeling en uitvoering van maatregelen (voor zover wij hier niet zelf verantwoordelijk voor zijn).
- Elk jaar organiseren wij een scootmobiel trainingsdag. Hiermee laten wij mensen kennis maken met de scootmobiel en het veilig gebruik ervan in het verkeer.

- Waar mogelijk werken we mee aan landelijke en regionale campagnes om het verkeers-gedrag positief te beïnvloeden.
- In het kader van risicogestuurde verkeersveiligheid willen we proactiever werken. We onderzoeken in samenwerking met de Provincie de haalbaarheid van een pilot om onveilige situaties (onveilige infrastructuur of gevaarlijk gedrag) risicogestuurd in beeld te brengen.

9 Parkeren



De meeste autogebruikers vinden het over het algemeen erg belangrijk om zo dicht mogelijk bij de bestemming te parkeren. Dit geldt zowel voor wonen, winkelen en werken. Dit is niet altijd mogelijk omdat op sommige momenten de vraag het aanbod overstijgt of op sommige plaatsen de mogelijkheden voor meer parkeerplaatsen ontbreekt. Parkeerbeleid draagt bij de bereikbaarheid en leefbaarheid maar heeft ook invloed op de aantrekkelijkheid van een gemeente. In het parkeerbeleidsplan wordt het parkeerbeleid uitgewerkt. Ruimtelijke plannen voor nieuwbouw, uitbreiding of de wijziging van functies moeten voldoen aan de gemeentelijke parkeernormen.

Ambitie

We streven naar voldoende parkeerruimte voor auto en/of fiets op korte loopafstand bij woningen, winkelgebieden, (maatschappelijke) voorzieningen en openbaarvervoer knooppunten. Parkeren draagt bij aan het borgen van de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de diverse kernen en de groen blauwe aantrekkelijkheid van onze gemeente voor bezoekers (toerisme en recreatie).

Om het fietsgebruik in Drimmelen te stimuleren, dienen bij (maatschappelijke) voorzieningen en winkels voldoende stallingsmogelijkheden aanwezig te zijn. Dit toetsen we aan de hand van landelijke fietsparkeerkencijfers van het kennisplatform CROW. Bij nieuwe ontwikkelingen dient in beginsel de initiatiefnemer zelf deze fietsparkeervoorzieningen te financieren.

Waar sprake is van een parkeerprobleem voor gemotoriseerd verkeer of grote schaarste, onderzoeken we welke duurzame oplossing hier het beste bij past. We stemmen dit af op de specifieke eigenschappen van een gebied of probleem. Dit kan zijn het gericht uitbreiden van het parkeren, parkeerregulering in tijd of naar doelgroep of parkeerverboden. Parkeerregulering in de vorm van betalen voor parkeren sluit niet aan bij de gemeente Drimmelen. Wanneer we parkeerregulering toepassen, moet dit het probleem oplossen en niet verschuiven. Het uitbreiden van parkeren ten koste van openbare groenstructuren moet zo veel mogelijk worden voorkomen. Ook willen we het verder verharden van ons grondgebied door parkeren zoveel mogelijk beperken. Is geen alternatief voorhanden en wel een groot parkeerprobleem, dan passen we groene / open verharding toe zoals grasbeton-stenen en compenseren we het te vervallen groen.

Om parkeerproblemen te voorkomen is het zaak om bij elke nieuwe ontwikkeling of verandering voldoende stil te staan bij de consequenties met betrekking tot parkeren:

- Voor het bepalen van de parkeerbehoefte wordt gebruik gemaakt van de meest actuele landelijke parkeerkencijfers.

- Afhankelijk van de situatie en omgeving, het flexibel toepassen van de parkeernormen om ruimtelijke initiatieven meer mogelijk te maken (maatwerk).

De openbare parkeerplaatsen zijn goed vindbaar en voor een optimaal gebruik voorzien van een goede bewegwijzering. Om duurzaam vervoer te stimuleren zijn bij de winkelcentra, belangrijke maatschappelijke voorzieningen, horeca voorzieningen, toeristische attracties en recreatie-gebieden mogelijkheden voor het opladen van auto's en fietsen. De gemeente vervult hierin een faciliterende en stimulerende rol.

Het parkeren sluit geen doelgroepen uit: er zijn voldoende toegankelijke parkeergelegenheden voor minder valide mensen. Hierbij gaan we minimaal uit van de richtlijnen uit het ASVV: 1 algemene gehandicaptenparkeerplaats op 50 reguliere parkeerplaatsen en 1 algemene gehandicaptenparkeerplaats binnen een loopafstand van maximaal 100 m. Waar nodig bieden we maatwerk als er aanvullende behoefte is.

Parkeernormen
Om te zorgen dat de leefbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving niet (verder) onder druk komen te staan, is het belangrijk om bij nieuwe ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen te realiseren. Voldoende in de zin van genoeg parkeerplaatsen, maar ook niet overdadig veel. De juiste mate van parkeerplaatsen wordt berekend aan de hand van de onderstaande systematiek.

De parkeernormen hebben niet het doel om ontwikkelingen te belemmeren, maar om hen te toetsen op hun kwaliteit. Maar het toepassen van de parkeernormen kan in de praktijk tot tegenstrijdige effecten leiden. Omdat het de bedoeling is dat de normen een positieve invloed hebben op de bereikbaarheid, leefbaarheid en de economische ontwikkeling, is in bepaalde situaties een bredere belangenafweging dan alleen parkeren nodig. In dergelijke gevallen kan het college van burgemeester en wethouders een bouwinitiatief goedkeuren, zonder dat de parkeerbehoefte volledig wordt gerealiseerd.

Het hanteren van de parkeernormen als normenkader is alleen van toepassing bij ontwikkelingen en nieuw- en verbouwplannen. Hierbij is het uitgangspunt is dat een ontwikkeling geen extra druk op de parkeersituatie in de bestaande openbare ruimte legt. De initiatiefnemer is dus verantwoordelijk voor het realiseren van voldoende parkeervoorzieningen op eigen terrein. Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeernorm voorschrijft wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen op de openbare ruimte in beginsel niet toegestaan. Is dit niet mogelijk dan dient elk initiatief aan te tonen met een parkeerbalans en parkeeronderzoek dat geen parkeerprobleem in de openbare ruimte wordt veroorzaakt.

We streven naar maximaal dubbelgebruik (uitwisselbaarheid) van parkeervoorzieningen. Meerdere functies kunnen op verschillende momenten gebruik maken van dezelfde parkeer-plaatsen. Zo is bij woningen de behoefte aan parkeercapaciteit 's avonds en 's nachts het grootst; bij een bedrijf of kantoor zal die behoefte vooral overdag zijn. Deze functies zouden dus prima gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. Hierbij dient de parkeerruimte voor bezoekers altijd openbaar toegankelijk te zijn.

De gemeente Drimmelen heeft geen specifieke parkeernormen. Voor het toepassen van de parkeernormen gaan wij uit van de meest actuele landelijke parkeerkencijfers (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie) die zijn opgesteld door het Kennisplatform voor infrastructuur,

verkeer, vervoer en openbare ruimte, CROW. De parkeerkencijfers kennen een minimum en maximum normering. In de gemeente Drimmelen is geen sprake van een uitzonderlijke situatie, op grond waarvan een hoge of lage parkeerbehoefte verwacht mag worden. Om die reden wordt voor onze gemeente uitgegaan van het gemiddelde tussen het minimum en maximum kencijfer.

Er is een verband tussen de vraag naar parkeerplaatsen en de stedelijkheidsgraad. In een meer stedelijk gebied is het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen (openbaar vervoer, fiets, lopen) beter, waardoor er minder vraag is naar parkeerplaatsen. De gemeente Drimmelen is in 2015 volgens de typologie van stedelijkheidsgraad van het CBS gekwalificeerd als 'weinig stedelijk'.

Naast de stedelijkheidsgraad moet voor het bepalen van de vraag naar parkeerplaatsen ook rekening gehouden worden met de locatie binnen de kern of gebied. Op basis van de richtlijnen van het CROW wordt onderscheid gemaakt naar de "stedelijke zones". Voor de gemeente Drimmelen zijn de stedelijke zones overgenomen:

- Centrum: gebieden in de bebouwde kom van Made en Terheijden die zijn aangemerkt als "Winkelconcentratiegebied" en/of "Centrum";
- Rest bebouwde kom: overige delen bebouwde kom van Made en Terheijden, evenals de overige kernen in de gemeente Drimmelen (binnen de bebouwde kom);
- Buitengebied: gebied buiten de bebouwde kom binnen de gemeente Drimmelen.

Een initiatiefnemer dient op basis van een berekening van de parkeerbehoefte aan te geven hoe het parkeren wordt op eigen terrein wordt opgelost. Als het niet lukt om de parkeerbehoefte van het bouwplan op eigen terrein op te lossen en er zijn ook geen andere (particuliere) alternatieven beschikbaar dan kan nog naar oplossingen in de openbare ruimte worden gekeken. Daarvoor is een parkeerdrukmeting noodzakelijk. De initiatiefnemer dient deze meting uit te (laten) voeren in het gebied dat binnen de acceptabele loopafstanden van de te ontwikkelen functies ligt. Het parkeer-onderzoek dient te worden gehouden op de momenten dat er sprake is van piekmomenten in de parkeerdruk. Bij het onderzoek wordt het aantal geparkeerde voertuigen in het openbaar gebied vastgelegd en wordt ook de parkeercapaciteit in kaart gebracht. De opzet van het onderzoek (onderzoeksmomenten en –locatie) dient met de gemeente afgestemd te worden.

Het college kan aan de hand van motivatie van de initiatiefnemer besluiten om vrijstelling te verlenen aan het niet volledig realiseren van de parkeereis op eigen terrein. Aan deze vrijstelling is echter wel een financiële consequentie verbonden, zoals een storting in een parkeerfonds. Het storten van een bedrag in het Parkeerfonds is aan de orde bij het niet realiseren van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein bij nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van een functie. Om toch aan de parkeernormen te voldoen, zullen, op kosten van de initiatiefnemer, in het openbaar gebied extra parkeerplaatsen moeten worden aangelegd, indien dit mogelijk is. Dit dient juridisch verankerd te worden in een nog op te stellen Parkeerfondsverordening. Deze verordening zal door de raad vastgesteld moeten worden.

Huidige situatie

Problematieken op het gebied van parkeren binnen de gemeente Drimmelen zijn beperkt. De beperkte capaciteit in woon- en winkelgebieden is hier één van. Veelal is dit veroorzaakt doordat de hoeveelheid parkeerplaatsen dat ooit is gerealiseerd, is gebaseerd op een parkeernorm die niet meer aansluit bij de huidige tijd. Het autobezit per huishouden is sterker toegenomen dan

verwacht. Daarnaast zien we ook een toename van toerisme en recreatie waardoor op enkele locaties in de kernen en bij toeristisch recreatieve voorzieningen de parkeerdruk is toegenomen. Hier zien we bijvoorbeeld dat geparkeerde auto's op het trottoir de doorgang voor onder andere (minder valide) voetgangers blokkeren.

In de afgelopen jaren zijn door herinrichting en reconstructie van wegen in een aantal woongebieden parkeerproblemen opgelost. Waar mogelijk is hierbij meer ruimte gecreëerd voor parkeren. In het gebied rondom de haven in Drimmelen is door middel van parkeerverboden, het herinrichten van wegen, de uitbreiding van parkeercapaciteit en een betere bewegwijzering het parkeerprobleem verbeterd. Desondanks zijn niet alle problemen opgelost. In het centrum van Terheijden wordt de parkeersituatie de komende jaren verbeterd door een betere ontsluiting van parkeervoorzieningen, een verbeterde centrumroute en een gerichtere handhaving op fout parkeren. Voor de kern Made wordt met het nieuwe Centrumplan onder andere inrichting en vindbaarheid van de openbare parkeervoorzieningen verbeterd. De blauwe zone (parkeerschijfzone) blijft hierbij gehandhaafd.

In bestaande gebieden worden parkeerproblemen vooral zichtbaar door meldingen en klachten. Bij meldingen over parkeerproblemen (veelal capaciteitsproblemen en foutparkeren) wordt na een eerste beoordeling en schouw, besloten of een parkeerdrukmeting nodig is om de situatie te bevestigen. Aan de hand van een concreet beoordelingskader (onder andere parkeerbalans met vraag en aanbod, maatgevende momenten, rekening houdend met loopafstanden en foutparkeerders) wordt vastgesteld hoe groot het probleem is. Bij een structurele parkeeroverlast (bijvoorbeeld bezettingsgraad > 100% op meerdere momenten per week) zijn maatregelen gewenst. Afhankelijk van het probleem kunnen diverse oplossingen worden overwogen. Denk aan optimalisatie van capaciteit door herinrichting, meer capaciteit door het toevoegen van parkeerplaatsen, parkeerregulering, controle en handhaving. Uiteindelijk zien we dit binnen onze gemeente altijd als maatwerk.

Parkeervoorzieningen bij nieuwbouw, uitbreiding of de wijziging van functies worden in beginsel op eigen terrein opgelost. Bij bouwaanvragen wordt getoetst aan de hand van de meest actuele parkeernormen van de Gemeente Drimmelen zoals deze zijn opgenomen in de beleidsnota parkeren. Indien een initiatief niet kan voldoen aan het realiseren van voldoende parkeerplaatsen moet de initiatiefnemer middels een parkeerdrukmeting en parkeerbalans aantonen dat het gebruik van de openbare ruimte niet leidt tot een te hoge parkeerdruk.

Opgave

De opgave op het gebied van parkeren ligt in onze gemeente concreet op de volgende punten:

- Om de situatie van het parkeren structureel te kunnen monitoren en beoordelen, voeren we één keer per vier jaar een parkeerdrukmeting uit.
- In de kern winkelgebieden van Made en Terheijden zorgen we voor voldoende voorzieningen voor kort parkeren op korte loopafstand en langparkeermogelijkheden op grotere afstand in de omgeving.
- Onderzoeken haalbaarheid parkeerfonds en spelregels parkeerfonds om het gebruik van parkeerplaatsen in de openbare ruimte ten gevolge nieuwe ontwikkelingen te compenseren.

10 Lobbyagenda

In de voorgaande hoofdstukken zijn de ambities en beleidskeuzen voor de belangrijkste thema's beschreven. Hierbij gaat het grotendeels om zaken waarvoor de gemeente Drimmelen zelf verantwoordelijk is en invloed op heeft. Daarnaast zijn er kwesties die buiten de verantwoordelijkheid liggen van de gemeente Drimmelen maar die wel invloed hebben op de bereikbaarheid, doorstroming en leefbaarheid in Drimmelen. Deze kwesties liggen primair op het bordje van andere overheden zoals de Provincie en het Rijk als wegbeheerders.

Hieronder zijn de voornaamste kwesties beschreven. De probleembeschrijving moet de basis zijn om het probleem (aard, omvang en gevolg) bij de betreffende wegbeheerder(s) over te brengen en aan te dringen op (mee te werken aan) een oplossing. De focus van oplossingen is dat een betere bereikbaarheid en doorstroming leiden tot een verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in en tussen de kernen van Drimmelen.

- **Doorstroming rijkswegen.**
  De problematiek van het sluipverkeer ten gevolge van files op de rijkswegen (A59, A16 en A27) en provinciale weg (N285) brengen wij objectief in beeld zodat duidelijk is waar de oorzaak ligt en wat de gevolgen zijn voor de gemeente Drimmelen. Hiermee willen wij bij de betreffende wegbeheerders (het Rijk en de Provincie) zorgen dat zij hun verantwoordelijkheid nemen voor het oplossen van de problematiek.

- **Landbouw verkeer N285.**
  Een deel van knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid ontstaan doordat het landbouw verkeer niet wordt toegelaten op de N285. Hierdoor ontbreekt een alternatief voor het landbouw verkeer om door kleine kernen van de gemeente Drimmelen te rijden. Samen met de ZLTO (Zuidelijke land- en tuinbouworganisatie) streven wij er naar om landbouwverkeer op (delen van de) N285 toe te laten. Indien dit vanuit de doorstroming (intensiteiten) niet haalbaar is, starten wij met de Provincie Noord-Brabant de dialoog over de haalbaarheid en realisatie van parallelstructuren langs de N285.

- **Oversteekbaarheid.**
  In het recreatieve fietsnetwerk ontbreekt voor fietsers ter hoogte van de Amertakbrug een goede oversteek van het Groentepad naar de Oude Dijk om de goederenspoorlijn te passeren. Wij zien dat recreatief fietsverkeer vanuit het Groentepad de spoorlijn moet oversteken om over de Oude Dijk langs het Wilhelminakanaal verder te fietsen. Voor het comfort en het stimuleren van het recreatief fietsgebruik zien wij dit als een ontbrekende schakel. We gaan met de gemeente Oosterhout in gesprek om de realisatie van deze oversteek bespreekbaar te maken.

- **Deelname ontwikkel- / adviesteam openbaar vervoer.**
  In de organisatie van het provinciaal openbaar vervoer werken de OV-autoriteit, vervoerder en gemeenten samen aan het continu verbeteren van het OV. Hiervoor zijn op strategisch, tactisch en operationeel niveau ontwikkelteams opgericht. De gemeente Drimmelen wilt graag een vertegenwoordiging in het ontwikkelteam dat verantwoordelijk is voor de dienstregeling (strategisch / tactisch). Hiervoor gaan wij in gesprek met de Provincie als OV-autoriteit en Arriva als regionale concessiehouder.

11 Van beleid naar uitvoering

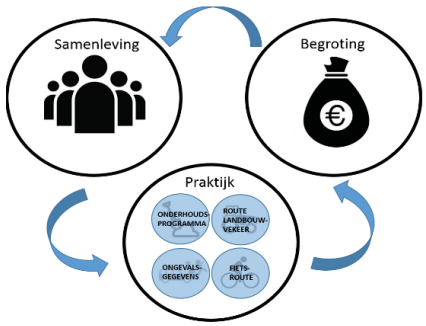
11.1 Uitvoeringsagenda

Als losse bijlage bij dit beleidsplan is een uitvoeringsagenda opgenomen. Dit is een voortschrijdend programma dat elke vier jaar wordt geactualiseerd. De uitvoeringsagenda betreft nog een agenda op hoofdlijnen. De verschillende initiatieven in de uitvoeringsagenda worden waar nodig uitgewerkt in concrete plannen. Voor de uitvoering van de uitvoeringsagenda wordt de raad gevraagd budget vrij te maken en maken wij maar mogelijk gebruik van financiële middelen (subsidies) uit landelijke, provinciale en regionale programma's.

In de uitvoeringsagenda komen de diverse opgaven terug die bij de verschillende thema's in dit beleidsplan zijn geformuleerd. Naast de opgaven uit het beleidsplan worden in de uitvoeringsagenda wensen en knelpunten opgenomen die door de belanghebbenden tijdens de consultatieronde en inwoners tijdens de enquête zijn aangegeven.

11.2 Prioritering

De opgaven uit het beleidsplan in combinatie met wensen en knelpunten uit de enquête, vormen het vertrekpunt voor de uitvoeringsagenda. Zowel de opgaven en wensen/knelpunten zijn ingedeeld naar thema. De wensen/knelpunten worden getoetst aan de praktijk (zijn klachten over onveiligheid terecht? Zijn de wensen te combineren met het onderhoudsprogramma? Et cetera.) en aan de jaarlijkse financiële (subsidie)mogelijkheden. Dit alles gecombineerd leidt tot een uitvoeringsagenda met daarin een lijst van uit te voeren acties/ projecten.



De prioritering van het uitvoeren van de maatregelen in de uitvoeringsagenda zijn afhankelijk van verschillende factoren:

- Prioritering uit het collegeprogramma: afhankelijk van de prioriteiten van het zittende college kan voorrang worden gegeven aan de verschillende maatregelen.
- In het realiseren van de verschillende maatregelen/projecten wordt zoveel mogelijk aangesloten bij programma's voor bijvoorbeeld (gepland onderhoud aan) wegen, riolering, openbare verlichting en groen. Door werk met werk te maken worden de kosten beperkt. Naast de gemeentelijke onderhoudsplanning is ook de planning van collega wegbeheerders van belang.
- Regionaal uitvoeringsprogramma GGA-regio West-Brabant waarin voor het komend jaar de regionale (en gemeentelijke projecten), met bijbehorende financiering, zijn opgenomen.
- Prioritering thema's op basis prioriteiten (speerpunten) uit de participatieronde (zie bijlage 1). Deze zijn als volgt: verkeersveiligheid, langzaam verkeer/toegankelijkheid, bereikbaarheid/leefbaarheid, openbaar vervoer, duurzaamheid en parkeren.

Bijlage 1 Overzicht deelnemers participatie

Bijlage 1 Overzicht deelnemers participatie

Bijeenkomst belangengroepen Beleidsplan Verkeer en Vervoer Drimmelen.

Op maandag 26 juni 2017 is een bijeenkomst voor belanghebbenden georganiseerd. Hierbij waren de belanghebbenden organisaties aanwezig:

- Hooge Zwaluwe voor Mekaar.
- ZLTO.
- SWO.
- Buurtbusvereniging TWM222.
- WWZ.
- KBO.
- Bewonersplatform Terheijden.
- Buurtbusvereniging 224.
- Dorpsraad Wagenberg.
- Dorpsgericht werken.
- BND.
- Duurzaam Drimmelen.
- Bruisend Made.
- Zwaluwe leeft.
- Fietsersbond afdeling Drimmelen.

