

Mobiliteitsprogramma Moerdijk

Klant: Gemeente Moerdijk
Referentie: BK2187-RHD-XX-XX-RP-X-0001
Status: Concept/003
Datum: 8 januari 2026

Behoort bij besluit van de raad van de
gemeente Moerdijk d.d. 12/3/2026

mij bekend,
de raadsgriffier,



HASKONING NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Netherlands
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

Telefoon: +31 88 348 20 00
Fax: +31 33 463 36 52
E-mail: info@haskoning.com
Website: haskoning.com

Titel document: Mobiliteitsprogramma Moerdijk
Ondertitel:
Referentie: BK2187-RHD-XX-XX-RP-X-0001
Uw kenmerk
Status: Concept/001
Datum: 8 januari 2026
Projectnaam:
Projectnummer:
Auteur(s): G.N.
Opgesteld door: G.N.
Gecontroleerd door: J.W.
Datum:
Goedgekeurd door:
Datum:
Classificatie: Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. Haskoning Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van Haskoning Nederland B.V. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

Voorwoord van de wethouder	4	5	Tactische uitwerking	20
		5.1	Verkeersveiligheid	20
1 Inleiding	4	5.2	Bereikbaarheid	20
1.1 Het proces	5	5.3	Duurzaamheid	21
1.2 Van strategie tot uitvoeringsagenda	5			
1.3 Leeswijzer	7	6	Organisatie en context	22
2 Gemeente Moerdijk	8	6.1	Data en monitoring	22
2.1 Kenschets gemeente Moerdijk	8	6.2	Mobiliteit wordt integraal meegenomen	22
3 Moerdijkse mobiliteit in cijfers.	9	6.3	Externe samenwerking	22
3.1 Thematische ontwikkelingen	12	6.4	Financiering, capaciteit en organisatie	23
3.2 Gebiedsgerichte mobiliteitsopgaven	13	7	Aan de slag!	24
3.3 De belangrijkste mobiliteitsopgaven samengevat	14			
4 Mobiliteitskapstok 2040	15			
4.1 Volgen van nationaal beleid	15			
4.2 Aansluiten op regionale opgaves	15			
4.3 Omgevingsvisie Moerdijk '2040'	17			
4.4 Overig gemeentelijk beleid	17			

Voorwoord van de wethouder

De omgevingsvisie Moerdijk 2040 is het kompas van de gemeente om te bepalen hoe Moerdijk zich ontwikkelt. Mobiliteit is daarin van cruciaal belang. We zien dat de druk op de ruimte toeneemt en dat blijkt ook uit het feit dat het drukker wordt op het spoor en de weg. Om klaar te zijn voor de toekomst kijken we vooruit en proberen we in te spelen op de ontwikkelingen. Zo willen we dat onze mobiliteit schoner, veiliger, slimmer en inclusiever wordt.

Moerdijk is een uitgestrekte gemeente met een enorm netwerk van weg-spoor en vaarverbindingen. Hiervan willen we optimaal gebruik van maken zodat onze steden en dorpen bereikbaar blijven en dat geldt uiteraard ook voor alle bedrijven die in onze gemeente actief zijn.

Er liggen grote opgaven, omdat onze woonplaatsen groeien en het aantal verkeersbewegingen ook nog steeds toeneemt. De oplossing zit hem dan niet altijd in het aanleggen van nieuwe wegen maar in beter gebruik maken van zowel de verbinding als de vervoersmiddelen. We hebben twee NS-stations waar beter gebruik van kan worden gemaakt en we willen een goed ov-netwerk behouden en versterken. We willen onze kernen leefbaar houden door zeker in de centra niet de auto de norm te laten zijn maar de kwaliteit van verblijfsruimte.

Daarnaast willen we het mogelijk maken dat mobiliteit schoner worden met zero-emissie voertuigen en dat doen we door hiervoor de juiste voorzieningen aan te leggen en zelf het goede voorbeeld te geven.

Mobiliteit is ook belangrijk voor mensen die niet zelf de weg op kunnen. Om mee te kunnen doen moet je erop uit kunnen gaan en ook daar is aandacht voor in toegankelijk OV en een goed aanbod van doelgroepenvervoer.

Met trots presenteren wij u het mobiliteitsprogramma dat richtinggevend is voor de investeringen die we als gemeente de komende jaren gaan doen en de beweging die we willen maken om Moerdijk bereikbaar te houden op een veilige, duurzame, slimme en inclusieve manier.

Danny Dingemans
Wethouder

1 Inleiding

Mobiliteit is onmisbaar voor het dagelijks leven in de gemeente Moerdijk. Het maakt wonen, werken en recreëren mogelijk en draagt bij aan de kwaliteit van leven van inwoners, ondernemers en bezoekers. Bestemmingen zijn goed en duurzaam bereikbaar en iedereen kan zich veilig en zonder beperkingen verplaatsen – nu én in de toekomst.

De gemeente staat de komende jaren voor grote opgaven door ruimtelijke, demografische en technologische ontwikkelingen. Tot 2035 realiseert de gemeente Moerdijk een woningbouwopgave van circa 2.700 woningen, verspreid over onder andere Zevenbergen Oost en Willemstad Oost, naast woningbouw in kleinere kernen. Tegelijkertijd verandert de bevolkingssamenstelling door vergrijzing, verdwijnen voorzieningen uit kleinere kernen en groeit de behoefte van inwoners om mee te denken en mee te beslissen. Deze trends hebben direct én indirect invloed op het mobiliteitssysteem van de gemeente Moerdijk. Meer inwoners en werklocaties zorgen voor extra verkeersbewegingen, terwijl vergrijzing vraagt om toegankelijke en veilige reisopties. Mobiliteit beïnvloedt dan weer hoe mensen hun woon- en leefomgeving ervaren.

Kortom, om goed te kunnen inspelen op de opgaven die op de gemeente Moerdijk afkomen, is het van belang dat de gemeente aan de voorkant duidelijke keuzes maakt. Deze keuzes vormen de basis voor een mobiliteitssysteem dat niet alleen functioneel is, maar ook bijdraagt aan bredere maatschappelijke doelen. Mobiliteit is immers geen doel op zich, maar een middel om de bereikbaarheid te verbeteren, waardoor de leefbaarheid en gezondheid in de dorpen en buitengebieden behouden én versterkt kunnen worden.

Daarom legt dit Mobiliteitsprogramma een integrale visie vast voor de komende jaren, waarin mobiliteit wordt verbonden aan deze opgaven. Door deze visie te vertalen naar concrete maatregelen en projecten, is de gemeente Moerdijk ook in 2040 een aantrekkelijke, bereikbare en toekomstbestendige gemeente voor iedereen die er woont, werkt of op bezoek komt. Dit programma gaat over de wegen waar de gemeente Moerdijk wegbeheerder van is, en niet over spoor-, water-, provinciale of rijkswegen.

Het Mobiliteitsprogramma sluit aan op de Omgevingsvisie Moerdijk 2040, waarin het ruimtelijk toekomstbeeld van de gemeente is geschetst. De kernambities uit de Omgevingsvisie zijn vertaald naar het mobiliteitsdomein, met uitwerkingen op bereikbaarheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid. Zo wordt gezorgd voor samenhang met andere beleidsvelden en een integrale aanpak. Door het doorlopen van deze drie stappen wordt een proces doorlopen van strategie, naar tactisch naar uitvoering.

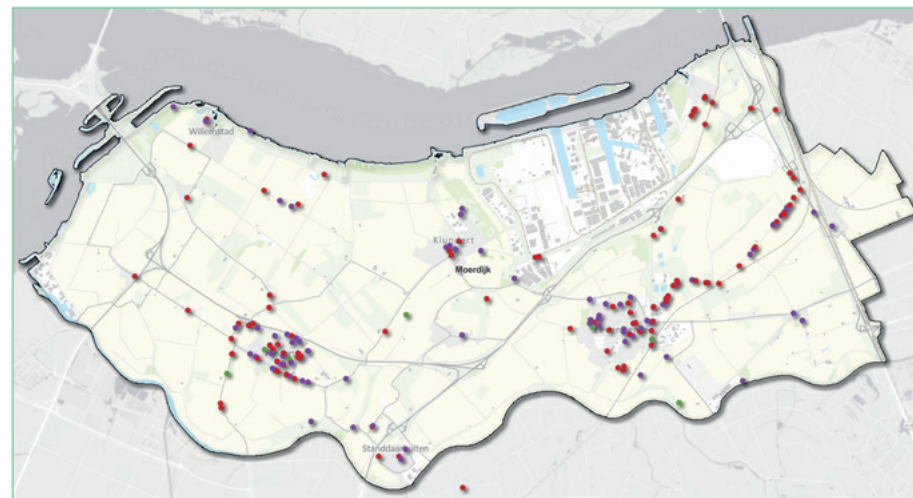
1.1 Het proces

Voor de totstandkoming van het Mobiliteitsprogramma is een interactief proces gevolgd waarin inwoners, ondernemers en belanghebbenden hun ervaringen en wensen konden delen. Daarbij is gebruikgemaakt van eerdere participatietrajecten, zoals de Omgevingsvisie, het Programma Vitale Centra en Maptionnaire Willemstad (online omgeving waar belanghebbenden opmerkingen konden maken). Daarnaast is gebruik gemaakt van informatie komende uit een eerder traject tot het opstellen van een mobiliteitsprogramma voor de gemeente Moerdijk. Intern is samengewerkt met verschillende beleidsadviseurs en extern is samengewerkt met andere overheden die betrokken zijn bij mobiliteit.

In april 2025 is een digitale enquête uitgezet onder bewoners, ondernemers en bezoekers. Via deze weg hebben zij hun ervaringen en wensen gedeeld op gebied van mobiliteit. De resultaten van deze inventarisatie zijn gebruikt als input voor het uitvoeringsprogramma. Een samenvatting van de resultaten is te vinden in bijlage 3.