Besprekingsverslag

Beneluxweg 125
4904 SJ Oosterhout
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT
T (0162) 48 70 00
F (0162) 45 11 41
info.nl@anteagroup.com
www.anteagroup.nl

nummer	01	**project**	Beleidsplan Verkeer en Vervoer Drimmelen
datum	26 juni 2017	**projectnr.**	0416547.00
plaats	Made ('t Trefpunt)	**autorisator**	-
opsteller	Mike Heerekop	Antea Group	
	Melissa Simons	Gem. Drimmelen	
onderwerp	Bijeenkomst belangengroepen Beleidsplan Verkeer en Vervoer Drimmelen		

De gemeente Drimmelen werkt aan een nieuw beleidsplan Verkeer en Vervoer. Dit plan geeft aan hoe zij de komende jaren met het verkeer wilt omgaan binnen de gemeente. Bij het opstellen van het beleidsplan wilt de gemeente de mening van de verschillende belangengroepen in Drimmelen betrekken. Hiervoor is op maandag 26 juni 2017 een bijeenkomst voor belanghebbenden georganiseerd.

Tijdens de bijeenkomst waren de volgende partijen aanwezig:

- Hooge Zwaluwe voor Mekaar
- ZLTO
- SWO
- Buurtbusvereniging TWM222
- WWZ
- KBO
- Bewonersplatform Terheijden
- Buurtbusvereniging 224
- Dorpsraad Wagenberg
- Dorpsgericht werken
- BND
- Duurzaam Drimmelen
- Bruisend Made
- Zwaluwe leeft
- Fietsersbond afdeling Drimmelen

Algemeen

Het doel van de bijeenkomst is een beeld te krijgen van het belang van de verschillende belangengroep op het gebied van verkeer en vervoer. Dit wordt gebruikt als input voor het formuleren doelen en maatregelen
Concreet is de belangengroepen gevraagd naar:

- verbeterpunten/knelpunten op het gebied verkeer en vervoer binnen de gemeente Drimmelen
- wensen en ideeën voor beleidsthema's;
- welke thema's of onderwerpen zijn belangrijk (prioriteiten).

Aanleiding voor een nieuw beleidsplan Verkeer en Vervoer zijn nieuwe ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer, het huidige beleidsplan is gedateerd en er is nieuw beleid met invloed op het verkeer en vervoer in de gemeente.

Het opstellen van het beleidsplan Verkeer en Vervoer is opgedeeld in een vijftal stappen. Het consulteren van de belangengroepen maakt onderdeel uit van de stap waarin wensen vanuit de samenleving worden geïnventariseerd. De resultaten worden verwerkt in een concept beleidsplan Verkeer en Vervoer. Deze wordt in augustus 2017 ter inzage gelegd en teruggekoppeld met de belangengroepen in september 2017. Gestreefd wordt om het beleidsplan Verkeer en Vervoer in december 2017 door de Raad te laten behandelen.

Duurzaam Drimmelen (Carla Burger) vraagt speciale aandacht voor de internetenquête die in het kader van het beleidsplan Verkeer en Vervoer onder de inwoners van Drimmelen wordt gehouden. Via 't Carillon en de Facebookpagina van de gemeente wordt hierover gecommuniceerd.

Door enkele belangengroepen wordt gevraagd of na de bijeenkomst nog reactie gegeven kan worden op onderwerpen uit deze bijeenkomst. Tijdens een terugkoppeling binnen de eigen belanggroep willen zij hier nog

Besprekingsverslag

nader op ingaan en mogelijk nog een aanvullende reactie geven. Dit is mogelijk via de projectleider van de gemeente. Dit geldt ook voor de belangengroepen die nu niet aanwezig zijn.

Belangen en verbeterpunten

Algemeen

- Dorpen ontlasten van landbouwverkeer (en zwaar verkeer), al dan niet met rondwegen.
- Problematiek doorstroming verkeer in de kleine kernen door smalle wegen (dijkwegen)
- Sluipverkeer in de kernen bij files op de rijkswegen (A59, A16) en provinciale weg (N285).
- Invoeren kenteken voor landbouwverkeer (opgemerkt wordt dat dit een landelijke aangelegenheid is).
- Toelaten van landbouwverkeer op provinciale wegen (N285).
- Verbeteren verkeersveiligheid fietsers door op smalle wegen (in kernen of buitengebied) wachthavens/ passeerhavens in te richten voor gemotoriseerd verkeer zodat deze elkaar kunnen passeren.
- Oversteekbaarheid van wegen tijdens de ochtend en avondspits.
- Schoolroutes fiets richting Made en Breda meer aandacht
- Fietsgedrag van jeugd is gevaarlijk, met mobieltjes.
- Oude Spoorlijn gebruiken als snelfietsroute (Halve Zolenlijntje).
- Wagenberg is een beschermd dorpsgezicht. De inrichting van de weg sluit niet aan bij het gebruik door voetgangers en fietsers en de vraag naar ruimte om te rijden en parkeren. Dit heeft gevolgen voor de doorstroming en toegankelijkheid.
- Vergrijzing (langer zelfstandig wonend, dementerenden) en de relatie met de verkeersveiligheid voor ouderen bij gebruik e-bike en scoot mobiel: voorlichting en educatie.
- Communicatie en proces: partijen beter betrekken voordat projecten in de uitvoering gaan. Niet alleen in de startfase betrekken maar ook betrokkenheid bij uitvoering (wijzigingen tijdens uitvoering t.o.v. voorliggend proces).

Buitengebied

- Combinatie landbouwverkeer en fietsers wordt als onveilig ervaren. Betere (veiligere) infrastructuur voor de fiets in het buitengebied is gewenst. Doelgroepen: schoolverkeer en recreatief fietsverkeer. Opkomst van snelle fietsen is een aandachtspunt.
- Fietspaden in het buitengebied zijn te smal en slecht onderhouden.
- Weren van sluipverkeer (ten gevolge van file op de rijkswegen en provinciale weg) en hierop handhaven.
- Mogelijkheden om navigatiesystemen aan te passen om geen doorgaand (zwaar) verkeer door de kernen te sturen.
- Te weinig openbare verlichting in het buitengebied.
- Snelle fietsroute te combineren met halvezolenlijn / langstraatspoorlijn.

Openbaar vervoer

- Sinds de nieuwe dienstregeling sluiten bus en trein niet goed meer op elkaar aan.
- Aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid bij spoorwegovergangen.
- Vervoer van deur-tot-deur: Drimmelen heeft langgerekte kernen en mensen worden gestimuleerd om zolang mogelijk zelfstandig te wonen. Het ontbreekt voor deze groep aan kleinschalig vervoer (kleinere busjes in de

Besprekingsverslag

dal-uren). Verder is de toegankelijkheid voor ouderen (rolstoel en rollator) in relatie tot de inrichting van de weg en de gebruikte materialen een aandachtspunt.
- Duurzaamheid: inzet van elektrische voertuigen voor openbaar vervoer.

Kern Made

- Algemeen: Beter inrichten parkeren in straten ten behoeve van een betere doorstroming.
  Blauwe zone mag blijven.
  Parkeren buurtbus op de rijbaan (o.a. Den Deel): door het halteren en instappen ontstaan wachtrijen.

1. Voorrangssituatie Lignestraat – Nieuwstraat is onduidelijk (verkeersonveilig).
2. Voorrangssituatie Zuideindsestraat - Van gilslaan voor m.n. fietsers is onduidelijk (verkeersveiligheid fietsers).
3. Stationsstraat is te druk met parkeren waardoor doorstroming slecht is.
4. Kruising Patronaatstraat - Marktstraat te krap voor vrachtverkeer want kunnen de draai niet maken.
5. Marktstraat voor fietsers onprettig door goot.
6. Kruispunt Kerkstraat – Kloosterstraat te krap
7. Autovrij bij winkels centrum (waarom niet autovrij).
8. Halen en brengen rond basisschool de Lage Weide is een probleem.
9. Parkeerverwijssysteem in het centrum kan beter

Zie ook kaartbeeld 1 in bijlage 1.

Een groot deel van de genoemde knelpunten in het centrum van Made wordt de komende jaren opgelost met de herinrichting van het centrum.

Kern Wagenberg

- Algemeen: Toegankelijkheid laat te wensen over. Stoepen zijn slecht, of ontbreken.

10. Grootste knelpunt vormt de doorgaande route: te hard rijden, te veel vrachtverkeer, fietsers en voetgangers in de knel.
11. Ontsluiting ontwikkeling Verlengde Elsakker. Rechtstreekse aansluiting op N285?

Zie ook kaartbeeld 2 in bijlage 1.

Kern Lage Zwaluwe

- Algemeen: Ontbreken vervoer voor ouderen van ene kant van het dorp naar de andere kant.
  Meer handhaven op foutparkeren is gewenst.

12. Is een lintdorp, smalle wegen, parkeren op de dijk, fietser en voetgangers in de verdrukking: Gaete, Loonsedijk, Kerkstraat en Nieuwlandsedijk.
13. Op de Oudeweg ontbreekt een voorziening tussen het voetpad en de bermsloot.

Besprekingsverslag

14. Parkeerdruk is hoog, parkeerproblemen doordat wegen smal zijn: Nieuwlandsedijk, Flierstraat, Kruisstraat. Kruisstraat hoge parkeerdruk omdat er te weinig parkeerplaatsen zijn en auto's aan beide zijden van de straat parkeren. Hoevenaarstraat bijvoorbeeld: hier zou een parkeerstrook achter de woningen kunnen.
15. Overlast van bussen richting recreatieparadijs De Belhamel (Brugdam) door de kern van Lage Zwaluwe. Alternatieve route of weg realiseren.
16. Parkeerprobleem (weinig ruimte halen en brengen) bij basisschool De Grienden
17. Verkeersveiligheid Dirk de Botsdijk (drempel in bocht, versmalling geen verbetering)
18. Verlichting langs fietspad (is tevens voetpad) Dirk de Botsdijk onvoldoende.

Zie ook kaartbeeld 3 in bijlage 1.

<u>Kern Hooge Zwaluwe</u>

19. Lintdorp met smalle straten, hoge snelheid van gemotoriseerd verkeer, parkeren op trottoirs, slechte toegankelijkheid, soms geen trottoir, te weinig ruimte voor fiets.
20. Bushalte op de Kerkdijk fungeert als bushalte en wegversmalling tegelijkertijd. Bij halteren opstoppingen als de bus hier stilstaat.
21. In de Prinses Margrietstraat wordt aan twee kanten van de weg geparkeerd. Hierdoor is de doorstroming slecht.
22. Slecht wegdek in Julianastraat en Prinses Margrietstraat.
23. Betere aanduiding kruising Zwaluwseweg - Zonzeelseweg voor fietsers.

Zie ook kaartbeeld 4 in bijlage 1.

Volgens de huidige planning wordt binnen twee jaar het riool van de Prinses Margriestraat en Julianastraat vervangen. Hiermee worden de problemen op het gebied van verkeer en het wegdek opgelost.

<u>Kern Terheijden</u>

24. Molenstraat (tussen de molen en de Zeggelaan): niet ingericht als 30 km-zone, nu kan er niet gehandhaafd worden.
25. Situatie rond dorpsplein is chaotisch (met bussen van gouden leeuw, vrachtwagens Lidl en buurtbus). Geen eenheid in voorrangsituaties binnen het 30 km-gebied.
26. Bocht bij de Zeggelaan is onoverzichtelijk / onhandig (spiegel).
27. Afval in de hoofdstraat, tussen Tinckerbell en supermarkt Jumbo.
28. Tussen de brandweergarage en de eerst rotonde Zeggelaan wordt op dit moment de berm geëgaliseerd. Er ligt daar geen fietspad langs de weg. Deze stook kan mooi worden gebruikt om een fietspad aan te leggen. Dat is veiliger voor fietsers naar de gemeentelijke werf, bushalte en brandweergarage.
29. De oversteekplaatsen bij dezelfde rotonde zijn slecht verlicht, waardoor men overstekende voetgangers niet ziet. Dat is met name veiliger voor bewoners van SOVAK, die naar huis gaan.

Zie ook kaartbeeld 5 in bijlage 1.

De route Molenstraat - Raadhuisstraat - Hoofdstraat inclusief het Dorpsplein wordt de komende jaren (2017 – 2020) heringericht.

Besprekingsverslag

Kern Drimmelen

30. Batterij is een smalle straat. Ondanks verbod regelmatig overtredingen van inrijverbod vrachtverkeer.
31. Fietspad langs Vaartkant (toeristische fietsroute) slecht en smal.
32. Parkeerdruk hoog in havengebied
33. Parkeerdruk hoog in Kuipershoek (t.g.v. hoog autobezit).

Zie ook kaartbeeld 6 in bijlage 1.

Het fietspad Vaartkant is als project in voorbereiding. Als de benodigde budgetten beschikbaar komen, wordt dit naar verwachting in 2018 uitgevoerd.
Op dit moment wordt een parkeeronderzoek in de kern Drimmelen uitgevoerd om de parkeerproblemen in kaart te brengen.

Besprekingsverslag

Bijlage 1: Kaartbeelden verbeterpunten kernen Drimmelen

Kaartbeeld 1: kern Made



Kaartbeeld 2: kern Wagenberg



Kaartbeeld 3: kern Lage Zwaluwe



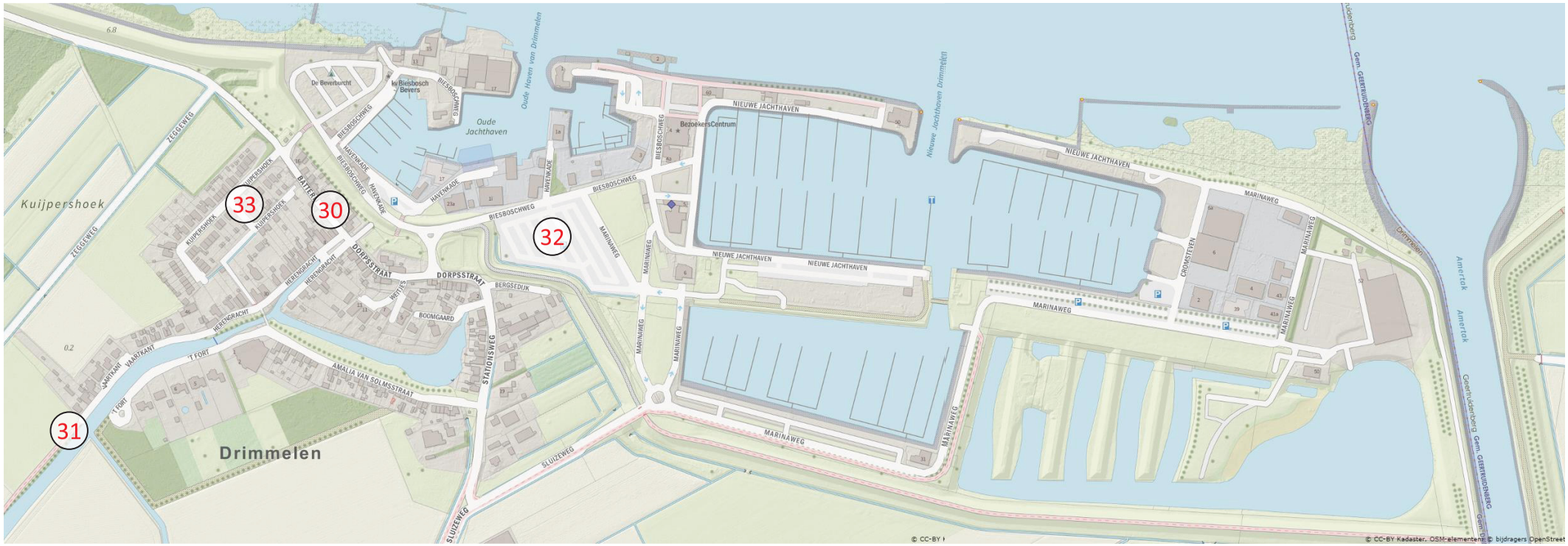
Kaartbeeld 4: kern Hooge Zwaluwe



Kaartbeeld 5: kern Terheijden

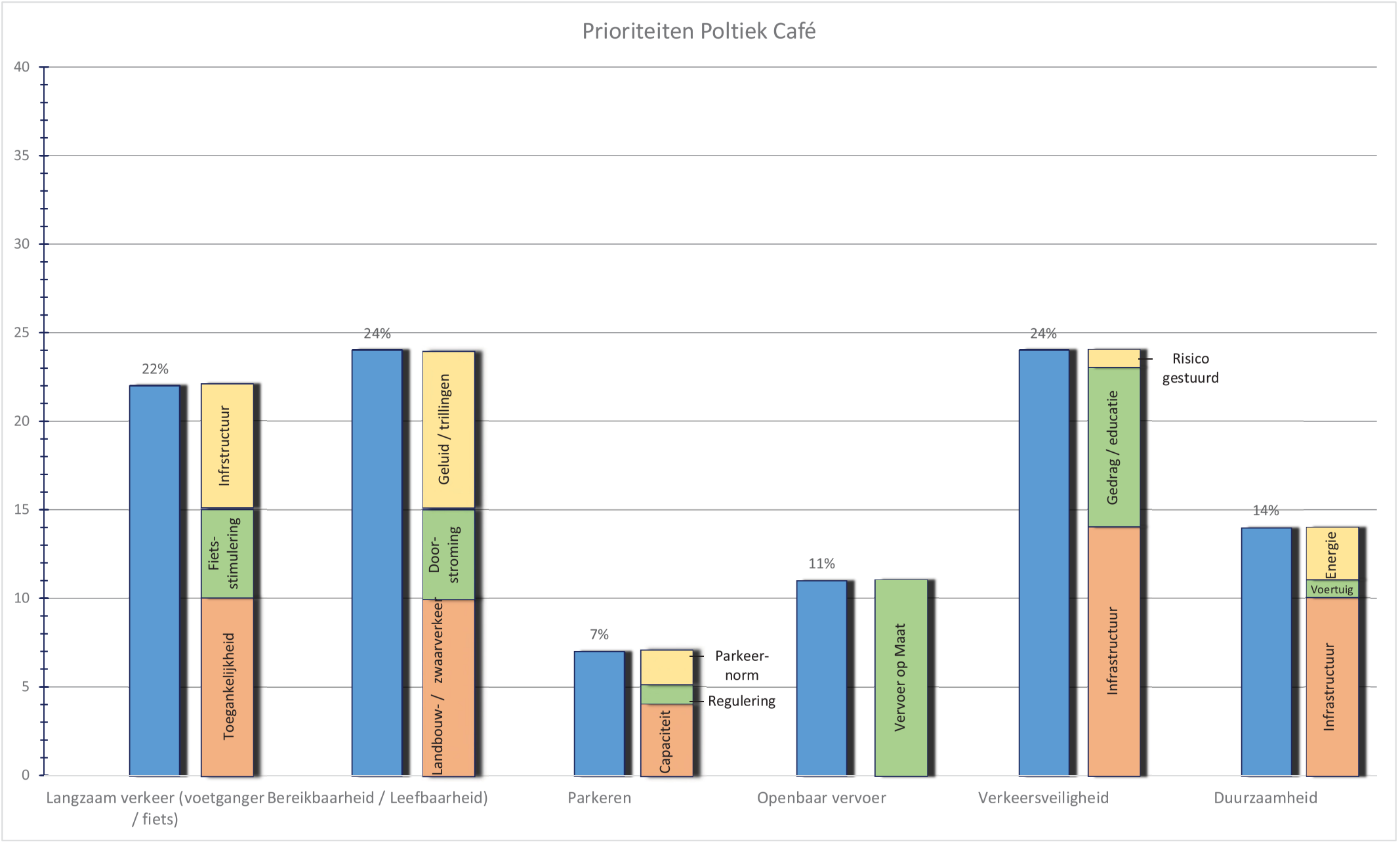


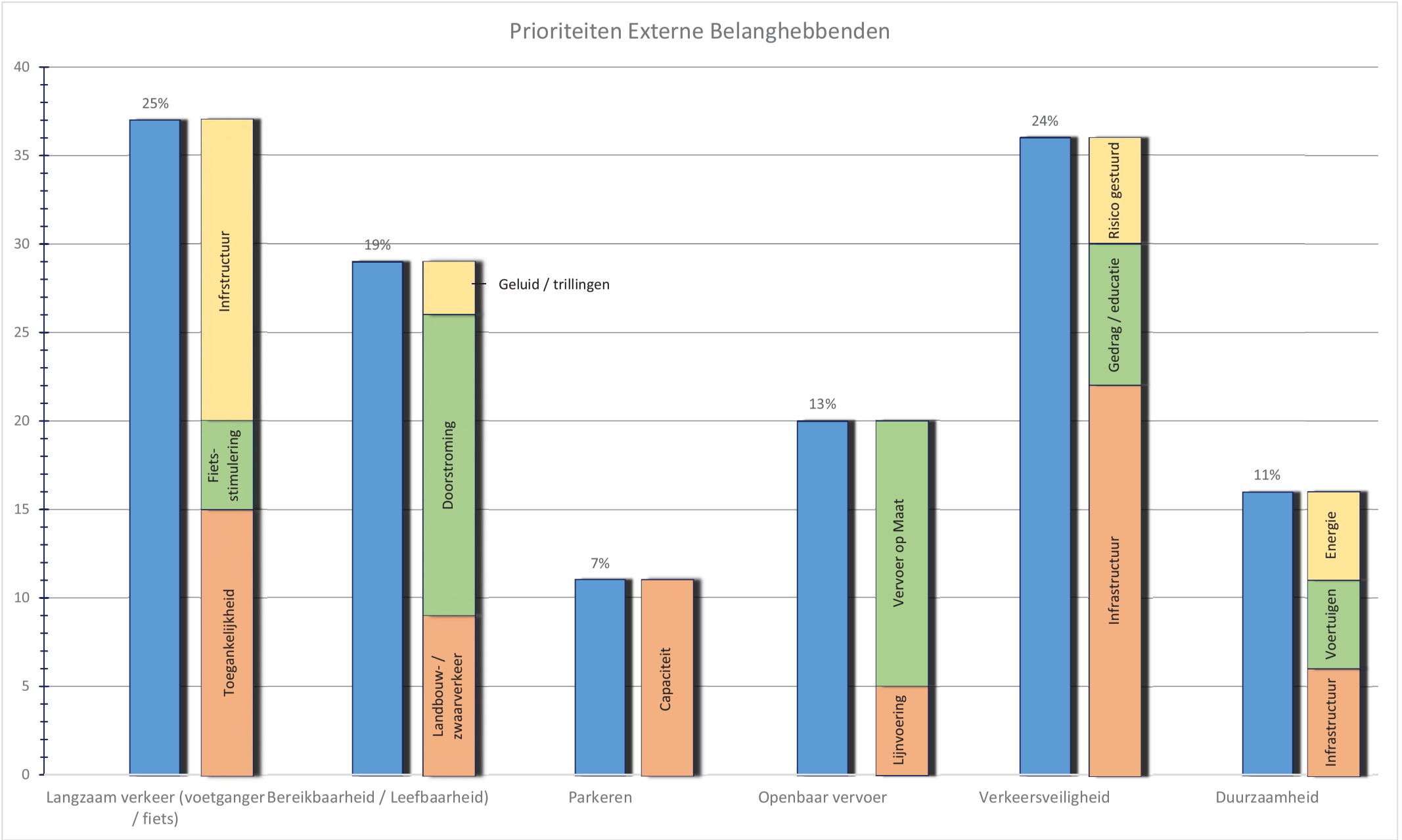
Kaartbeeld 6: kern Drimmelen

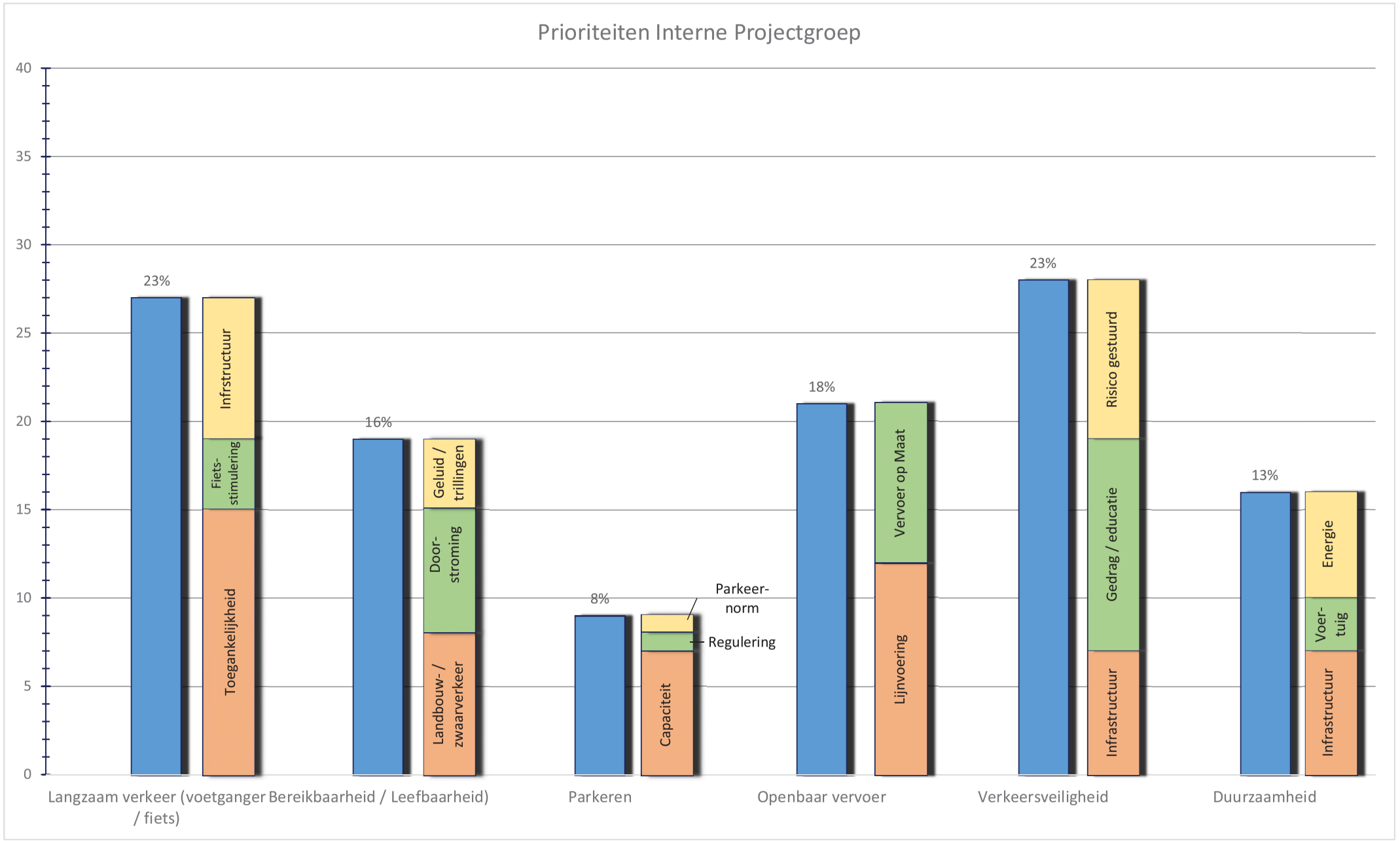


Interne werkgroep BVV - ontwikkelingen invloed beleid verkeer en vervoer Drimmelen

Thema	Wat moet terugkomen in het BVV	Op welke ontwikkelingen anticiperen of ontwikkelingen die invloed hebben
Langzaam verkeer (voetganger en fiet	Fiets- en wandelroutes versterken	Inclusieve samenleving: iedereen doet mee, niemand uitsluiten
	Betere fietspaden en verlichting	Toename schadeclaims (persoonlijk letsel/schade vervoersmiddel) als gevolg van slechte bestrating
	Duidelijke bebording en bewegwijzering	
	Gedrag en educatie: training/bewustwording toegankelijkheid	
Bereikbaarheid / Leefbaarheid	(Goede) ontsluitingsstructuren voor iedere kern	Toegankelijkheid: geluid/trillingen en (weinig) prikkels voor o.a. hoogsensitieve en autistische mense
	Ruimte voor laden en lossen bij winkels	Halve Zolenlijntje in de toekomst een interessante ontwikkeling
	I.p.v. tweezijdig voetpaden, kiezen om 1 zijde het voetpad op te hyeffen t.b.v. een goede boomgroei	Beverpad als kans voor vrijetijdseconomie
	Opzet structuur hoofdontsluitingswegen analyseren. Waar mogelijk/nodig extra ontsluitingen toevoeger	Rekening houden met verkeersintensiteiten voor m.n. geluidsoverlast en fijnstof tegen te gaan
	Landbouw- / zwaarverkeer een alternatief bieden voor rijden door kernen	Doorstroming lage Zwaluwe (Flierstraat)
	Voorzieningen voor recreanten toegankelijk en bereikbaar	Haven Terheijden + bereikbaarheid Markschans knelpunt bij meer toerisme
	Voorkomen geleuidshinder i.h.k.v. "iedereen doet mee" (inclusieve samenleving)	
Parkeren	Blauwe zone centrum Made behouden	Klimaatadaptie: minder verharding
	Parkeerfonds	Toegankelijkheid: fysiek, financieel en sociaal
	Uitspraak Raad dat uitbreiding parkeren niet ten koste gaat van openbaar groen	
	Groenstructuren behouden, geen extra parkeren ten laste van groen	
	Meer elektrische laadpalen. Zeker ook bij winkelcentra en recreatiegebieden	
	Parkeerbeleid (parkeernormen) op basis van parkeerbalans ontwikkeling en omgeving	
	Duidelijke bebording	
	Parkeren is betaalbaar (i.r.t. toegankelijkheid)	
Openbaar Vervoer	Openbaar vervoer nabij bedrijventerreinen	Inclusieve samenleving: iedereen doet mee, niemand uitsluiten
	Duidelijke bebording en bewegwijzering (toegankelijkheid)	Vergrijzing: uitbreiding openbaar vervoer (meer lijnen, langer rijden)
	Toegankelijkheid OV: fysieke in- en uitstap	Doelgroepen vervoer
	Beter openbaar vervoer tussen de dorpskernen	
	Betaalbaar openbaar vervoer (o.a. vanuit toegankelijkheid)	
Verkeersveiligheid	Loonse Dijk (Lage Zwaluwe): fietsstrook in klinkerbestrating, fietsers rijden op de geasfalteerde rijbaan	Shared space toepassen
	Toegankelijkheid: duidelijke bebording, fysiek en sociaal toegankelijk	Met inrichting groen, gedrag en verkeersveilighied sturen (natuurlijk sturen)
		Landbouw verkeer proberen te scheiden van 'overig' verkeer
		Wegen buitengebied fietsers en landbouwverkeer (scheiden)
Duurzaamheid	Oplaadpalen fietsen i.s.m. ondernemers	Meer laadpalen


Prioriteiten Poltiek Café
40
35
30
25
20
15
10
5
0
22%
24%
7%
11%
24%
14%
Infrstructuur
Fiets-stimulering
Toegankelijkheid
Geluid / trillingen
Door-stroming
Landbouw- / zwaarverkeer
Parkeer-norm
Regulering
Capaciteit
Vervoer op Maat
Risico gestuurd
Gedrag / educatie
Infrastructuur
Energie
Voertuig
Infrastructuur
Langzaam verkeer (voetganger / fiets)
Bereikbaarheid / Leefbaarheid)
Parkeren
Openbaar vervoer
Verkeersveiligheid
Duurzaamheid


Prioriteiten Externe Belanghebbenden
40
35
30
25
20
15
10
5
0
25%
19%
7%
13%
24%
11%
Infrstructuur
Fiets-stimulering
Toegankelijkheid
Geluid / trillingen
Doorstroming
Landbouw- / zwaarverkeer
Capaciteit
Vervoer op Maat
Lijnvoering
Risico gestuurd
Gedrag / educatie
Infrastructuur
Energie
Voertuigen
Infrastructuur
Langzaam verkeer (voetganger / fiets)
Bereikbaarheid / Leefbaarheid)
Parkeren
Openbaar vervoer
Verkeersveiligheid
Duurzaamheid


Prioriteiten Interne Projectgroep
40
35
30
25
20
15
10
5
0
23%
Infrstructuur
Fiets-stimulering
Toegankelijkheid
16%
Geluid / trillingen
Door-stroming
Landbouw- / zwaarverkeer
8%
Parkeer-norm
Regulering
Capaciteit
18%
Vervoer op Maat
Lijnvoering
23%
Risico gestuurd
Gedrag / educatie
Infrastructuur
13%
Energie
Voer-tuig
Infrastructuur
Langzaam verkeer (voetganger / fiets)
Bereikbaarheid / Leefbaarheid)
Parkeren
Openbaar vervoer
Verkeersveiligheid
Duurzaamheid

Bijlage 2 Enquête verkeer en vervoer Drimmelen

Beleidsplan Verkeer en Vervoer Drimmelen

Resultaten enquete inwoners

projectnummer 0416547.00
concept
4 december 2017

Understanding today.
Improving tomorrow.

Beleidsplan Verkeer en Vervoer Drimmelen

Resultaten enquête inwoners

projectnummer 0416547.00

concept revisie 01
4 december 2017

Auteurs
Jacob Tielemans
Mike Heerekop

Opdrachtgever
Gemeente Drimmelen
Postbus 19
4920 AA Made

datum vrijgave	beschrijving revisie 01	goedkeuring	vrijgave
		R.F. Coffeng	M. Heerekop

Inhoudsopgave

		Blz.
1	**Inleiding**	**1**
2	**Uitnodiging en vragenlijst enquête**	**2**
2.1	Uitnodiging	2
2.2	Vragenlijst	3
3	**Samenvatting resultaten enquête**	**8**
4	**Tabellen- en grafieken enquête**	**12**
4.1	Algemeen	12
4.2	Bereikbaarheid	15
4.3	Langzaam verkeer	17
4.4	Openbaar Vervoer	20
4.5	Verkeersveiligheid	22
4.6	Leefbaarheid	24
4.7	Nieuwe vervoerswijzen en technologieën.	28
4.8	Duurzaamheid	30
4.9	Onderwerpen (uitvoering) beleid	31

1 Inleiding

Actualisatie beleidsplan Verkeer en Vervoer Drimmelen

Sinds het vaststellen van het Beleidsplan Verkeer en Vervoer (BVV) in 2006 zijn accenten binnen het domein van verkeer en vervoer verandert en zijn er nieuwe ontwikkelingen die een plaats moeten krijgen in verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente. Verder is er nieuw (gemeentelijk en regionaal) beleid dat invloed heeft op het verkeer en vervoer in de gemeente Drimmelen. Deze ontwikkelingen zijn aanleiding om het beleid op het gebied van verkeer en vervoer te actualiseren.

Enquête bewoners gemeente Drimmelen

Om de samenleving te betrekken bij het opstellen van het beleid op het gebied van verkeer en vervoer is een gemeente brede (en longitudinale) enquête gehouden. De bewoners zijn met de enquête in de gelegenheid gesteld aan te geven hoe zij het verkeer en vervoer in de gemeente ervaren en welke knelpunten en oplossingen zij zien.

De enquête is online toegankelijk gemaakt via de website www.verkeersenquetedrimmelen.nl.

In deze rapportage zijn de vragenlijst en de resultaten van de enquête opgenomen.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de aankondiging en de vragenlijst van de enquête opgenomen. In hoofdstuk 3 is een samenvatting van de resultaten opgenomen. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten van de enquête opgenomen.

2 Uitnodiging en vragenlijst enquête

2.1 Uitnodiging



gemeente Drimmelen
De blauwgroene gemeente

Bezoek ook eens Wij zijn Drimmelen

Wat zoekt u?

Home › Nieuwsoverzicht

Enquête toekomst verkeer en vervoer gemeente Drimmelen

5 jul 2017

De gemeente Drimmelen werkt aan een nieuw beleidsplan Verkeer en Vervoer. Dit plan geeft aan hoe we de komende jaren met het verkeer willen omgaan binnen onze gemeente.

Om rekening te houden met uw mening als gebruiker nodigen wij u uit om een vragenlijst in te vullen. Hierin is het mogelijk om verkeersknelpunten te benoemen én mee te denken over het oplossen ervan.

In het beleidsplan staat ook welke projecten we willen uitvoeren. Het gaat dan onder andere om concrete zaken zoals het verbeteren van fietsroutes en de verkeersveiligheid op wegen binnen en buiten de bebouwde kom. Daarnaast gaat het plan over openbaar vervoer, parkeren, bereikbaarheid van kernen en welke routes zwaar verkeer mag gebruiken.

Uw mening
In de vragenlijst is ruimte om knelpunten en verbeterpunten aan te geven. Dus geef uw mening en vul de enquête in op www.verkeersenquetedrimmelen.nl. Dit kost u maximaal 10 minuten. Iedereen kan aan deze enquête deelnemen. Uw gegevens worden anoniem en strikt vertrouwelijk behandeld.

Resultaten
De resultaten van de enquête behandelen we in het beleidsplan. Dit plan ligt na de zomer ter inzage. Het is de bedoeling dat de gemeenteraad het beleidsplan eind dit jaar vaststelt.

Contact
Ontvangt u de vragenlijst liever op papier? Bel dan 140162 en vraag naar het secretariaat van Openbare Werken of stuur een e-mail naar: openbarewerken@drimmelen.nl

E-mail: gemeente@drimmelen.nl - Telefoon 140162
Bezoekadres: Park 1, 4921 BV Made
Postadres: Postbus 19, 4920 AA Made

Cookies Privacy Proclaimer

2.2 Vragenlijst

Algemene vragen

2. Wat is uw leeftijd?
   - ○ Jonger dan 16 jaar
   - ○ 16 tot en met 18 jaar
   - ○ 19 tot en met 24 jaar
   - ○ 25 tot en met 39 jaar
   - ○ 40 tot en met 54 jaar
   - ○ 55 tot en met 69 jaar
   - ○ 70 jaar of ouder

3. Bent u een man of een vrouw?
   - ○ Man
   - ○ Vrouw

4. In welke kern woont u?
   - ○ Drimmelen
   - ○ Hooge Zwaluwe
   - ○ Lage Zwaluwe
   - ○ Made
   - ○ Terheijden
   - ○ Wagenberg
   - ○ Buitengebied
   - ○ Overig

5. Welke dagelijkse bezigheid past het best bij uw persoonlijke situatie?
   (U kunt één antwoord kiezen)
   - ○ Ik ga naar de basisschool
   - ○ Ik ga naar de middelbare school
   - ○ Ik ga naar het middelbaar beroeps-onderwijs
   - ○ Ik ben student (HBO, universiteit)
   - ○ Ik ben zelfstandig ondernemer
   - ○ Ik ben werknemer (32 uur of meer)
   - ○ Ik ben werknemer (minder dan 32 uur)
   - ○ Ik doe vrijwilligerswerk
   - ○ Ik ben werkeloos
   - ○ Ik ben huisvrouw/huisman
   - ○ Ik ben met pensioen of de VUT

6. Wat is de afstand van uw woonadres tot het adres van uw dagelijkse bezigheid?
   (Geef het antwoord dat het beste past bij uw situatie, u kunt één antwoord kiezen)
   - ○ 0 - 1 km
   - ○ 1 - 5 km
   - ○ 5 - 10 km
   - ○ 10 - 20 km
   - ○ meer dan 20 km

7. Van welke vervoerswijze maakt u bij uw dagelijkse bezigheid het meest gebruik?
   (U kunt maximaal 2 antwoorden kiezen)
   - ○ Wandelen
   - ○ Scootmobiel
   - ○ Fiets
   - ○ Elektrische fiets
   - ○ Bromfiets/scooter
   - ○ Brommobiel
   - ○ Motor
   - ○ Personenauto
   - ○ Bestelauto
   - ○ Vrachtauto
   - ○ Openbaar vervoer (bus/trein/taxi)
   - ○ Overig

In de onderstaande stellingen, kunt u aangeven in welke mate u het hiermee eens of oneens bent.

8. Bereikbaarheid

	Helemaal oneens	Gedeeltelijk oneens	Neutraal	Gedeeltelijk mee eens	Helemaal mee eens	Niet van toepassing
Er is vaak file/vertraging op wegen in beheer van de gemeente (dus niet snel-wegen en provinciale wegen).	○	○	○	○	○	○
Ik ervaar weinig oponthoud of vertraging gedurende spitsuren.	○	○	○	○	○	○
Ik ervaar weinig oponthoud of vertraging gedurende de dag.	○	○	○	○	○	○
Ik weet wanneer er vertraging is (deze is vaak op dezelfde plekken op dezelfde tijd).	○	○	○	○	○	○

9. Langzaam verkeer

	Helemaal oneens	Gedeeltelijk oneens	Neutraal	Gedeeltelijk mee eens	Helemaal mee eens	Niet van toepassing
Fietsen in de gemeente is prettig.	○	○	○	○	○	○
De fietspaden in de gemeente zijn over het algemeen comfortabel.	○	○	○	○	○	○
Ik moet vaak omfietsen om bij mijn bestemming te komen, er ontbreken goede verbindingen.	○	○	○	○	○	○
Ik voel me veilig op de fiets.	○	○	○	○	○	○
Ik vind de voetpaden over het algemeen voldoende breed.	○	○	○	○	○	○
De voetpaden worden voldoende onderhouden.	○	○	○	○	○	○
Als voetganger kan ik me makkelijk verplaatsen.	○	○	○	○	○	○

10. Hoe zouden we fietsgebruik in de gemeente Drimmelen kunnen bevorderen?

Open vraag.

11. Openbaar Vervoer

	Helemaal oneens	Gedeeltelijk oneens	Neutraal	Gedeeltelijk mee eens	Helemaal mee eens	Niet van toepassing
Het openbaar vervoer binnen de gemeente Drimmelen is voor mij een goed alternatief voor de auto.	○	○	○	○	○	○
Er rijden voldoende bussen in de gemeente Drimmelen.	○	○	○	○	○	○
Ik kies regelmatig voor het openbaar vervoer als alternatief voor de auto of de fiets.	○	○	○	○	○	○

12. Verkeersveiligheid

	Helemaal oneens	Gedeeltelijk oneens	Neutraal	Gedeeltelijk mee eens	Helemaal mee eens	Niet van toepassing
Binnen de gemeente Drimmelen voel ik me als automobilist veilig in het verkeer.	○	○	○	○	○	○
Er gebeuren weinig ongevallen in het verkeer in de gemeente Drimmelen.	○	○	○	○	○	○
Kinderen kunnen in de gemeente Drimmelen veilig naar school fietsen/lopen.	○	○	○	○	○	○
Aan hoe de weg er in de gemeente Drimmelen uit ziet weet ik hoe snel ik mag rijden.	○	○	○	○	○	○
Aan hoe de weg er in de gemeente Drimmelen uit ziet weet ik of ik bijvoorbeeld fietsers kan verwachten.	○	○	○	○	○	○

13. Leefbaarheid

	Helemaal oneens	Gedeeltelijk oneens	Neutraal	Gedeeltelijk mee eens	Helemaal mee eens	Niet van toepassing
Ik ervaar regelmatig overlast van het verkeer (geluid, trillingen, stank).	○	○	○	○	○	○
Ik ervaar regelmatig overlast van geparkeerde auto's in mijn straat.	○	○	○	○	○	○
Er gaat veel sluipverkeer door de gemeente Drimmelen.	○	○	○	○	○	○

Vervolg vraag 13 leef-baarheid	Helemaal oneens	Gedeeltelijk oneens	Neutraal	Gedeeltelijk mee eens	Helemaal mee eens	Niet van toepassing
Ik ervaar overlast van vrachtverkeer door de kernen in de gemeente Drimmelen.	○	○	○	○	○	○
Er zijn voldoende handhavers zichtbaar op straat.	○	○	○	○	○	○
Ik ervaar overlast van vrachtverkeer in de kernen in de gemeente Drimmelen (bijvoorbeeld laad- en losverkeer).	○	○	○	○	○	○
Ik ervaar overlast van landbouwverkeer binnen de bebouwde kom	○	○	○	○	○	○
Ik ervaar overlast van landbouwverkeer buiten de bebouwde kom	○	○	○	○	○	○

14. Nieuwe vervoerswijzen en technologieën.

	Helemaal oneens	Gedeeltelijk oneens	Neutraal	Gedeeltelijk mee eens	Helemaal mee eens	Niet van toepassing
De gemeente moet gebruik van elektrische voertuigen stimuleren (bijvoorbeeld laadpalen en subsidies).	○	○	○	○	○	○
De gemeente moet meer investeren in nieuwe technologieën op het gebied van verkeer (bijvoorbeeld slimme verkeerslichten).	○	○	○	○	○	○
Ik vind dat de gemeente Drimmelen op verkeersgebied vooruitstrevend is op gebied van nieuwe technologieën.	○	○	○	○	○	○

15. Duurzaamheid

	Helemaal oneens	Gedeeltelijk oneens	Neutraal	Gedeeltelijk mee eens	Helemaal mee eens	Niet van toepassing
De gemeente biedt mij voldoende mogelijkheden om met een lage CO2 uitstoot te reizen (bijv. elektrisch rijden, openbaar vervoer).	○	○	○	○	○	○
De gemeente is op het gebied van verkeer en vervoer een groene gemeente (onder meer CO2-uitstoot, schone energie)	○	○	○	○	○	○

16. Welk onderwerp zou van u extra aandacht moeten krijgen?
(maximaal 3 onderwerpen selecteren)

- Veiligheid van fietsers en voetgangers
- Toegankelijkheid voor voetgangers
- Recreatief fietsverkeer
- Doorstroming van het verkeer
- Tegengaan sluipverkeer
- Landbouwverkeer
- Openbaar vervoer
- Autoverkeer
- Weren vrachtverkeer in de kernen

- ○ Parkeren
- ○ Leefbaarheid (geluid verkeer en uitstoot)
- ○ Handhaving van verkeersregels
- ○ Verkeerseducatie
- ○ Fietsinfrastructuur
- ○ Duurzame mobiliteit
- ○ Verkeersveiligheid
- ○ Overig, namelijk: …….