Om ervoor te zorgen dat mobiliteit goed aansluit op overige beleidsthema's is samengewerkt met medewerkers van verschillende afdelingen. Dit is gedaan door een raakvlakken- en werksessie met verschillende beleidsterreinen en hebben ze meermaals input geleverd.

Aan het begin van dit proces is het college van B&W en de gemeenteraad geïnformeerd over het proces van het opstellen van het Mobiliteitsprogramma. Opmerkingen tijdens de informatieavond voor de gemeenteraad zijn meegenomen in dit programma.



Figuur 1, Overzichtskartaal van de opgehaalde reacties

1.2 Van strategie tot uitvoeringsagenda

In december 2023 is de omgevingsvisie van de gemeente Moerdijk vastgesteld. Het mobiliteitsprogramma is een inhoudelijke uitwerking op het thema mobiliteit en verkeer afgeleid van deze omgevingsvisie. Daarmee is het geen programma zoals bedoeld onder de omgevingswet, maar werkt het doelen uit de omgevingsvisie uit.

Het eerste deel van het mobiliteitsprogramma bevat de Mobiliteitskapstok 2040. Dit is het beleidskader op basis waarvan alle onderliggende beleidsstukken kunnen worden afgestemd. De kapstok is opgebouwd aan de hand van het toekomstbeeld uit de Omgevingsvisie, aangevuld met

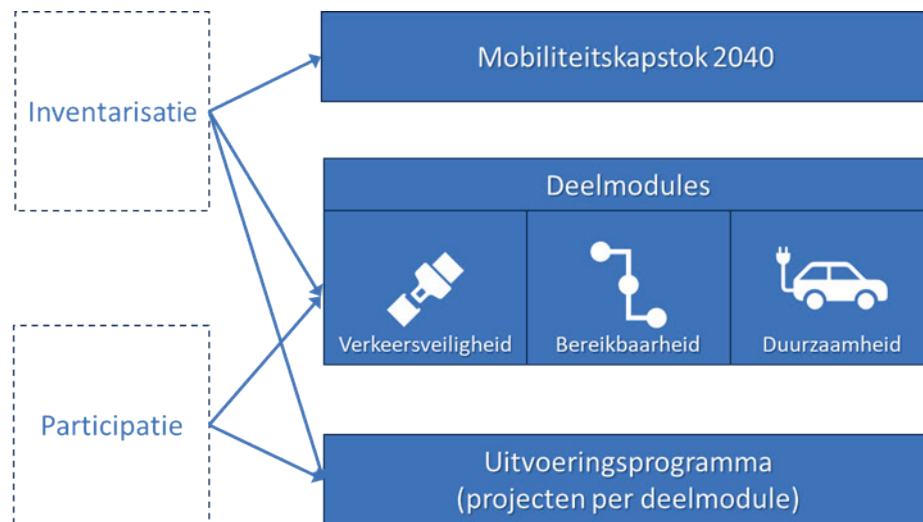
andere overkoepelende beleidsstukken waarbinnen het mobiliteitsprogramma een plek heeft.

Het tweede deel is de tactische uitwerking van de Mobiliteitskapstok aan de hand van drie deelmodules op gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid. Deze geven een concretere uitwerking voor de middellange termijn dan de strategische component. Binnen de deelmodules worden verschillende mobiliteitsthema's uitgewerkt, waaronder

elektrisch rijden, actieve mobiliteit, enz. In de toekomst kan mogelijk het aantal deelmodules uitgebreid worden, mocht dit nodig blijken.

In het uitvoeringsprogramma, dat zal voortvloeien uit dit programma, worden infrastructurele evenals mensgerichte maatregelen uitgewerkt in de vorm van maatregelen en projecten.

De modules en het uitvoeringsprogramma zijn adaptief, wat betekent dat deze met enige regelmaat geactualiseerd en aangevuld worden met bijvoorbeeld nieuwe maatregelen en projecten.



Figuur 2, opbouw mobiliteitsprogramma gemeente Moerdijk

1.3 Leeswijzer

In dit Mobiliteitsprogramma draait het om de ambities en wensen van de gemeente Moerdijk voor het thema mobiliteit voor de periode tot en met 2035.

Hoofdstuk 2 – Gemeente Moerdijk: Dit hoofdstuk beschrijft de karakteristieken van de gemeente Moerdijk die bepalend zijn voor de wijze waarop de mobiliteit is ingericht.

Hoofdstuk 3 – Moerdijkse Mobiliteit in cijfers: Dit hoofdstuk gaat in op de huidige situatie: ruimtelijke en demografische kenmerken, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en trends en ontwikkelingen. Daarnaast wordt ingezoomd op thematische ontwikkelingen en gebiedsgerichte opgaven, waarna de grootste mobiliteitsopgaven voor de gemeente Moerdijk aan de orde komen.

Hoofdstuk 4 – Mobiliteitskapstok 2040: In dit hoofdstuk staan nationale, regionale en lokale ambities, zoals de Omgevingsvisie en aanverwant beleid.

Hoofdstuk 5 – Tactische uitwerking: Dit hoofdstuk geeft inzicht in de aanpak en de tactische uitwerking om de opgaven voor Moerdijk aan te pakken.

Hoofdstuk 6 – Organisatie en contact: In dit hoofdstuk worden de organisatorische borging en concrete stappen voor uitvoering beschreven.

Hoofdstuk 7 – Aan de slag: In dit hoofdstuk worden de belangrijkste resultaten samengevat en wordt een doorkijk gegeven naar de deelmodules waarop dit programma input levert.

2 Gemeente Moerdijk

Voordat de strategie bepaald wordt, wordt eerst de huidige situatie in beeld gebracht. de gemeente Moerdijk er anno 2025 uit, hoe functioneert het mobiliteitssysteem, welke knelpunten spelen er en welke trends en ontwikkelingen zijn daarop van invloed? Deze analyse is gebaseerd op participatie (enquête), onderzoeken, ongevalcijfers, verkeers- en parkeertellingen en verkeersmodelberekeningen. Deze referentiesituatie vormt de basis voor de keuzes in dit programma. Om het mobiliteitssysteem goed te begrijpen, wordt eerst de ruimtelijke en maatschappelijke context van de gemeente Moerdijk geschetst. Deze kenmerken hebben in belangrijke mate bepaald hoe het mobiliteitssysteem zich heeft ontwikkeld.

2.1 Kenschets gemeente Moerdijk

Ligging en landschap: De gemeente Moerdijk is een uitgestrekte gemeente met elf kernen: Zevenbergen, Klundert, Willemstad, Fijnaart, Heijningen, Moerdijk, Standdaarbuiten, Noordhoek, Langeweg, Zevenbergschen Hoek en Helwijk. Elke kern heeft een eigen karakter: van de historische vesting Willemstad tot de stedelijke woonkern Zevenbergen. De ligging aan het water – Hollandsch Diep, Volkerak, Mark en Dintel – heeft het landschap gevormd tot open polders met dijken, bomenrijen en buitendijkse natuurgebieden zoals de Buitengorzen. Deze vormgeving van het landschap is bepalend voor een deel van het mobiliteitssysteem en de opgaven: veel verbindingen in het buitengebied lopen over lange, smalle en rechte dijkwegen, oorspronkelijk aangelegd voor waterveiligheid. Deze hebben tegenwoordig invloed op fietsveiligheid, landbouwverkeer, maar ook toeristisch-recreatieve kansen.

Karakter en identiteit: De gemeente telt eind 2025 ruim 38.000 inwoners, verspreid over elf kernen, en is groeiende naar 40.000+ inwoners. Deze kernen kenmerken zich door een hechte sociale structuur, met een actief verenigingsleven en een “ons-kent-ons”-gevoel. Door het lagere aantal inwoners is het voorzieningenniveau in de kleinere kernen beperkt. In de loop der jaren zijn diverse winkels en diensten verdwenen, waardoor inwoners afhankelijk zijn van voorzieningen in de grotere verzorgingskernen: Zevenbergen, Klundert, Willemstad en Fijnaart. De afstanden tussen kernen zorgen bij inwoners voor een grotere autoafhankelijkheid omdat OV niet altijd aanwezig is.

Economie: De gemeente Moerdijk beschikt over een groot haven- en industrieterrein, een economische motor van (inter)nationale betekenis. Het gebied is uitstekend bereikbaar via waterwegen en snelwegen en vormt, na Rotterdam, de grootste containeroverslaghaven van Nederland met circa 630.000 containers per jaar. Deze schaalgrootte biedt veel werkgelegenheid en versterkt de logistieke positie, maar brengt ook uitdagingen op het gebied van milieu, verkeersdruk en leefbaarheid. Zo zorgen grote stromen vrachtverkeer van en naar de haven voor extra druk op de infrastructuur. En ook de duizenden werknemers zorgen voor druk op het (onderliggende) wegennet. Toekomstige uitbreiding van de haven en het in 2025 in de 1e fase opgeleverde Logistiek Park Moerdijk zullen deze dynamiek verder vergroten.

Agrarisch karakter: De agrarische sector is een belangrijk en gewaardeerd onderdeel van de lokale economie en geeft de gemeente Moerdijk zijn kenmerkende open polderlandschap. Dankzij de vruchtbare zee- en rivierkleigrond is het gebied uitermate geschikt voor akkerbouw en veehouderij. Deze agrarische sector brengt echter ook uitdagingen met zich mee. Tijdens piekseizoenen zorgt groot landbouwmaterieel op smalle polderwegen voor extra verkeersdruk, wat gevolgen heeft voor zowel verkeersveiligheid als leefbaarheid. Daarnaast levert de kleigrond technische beperkingen op: verkeersdrempels kunnen trillingsschade veroorzaken aan gebouwen, waardoor niet alle infrastructurele maatregelen toepasbaar zijn.