17 Stel: u bent de wethouder Verkeer van de Gemeente Drimmelen.
Welke onderwerpen, verkeerssituaties of locaties zou u de komende jaren op willen lossen? (2 antwoorden mogelijk).

1. Onderwerp, verkeerssituatie of locatie
   Waarom wilt u dat?
   Op welke manier wilt u dat doen?

2. Onderwerp, verkeerssituatie of locatie
   Waarom wilt u dat?
   Op welke manier wilt u dat doen?

3 Samenvatting resultaten enquête

In totaal is door 425 respondenten de enquête ingevuld.

Bereikbaarheid auto

Het merendeel (circa 53 procent) van de ondervraagden geeft aan dat er niet vaak file of vertraging is op de gemeentelijke wegen. Tijdens de spitsuren wordt door circa 48 procent aangegeven dat zij weinig oponthoud ervaren. Echter ervaart een derde van de respondenten wel vertraging. Vertraging of file wordt veel in verband gebracht met sluipverkeer op de snelwegen en de drukke kruispunten. Gedurende dag wordt door een groot deel van de respondenten (meer dan 60 procent) geen oponthoud ervaren. Uit de enquête blijkt dat het grootste deel van de ondervraagden weet wanneer en waar de vertraging optreedt: vooral tijdens de spits. Als de omliggende snelwegen (A59 en A16) volstromen worden wegen in de kernen als sluiproutes gebruikt. Dit wordt vooral ervaren door inwoners van Hooge Zwaluwe (83% van de respondenten), Lage Zwaluwe (73%), Drimmelen (89%) en Wagenberg (71%).

Langzaam verkeer en toegankelijkheid

- Fiets.
  Fietsen in de gemeente wordt door ongeveer de helft van de respondenten als prettig ervaren. Daarbij ervaart ongeveer een derde dit als onprettig. Er wordt wel last ondervonden van andere gebruikers van het fietspad, zoals elektrische fietsen en bromfietsen. De fietspaden zijn voor circa 55 procent comfortabel en voor circa 40 procent van de respondenten oncomfortabel. De ondervraagden laten weten dat het wegdek het fietsen soms oncomfortabel maakt. Binnen de gemeente zijn er goede verbindingen voor de fiets. De ondervraagden geven namelijk aan dat ze niet vaak om moeten fietsen ten gevolge van het ontbreken van goede verbindingen. De ondervraagden geven daarnaast aan dat de fietsinfrastructuur verbeterd moet worden, er dienen meer en betere fietspaden aangelegd te worden. Fietsers in de gemeente voelen zich veilig op de fiets. Dit wordt ondersteund door circa 49 procent van de ondervraagden. Een groot deel (ongeveer 30 procent) voelt zich echter niet of in mindere mate veilig op de fiets. Er dient aandacht besteed te worden aan veiligere oversteekplaatsen door bijvoorbeeld duidelijke markeringen of rotondes. Op gemerkt moet worden dat er door veel ondervraagden aandacht gevraagd wordt voor de veiligheid van kinderen in het verkeer. Aan de ondervraagden uit de gemeente Drimmelen is gevraagd welk onderwerp zij belangrijk vinden en extra aandacht zou moeten krijgen. Daarin valt een ding direct op: de veiligheid van fietsers en voetgangers moet volgens een groot deel van de ondervraagden extra aandacht krijgen. Hierbij wordt vooral gezegd dat er te hard wordt gereden ter plaatse van fietsverkeer van kinderen en dat er extra fietspaden aangelegd moeten worden op schooltrajecten.

- Voetganger.
  De mening over de breedte van voetpaden is verdeeld: circa 42 procent van de respondenten is positief over de breedte, echter ervaart circa 40 procent van de respondenten dat de voetpaden onvoldoende breed zijn. Deze laatste groep ervaart de onvoldoende breedte vanwege het niet met twee personen naast elkaar te kunnen lopen of onvoldoende ruimte om met een rolstoel of kinderwagen te rijden (vooral wanneer er ook nog geparkeerde auto’s op de stoep staan). De ondervraagden vinden dat de voetpaden

onvoldoende onderhouden worden, circa 53 procent is het hier in meer of mindere mate mee eens. Het merendeel van de ondervraagden geeft daarnaast aan dat het als voetganger over het algemeen gemakkelijk verplaatsen is in de gemeente Drimmelen. Echter wordt aangegeven dat er verschillende onveilige situaties zijn met hardrijdende auto's en locaties waar kinderen spelen. Verder schiet het onderhoud soms te kort en geven respondenten aan dat er regelmatig onkruid is en dat voetpaden soms moeilijk begaanbaar zijn in verband met scheve tegels en geparkeerde auto's. Ook wordt door ondervraagden aangegeven dat voetpaden ontbreken bij wegen. Dit is vooral gewenst bij wegen in de kernen.

Openbaar Vervoer

Het openbaar vervoer in de gemeente Drimmelen wordt door het grootste deel van de ondervraagden niet gezien als een goed alternatief voor de auto. Ongeveer 42 procent is het hiermee in meer of mindere mate eens. Circa 48 procent van de ondervraagden laat weten dat ze het openbaar vervoer niet regelmatig als alternatief voor de auto of fiets kiezen. Een klein deel (11 procent) kiest wel regelmatig voor het openbaar vervoer als een alternatief. Er wordt opgemerkt dat er meer haltes moeten komen in de omliggende plaatsen en dat een betere aansluiting van het busnetwerk in de dorpen gewenst is. Ongeveer een derde van de respondenten vindt dat er onvoldoende bussen rijden in de gemeente Drimmelen. Een groot deel (48 procent) van de ondervraagden heeft hier geen mening over of staat neutraal hier tegenover. Om een goed alternatief te zijn voor de auto moeten er meer bussen per uur rijden. Daarnaast wordt aangegeven dat er onvoldoende ruimte in de straat is voor de bussen, met schade aan auto's tot gevolg. Verder worden onveilige situaties ervaren op (smalle) wegen waar ook fietsers rijden.

Verkeersveiligheid

Een groot deel van de automobilisten in de gemeente Drimmelen voelen zich over het algemeen veilig in het verkeer. De snelheid van het verkeer binnen de bebouwde kom is vaak te hoog met onveilige situaties als resultaat. De Zeggelaan wordt specifiek door ruim 10% van de respondenten als een verkeersonveilige weg benoemd. Daarbij wordt de weg voor de veiligheid van fietsers en kinderen als slecht gekarakteriseerd. Ook de Zuideindsestraat (sluipverkeer, onveilig voor fietsers), Lage Weg (overlast van busverkeer), Loonsdijk/Gaete (overlast vrachtverkeer), Brouwerijstraat (zwaar verkeer, te hoge intensiteiten, parkerende voertuigen op de stoep) en Adelstraat (hoge snelheden) zijn specifiek benoemd.
In de gemeente Drimmelen worden een aantal kruispunten als onveilig benoemd. Men ziet voor het oplossen van deze onveilige situaties vooral heil in rotondes of (slimme) verkeerslichten. Ongeveer 48 procent van de ondervraagden vindt dat er weinig ongevallen gebeuren in het verkeer in de gemeente Drimmelen. Een derde van de ondervraagden staat hier neutraal tegenover. De Zeggelaan wordt benoemd als een weg waarop veel onveilige situaties voordoen en waar de kans op een ongeluk groot is. Een groot deel (circa 54 procent) van de respondenten is van mening dat kinderen niet veilig naar school kunnen fietsen of lopen. Een kleiner deel (26 procent) ervaart hier geen problemen. Door de ondervraagden wordt, als het gaat om naar schoolgaande kinderen, meerdere malen de snelheid van auto's als oorzaak van de onveiligheid benoemd: deze wordt al te hoog ervaren. Door het merendeel (53 procent) van de ondervraagden wordt aangegeven dat zij niet aan de weg kunnen zien hoe hard gereden mag worden. Ongeveer een derde van de respondenten geeft daarentegen aan dat zij dit grotendeels wel kunnen zien. Verder geeft circa 47 procent van de ondervraagden aan dat zij niet aan de weg

kunnen zien of er fietser op de weg te verwachten zijn. Wederom kan ongeveer een derde dit wel herkennen.

Leefbaarheid

De respondenten ervaren regelmatig overlast van het verkeer door bijvoorbeeld geluid, trillingen of stank (ruim 60 procent). Ongeveer 23 procent is het hiermee niet eens. Er wordt vooral overlast ervaren door geluid, stank en trillingen ten gevolge van vracht-, bus- en landbouwverkeer. Daarnaast wordt geluidoverlast ervaren door te snel rijdend verkeer en drukte op de wegen. Circa 63 procent van de respondenten geeft aan dat er veel sluipverkeer door de gemeente Drimmelen rijdt. Onder andere wordt hinder ondervonden door sluipverkeer van touringcars door de kernen. Verder worden de kernen gebruikt als sluiproute voor het verkeer naar de A59. Naast overlast van het gewone verkeer ervaart meer dan de helft van de respondenten (circa 63 procent) ook overlast van vrachtverkeer door de kernen van de gemeente Drimmelen (met name de doorgaand wegen). Veelal wordt aangegeven dat veel straten niet geschikt zijn voor zwaar vrachtverkeer. Het vermijden van het vrachtverkeer uit de kernen wordt als een goede oplossing gezien. Behalve het rijdende vrachtverkeer ervaart ongeveer de helft van de respondenten (51 procent) overlast van vrachtverkeer bij bijvoorbeeld laad- en losverkeer. Deze overlast wordt vooral ervaren bij het laden en lossen bij supermarkten waardoor er krappe en onoverzichtelijke situaties kunnen ontstaan. Binnen de bebouwde kom ervaart 42 procent overlast van landbouwverkeer, ongeveer 27 procent ervaart hier geen overlast van. Buiten de bebouwde kom ervaart maar 24 procent overlast van het landbouwverkeer. Ongeveer 36 procent ervaart ook buiten de bebouwde kom geen overlast van het landbouw verkeer. Een groot deel (33 procent) staat hier neutraal tegenover. Geparkeerde auto's aan de weg worden op de stoep gezet uit angst voor beschadigingen. Tenslotte vinden veel respondenten (circa 65%) dat er onvoldoende handhavers zichtbaar zijn op straat. Daarbij wordt aangegeven dat meer snelheidscontroles gewenst zijn.

Parkeren

Circa 52 procent van de respondenten geeft aan dat zij regelmatig overlast ervaren van geparkeerde auto's in de straat (28 procent is het hiermee oneens). Door automobilisten wordt veel op het trottoir geparkeerd waardoor de doorgang voor voetgangers bemoeilijkt wordt en onoverzichtelijke situaties ontstaan voor andere weggebruikers. In bijvoorbeeld de oudere delen van de kernen wordt een tekort aan parkeergelegenheden ervaren. Tevens wordt geparkeerd op plekken waar het niet is toegestaan: bijvoorbeeld bij uitritten of brandgangen.

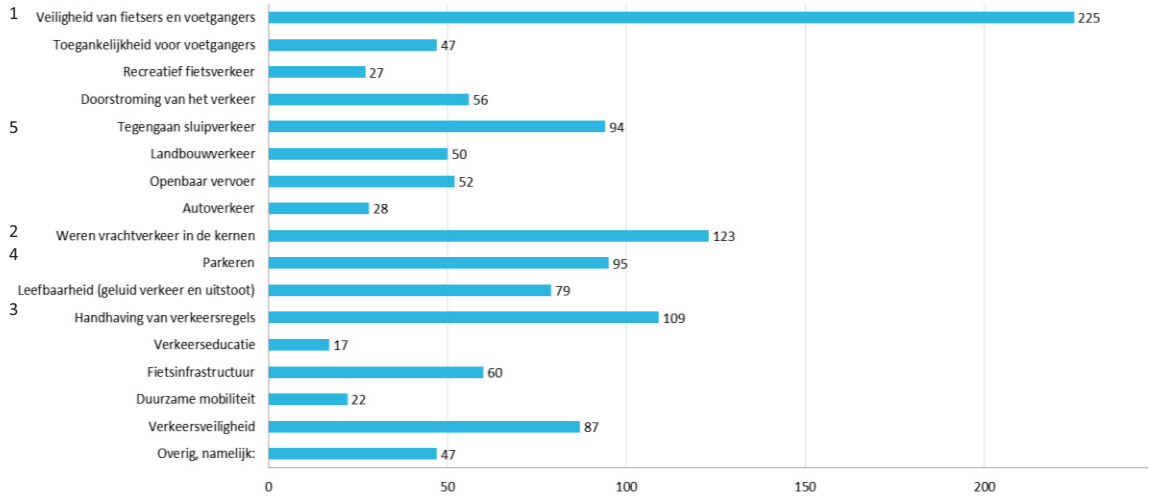
Duurzaamheid

Het grootste gedeelte van de respondenten vindt de gemeente Drimmelen niet vooruitstrevend op het gebied van nieuwe technologieën: circa 54 procent is het hiermee eens, ongeveer 35 procent staat hier neutraal tegenover en maar 7 procent is het hiermee oneens. De meerderheid van de respondenten (68 procent) vinden dat de gemeente moet investeren in nieuwe technologieën zoals slimme verkeerslichten. Slimme verkeerslichten worden als goede oplossingen gezien voor bijvoorbeeld gevaarlijke kruispunten. Daarnaast vindt ongeveer de helft van de ondervraagden (circa 55 procent) dat de gemeente Drimmelen het gebruik van elektrische voertuigen moet stimuleren. Voor het laden en lossen in de kernen worden elektrische voertuigen als een goed, schoon en geluidarm alternatief gezien. Ook op het gebied van openbaar vervoer worden kleine elektrische bussen of elektrische deelauto's als goede alternatieven gezien. De gemeente biedt nog maar volgens een derde van de respondenten (38

procent) voldoende mogelijkheden om met een lage CO^2 uitstoot te reizen (bijvoorbeeld door elektrisch rijden, openbaar vervoer). Voor ongeveer 42 procent van de ondervraagden is de gemeente Drimmelen op het gebied van verkeer en vervoer nog geen groene gemeente. Ongeveer eenzelfde aantal respondenten staat neutraal tegenover deze stelling. Respondenten zien graag dat de gemeente het “groene” ook terug laat komen in de criteria bij bijvoorbeeld evenementen.

Belangrijke onderwerpen

Aan de ondervraagden uit de gemeente Drimmelen is gevraagd welk onderwerp zij belangrijk vinden en extra aandacht zou moeten krijgen. In de onderstaande figuur zijn de antwoorden hierop weergegeven. Daarbij valt op dat de veiligheid van fietsers en voetgangers extra aandacht moet krijgen. Daarna komen een zestal thema’s die volgens de respondenten meer aandacht verdienen. Dit zijn de thema’s ‘weren vrachtverkeer in de kernen’, ‘handhaving van verkeersregels’, ‘parkeren’, ‘tegengaan sluipverkeer’, ‘verkeersveiligheid’ en ‘leefbaarheid’.



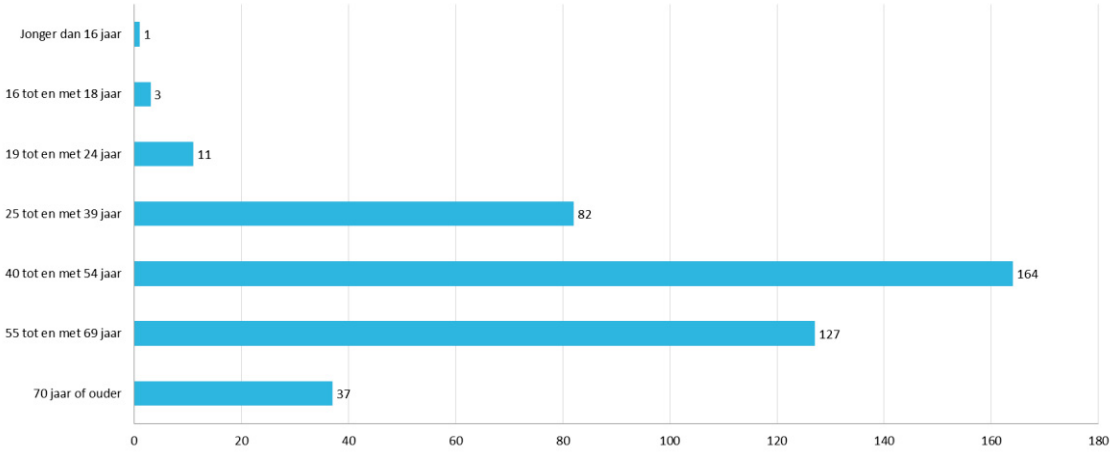
Afbeelding 1: belangrijke thema's die extra aandacht moeten krijgen

4 Tabellen- en grafieken enquête

4.1 Algemeen

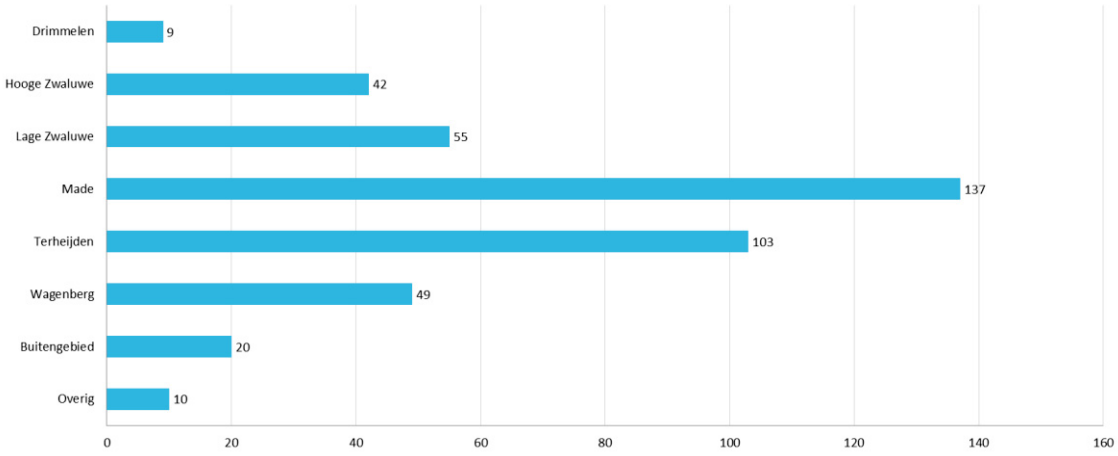
- Aantal respondenten: 425 reacties.