Toerisme en recreatie: De gemeente Moerdijk kent een rijk cultuurhistorisch en landschappelijk erfgoed dat toeristen en recreanten aantrekt. De vestingsteden Willemstad en Klundert, forten van de Zuiderwaterlinie en natuurgebieden langs het Hollandsch Diep, Volkerak en de Biesbosch bieden ruimte voor wandelen, fietsen en watersport. Jachthavens en recreatieve routes versterken deze aantrekkingskracht.

Deze kwaliteiten zorgen voor extra verkeersdruk in het toeristisch seizoen en tijdens grotere evenementen, wat vraagt om goede bereikbaarheid, veilige fietsverbindingen en leefbare parkeeroplossingen.

3 Moerdijkse mobiliteit in cijfers.

De gemeente Moerdijk ligt op een strategisch knooppunt van snelwegen (A4/A29, A16, A17 en A59), waterwegen en spoorlijnen. Hierdoor is de bereikbaarheid van het personen- én goederenvervoer goed met als gevolg grote regionale verkeers- en goederenstromen. Het netwerk is van groot belang voor de inwoners en ondernemers, omdat zij voor veel dagelijkse reizen de gemeentegrenzen oversteken. Tegelijkertijd speelt verkeer tussen en binnen de elf kernen een belangrijke rol in de dagelijkse mobiliteit.

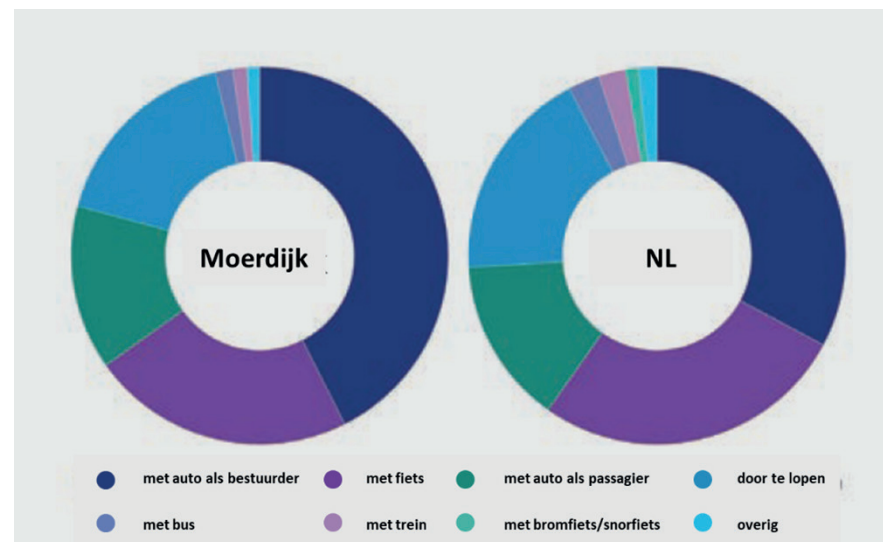
De gemeente kent vele gezichten (zie kenschets 2.1), ook op het gebied van mobiliteit. Mobiliteitsopgaven verschillen hierdoor zowel per vervoerswijze als per gebied. Om deze uitdagingen beter te begrijpen, is de mobiliteitssituatie anno 2025 in kaart gebracht via een brede inventarisatie, zowel objectief als subjectief. Daarbij wordt het in veel gemeenten gehanteerde STOMP-principe overgenomen, dat gaat over de gewenste volgorde van verplaatsingen: Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, MaaS (Mobility as a Service) en Privé-auto.

Actieve mobiliteit (lopen en fietsen)

Binnen de kernen kunnen fietsers en voetgangers zich over het algemeen goed verplaatsen, tussen de kernen is dit vanwege de grote reisafstanden lastiger.

Lopen is goed voor een vijfde van alle verplaatsingen (Atlas Moerdijk, 2022). Verkeersdeelnemers zijn te alle tijden voor een deel van de verplaatsing een voetganger. Naast de 'normale voetganger' is er een relatief grote groep recreatieve wandelaars. Op veel wegen in de gemeente zijn binnen de bebouwde kom voetgangersvoorzieningen aanwezig. Er zijn ook enkele wegen en buurten die te smalle voetpaden hebben.

Inwoners geven aan behoefte te hebben aan betere verbindingen in het buitengebied, bijvoorbeeld op dijkverbindingen, waar vanwege ruimtegebrek niet altijd een veilige uitwijkmogelijkheid is. Ook is inclusiviteit een belangrijk thema voor inwoners, zowel bestaande infrastructuur als voor het afsluiten van wegen met wegwerkzaamheden en de hinder die mensen hiervan ervaren.



Figuur 3: Modal split gemeente Moerdijk en Nederland gemiddeld (Bron: CBS OViN; KiM (2017))

Ondanks de grote afstanden wordt 22,5% van alle verplaatsingen met de fiets gedaan (Atlas Moerdijk, 2022). Daarnaast is er een grote recreatieve groep fietsers die gebruik maakt van de routes in gemeente Moerdijk. Met de komst van de e-bike is de actieradius vergroot en de fiets een aantrekkelijk alternatief voor de auto geworden, ook voor middellange afstanden (tot 15 kilometer).

Inwoners geven het fietsnetwerk een 6,5 – wat een gedeelde 46e (van de 55 gemeentes) plek oplevert in Noord-Brabant (AD, 2024). Hoewel dit geen 10 is, is het in de context van zo'n uitgestrekte gemeente een voldoende. Er zijn echter ook verbeterpunten. Fietsers ervaren op sommige routes verkeersonveiligheid door verkeersdruk van gemotoriseerd verkeer, ook op routes waar wegen gedeeld worden met zwaar landbouwverkeer. Ook ontbreekt op sommige plekken een veilige oversteek en zijn er wensen voor ontbrekende schakels in het (recreatieve) netwerk. Daarnaast is de kwaliteit van enkele fietspaden niet altijd even goed, waardoor deze minder toegankelijk zijn voor kwetsbare doelgroepen.

Trend – meer diversiteit in fietsen

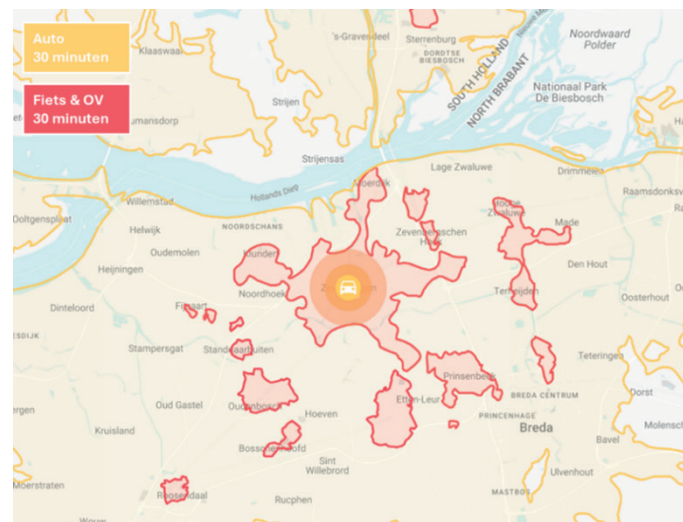
Naast de klassieke fiets nemen vooral elektrische fietsen, speed pedelecs en bakfietsen toe in gebruik. Dit geeft kansen voor het stimuleren van fietsgebruik. Dit vraagt echter ook om bredere, veilige en comfortabele fietsinfrastructuur en aandacht voor de variatie van snelheden op het fietspad. De druk op fietsverbindingen neemt hierdoor ook toe.

Openbaar Vervoer

De gemeente Moerdijk beschikt over twee treinstations (Zevenbergen en Lage Zwaluwe) met directe verbindingen naar Dordrecht, Breda en Roosendaal. Omdat de treinstations gemiddeld 5,8 kilometer van de woonkernen liggen (CBS), is voortransport vaak een noodzakelijkheid voor de inwoners van de gemeente Moerdijk. Het busnetwerk verbindt de grotere kernen met bestemmingen zoals Port of Moerdijk, Breda Centraal en Roosendaal. Kleinere kernen zijn ontsloten via buurtbussen, die in de avonduren en weekenden beperkt rijden (zie tabel).

Categorie	Lijn	Route	Frequentie
Bravodirect-lijnen	373	Zevenbergen – Breda CS	Spits: 4-5×/uur, Dal: 2×/uur, Avond: 1×/uur, Weekend: 2×/uur
	177	Lage Zwaluwe – Port of Moerdijk	Ma–vr: 2×/uur (06:20–19:20), geen weekend
Bravo streeklijnen	173	Breda CS – Fijnaart	Ma–vr: 2×/uur (06:15–19:15), geen weekend
	163	Willemstad – Oud Gastel – Roosendaal Tolberg	Spits: 2×/uur, Dal: 1–2×/uur, avond/weekend beperkt
	219	Zevenbergen – Etten-Leur	Ma–vr: 1×/uur (07:34–17:34), geen weekend
	218	Zevenbergschen Hoek – Zevenbergen	Ma–vr: 1×/uur (07:36–17:41), geen weekend
Buurtbus-lijnen	200	Dinteloord – Fijnaart / Klundert	Ma–vr: 1×/uur (06:30–18:18), za beperkt, zo niet
	210	Klundert – Oudenbosch	Ma–vr: 1×/uur (07:59–17:50), geen weekend

Een vergelijking tussen reistijd per auto en per OV laat zien dat er aanzienlijke verschillen bestaan in bereikbaarheid (zie figuur 4). Deze verschillen verklaren mede het beperkte gebruik van het OV: slechts 1,2% van alle verplaatsingen gebeurt per trein en 1,5% per bus. Station Zevenbergen is het meest gebruikte station met gemiddeld 935 reizigers per dag en Lage Zwaluwe heeft 852 reizigers per dag.