2. Wat is uw leeftijd?	
Jonger dan 16 jaar	0.24%
16 tot en met 18 jaar	0.71%
19 tot en met 24 jaar	2.59%
25 tot en met 39 jaar	19.29%
40 tot en met 54 jaar	38.59%
55 tot en met 69 jaar	29.88%
70 jaar of ouder	8.71%

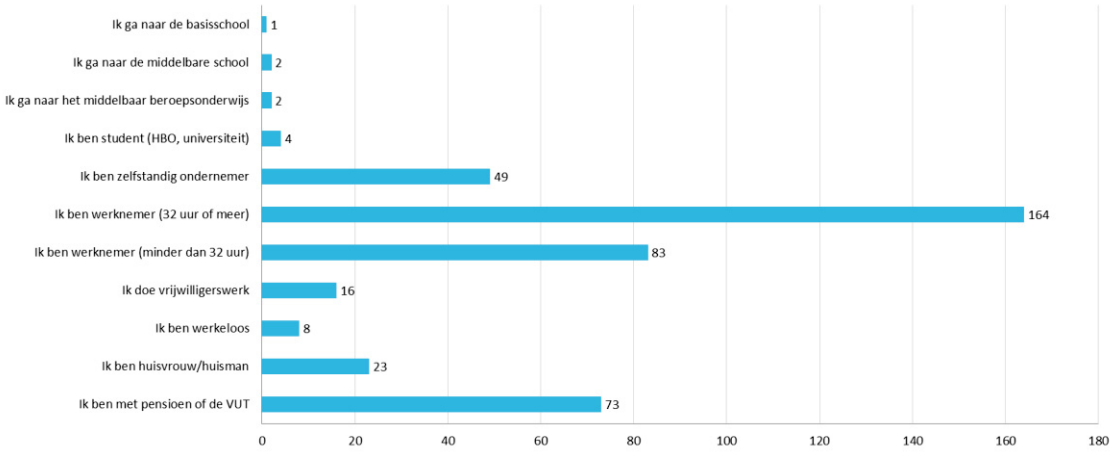


3. Bent u een man of een vrouw?	
Man	50.12%
Vrouw	49.88%

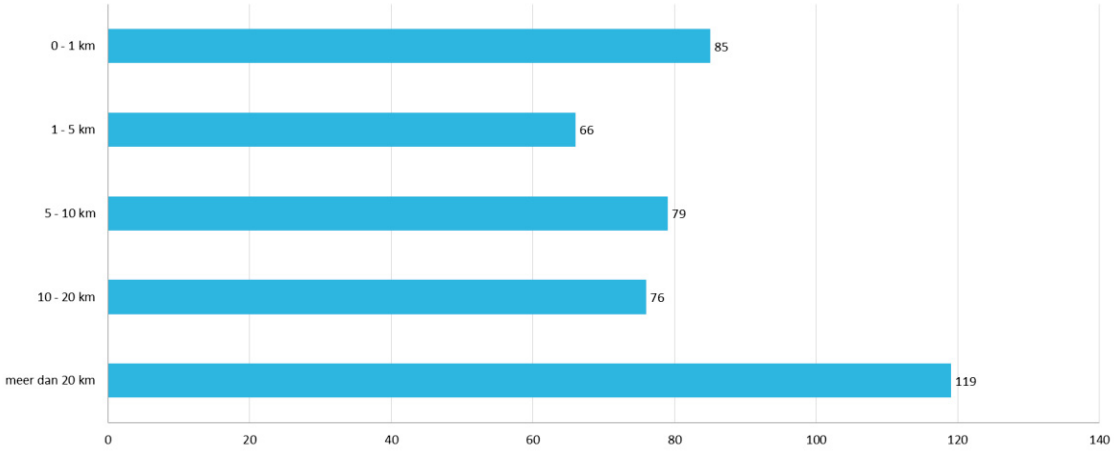
4. In welke kern woont u?	
Drimmelen	2.12%
Hooge Zwaluwe	9.88%
Lage Zwaluwe	12.94%
Made	32.24%
Terheijden	24.24%
Wagenberg	11.53%
Buitengebied	4.71%
Overig	2.35%



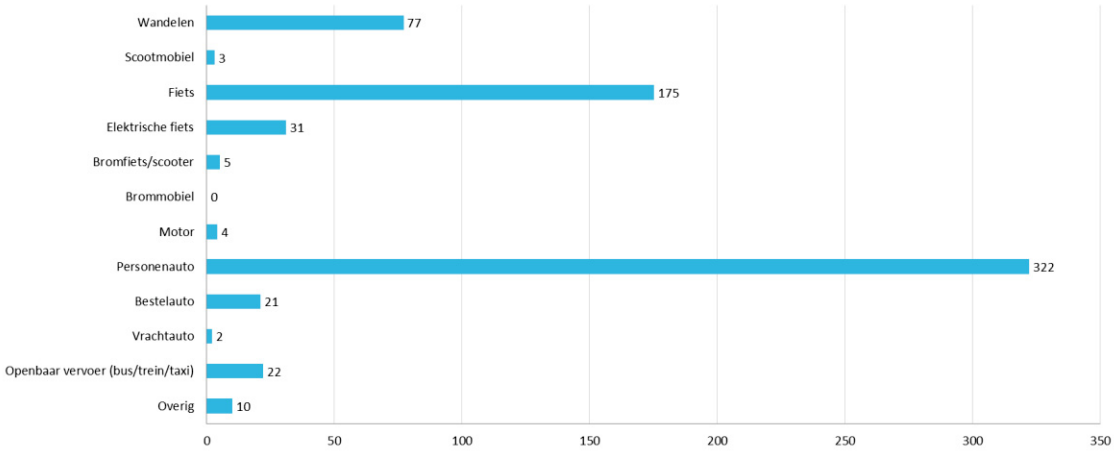
5. Welke dagelijkse bezigheid past het best bij uw persoonlijke situatie? (U kunt één antwoord kiezen)	
Ik ga naar de basisschool	0.24%
Ik ga naar de middelbare school	0.47%
Ik ga naar het middelbaar beroepsonderwijs	0.47%
Ik ben student (HBO, universiteit)	0.94%
Ik ben zelfstandig ondernemer	11.53%
Ik ben werknemer (32 uur of meer)	38.59%
Ik ben werknemer (minder dan 32 uur)	19.53%
Ik doe vrijwilligerswerk	3.76%
Ik ben werkeloos	1.88%
Ik ben huisvrouw/huisman	5.41%
Ik ben met pensioen of de VUT	17.18%



6. Wat is de afstand van uw woonadres tot het adres van uw dagelijkse bezigheid? (Geef het antwoord dat het beste past bij uw situatie, u kunt één antwoord kiezen)	
0 - 1 km	20.00%
1 - 5 km	15.53%
5 - 10 km	18.59%
10 - 20 km	17.88%
meer dan 20 km	28.00%



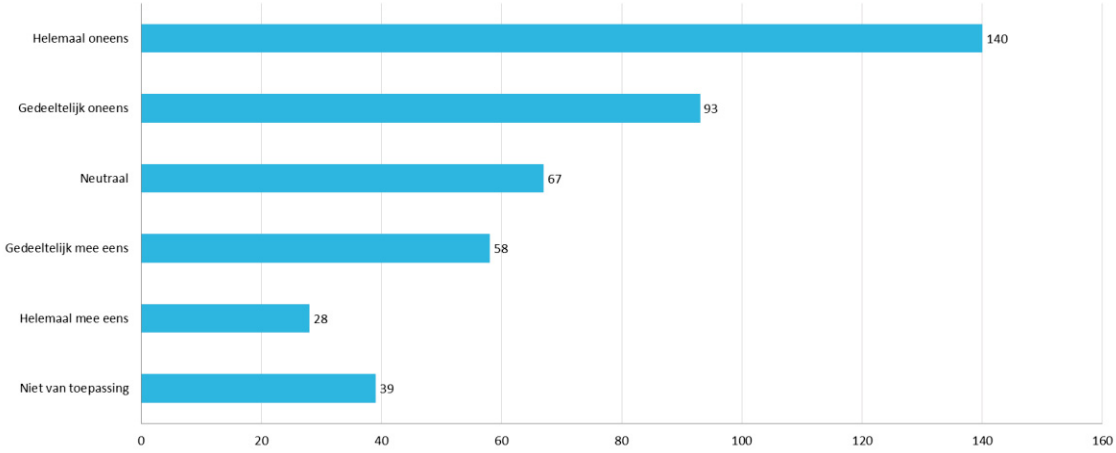
7. Van welke vervoerswijze maakt u bij uw dagelijkse bezigheid het meest gebruik? (U kunt maximaal 2 antwoorden kiezen)	
Wandelen	18.12%
Scootmobiel	0.71%
Fiets	41.18%
Elektrische fiets	7.29%
Bromfiets/scooter	1.18%
Brommobiel	0.00%
Motor	0.94%
Personenauto	75.76%
Bestelauto	4.94%
Vrachtauto	0.47%
Openbaar vervoer (bus/trein/taxi)	5.18%
Overig [Open antwoorden]	2.35%



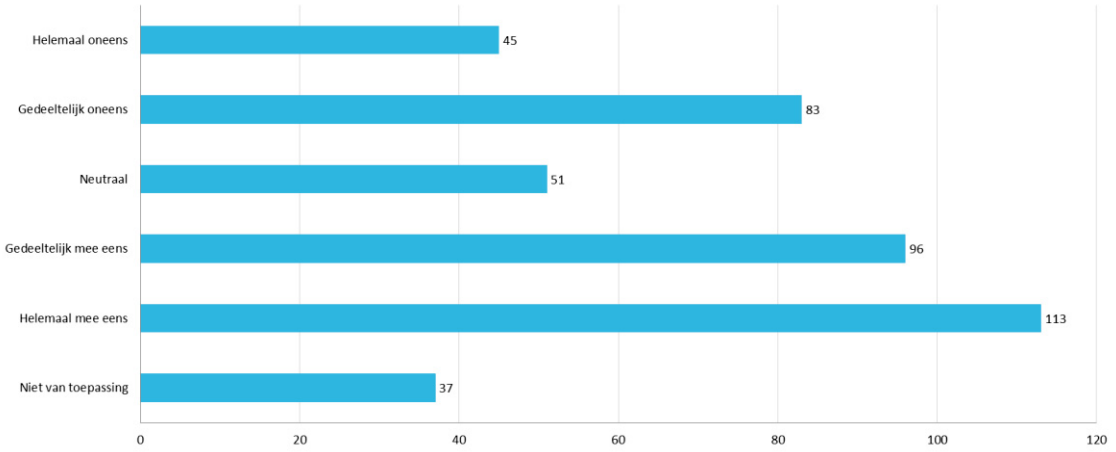
In de onderstaande stellingen, kunt u aangeven in welke mate u het hiermee eens of oneens bent:

4.2 Bereikbaarheid

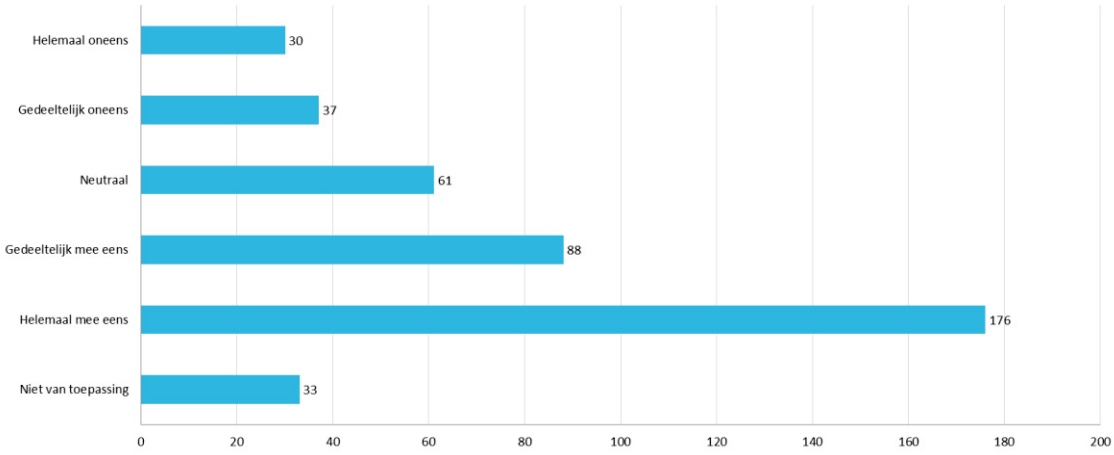
1. Er is vaak file/vertraging op wegen in beheer van de gemeente (dus niet snelwegen en provinciale wegen).	
Helemaal oneens	32.94%
Gedeeltelijk oneens	21.88%
Neutraal	15.76%
Gedeeltelijk mee eens	13.65%
Helemaal mee eens	6.59%
Niet van toepassing	9.18%



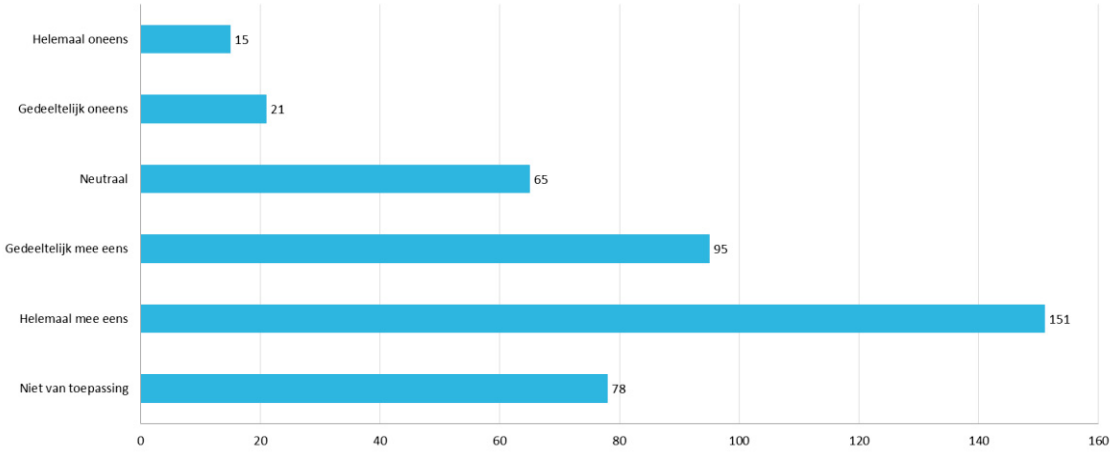
2. Ik ervaar weinig oponthoud of vertraging gedurende spitsuren.	
Helemaal oneens	10.59%
Gedeeltelijk oneens	19.53%
Neutraal	12.00%
Gedeeltelijk mee eens	22.59%
Helemaal mee eens	26.59%
Niet van toepassing	8.71%



3. Ik ervaar weinig oponthoud of vertraging gedurende de dag.	
	Totaal
Helemaal oneens	7.06%
Gedeeltelijk oneens	8.71%
Neutraal	14.35%
Gedeeltelijk mee eens	20.71%
Helemaal mee eens	41.41%
Niet van toepassing	7.76%

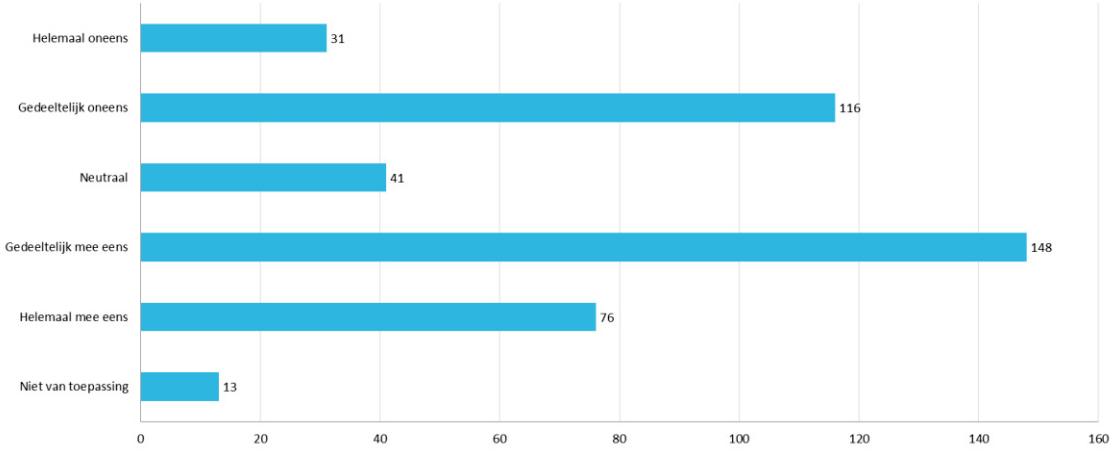


4. Ik weet wanneer er vertraging is (deze is vaak op dezelfde plekken op dezelfde tijd).	
Helemaal oneens	3.53%
Gedeeltelijk oneens	4.94%
Neutraal	15.29%
Gedeeltelijk mee eens	22.35%
Helemaal mee eens	35.53%
Niet van toepassing	18.35%

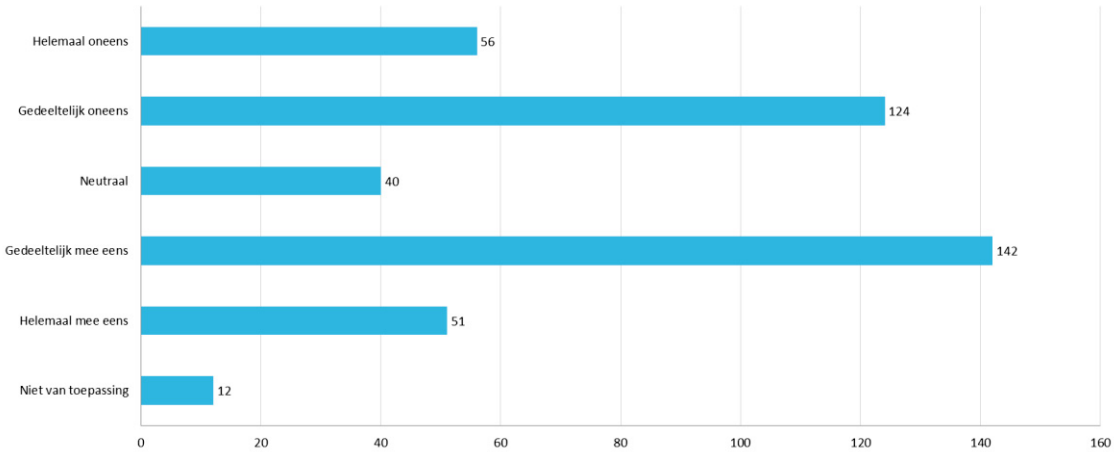


4.3 Langzaam verkeer

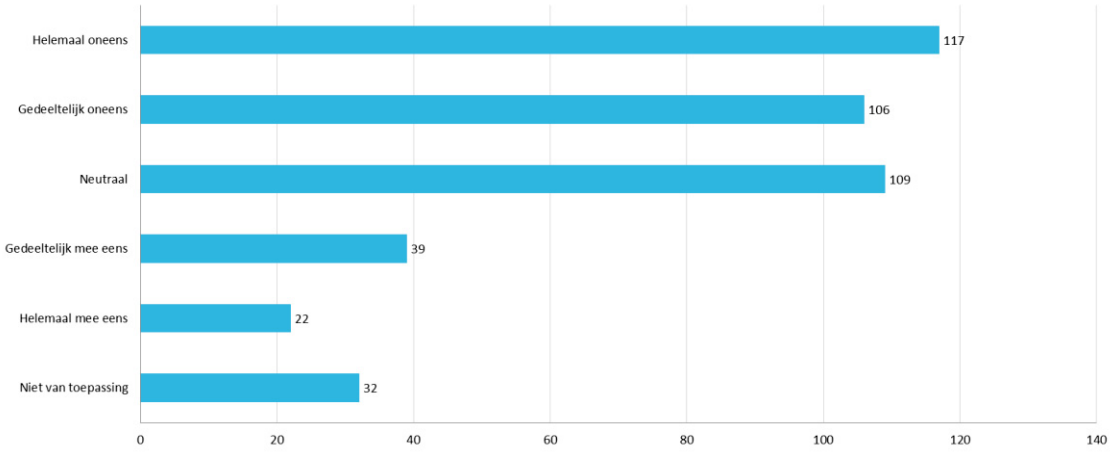
1. Fietsen in de gemeente is prettig.	
Helemaal oneens	7.29%
Gedeeltelijk oneens	27.29%
Neutraal	9.65%
Gedeeltelijk mee eens	34.82%
Helemaal mee eens	17.88%
Niet van toepassing	3.06%



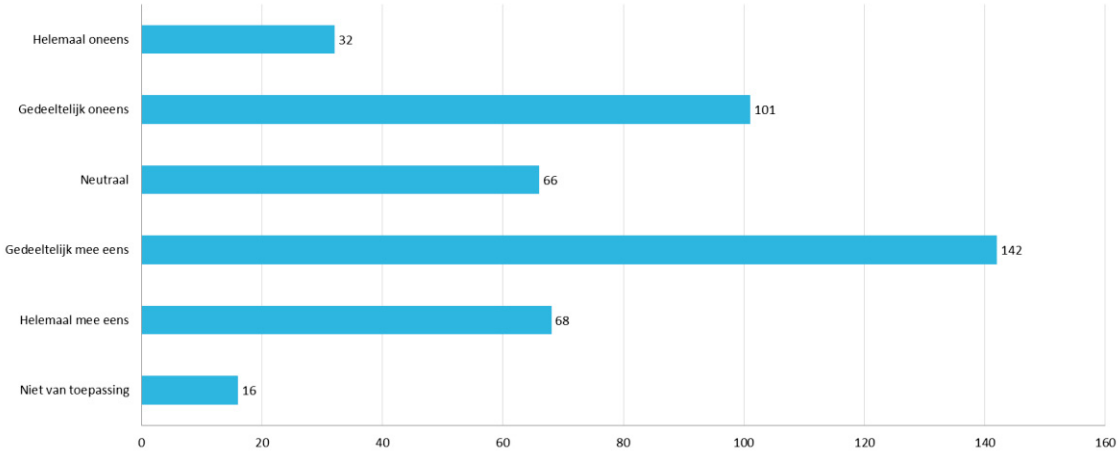
2. De fietspaden in de gemeente zijn over het algemeen comfortabel.	
Helemaal oneens	13.18%
Gedeeltelijk oneens	29.18%
Neutraal	9.41%
Gedeeltelijk mee eens	33.41%
Helemaal mee eens	12.00%
Niet van toepassing	2.82%



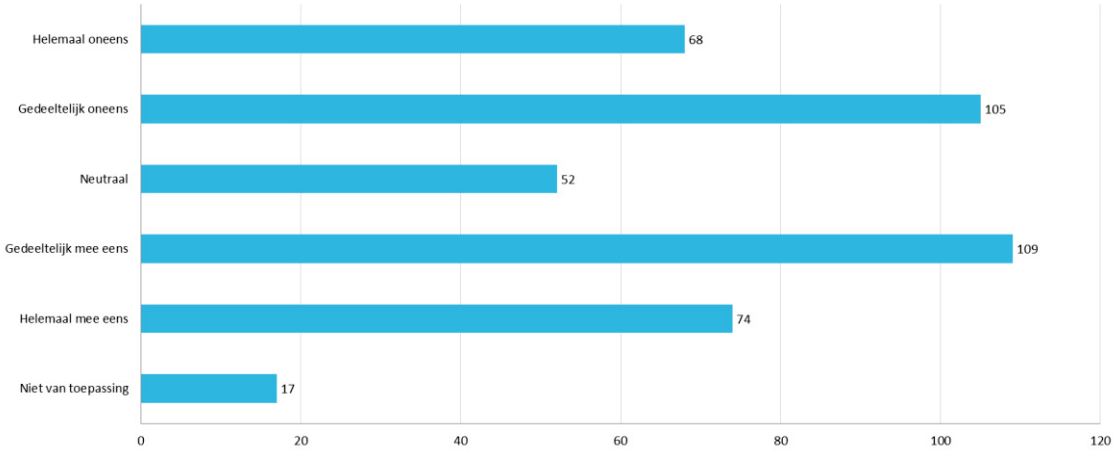
3. Ik moet vaak omfietsen om bij mijn bestemming te komen, er ontbreken goede verbindingen.	
Helemaal oneens	27.53%
Gedeeltelijk oneens	24.94%
Neutraal	25.65%
Gedeeltelijk mee eens	9.18%
Helemaal mee eens	5.18%
Niet van toepassing	7.53%



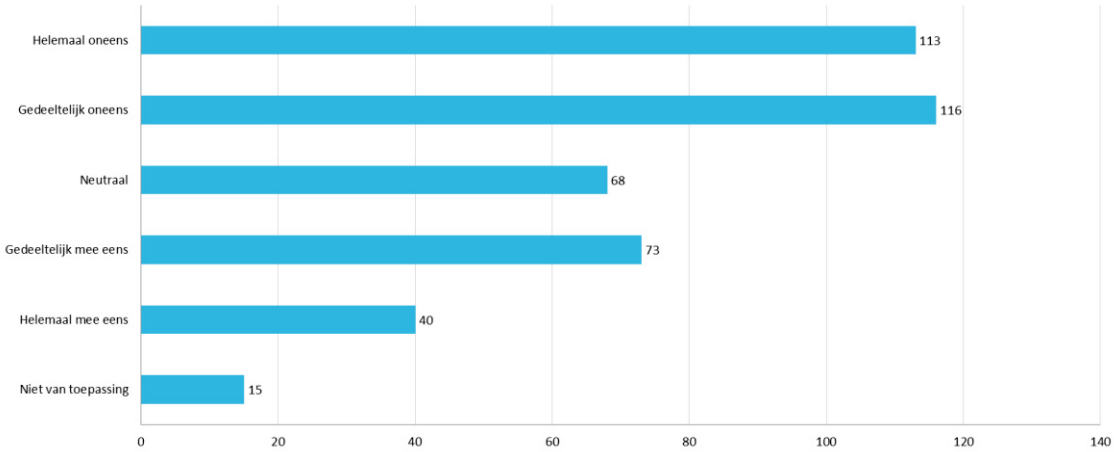
4. Ik voel me veilig op de fiets.	
Helemaal oneens	7.53%
Gedeeltelijk oneens	23.76%
Neutraal	15.53%
Gedeeltelijk mee eens	33.41%
Helemaal mee eens	16.00%
Niet van toepassing	3.76%



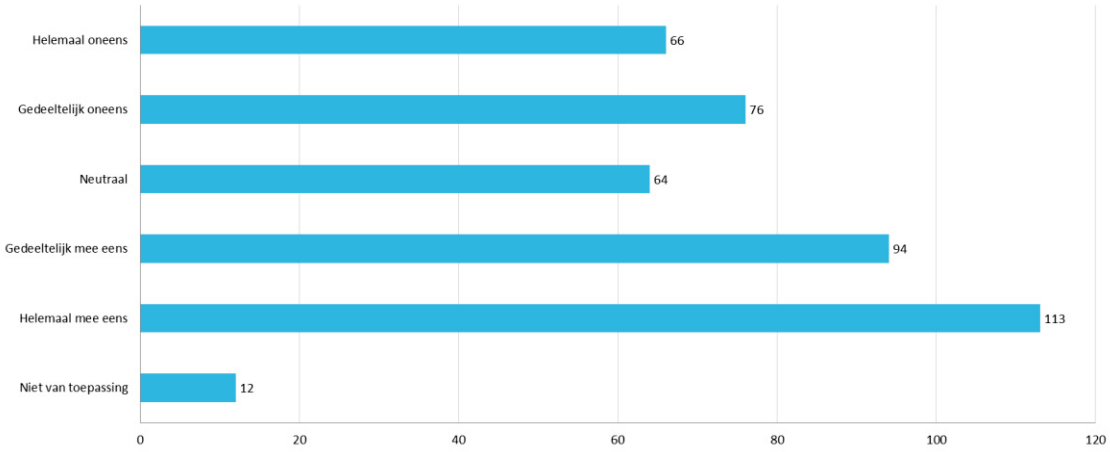
5. Ik vind de voetpaden over het algemeen voldoende breed.	
Helemaal oneens	16.00%
Gedeeltelijk oneens	24.71%
Neutraal	12.24%
Gedeeltelijk mee eens	25.65%
Helemaal mee eens	17.41%
Niet van toepassing	4.00%



6. De voetpaden worden voldoende onderhouden.	
Helemaal oneens	26.59%
Gedeeltelijk oneens	27.29%
Neutraal	16.00%
Gedeeltelijk mee eens	17.18%
Helemaal mee eens	9.41%
Niet van toepassing	3.53%



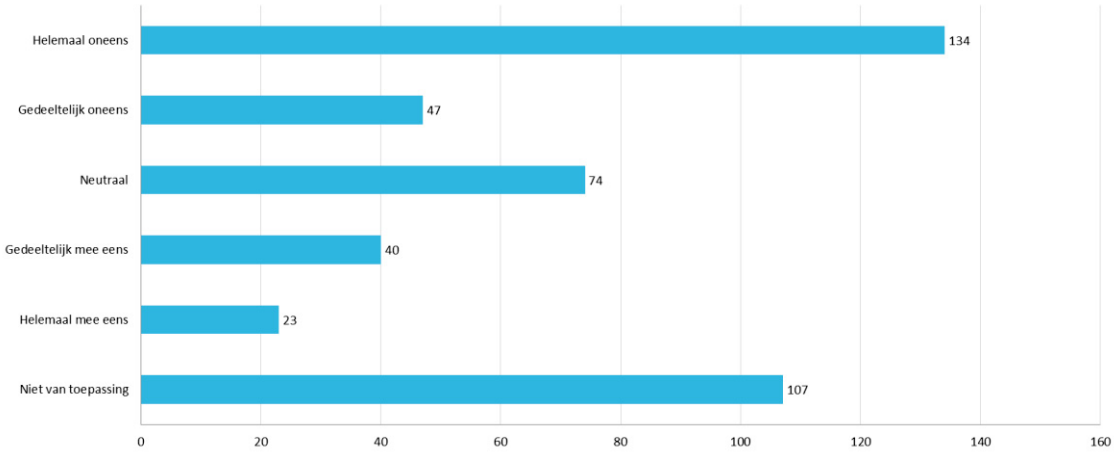
7. Als voetganger kan ik me makkelijk verplaatsen.	
Helemaal oneens	15.53%
Gedeeltelijk oneens	17.88%
Neutraal	15.06%
Gedeeltelijk mee eens	22.12%
Helemaal mee eens	26.59%
Niet van toepassing	2.82%



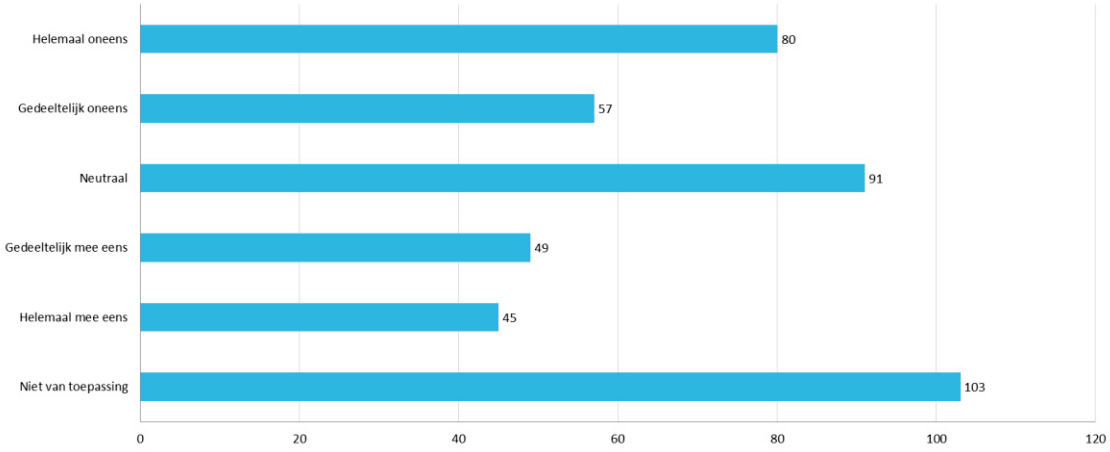
10. Hoe zouden we fietsgebruik in de gemeente Drimmelen kunnen bevorderen?	
[Open antwoorden]	100.00% / 425

4.4 Openbaar Vervoer

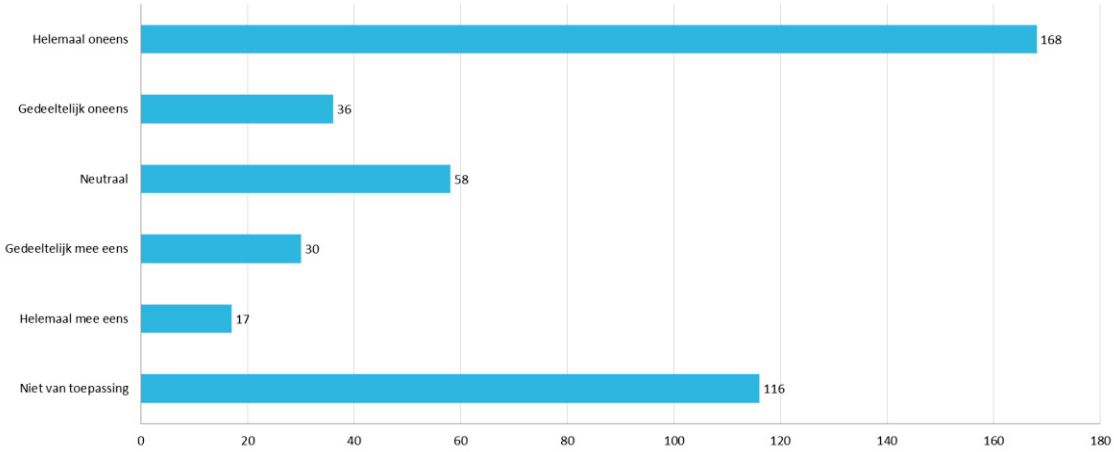
1. Het openbaar vervoer binnen de gemeente Drimmelen is voor mij een goed alternatief voor de auto.	
Helemaal oneens	31.53%
Gedeeltelijk oneens	11.06%
Neutraal	17.41%
Gedeeltelijk mee eens	9.41%
Helemaal mee eens	5.41%
Niet van toepassing	25.18%



2. Er rijden voldoende bussen in de gemeente Drimmelen.	
Helemaal oneens	18.82%
Gedeeltelijk oneens	13.41%
Neutraal	21.41%
Gedeeltelijk mee eens	11.53%
Helemaal mee eens	10.59%
Niet van toepassing	24.24%

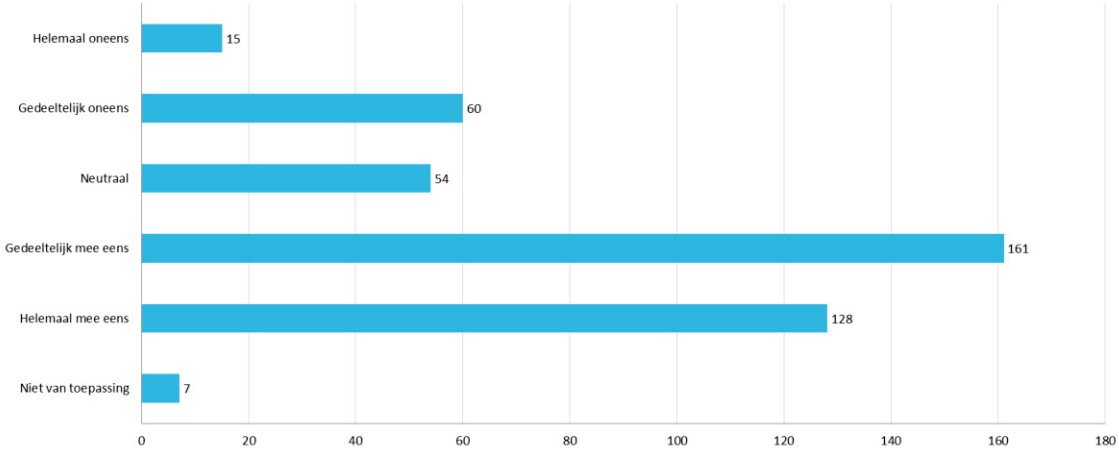


3. Ik kies regelmatig voor het openbaar vervoer als alternatief voor de auto of de fiets.	
Helemaal oneens	39.53%
Gedeeltelijk oneens	8.47%
Neutraal	13.65%
Gedeeltelijk mee eens	7.06%
Helemaal mee eens	4.00%
Niet van toepassing	27.29%

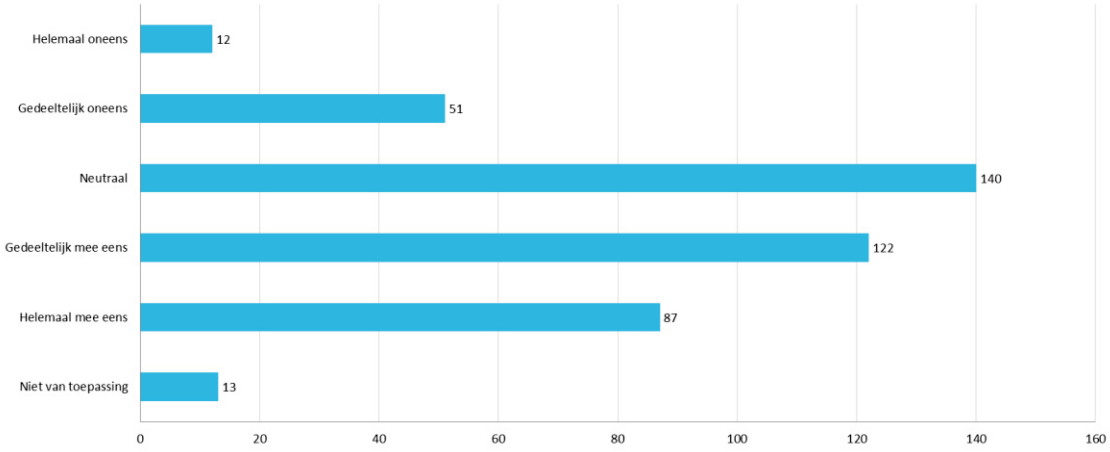


4.5 Verkeersveiligheid

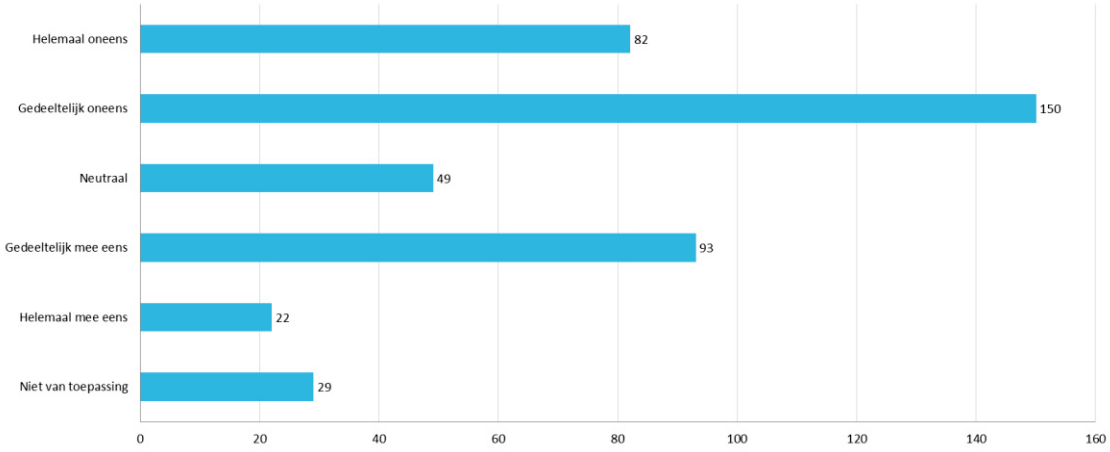
2. Binnen de gemeente Drimmelen voel ik me als automobilist veilig in het verkeer.	
Helemaal oneens	3.53%
Gedeeltelijk oneens	14.12%
Neutraal	12.71%
Gedeeltelijk mee eens	37.88%
Helemaal mee eens	30.12%
Niet van toepassing	1.65%



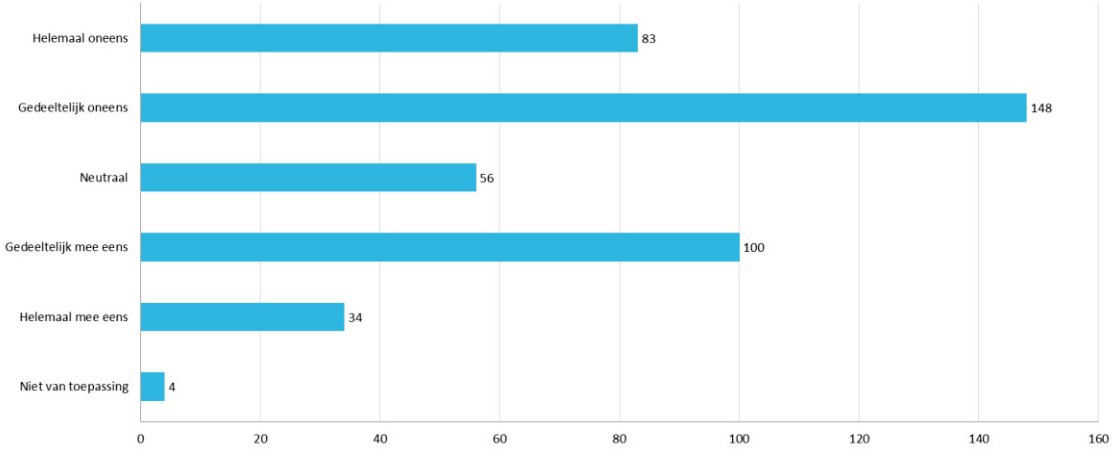
3. Er gebeuren weinig ongevallen in het verkeer in de gemeente Drimmelen.	
Helemaal oneens	2.82%
Gedeeltelijk oneens	12.00%
Neutraal	32.94%
Gedeeltelijk mee eens	28.71%
Helemaal mee eens	20.47%
Niet van toepassing	3.06%



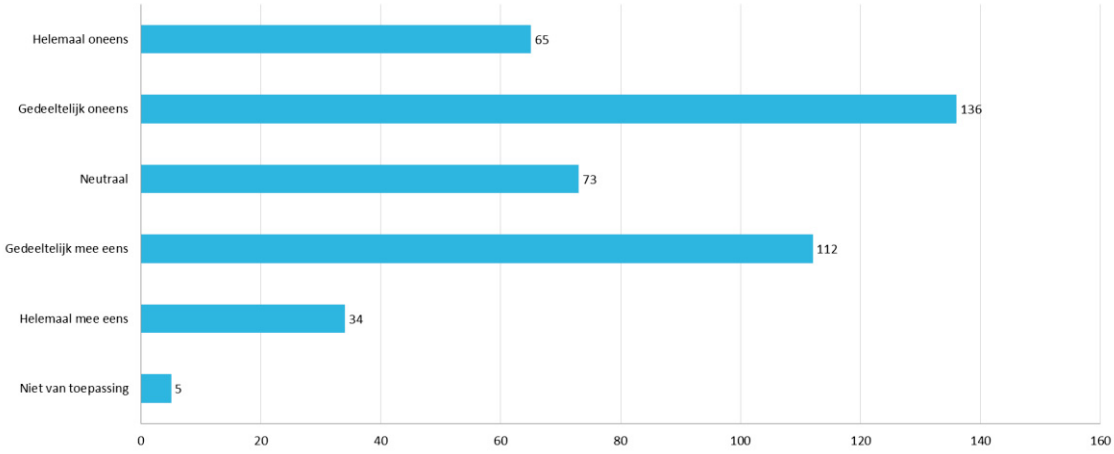
4. Kinderen kunnen in de gemeente Drimmelen veilig naar school fietsen/lopen.	
Helemaal oneens	19.29%
Gedeeltelijk oneens	35.29%
Neutraal	11.53%
Gedeeltelijk mee eens	21.88%
Helemaal mee eens	5.18%
Niet van toepassing	6.82%



5. Aan hoe de weg er in de gemeente Drimmelen uit ziet weet ik hoe snel ik mag rijden.	
Helemaal oneens	19.53%
Gedeeltelijk oneens	34.82%
Neutraal	13.18%
Gedeeltelijk mee eens	23.53%
Helemaal mee eens	8.00%
Niet van toepassing	0.94%