Figuur 4, Deze figuur toont het verschil in bereik met de auto en het openbaar vervoer & fiets. De gele vlek toont de plekken die binnen 60 minuten met de auto te bereiken zijn, de rode vlek de plekken die binnen 60 minuten met het openbaar vervoer en de fiets te bereiken zijn. Bron: Mapitout.iamsterdam.com (2021)

Nieuwe buslijn 177: Station Lage Zwaluwe – Havengebied Moerdijk Sinds juli 2025 rijdt buslijn 177 tussen station Lage Zwaluwe en het haven- en industrieterrein Moerdijk. De lijn rijdt op werkdagen van 6.00 tot 19.00 uur, met een frequentie van twee keer per uur. Deze verbinding verbetert de bereikbaarheid voor huidige en toekomstige werkgevers en bezoekers aanzienlijk en stimuleert het gebruik van openbaar vervoer als alternatief voor de auto. Vanaf januari 2026 wordt ook het Logistiek Park Moerdijk aan de route toegevoegd bij de opening van het terrein.

Auto

De auto is voor veel inwoners een belangrijk en veelgebruikt vervoermiddel. Door de spreiding van voorzieningen en het uitgebreide autonetwerk is de auto vaak de meest aantrekkelijke keuze. Dit blijkt ook uit de verkeerscijfers: van het totale aantal verplaatsingen gebeurt ca. 40-45% met de auto (tegen ca. 30% landelijk).

Het autobezit ligt met 1,2 personenauto's per huishouden boven het landelijk gemiddelde van 1,0 (CBS, 2023), maar is vergelijkbaar met andere landelijke gemeenten zoals Steenbergen en Halderberge (beide 1,2). Opvallend is de groei van het aantal auto's: tussen 2014 en 2024 nam het aantal voertuigen toe met 14% (van 19.700 naar 22.500), terwijl de bevolking in dezelfde periode slechts met 4% groeide.

Inwoners ervaren sluipverkeer en hardrijdend autoverkeer als belangrijkste knelpunten. Deze problemen worden vaak toegeschreven aan files op de rijkswegen, waardoor verkeer uitwijkt naar lokale wegen en de leefbaarheid onder druk komt te staan. Daarnaast ervaren inwoners dat de verkeer- en parkeerdruk in de kernen toeneemt, mede door toerisme en andere bezoekersstromen.

Trend – toenemend autogebruik

Het autobezit in Nederland blijft stijgen. Op 1 januari 2024 telde Nederland ruim 9,1 miljoen personenauto's, een groei van 1,7% ten opzichte van het jaar ervoor en 7,4% meer dan vijf jaar geleden. Deze toename zorgt voor extra druk op het wegennet, meer parkeerproblemen in stedelijke en dorpskernen en een hogere belasting van de leefomgeving.

Zwaar verkeer en landbouwverkeer

Als logistiek multimodaal knooppunt voor water, weg, spoor en buisleidingen is er in de gemeente Moerdijk een aanzienlijke hoeveelheid regionaal (vracht)verkeer. Daarnaast zorgt het agrarische karakter in piekseizoenen voor extra landbouwverkeer. Dit leidt op sommige verbindingen tot relatief veel zwaar verkeer – deels noodzakelijk, maar ook een uitdaging voor doorstroming en verkeersveiligheid.

De aanwezigheid van zwaar verkeer brengt specifieke aandachtspunten met zich mee. Op routes zoals de Achterdijk en Kadedijk ontstaat een mix van vrachtverkeer en langzaam verkeer, wat de verkeersveiligheid onder druk zet. Uit de enquête blijkt dat inwoners en ondernemers zich zorgen maken over dit soort verbindingen. Tegelijk is het niet altijd mogelijk om zwaar verkeer volledig te weren of fysieke maatregelen zoals drempels toe te passen, onder andere vanwege de kleigronden.

Verkeersveiligheid anno 2025

Na jaren van daling is het aantal verkeersdoden in Nederland gestagneerd en neemt het aantal verkeersgewonden weer toe. Ook in de gemeente Moerdijk is de afgelopen jaren geen daling zichtbaar, tussen 2020 en 2024 zijn er 98 verkeersslachtoffers geregistreerd op het gemeentelijk wegennet. Ambulancedata laat een stijging zien vanaf 2023. De meeste ongevallen gebeuren op 60 km/u-wegen, gevolgd door 50- en 30 km/u-wegen. Fietzers raken vaak betrokken bij ongevallen, vooral binnen de bebouwde kom. Oorzaken hiervan zijn drukker wordende verkeersroutes, hoge snelheden van gemotoriseerd verkeer en grote snelheidsverschillen op fietspaden door e-bikes en speed pedelecs.

De vergrijzing in de gemeente Moerdijk zorgt ervoor dat ouderen – net als in heel Nederland – vaker slachtoffer zijn van verkeersongevallen, vooral op de elektrische fiets. Hun kwetsbaarheid en beperkte ervaring met nieuwe vervoermiddelen vergroten het risico op letsel. Daarnaast zijn verkeersdeelnemers vaker afgeleid, bijvoorbeeld door hun mobiele telefoon. Hoewel exacte cijfers ontbreken, is het aannemelijk dat deze landelijke trend ook in de gemeente Moerdijk speelt.

Tot slot ervaren inwoners op verschillende plekken in gemeente Moerdijk onveiligheid in het verkeer. Veelgenoemde oorzaken zijn te hard rijdend verkeer, gemengd gebruik van rijbanen door auto's en fietsers en gevaarlijke oversteekplaatsen.

Meer informatie over de tactische uitwerking rondom verkeersveiligheid is te vinden in de module Verkeersveiligheid.

Trend – toenemende vergrijzing

Het aandeel ouderen in de bevolking groeit in heel Nederland en ook in de gemeente Moerdijk is deze ontwikkeling duidelijk zichtbaar. Naar verwachting zal in 2040 ruim 20% van de Nederlandse bevolking 65 jaar of ouder zijn. In de gemeente Moerdijk ligt dat aandeel iets hoger, namelijk op 23,5%. Ouderen blijven steeds langer mobiel, wat vraagt om een veilige en toegankelijke infrastructuur. Denk aan voldoende rustpunten, egale en overzichtelijke oversteekplaatsen en duidelijke bewegwijzering. Bij het inrichten van de openbare ruimte is het belangrijk om rekening te houden met comfort, veiligheid en sociale inclusie, zodat ook ouderen zich prettig en veilig kunnen blijven verplaatsen.

3.1 Thematische ontwikkelingen

Woningbouwopgave

De gemeente Moerdijk heeft een woningbouwopgave van 2.700 woningen tot 2035. Om die te realiseren, worden grote woningbouwontwikkelingen gepland in onder andere Zevenbergen Oost, Zevenbergen Noord en Willemstad Oost. Daarnaast vinden kleinere inbreidings- en herontwikkelingsprojecten plaats verspreid over de gemeente.

Deze ontwikkelingen leiden tot een toename van verkeersbewegingen en benadrukken het belang van een robuust verkeerssysteem dat voorbereid is op deze groei. Bij grootschalige projecten zijn aanvullende infrastructuurmaatregelen (randwegen, tunnels, etc.) gepland om nieuwe woongebieden goed aan te sluiten op het bestaande netwerk. Bij inbreidingslocaties zal de ontwikkeling voornamelijk binnen de huidige infrastructuur moeten worden ingepast. Een zorgvuldige inpassing bij deze ontwikkeling is belangrijk om overbelasting van het verkeerssysteem te voorkomen.

Daarnaast is het stimuleren van duurzame mobiliteitskeuzes van groot belang. Dit draagt bij aan een efficiënter gebruik van de beschikbare ruimte en ondersteunt een robuust mobiliteitssysteem.

Powerport regio Moerdijk

Het havengebied van Moerdijk is aangemerkt als project 'Powerport regio Moerdijk' en heeft een belangrijke rol binnen de Nederlandse energietransitie. Om deze ontwikkeling de benodigde ruimte te bieden, is een van de zoekrichtingen op dit moment om het dorp Moerdijk op termijn op te heffen. Dit is echter nog een onderhandeling tussen gemeente Moerdijk, provincie en het Rijk. De Powerport is een ambitie waarin circa 450 hectare wordt vrijgemaakt voor nieuwe energie-infrastructureur, waaronder een 380 kV-hoogspanningsstation en faciliteiten voor waterstofproductie. Powerport moet Nederland voorzien van duurzame energie en de industrie verduurzamen.

Voor het mobiliteitssysteem betekent dit mogelijk een forse verandering. De uitbreiding van het haven- en industriegebied leidt tot een sterke groei van logistieke stromen en zwaar vrachtverkeer, zowel tijdens de bouw-fase als structureel. Tegelijkertijd verschuift de vraag naar personenmobiliteit doordat bewoners van het dorp verhuizen en werknemers andere reispatronen krijgen. Dit vraagt om een robuuste ontsluiting van het havencomplex, aanvullende infrastructuur en slimme oplossingen zoals HOV (hoogwaardig openbaar vervoer), fietsverbindingen en mobiliteitshubs. Het stimuleren van duurzame mobiliteitskeuzes is belangrijk om de druk op het wegennet te verminderen.



Figuur 5, de A16 met het dorp Moerdijk en het havengebied op de achtergrond

3.2 Gebiedsgerichte mobiliteitsopgaven

De gemeente Moerdijk kent verschillende kernen: van historische vestingstad tot groeikern met OV-knooppunt. Deze diversiteit vraagt om een aanpak die aansluit bij de uitdagingen van elk gebied. In deze paragraaf worden de belangrijkste opgaven per gebied in beeld gebracht.