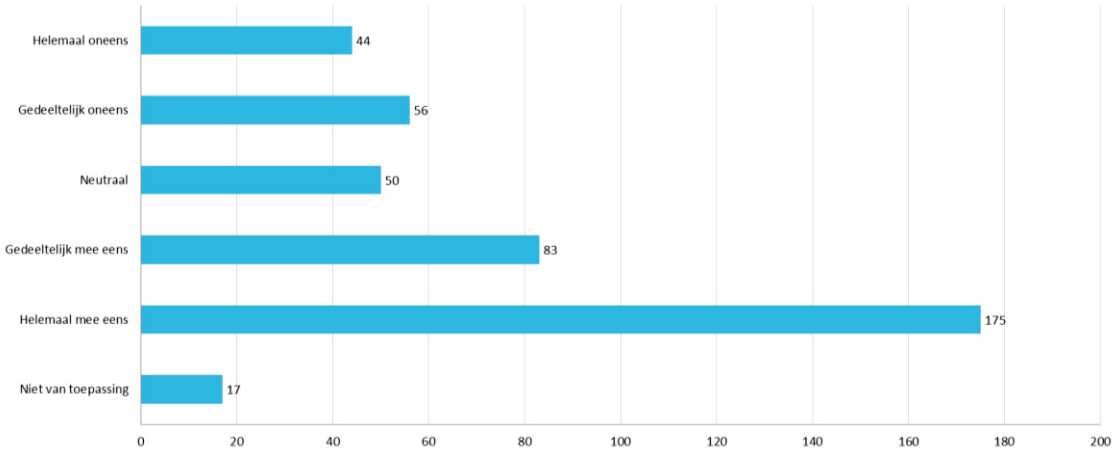


6. Aan hoe de weg er in de gemeente Drimmelen uit ziet weet ik of ik bijvoorbeeld fietsers kan verwachten.	
Helemaal oneens	15.29%
Gedeeltelijk oneens	32.00%
Neutraal	17.18%
Gedeeltelijk mee eens	26.35%
Helemaal mee eens	8.00%
Niet van toepassing	1.18%

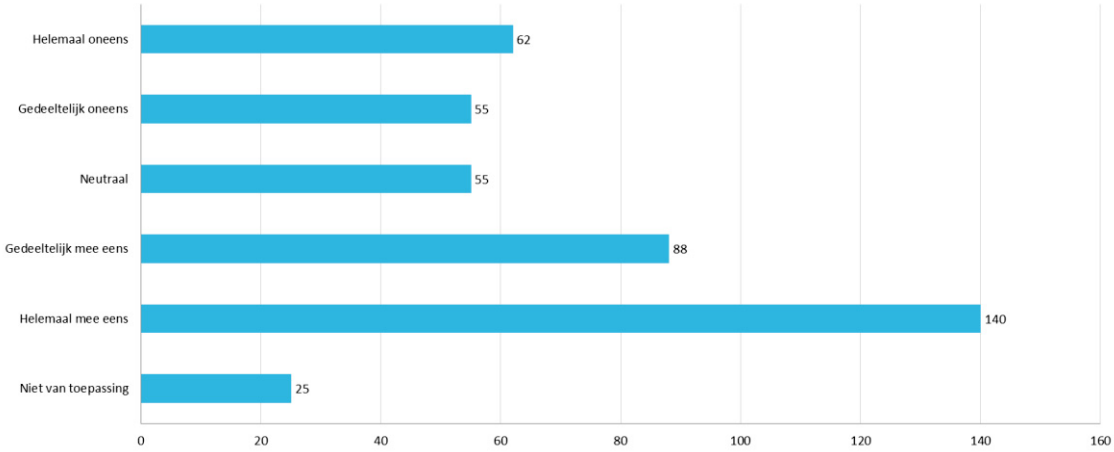


4.6 Leefbaarheid

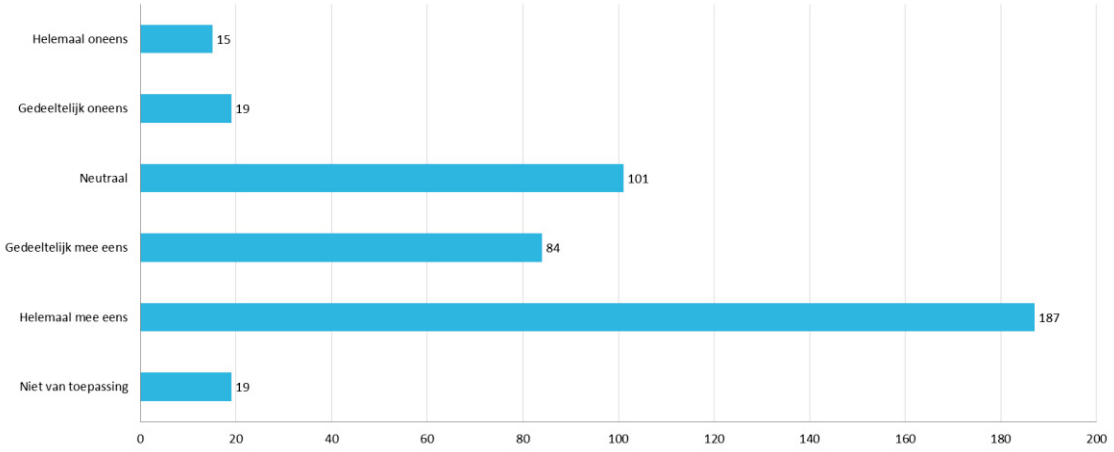
1. Ik ervaar regelmatig overlast van het verkeer (geluid, trillingen, stank).	
Helemaal oneens	10.35%
Gedeeltelijk oneens	13.18%
Neutraal	11.76%
Gedeeltelijk mee eens	19.53%
Helemaal mee eens	41.18%
Niet van toepassing	4.00%



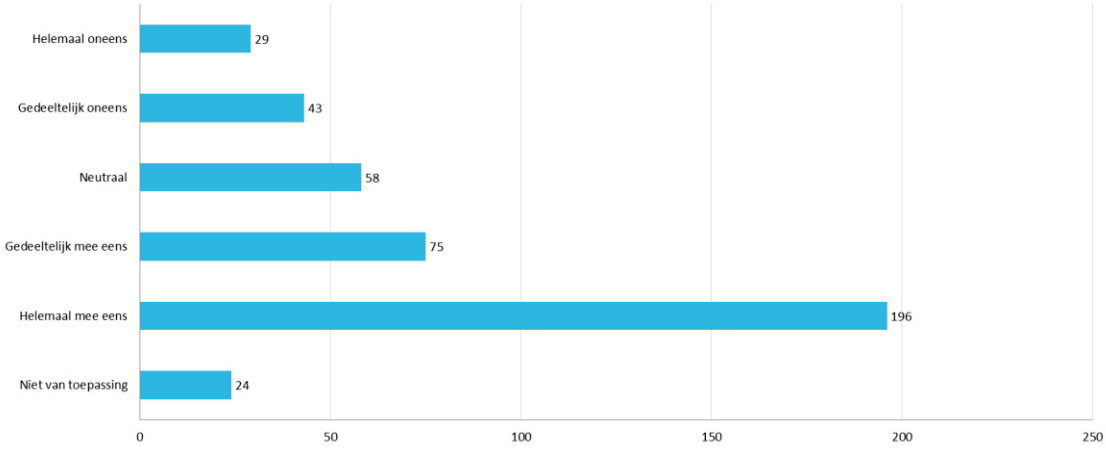
2. Ik ervaar regelmatig overlast van geparkeerde auto's in mijn straat.	
Helemaal oneens	14.59%
Gedeeltelijk oneens	12.94%
Neutraal	12.94%
Gedeeltelijk mee eens	20.71%
Helemaal mee eens	32.94%
Niet van toepassing	5.88%



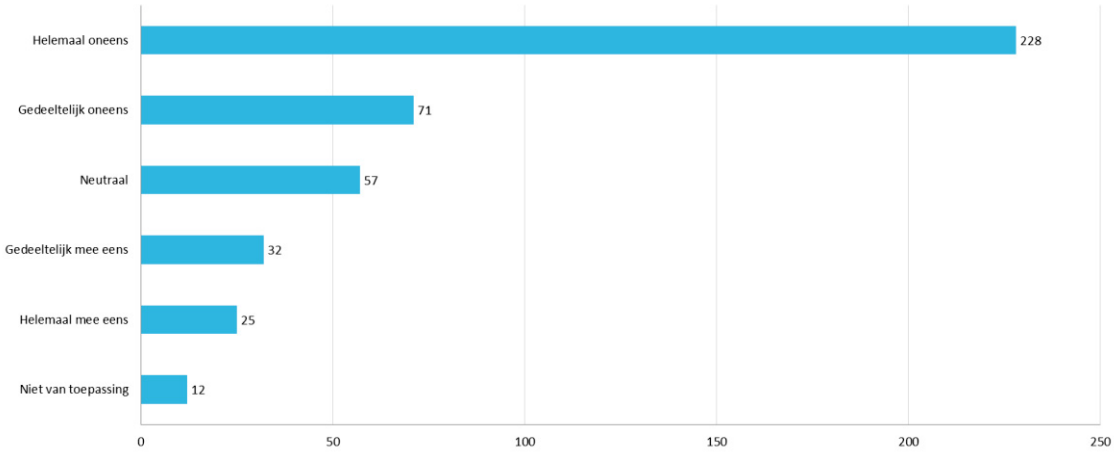
4. Er gaat veel sluipverkeer door de gemeente Drimmelen.	
Helemaal oneens	3.53%
Gedeeltelijk oneens	4.47%
Neutraal	23.76%
Gedeeltelijk mee eens	19.76%
Helemaal mee eens	44.00%
Niet van toepassing	4.47%



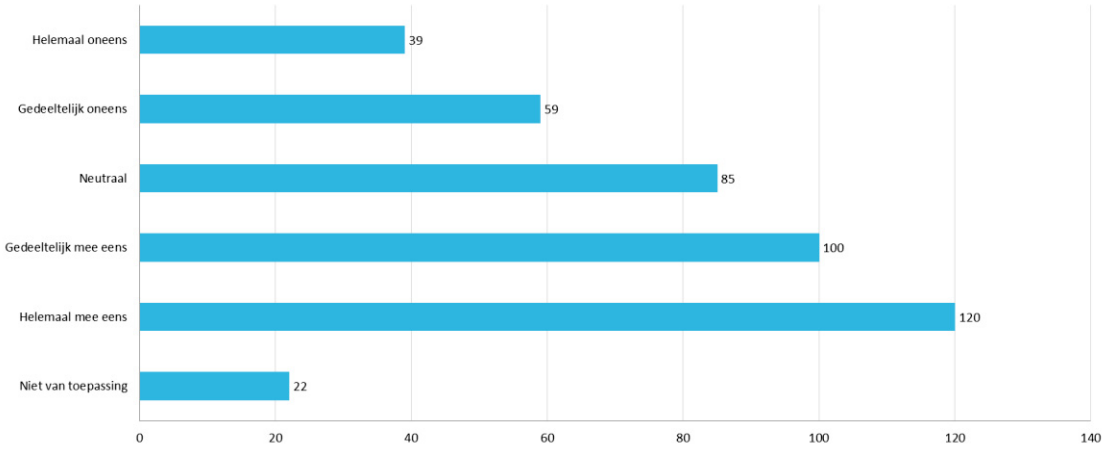
5. Ik ervaar overlast van vrachtverkeer door de kernen in de gemeente Drimmelen.	
Helemaal oneens	6.82%
Gedeeltelijk oneens	10.12%
Neutraal	13.65%
Gedeeltelijk mee eens	17.65%
Helemaal mee eens	46.12%
Niet van toepassing	5.65%



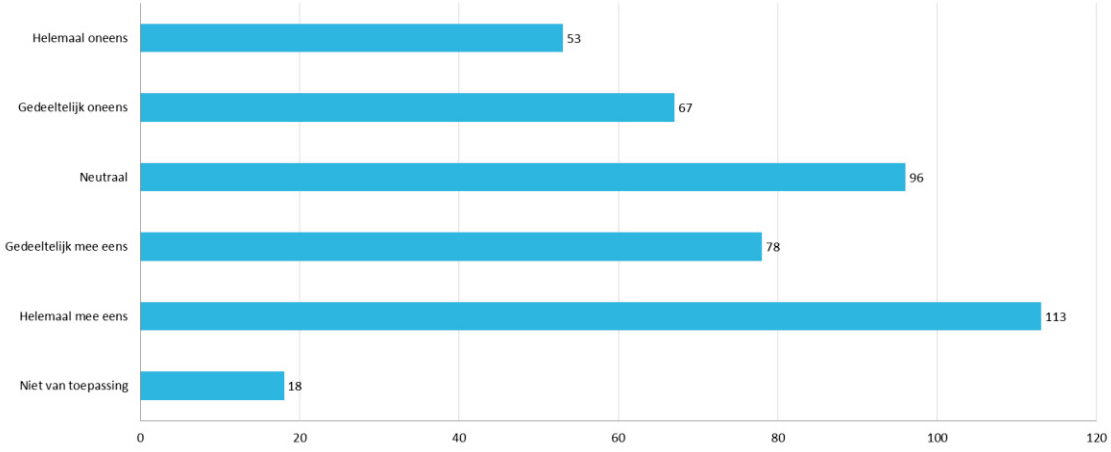
6. Er zijn voldoende handhavers zichtbaar op straat.	
Helemaal oneens	53.65%
Gedeeltelijk oneens	16.71%
Neutraal	13.41%
Gedeeltelijk mee eens	7.53%
Helemaal mee eens	5.88%
Niet van toepassing	2.82%



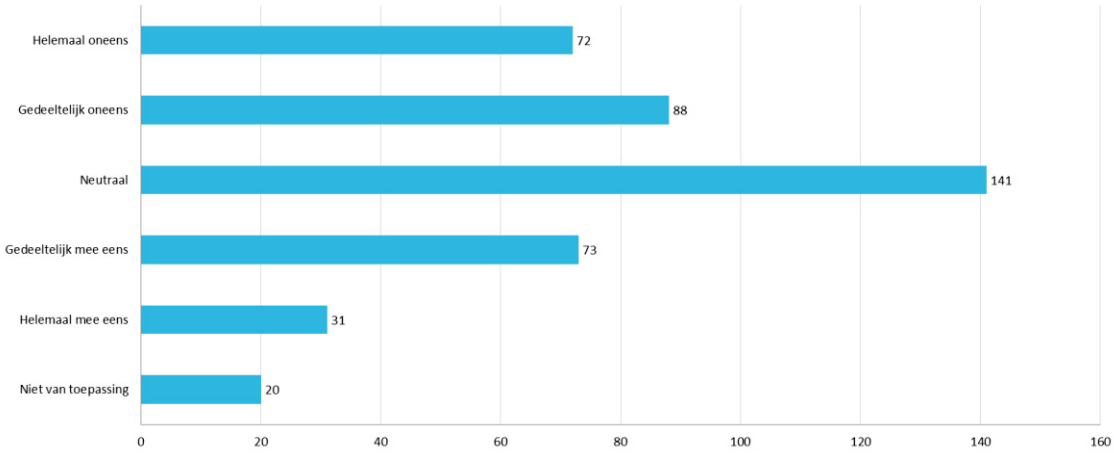
7. Ik ervaar overlast van vrachtverkeer in de kernen in de gemeente Drimmelen (bijvoorbeeld laad- en losverkeer).	
Helemaal oneens	9.18%
Gedeeltelijk oneens	13.88%
Neutraal	20.00%
Gedeeltelijk mee eens	23.53%
Helemaal mee eens	28.24%
Niet van toepassing	5.18%



8. Ik ervaar overlast van landbouwverkeer binnen de bebouwde kom	
Helemaal oneens	12.47%
Gedeeltelijk oneens	15.76%
Neutraal	22.59%
Gedeeltelijk mee eens	18.35%
Helemaal mee eens	26.59%
Niet van toepassing	4.24%

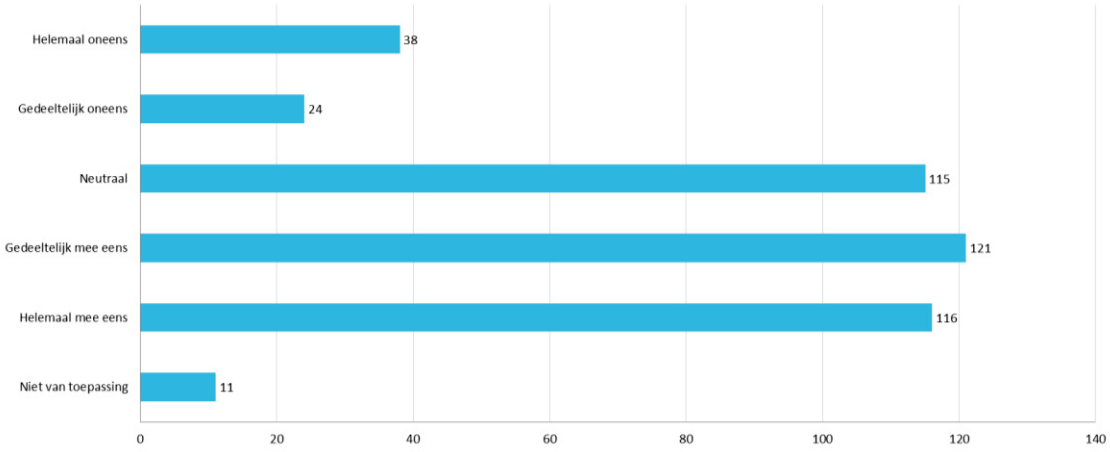


9. Ik ervaar overlast van landbouwverkeer buiten de bebouwde kom	
Helemaal oneens	16.94%
Gedeeltelijk oneens	20.71%
Neutraal	33.18%
Gedeeltelijk mee eens	17.18%
Helemaal mee eens	7.29%
Niet van toepassing	4.71%

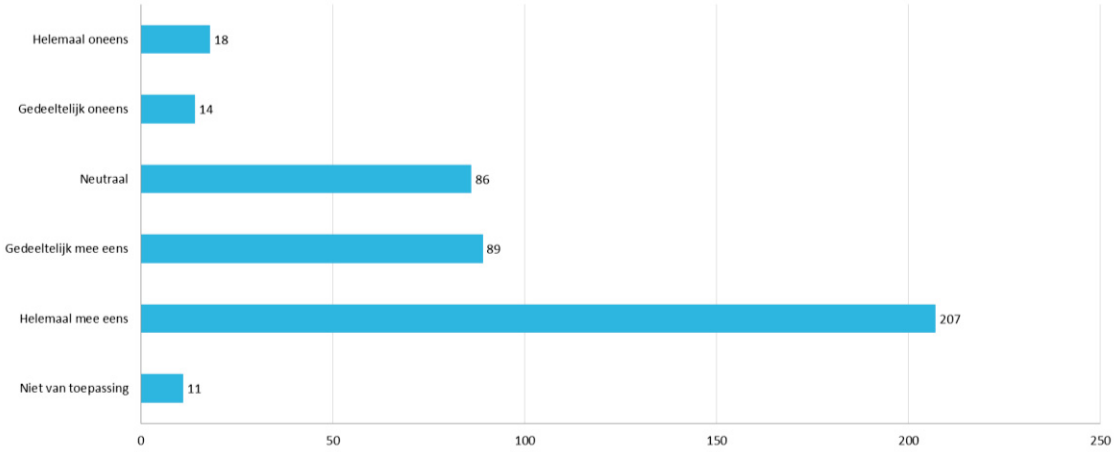


4.7 Nieuwe vervoerswijzen en technologieën.

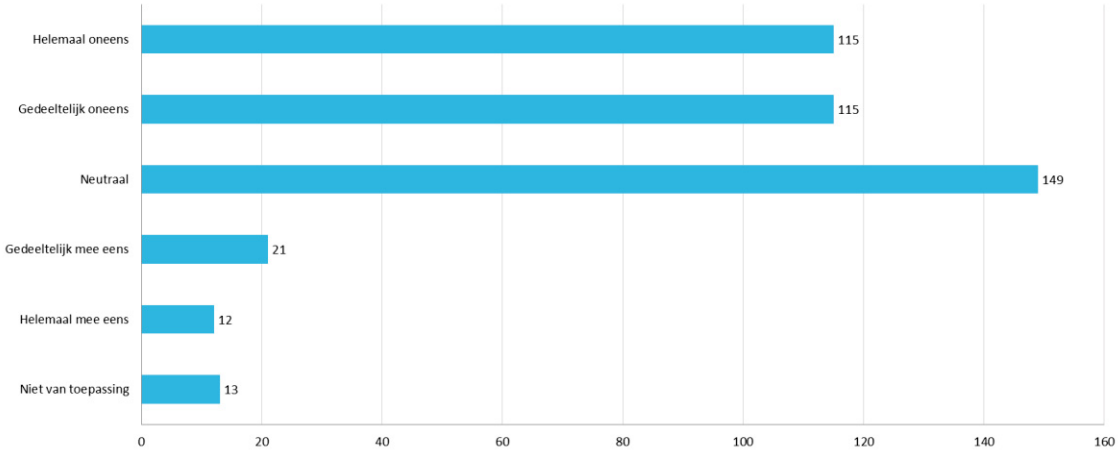
1. De gemeente moet gebruik van elektrische voertuigen stimuleren (bijvoorbeeld laadpalen en subsidies).	
Helemaal oneens	8.94%
Gedeeltelijk oneens	5.65%
Neutraal	27.06%
Gedeeltelijk mee eens	28.47%
Helemaal mee eens	27.29%
Niet van toepassing	2.59%



2. De gemeente moet meer investeren in nieuwe technologieën op het gebied van verkeer (bijvoorbeeld slimme verkeerslichten).	
Helemaal oneens	4.24%
Gedeeltelijk oneens	3.29%
Neutraal	20.24%
Gedeeltelijk mee eens	20.94%
Helemaal mee eens	48.71%
Niet van toepassing	2.59%