Zevenbergen (verstedelijkingskern)

Als grootste kern vervult Zevenbergen een belangrijke voorzieningenfunctie en heeft het een regionale aantrekkingskracht. Dankzij de ligging nabij de A16/A17 en het treinstation is de bereikbaarheid goed. Aan de randen van de kern bevinden zich diverse werklocaties. Daarnaast is de enige middelbare school van de gemeente in Zevenbergen gevestigd. De geplande schaa sprong in woningen en voorzieningen stelt hoge eisen aan de bereikbaarheid. Het verkeer in en rond het centrum zal toenemen, waardoor aanpassingen in de infrastructuur noodzakelijk zijn. Dit gebeurt enerzijds door nieuwe verbindingen, zoals de ontwikkeling van de Noordelijke Randweg inclusief (fiets)ondertunneling van het spoor, en anderzijds door herinrichting van bestaande wegen, bijvoorbeeld naar 30 km/u-zones om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarbij liggen kansen om sluipverkeer te ontmoedigen door aantrekkelijke alternatieve routes te creëren. Daarnaast biedt de schaalgrootte van Zevenbergen ruimte voor de mobiliteitstransitie: doorontwikkeling van het stationsgebied, stimuleren van duurzame mobiliteit bij nieuwbouwprojecten en het versterken van het fietsnetwerk met goede verbindingen naar Breda en de haven van Moerdijk.

Klundert, Willemstad en Fijnaart (voorzieningenkernen)

Deze kernen vervullen een belangrijke rol voor omliggende dorpen en blijven vitaal via het programma Vitale Centra, waarin goede OV-bereikbaarheid een kernpunt is. Daarnaast zijn er woningbouwontwikkelingen gepland. Willemstad kent toeristische piekdruk, wat leidt tot parkeer- en verkeersproblemen door autoverkeer. Het toeristische karakter vraagt bovendien om aantrekkelijke wandel- en fietsverbindingen. Fijnaart en Klundert hebben vooral te maken met zwaar (landbouw)verkeer en sluipverkeer, wat de verkeersveiligheid en leefbaarheid onder druk zet. Voor Klundert is de aanleg van een weg om de kern heen voorzien om de toegangsweg te ontlasten. De autoaantrekkelijkheid blijft hoog door

beperkingen in het OV-netwerk, zoals het ontbreken van busdiensten in het weekend. Er is daarom behoefte aan beter en toegankelijk openbaar vervoer, aangevuld met alternatieven zoals hoogwaardige fietsverbindingen.

Dorpse woonkernen

Verspreid over het open polderlandschap bevinden zich de overige, kleinere kernen: Standdaarbuiten, Helwijk, Heijningen, Zevenbergschen Hoek, Moerdijk, Langeweg en Noordhoek. Door veranderingen in de bevolkingsopbouw zoals vergrijzing, minder inwoners per woning en de grootte van de kernen staat de draagkracht van voorzieningen onder druk. Hierdoor is in de afgelopen jaren de afstand tot voorzieningen vaak toegenomen voor inwoners uit kleinere kernen. Het goed bereikbaar houden van voorzieningen en ontmoetingsplekken is dan ook een belangrijke opgave voor inwoners uit deze kernen, zowel per ov, deelmobiliteit, fiets en/of auto.

Naast de overkoepelende uitdaging om deze dorpse woonkernen verbonden te houden met de voorzieningenkernen, zijn er afhankelijk van de ligging ook andere uitdagingen. Een is de hinder die inwoners ervaren

als gevolg van het sluipverkeer, bijvoorbeeld door Zevenbergschen. Daarnaast speelt een menging van langzaam verkeer en zwaar (landbouw)verkeer een belangrijke uitdaging voor veel van deze kernen en de omliggende straten. De zorg onder inwoners is dat de omvang van deze verkeersstromen toenemen met o.a. de ontwikkeling Powerport en Logistiek Park Moerdijk.

Haven- en industriegebied(en)

Kenmerkend voor de gemeente Moerdijk is de aanwezigheid van het haven- en industriegebied. De groei van bedrijvigheid, waaronder het Logistiek Park Moerdijk, zorgt voor meer goederenvervoer en verkeersdruk op wegen, spoor en water, met risico's voor verkeersveiligheid, leefbaarheid en milieuruimte. Tegelijk vraagt de verduurzaming van de industrie om nieuwe energie-infrastructuur en slimme inpassing van de mobiliteitstransitie. De uitdaging ligt in het combineren van bereikbaarheid voor werknemers en bedrijven met het beperken van overlast en het beschermen van natuur en gezondheid.

Het Haven- en Industrierrein zorgt voor grote verkeersstromen, bijvoorbeeld via de Johan Willem Frisostraat door Moerdijk richting de snelweg, wat druk geeft op de lokale infrastructuur en de leefbaarheid in omliggende kernen. Daarnaast zijn er zorgen over veilige en aantrekkelijke fietsverbindingen van en naar het dorp Moerdijk.

De opgave ligt in het verbeteren van de bereikbaarheid en het aanbieden van duurzame alternatieven voor gemotoriseerd verkeer. Dit betekent inzetten op betere OV-verbindingen en deelmobiliteitsconcepten, het concentreren van logistieke functies rond multimodale knooppunten om goederenstromen efficiënt af te wikkelen en het versterken van het fietsnetwerk naar lokale en regionale bedrijventerreinen. Zo wordt gewerkt aan een toekomstbestendig mobiliteitssysteem dat zowel economische groei als verkeersveiligheid en leefbaarheid ondersteunt.

3.3 De belangrijkste mobiliteitsopgaven samengevat

Op basis van de voorgaande analyse heeft het mobiliteitssysteem in de gemeente Moerdijk de volgende vier opgaven:

- De gemeente Moerdijk werkt de komende jaren aan de woningbouwambitie. Meer woningen en meer inwoners geeft de nodige verkeersconsequenties. Hiervoor is het van belang dat er een robuust en veilig verkeersnetwerk is dat kan meebewegen met de veranderingen in de toekomst. Uit verkeersberekeningen blijkt dat de woningbouwambities realiseerbaar zijn, mits het huidige netwerk niet verslechterd.
- Door het beperkte aantal routes in het buitengebied wordt verkeer op veel locaties gemengd, waardoor actieve mobiliteit vaak samenloopt met gemotoriseerd verkeer. Dit gaat regelmatig gepaard met zwaar vrachtverkeer en agrarisch verkeer, waardoor voetgangers en fietsers zich extra onveilig voelen. De kans op zware verkeersongevallen neemt hierdoor toe op deze routes.
- Dankzij de aanwezigheid van vijf snelwegen (A16, A17, A29, A59 en A4) beschikt de gemeente Moerdijk over een uitstekende bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer. Een keerzijde hiervan is dat tijdens de spits veel sluipverkeer ontstaat, onder andere in Zevenbergschen Hoek en op de Stadsedijk en Achterdijk. Bewoners ervaren hierdoor aanzienlijke overlast en geven aan dat deze verkeersstromen de leefbaarheid en verkeersveiligheid op deze wegen onder druk zetten.

- Het openbaar vervoer wordt minder goed gebruikt dan andere modaliteiten (vervoerswijzen). Dit valt samen met de grote afstanden naar voorzieningen, de afstand naar opstaphaltes, de frequentie van de buslijnen en de aansluitingen op andere vervoerswijzen. Met de toenemende vergrijzing is het de verwachting dat komende jaren meer mensen afhankelijk zullen worden van het Openbaar Vervoer, omdat zij mogelijk niet meer in de auto rijden. Hierdoor zijn toegankelijke haltes belangrijk, maar ook gedeelde mobiliteit of initiatieven waarmee samen gereisd kan worden.

4 Mobiliteitskapstok 2040

De mobiliteitsopgaven van de gemeente Moerdijk staan niet op zichzelf. Ze zijn verbonden met bredere opgaven op nationaal, provinciaal en regionaal niveau en raken aan andere (lokale) beleidsvelden, zoals ruimtelijke ontwikkeling, duurzaamheid en sociaal-domein. Om effectief te kunnen sturen op mobiliteit, is het daarom belangrijk om inzicht te hebben in het overkoepelende beleid dat hierop van invloed is. In sommige gevallen is het mobiliteitsbeleid van de gemeente volgend aan externe beleidskaders, waarbij sprake is van verplichtingen of richtlijnen waaraan voldaan moet worden. In andere gevallen biedt de mobiliteitsambitie van de gemeente Moerdijk juist ruimte om wensen en richting uit te spreken.

De belangrijkste beleidskaders en de manier van omgaan hiermee worden in de volgende paragrafen toegelicht.

4.1 Volgen van nationaal beleid

Nationaal beleid geeft richting aan lokale keuzes. De gemeente Moerdijk volgt dit beleid om bij te dragen aan nationale ambities op gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid.

Mobiliteitsvisie 2050: De mobiliteitsvisie van het Rijk beschrijft een mobiliteitssysteem dat voldoet aan de normen voor duurzaamheid, gezonde leefomgeving en veiligheid. Gemeenten dragen vanuit lokaal beleid bij aan de integrale bereikbaarheidsdoelen van het Rijk, CO₂-reductie, verkeersveiligheid en een gezonde leefomgeving. Dit betekent onder meer het stimuleren van andere vervoerswijzen dan personenauto's, het faciliteren van elektrisch vervoer en het verbeteren van verkeersveiligheid in kernen en op bedrijventerreinen. Deze opgaven vragen om afstemming met andere ruimtelijke disciplines en ontwikkelingen. Evenals een goede samenwerking met regionale en landelijke partners.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV): Het SPV heeft als doel het aantal verkeersslachtoffers drastisch te verminderen, met de ambitie: nul verkeersslachtoffers in 2050. De aanpak is risico-gestuurd, wat betekent dat het verkeersveiligheid wordt benaderd op basis van een analyse van risico's in het mobiliteitssysteem. De gemeente geeft invulling aan deze benadering door op basis van risicoanalyses een maatregelenpro-

gramma op te stellen dat gericht is op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Deze werkwijze is verder uitgewerkt in de module Verkeersveiligheid van het Mobiliteitsprogramma.

Klimaatakkoord: Het klimaatakkoord stelt verplichtingen voor mobiliteit, waaronder het terugdringen van de CO₂-uitstoot en het stimuleren van schoner vervoer. Dit wordt bereikt door elektrificatie, efficiënt gebruik van het mobiliteitssysteem en het gebruik van duurzame brandstoffen. Het lokale mobiliteitsbeleid sluit aan op de ambitie om de uitstoot terug te dringen, zoals de 55% CO₂-reductie richting 2030. Dit betekent onder andere het stimuleren van elektrisch vervoer en inzetten op duurzame mobiliteitskeuzes.