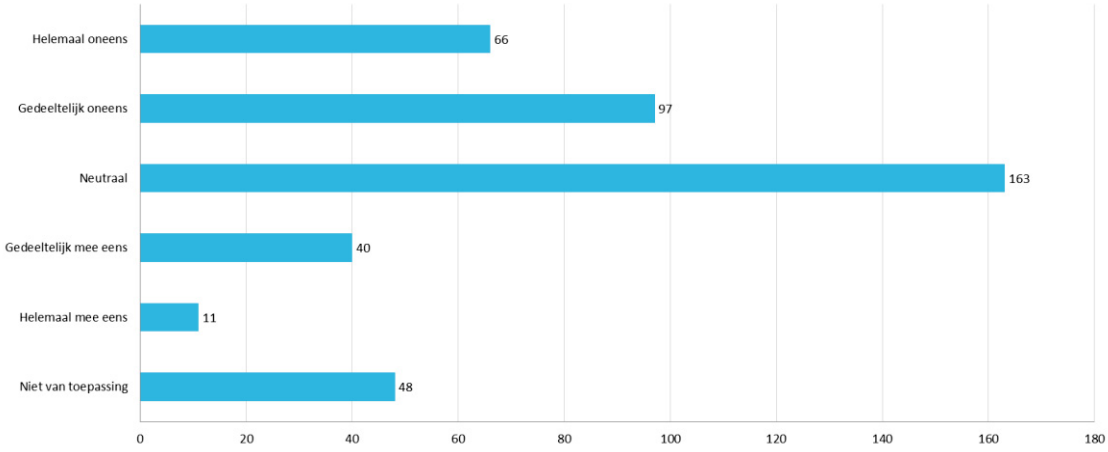


3. Ik vind dat de gemeente Drimmelen op verkeersgebied vooruitstrevend is op gebied van nieuwe technologieën.	
Helemaal oneens	27.06%
Gedeeltelijk oneens	27.06%
Neutraal	35.06%
Gedeeltelijk mee eens	4.94%
Helemaal mee eens	2.82%
Niet van toepassing	3.06%

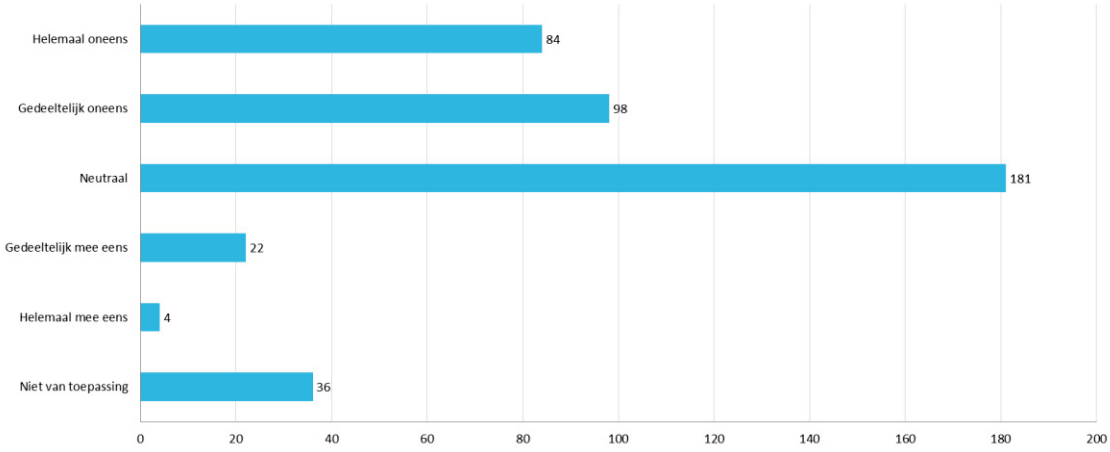


4.8 Duurzaamheid

1. De gemeente biedt mij voldoende mogelijkheden om met een lage CO2 uitstoot te reizen (bijv. elektrisch rijden, openbaar vervoer).	
Helemaal oneens	15.53%
Gedeeltelijk oneens	22.82%
Neutraal	38.35%
Gedeeltelijk mee eens	9.41%
Helemaal mee eens	2.59%
Niet van toepassing	11.29%

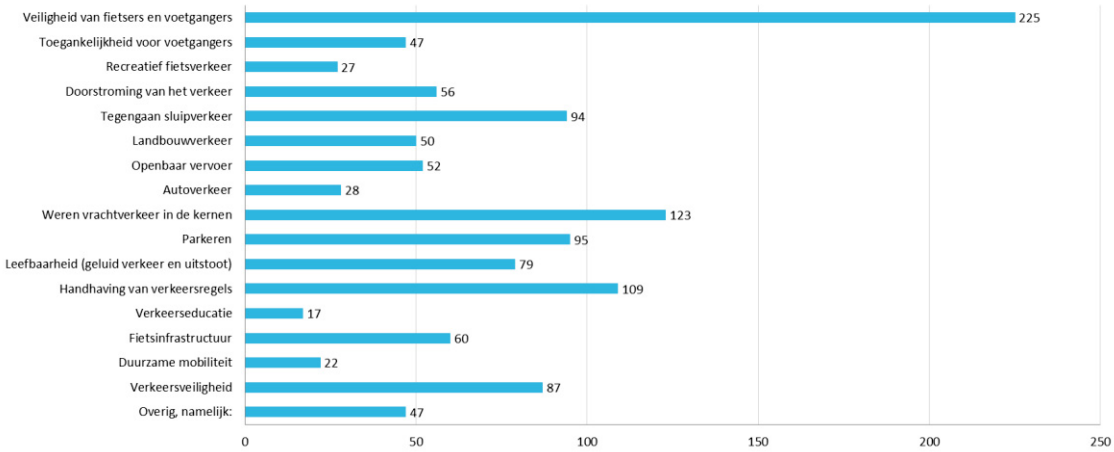


2. De gemeente is op het gebied van verkeer en vervoer een groene gemeente (onder meer CO2-uitstoot, schone energie)	
Helemaal oneens	19.76%
Gedeeltelijk oneens	23.06%
Neutraal	42.59%
Gedeeltelijk mee eens	5.18%
Helemaal mee eens	0.94%
Niet van toepassing	8.47%



4.9 Onderwerpen (uitvoering) beleid

16. Welk onderwerp zou van u extra aandacht moeten krijgen?(maximaal 3 onderwerpen selecteren)	
Veiligheid van fietsers en voetgangers	52.94%
Toegankelijkheid voor voetgangers	11.06%
Recreatief fietsverkeer	6.35%
Doorstroming van het verkeer	13.18%
Tegengaan sluipverkeer	22.12%
Landbouwverkeer	11.76%
Openbaar vervoer	12.24%
Autoverkeer	6.59%
Weren vrachtverkeer in de kernen	28.94%
Parkeren	22.35%
Leefbaarheid (geluid verkeer en uitstoot)	18.59%
Handhaving van verkeersregels	25.65%
Verkeerseducatie	4.00%
Fietsinfrastructuur	14.12%
Duurzame mobiliteit	5.18%
Verkeersveiligheid	20.47%
Overig, namelijk: [Open antwoorden]	11.06%



17. Stel: u bent de wethouder Verkeer van de Gemeente Drimmelen. Welke onderwerpen, verkeerssituaties of locaties zou u de komende jaren op willen lossen? (2 antwoorden mogelijk).

[Open antwoorden]	100.00% / 425


Drimmelen locaties
29 weergaven
DELEN
Kruispunten
Alle items
Snelheid
Alle items
Parkeren
Alle items
Voorrang
Alle items
Overzichtelijkheid
Alle items
Voetgangers
Alle items
Fiets
Alle items
Overig
Alle items
Inloggen
Willemsdorp
Mariapolder
Moerdijk
Binnen-Moerdijk
Gaete
Blauwe Sluis
Hooge Zwaluwe
Hoekske
Lochtenburg
Helkant
Zevenbergschen Hoek Dri
Drie Hoefijzers
Achterdijk
Zwartenberg
Jachthaven Biesbosch
Geertruidenberg
Raamsdonksveer
Sandoel
Statendam
Steelhoven
Hespelaar
Weststad II
Statendam Noord
Eind van Den Hout
Den Hout
Weststad Recycling
Dommelbergen
Vrachelen
Vijfhuizen
Ter Aalst
Oosterhout
Heistraat
Landgoed Bergvliet
Everdenberg
Vijf Eiken
Oosterhoutse Golf Club
Strikberg
De Gijster
Aakvlaai
De Kurenpolder Recreatie
Keizersveer
Google My Maps
Kaartgegevens ©2017 Google
Voorwaarden
500 m

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

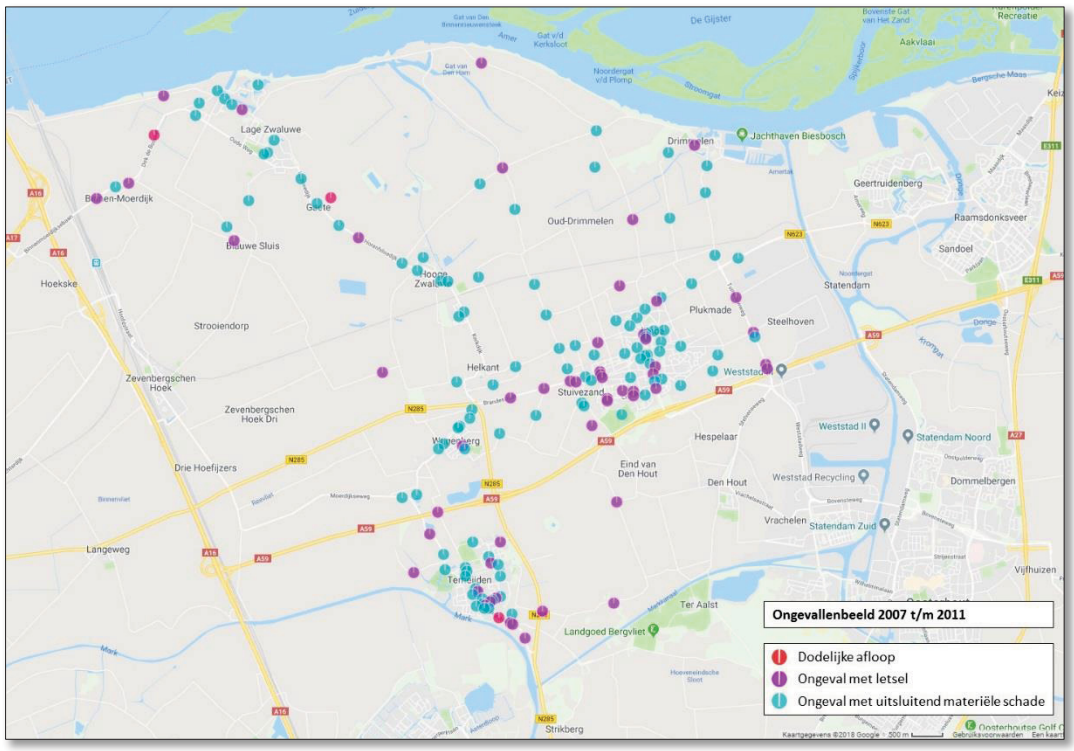
Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT

E. mike.heerekop@anteagroup.com

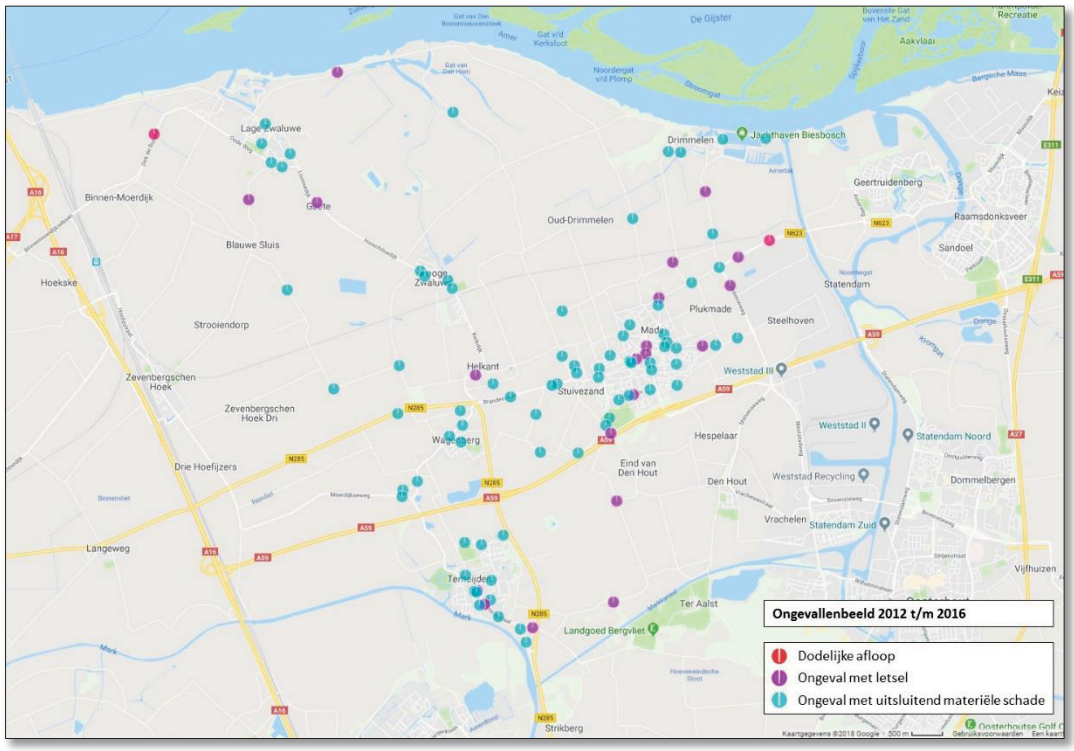
www.anteagroup.nl

Copyright © 2017
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

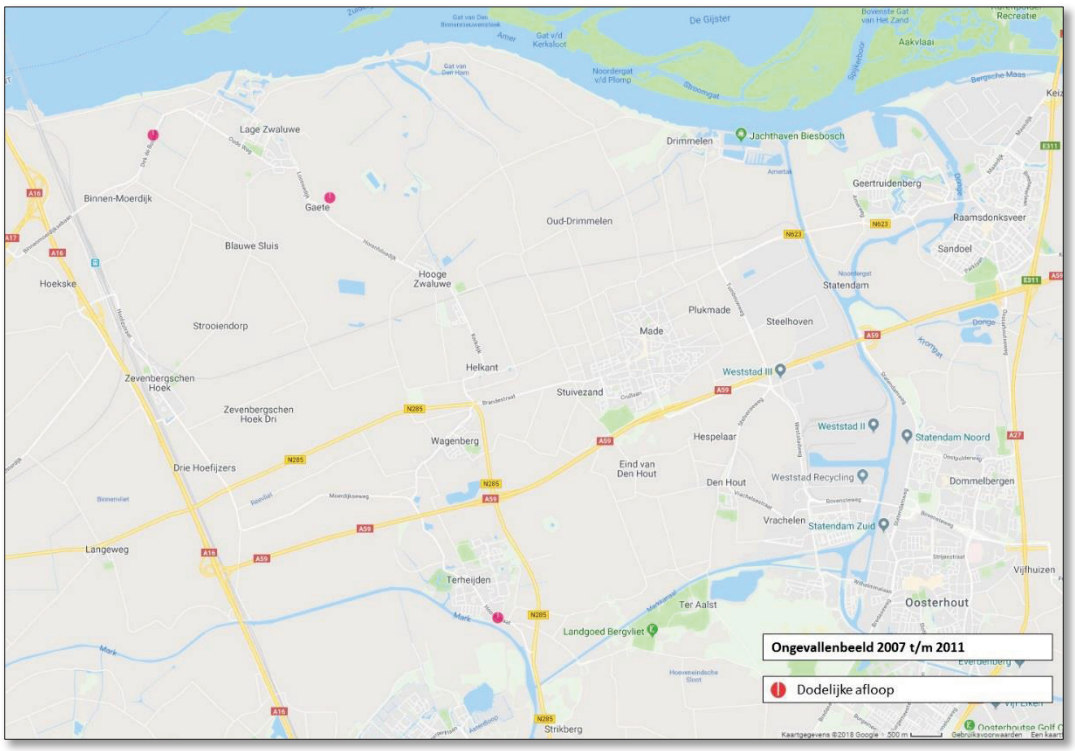
Bijlage 3 Kaartbeeld verkeersongevallen



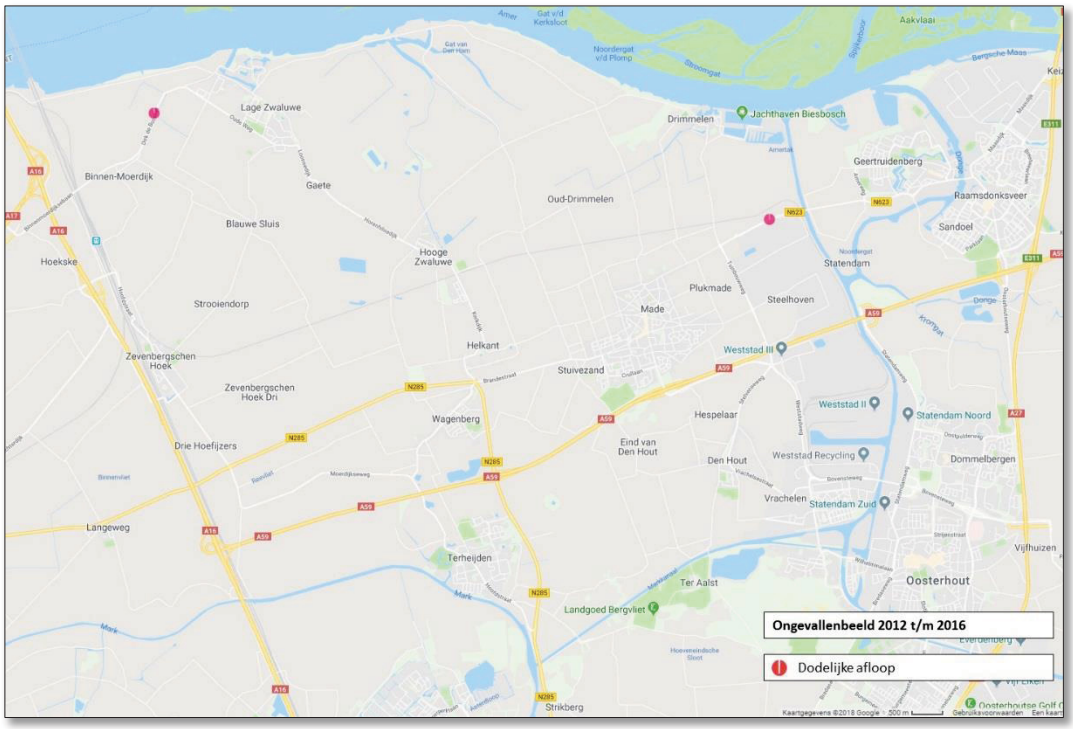
Afbeelding 1: verkeersongevallen Drimmelen 2007 t/m 2011 (bron: verkeersveiligheidskompas West-Brabant)



Afbeelding 2: verkeersongevallen Drimmelen 2012 t/m 2016 (bron: verkeersveiligheidskompas West-Brabant)



Afbeelding 3: verkeersongevallen dodelijke afloop Drimmelen 2007 - 2011 (bron: verkeersveiligheidskompas West-Brabant)



Afbeelding 4: verkeersongevallen dodelijke afloop Drimmelen 2012 - 2016 (bron: verkeersveiligheidskompas West-Brabant)

Bijlage 4 Begrippenlijst

Begrippenlijst

AMvB	Een algemene maatregel van bestuur (AMvB) is een besluit van de regering waarin regels uit een wet verder worden uitgewerkt. Voord-eel is dat niet alle details precies in de wet zelf geregeld hoeven te worden. Bovendien kan een AMvB veel makkelijker (en dus sneller) worden gewijzigd dan een wet.
ASVV	Een door het CROW uitgebracht boek met aanbevelingen voor (de inrichting van) verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom.
BVV	Beleidsplan Verkeer en Vervoer
CROW	Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.
Deelauto	Een auto die door meerdere mensen gebruikt, ook wel autodelen genoemd. Een huurauto is eigenlijk ook een soort deelauto die wordt aangeboden door “klassieke” autoverhuurbedrijven. Het voornaamste verschil is dat een deelauto vaak in de buurt staat, waardoor je er snel naartoe kunt lopen of fietsen in plaats van naar het verhuurbedrijf te moeten.
Emissieloos	Met emissie wordt de uitstoot van de uitlaatgassen van benzinemotoren bedoeld. Elektrische voertuigen zijn emissieloos.
Hybride auto	Een hybride auto is een voertuig, dat gebruik maakt van twee motoren die samen zorgen voor de aandrijving van het voertuig: een verbrandingsmotor en een elektromotor. Beide motoren hebben brandstof nodig. De verbrandingsmotor haalt haar brandstof (diesel of benzine) uit de brandstoftank. De elektromotor haalt de energie (stroom) uit het accupakket dat in de auto is ingebouwd.
Longitudinale enquête	Longitudinaal onderzoek is onderzoek waarbij herhaaldelijk en op dezelfde manier metingen worden verricht om een ontwikkeling in kaart te brengen.
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. In het MIRT zijn ruimtelijke en infrastructurele projecten opgenomen waar het Rijk direct financieel bij is betrokken.
Mvt / etmaal	Motorvoertuigen per etmaal.
Omrijdfactor	Deze factor geeft de extra kilometers weer ten opzichte van het aantal kilometers die worden afgelegd bij de oorspronkelijke verbinding.
Smart Mobility	Smart Mobility is de digitalisering van mobiliteit. Organisaties, mensen, goederen en voertuigen maken mobiliteit slimmer, efficiënter, comfortabeler en veiliger.
Speed pedelec	Een elektrische fiets die trapondersteuning biedt tot wel 45 kilometer per uur.
Utilitair fietsnetwerk	Fietsnetwerk gericht op het bereiken van bestemmingen, zoals een bedrijf, de school, de winkel. Het kan ook een recreatieve bestemming betreffen (het strand, de zwemplas etc.) of een NS-station of busstation, maar géén recreatief 'rondje fietsen’.
Wegcategorisering	Categorisering van wegen naar functie van de weg. Erftoegangswegen (om te verblijven), gebiedsontsluitingswegen (overgang tussen verkeren en verblijven) en stroomwegen (om te verkeren).

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT
T. +31 6 21 88 83 50
E. mike.heerekop@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2017
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.