Nationale Agenda Laadinfrastructuur: De forse groei van elektrisch vervoer vraagt om een flinke uitbreiding van onder andere publieke laadvoorzieningen. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het opstellen van een plaatsingsbeleid voor laadvoorzieningen binnen de openbare ruimte en het faciliteren van uitvoering

4.2 Aansluiten op regionale opgaves

Mobiliteit reikt verder dan de grenzen van de gemeente Moerdijk. Daarom is het belangrijk om mobiliteit te benaderen vanuit een breder perspectief en hecht de gemeente veel waarde aan regionale samenwerking. De gemeente Moerdijk maakt onderdeel uit van zowel de Stedelijke Regio West-Brabant als de Stedelijke Regio Breda-Tilburg. Binnen deze regio's wordt op diverse mobiliteitsthema's samengewerkt, met een nadruk op multimodale bereikbaarheid en inzet op een mobiliteitstransitie. Daarnaast vormt het provinciale mobiliteitsbeleid van Noord-Brabant een overkoepelend geheel. Dit beleidskader geeft richting aan provinciale ambities op het gebied van bereikbaarheid, duurzaamheid en verkeersveiligheid.

Beleidskader mobiliteit: koers 2030: De provincie Noord-Brabant zet in op een veilig, duurzaam en samenhangend mobiliteitssysteem dat bijdraagt aan de brede welvaart. Gemeenten zijn belangrijke partners en dragen bij aan de realiseren van deze ambities. Voor de gemeente Moerdijk betekent dit onder meer het verbeteren van verkeersveiligheid via een risicogestuurde aanpak, het versterken van multimodale bereikbaarheid van werklocaties met openbaar vervoer en fietsverbindingen, het

faciliteren van elektrisch vervoer en het verwezenlijken van een gezonde leefomgeving.

Regionaal Mobiliteitsprogramma's: De gemeente Moerdijk is onderdeel van meerdere stedelijke netwerken, de zogeheten Daily Urban Systems (DUS). Door de ligging maakt de gemeente Moerdijk onderdeel uit van zowel het DUS West-Brabant – Randstad (via de corridor Bergen op Zoom, Roosendaal, Lage Zwaluwe en Dordrecht) als het DUS Breda–Tilburg (met verbindingen via Lage Zwaluwe en Zevenbergen). Binnen deze netwerken vinden dagelijkse reisbewegingen plaats van inwoners en goederenstromen. Deze reisbewegingen onderstrepen het belang van regionale afstemming. Binnen deze context sluit Moerdijk aan op regionale mobiliteitsprogramma's:

In de mobiliteitspakketten van zowel West-Brabant als Breda/Tilburg staan vier centrale doelstellingen: het versterken van ov-poorten, het verbeteren van multimodale bereikbaarheid, maatwerk voor kleinere kernen en verduurzaming van goederenvervoer. Voor de gemeente Moerdijk zijn hierbinnen enkele concrete opgaven benoemd, zoals de bereikbaarheid van het haven- en industriegebied en de transformatie van het stationsgebied Zevenbergen. Daarnaast zet de gemeente in op het versterken van het spoor en Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerreinen (inclusief truckparking), en het stimuleren van fietsgebruik, onder andere via een mogelijke fietsroute tussen Breda, Zevenbergen en de haven van Moerdijk.

Ov-concessie West-Brabant (2025–2035): De nieuwe concessie biedt kansen voor het versterken van vraaggericht vervoer (zoals Bravoflex) en de verdere verduurzaming van het openbaar vervoer. Voor de gemeente Moerdijk zijn dit belangrijke thema's in het verbeteren van de bereikbaarheid van kleinere kernen en het realiseren van emissievrije mobiliteit. De concessie sluit aan bij regionale ambities om ov-poorten te versterken, multimodale verbindingen te verbeteren en maatwerk te bieden voor gebieden met een lagere vervoersvraag.

Kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer: Het Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer geeft het netwerk neer waar geslotenverklaringen voor (land)bouwverkeer zijn (zowel gemeentelijk als provinciaal) en wat het kwaliteitsnetwerk (land)bouwverkeer (wensnetwerk) is. Dit geeft inzicht in knelpunten en ontbrekende schakels op het kwaliteitsnetwerk. Het Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer is opgesteld in overeenstemming over de kwaliteitseisen van de alternatieve infrastructuur en fasering waarop dit gaat plaatsvinden.

4.3 Omgevingsvisie Moerdijk '2040'

Het toekomstbeeld uit de Omgevingsvisie vormt samen met het nationaal, provinciaal en regionaal beleid het vertrekpunt voor dit mobiliteitsprogramma. Het Mobiliteitsprogramma is een mobiliteitsuitwerking van de Omgevingsvisie 'Moerdijk 2040', waarin de ruimtelijke toekomst van de gemeente wordt geschetst.

De Omgevingsvisie is tot stand gekomen via een uitgebreid participatietraject, waarbij inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties actief zijn betrokken. Dit heeft geleid tot een breed gedragen visie, die op 14 december 2023 door de gemeenteraad is vastgesteld na een zorgvuldig proces van verkenning, koersbepaling en visievorming.

Omgevingsvisie Moerdijk 2040 – toekomstverhaal

"In 2040 is de gemeente Moerdijk een aantrekkelijk mozaïek van stad en land, oud en nieuw, groot en klein, rust en reuring. Voortbouwend op de kwaliteiten die al jarenlang in de gemeente aanwezig zijn, is de gemeente Moerdijk uitgegroeid tot een fijne plek om te wonen, werken, ondernemen en recreëren. En dat is niet vreemd, want wat diepgeworteld is, kan hoog groeien. Om dat te bereiken, waren wel duidelijke keuzes nodig. De complexe opgaven en transitie in de jaren '20 en '30 – op het gebied van wonen, duurzaamheid, voorzieningen, klimaat, landbouw en economie – maakten duidelijk dat doorgaan op de oude voet niet altijd mogelijk was. In 2040 zien we de effecten van die keuzes terug in het landschap, én in het dagelijks leven en werken in de gemeente Moerdijk."

Door het toekomstverhaal uit de Omgevingsvisie te vertalen naar het mobiliteitsdomein, wordt concreet gemaakt hoe mobiliteit bijdraagt aan thema's als sociale cohesie, economie, klimaat, veiligheid, water en leefbaarheid. Mobiliteit is immers geen op zichzelf staand thema, maar raakt aan vrijwel alle aspecten van de leefomgeving. Dit is aan de hand van de drie kernambities uit de Omgevingsvisie:

- Versterken van de stadse én dorpse leefomgeving
- Vitale en gezonde economie: bereikbaar en toekomstbestendig

- Groen, duurzaam en beleefbaar buitengebied: verbonden met landschap en historie

Versterken van de stadse én dorpse leefomgeving.

In 2040 heeft de gemeente Moerdijk een mobiliteitssysteem dat goed aansluit op de verschillende kernen. Zo wordt de samenhang versterkt tussen Zevenbergen, de voorzieningskernen (Willemstad, Klundert en Fijnaart) en de overige kernen. Dit wordt gedaan aan de hand van de volgende ambities:

- **Versterken stationsgebieden:** Stationsgebieden Zevenbergen en Lage Zwaluwe zijn opgewaardeerd tot overzichtelijke mobiliteitshubs, waarbij verschillende modaliteiten samenkomen. De HOV-verbinding tussen Zevenbergen en Breda biedt een snelle en betrouwbare reismogelijkheid.
- **Mobiliteitshubs:** In Zevenbergen, Willemstad, Klundert en Fijnaart zijn kleinschalige mobiliteitshubs ingericht, die overstapmogelijkheden bieden tussen fiets, deelauto en OV. Daarnaast wordt ingezet op toekomstbestendige laadinfrastructuur voor elektrische auto's en fietsen in alle kernen.
- **Fiets:** De fiets krijgt meer aandacht in planuitwerkingen. Er zijn comfortabele, veilige en verlichte fietspaden, die kernen, werklocaties en buitengebied verbinden. Ook is er een doorfietsroute tussen Zevenbergen, Logistiek Park Moerdijk en het havengebied voor woon-werkverkeer.
- **Toegankelijkheid & Inclusie:** De openbare ruimte is toegankelijk voor alle doelgroepen, inclusief ouderen en mensen met een beperking. Mobiliteit draagt bij aan sociale inclusie en een leefomgeving waarin iedereen zich vrij kan bewegen. De openbare ruimte is hiervoor beweegvriendelijk ingericht met groene wandel- en fietsroutes.
- **Verkeersveiligheid:** De verkeersveiligheid is verhoogd door herinrichting, eenrichtingsverkeer en duidelijke routing. Wegen in de gemeente zijn fijnmazig en veilig ontsloten, met aandacht voor langzamere en minder mobiele verkeersdeelnemers.

Vitale en gezonde economie: bereikbaar en toekomstbestendig

Voor een vitale en gezonde economie die bereikbaar en toekomstbestendig is, wordt ingezet op de volgende ambities:

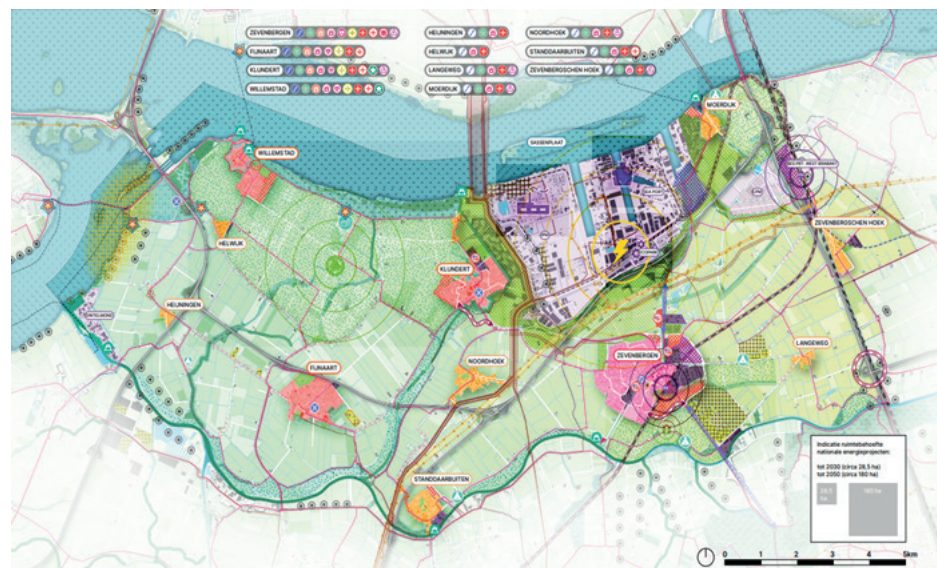
- **Multimodale haven- en industriegebied:** De haven van Moerdijk is in 2040 een multimodaal knooppunt van nationaal belang. Goederenstromen verlopen efficiënt via weg, spoor, water en buisleidingen.
- De **bereikbaarheid voor werknemers** is verbeterd via OV, doorfietsroutes en deelmobiliteit en werkgevers stimuleren duurzame mobiliteit en zijn actief betrokken bij de transitie.
- **Bedrijventerreinen:** Het IHM en LPM is goed ontsloten en houdt rekening met leefbaarheid in omliggende gebieden. Multimodale infrastructuur maakt duurzame goederenstromen mogelijk. Hierbij is veilig vervoer van gevaarlijke stoffen geborgd via routing en infrastructuurmaatregelen. De bedrijventerreinen zijn goed bereikbaar per fiets en openbaar vervoer, o.a. door een mobiliteitshub bij station Lage Zwaluwe. Lokale terreinen behouden hun functie als werkplek voor de regio.
- **Elektrische mobiliteit:** Er zijn laadpunten voor auto's en fietsen beschikbaar op bedrijventerreinen. De combinatie van bereikbaarheid, duurzaamheid en veiligheid maakt de gemeente Moerdijk aantrekkelijk voor innovatieve bedrijven en investeerders.

Groen, duurzaam en beleefbaar buitengebied: verbonden met landschap en historie

Om het buitengebied groen, duurzaam en leefbaar te houden, waarbij landschap en historie met elkaar en met de woonomgeving van de inwoners verbonden wordt, wordt ingezet op de volgende ambities:

- Het Moerdijkse **open polderlandschap** biedt de inwoners van de gemeente Moerdijk ook een **prettig woongebied**, zoals in de buurtschappen en dijklinten. Een goede kwaliteit van leven, rustig wonen, werken en een gezonde leefomgeving in het buitengebied worden geborgd, met goede en veilige wegen, wandel- en fietspaden.

- **Ontsloten en beleefbaar buitengebied:** Het buitengebied is goed ontsloten voor recreatie en dagelijks gebruik. Fiets- en wandelroutes verbinden kernen met landschap en cultuurhistorie (o.a. Zuiderwaterlinie). Recreative ommetjes starten bij de voordeur en stimuleren gezondheid en beleving.
- **Elektrische mobiliteit:** Slimme laadoplossingen voor elektrische voertuigen zijn beschikbaar tot in het buitengebied.
- **Waterrecreatie:** Water speelt een rol in mobiliteit via aanlegplekken, steigers en veerpontjes.



Figuur 6, Visiekaart Omgevingsvisie gemeente Moerdijk 2040

4.4 Overig gemeentelijk beleid

Programma Fysieke Leefomgeving

Met Positief Gezond in Moerdijk zet de gemeente in op een integrale en preventieve aanpak voor gezondheid en welzijn, waarbij ook mobiliteit een rol speelt. Het programma benadrukt het belang van een gezonde en veilige leefomgeving die uitnodigt tot bewegen en ontmoeten. Dit betekent aandacht voor voldoende groen, goede sport- en beweegvoorzieningen, en een fysieke infrastructuur die inwoners stimuleert om te wandelen,

fietsen en elkaar te ontmoeten. Daarnaast wordt ingezet op het verbeteren van de bereikbaarheid van voorzieningen, het bevorderen van actieve mobiliteit (zoals lopen en fietsen), en het verbinden van mobiliteit met gezondheidsthema's zoals valpreventie, overgewicht en mentale gezondheid.

Bedrijventerreinenvisie Moerdijk

De bedrijventerreinen moeten goed bereikbaar zijn en bij de gemeentelijke bedrijventerreinen moet de interne doorstroming goed en veilig verlopen. Op vrijwel alle bedrijventerreinen is het verplicht om te parkeren op eigen terrein. Parkeren langs de openbare weg is niet toegestaan. Uitzondering hierop zijn uiteraard collectieve (centrale) parkeervoorzieningen. Verkeersonveilige situaties als gevolg van fout parkeren moeten worden voorkomen. Een belangrijk speerpunt van de gemeente is het stimuleren van duurzaam vervoer. Een goede (en veilige) bereikbaarheid van de bedrijventerreinen per fiets is hier onderdeel van. Aanvullend draagt de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen met het openbaar vervoer bij aan een duurzaam vervoersprofiel.

Integrale visie laadinfrastructuur en logistiek laden

Met deze visies wordt ingezet een toekomstbestendig mobiliteitssysteem door elektrisch vervoer en duurzame logistiek te stimuleren. Er wordt gewerkt aan een dekkend netwerk van laadpunten voor zowel personenauto's als logistieke voertuigen, waarbij privaat laden op eigen terrein de voorkeur heeft. Waar dit niet mogelijk is, worden publieke laadpalen proactief en op basis van lokale vraag geplaatst. Voor logistiek vervoer ligt de nadruk op voldoende laadinfrastructuur op bedrijventerreinen, langs hoofdwegen en bij logistieke knooppunten. Door monitoring en samenwerking met regionale en Europese partners groeit het laadnetwerk mee met de vraag en wordt voldaan aan klimaatdoelen. Zo draagt het beleid bij aan betere bereikbaarheid, leefbaarheid en een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor inwoners en ondernemers.

Klimaatstrategie Gemeente Moerdijk

Met het document Klimaatstrategie zet de gemeente Moerdijk in op een klimaatbestendige en waterrobuuste inrichting van de leefomgeving richting 2050. De strategie benadrukt dat klimaatadaptatie een integraal onderdeel is van ruimtelijke en mobiliteitsopgaven. Voor mobiliteit betekent dit onder meer dat bij aanleg, renovatie en onderhoud van infrastructuur nadrukkelijk rekening wordt gehouden met waterberging, hittestress

en vergroening. Mobiliteitsprojecten worden waar mogelijk gekoppeld aan klimaatmaatregelen, zoals het combineren van straatwerk met vergroening en wateropvang. Daarnaast wordt ingezet op een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving, met aandacht voor schaduw, verkoeling en veilige routes voor voetgangers en fietsers. Klimaatadaptatie wordt verankerd in de omgevingsvisie en het omgevingsplan, zodat toekomstige mobiliteitsontwikkelingen bijdragen aan een duurzame, veilige en toekomstbestendige infrastructuur.

Visie recreatie en toerisme

De gemeente Moerdijk werkt daarnaast aan een visie op recreatie en toerisme, dat mogelijk raakvlakken heeft met mobiliteit. Het is voorzien dat de visie eind 2025 of begin 2026 in de raad vastgesteld wordt, maar op dit moment is niet bekend wat de visie precies behelst en welke raakvlakken er zijn met mobiliteit.

(Nieuwe) documenten, visies en werkwijzen van de gemeenten worden met regelmaat beoordeeld worden of zij raakvlakken hebben met mobiliteit. In dat geval worden deze documenten, visies en werkwijzen geëvalueerd en meegenomen in de modules of het uitvoeringsprogramma volgende op dit Mobiliteitsprogramma.

5 Tactische uitwerking

Er wordt naar een verkeersveilig, bereikbaar en duurzaam verkeerssysteem in 2040 gestreefd. Om daar te geraken zijn de visie en ambities uitgewerkt in drie deelmodules, waarin aandacht gegeven is aan verschillende vervoerswijzen, doelgroepen en locaties. Binnen de deelmodules worden de relevante mobiliteitsthema's behandeld zoals lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit, inclusie, gemotoriseerd verkeer, zwaar verkeer, parkeren, elektrisch vervoer en verkeersveiligheid.

In de hoofdstukken hieronder staat de visie voor mobiliteit in de gemeente Moerdijk tot 2040. Deze visie wordt ondersteund door een programmatische uitwerking per deelmodule. Deze programmatische uitwerking is uitgewerkt in drie aparte documenten waarin op kortere termijn doelen voor het mobiliteitssysteem voor de gemeente Moerdijk worden geschetst. Daarmee kan in de uitwerking per deelmodule ook op kortere termijn gereageerd worden op veranderingen, en daarmee tot 2040 flexibeler inspelen op trends en ontwikkelingen.

5.1 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is essentieel binnen het mobiliteitsbeleid. De ambitie om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen vraagt om een integrale en risicogestuurde aanpak, die aansluit op de landelijke verkeersveiligheidsambities. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) introduceert een proactieve benadering, waarbij niet alleen wordt gestuurd op ongevals cijfers, maar vooral op het voorkomen dat risico's in het verkeerssysteem optreden. De ambitie is helder: nul verkeersslachtoffers. Dit vraagt om een integrale aanpak waarin infrastructuur, gedrag en voertuig-technologie in balans zijn.

De gemeente kiest voor een risicogestuurde aanpak, conform het SPV. Dit betekent dat verkeersveiligheidsmaatregelen worden gebaseerd op een combinatie van ongevals cijfers, infrastructuuranalyse en gedragsdata. Hiervoor wordt een Module Verkeersveiligheid gebruikt waarin per risicothema concrete acties zijn opgenomen. Elke vijf jaar wordt getoetst of de verkeersveiligheidsdoelstellingen op koers liggen aan de hand van de nieuwste data.

5.2 Bereikbaarheid

De gemeente Moerdijk kent een breed palet aan woonkernen met uiteenlopende mobiliteitsbehoeften. Verspreid over de gemeente liggen elf unieke kernen, elk met een eigen karakter: van historisch en agrarisch tot meer stedelijk. Deze spreiding brengt een uitdaging met zich mee. Uit de Atlas Moerdijk (2022) blijkt dat inwoners gemiddeld langere afstanden afleggen om voorzieningen te bereiken dan elders in Nederland. Bereikbaarheid is daarmee een essentiële voorwaarde om voorzieningen toegankelijk te houden voor iedereen, ook voor inwoners van kernen zonder eigen voorzieningen.

In het licht van demografische en ruimtelijk-economische ontwikkelingen, zoals vergrijzing en bevolkingsgroei richting 2040, is het van belang dat deze voorzieningen niet uitsluitend met de auto bereikbaar zijn. Daarom zet de gemeente in op een breed mobiliteitsspectrum: naast automobilititeit wordt actief gewerkt aan het verbeteren van alternatieve reisopties zoals openbaar vervoer, lopen en (elektrisch) fietsen. Bereikbaarheid wordt niet alleen vormgegeven via infrastructuur en vervoersaanbod, maar ook via ruimtelijke keuzes: de ligging van voorzieningen, woningbouwlocaties en hun aansluiting op het mobiliteitsnetwerk zijn bepalend voor de vitaliteit en leefbaarheid van de kernen.

Daarnaast speelt Moerdijk een strategische rol in de regionale en nationale economie. De ligging tussen Rotterdam en Antwerpen, aan het Hollands Diep, maakt de gemeente tot een logistiek knooppunt van betekenis. De haven van Moerdijk en het Logistiek Park zijn belangrijke werklocaties met een sterke aantrekkingskracht. Tegelijkertijd is de bereikbaarheid van deze locaties niet vanzelfsprekend. Er wordt ingezet op duurzame alternatieven zoals ov en fiets, terwijl werknemers nu nog vaak afhankelijk zijn van de auto. De groei van logistieke stromen zet bovendien druk op infrastructuur, leefomgeving en verkeersveiligheid.

Om de bereikbaarheid in Moerdijk te versterken, wordt ingezet in op een combinatie van ruimtelijke keuzes en mobiliteitsmaatregelen. In het Bereikbaarheidsplan wordt uitgewerkt hoe de bereikbaarheid van de gemeente Moerdijk versterkt wordt rond de volgende thema's: Inclusie, Lopen, Fietsen, Gedeelde mobiliteit / OV, Gemotoriseerd verkeer, Zwaar verkeer en Parkeren gemotoriseerd verkeer.

4.3 Duurzaamheid

In lijn met de Klimaatstrategie en nationale en internationale verdragen zoals het Akkoord van Parijs, wil de gemeente Moerdijk aan de slag met duurzaamheid. Ook door een maatschappelijke trend groeit de behoefte aan duurzaamheid, gedreven door zorgen over waterveiligheid, droogte, wateroverlast en hitte. Daarom kiest de gemeente Moerdijk om de leefomgeving toekomstbestendig in te richten. Mobiliteit speelt hierin een cruciale rol: door te kiezen voor duurzame mobiliteitsoplossingen zoals hybride of elektrisch vervoer, delen van voertuigen en het stimuleren van fietsen en openbaar vervoer, wordt de uitstoot van schadelijke stoffen aanzienlijk beperkt. Zo draagt duurzame mobiliteit niet alleen bij aan een beter milieu, maar ook aan een gezondere en aangenamere leefomgeving voor iedereen.

Elektrisch rijden speelt daarin een belangrijke rol, zowel voor personenvervoer als voor logistiek. In Moerdijk groeit het aantal elektrische voertuigen gestaag, mede door landelijke ambities zoals het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Volgens de EU moeten alle nieuw verkochte personenauto's in 2035 elektrisch zijn, en de Nederlandse overheid streeft ernaar dat dit al in 2030 is gerealiseerd.

Als landelijke gemeente met relatief hoog autogebruik is het van belang om tijdig te voorzien in een dekkend netwerk van laadvoorzieningen. Hiermee kan een grote sprong gemaakt worden in het verduurzamen van de mobiliteit. Vanwege de snelle ontwikkelingen op gebied van elektrificatie zijn gemeenten verplicht om een laadvisie op te stellen waarin ze aangeven hoe ze de laadbehoefte in hun gebied willen invullen. Deze visie moet elke twee jaar worden geactualiseerd om mee te bewegen met de dynamiek van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur.

Om deze opgave goed te kunnen uitvoeren en te koppelen aan bredere mobiliteitsambities, wordt op termijn voor duurzaamheid een aparte module opgesteld binnen het mobiliteitsprogramma.

6 Organisatie en context

In dit hoofdstuk is beschreven hoe de gemeente Moerdijk de doelen zoals gesteld in dit mobiliteitsprogramma bereikt. De wijze waarop de gemeente dat gaat doen is onder andere door middel van data en monitoring van verkeer. Daarnaast wordt binnen de gemeentelijke organisatie mobiliteit integraal beschouwd, zoekt de gemeente externe samenwerking en wordt gekeken naar de financiering, capaciteit en organisatie.

6.1 Data en monitoring

Om ervoor te zorgen dat de koers naar het waarmaken van het Mobiliteitsprogramma wordt vastgehouden wordt de voortgang gemonitord. Dit wordt gedaan aan de hand van de in dit plan geformuleerde doelstellingen en de doelstellingen vanuit de Omgevingsvisie. Zo kan bijgestuurd worden waar dat nodig is. Tevens sluiten de gemeente Moerdijk zo aan op de monitoringsverplichting vanuit de Omgevingswet.

Om te kunnen monitoren verzamelt de gemeente Moerdijk doorlopend gegevens over haar mobiliteitssysteem. Denk hierbij aan het gebruik van fietspaden en wegen (intensiteiten), verkeersveiligheidsstatistieken zoals gedrag van verkeersdeelnemers en inrichting, de staat van het onderhoud en de beleving van mobiliteit in de gemeente. Deze gegevens worden niet alleen gebruikt voor het monitoren van de voortgang van het Mobiliteitsprogramma, maar ook om de goede keuzes te maken voor investeringen die de gemeente Moerdijk doet en het meten van de effecten van maatregelen.

6.2 Mobiliteit wordt integraal meegenomen

Mobiliteit staat niet op zichzelf en raakt tal van andere beleidsdomeinen binnen de gemeentelijke organisatie. Een goede integrale samenwerking in de gemeente is een voorwaarde om niet alleen de ambities vanuit dit Mobiliteitsprogramma 2040, maar ook de ambities vanuit de Omgevingsvisie en andere beleidsdomeinen te realiseren.

Een goede samenwerking begint bij het positioneren van mobiliteit als beleidsdomein. Daarmee is mobiliteit niet meer volgend op o.a. ruimtelijke ontwikkelingen: ontwikkelingen zoals nieuwe woningbouwlocaties werden

gepland en pas later werd gekeken hoe men hier op een vlotte en veilige manier kon of wilde komen, of wat het effect van deze ontwikkelingen was op het bestaande verkeerssysteem. Dit Mobiliteitsprogramma 2040 markeert het punt om die benadering te doorbreken. De richting waar naartoe wordt bewogen met mobiliteit is helder en bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gaan wordt de mobiliteitsbehoefte (hoe moet men de locatie bereiken) en het effect op de mobiliteit (wat betekent het voor het huidige verkeerssysteem) in een vroeg stadium integraal meegenomen, bijvoorbeeld middels het verplicht stellen van een mobiliteitstoets bij ontwikkelingen.

Een sterke positie van mobiliteit in de gemeentelijke organisatie begint ook bij een goede samenwerking met andere beleidsdomeinen. Denk aan het sociaal domein, stedenbouw of duurzaamheid. De samenwerking met deze domeinen wordt (wederzijds) opgezocht en geïntensiveerd.

6.3 Externe samenwerking

Het betrekken van de inwoners, ondernemers en maatschappelijke partners is de komende jaren essentieel om de projecten succesvol te maken en de gemeentelijke ambitie te realiseren. Zij hebben namelijk de behoefte om op een bepaalde wijze te verplaatsen, nu en in de toekomst, en daar de gemeente Moerdijk goed op aansluiten. Bij elk project wordt daarom aan de voorkant gekeken welke personen of organisaties belang hebben en vervolgens worden zij betrokken in een gedegen participatietraject. Het participatiebeleid van de gemeente is daarin de leidraad. Alleen als de kracht van de samenleving benut wordt kunnen de ambities van de gemeente Moerdijk bereikt worden. Zeker ook omdat in de praktijk gemerkt wordt dat initiatieven die zijn ontstaan vanuit de samenleving vaak succesvoller zijn dan wanneer ze door de overheid zijn geïnitieerd. De gemeente neemt hierin een regisserende rol in, maar de verwachting is ook dat inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties proactief met ideeën komen én ondersteunen in de uitvoering om mobiliteitsontwikkelingen een plek te geven. Hierbij kan gedacht worden aan deelauto-initiatieven of het organiseren van verkeersveiligheidscampagnes.

De gemeente Moerdijk gaat enerzijds de samenleving prikkelen om initiatieven te ontplooiën, en anderzijds ook initiatieven vanuit de samenleving beoordelen om te kijken wat de rol van de gemeente daarin kan zijn

(organiseren, faciliteren, financieren, etc.). Daarnaast zorgt gemeente dat ze structureel in gesprek blijven met maatschappelijke organisaties (zoals Veilig Verkeer Nederland, Fietzersbond, ZLTO, dorpsraden en ondernemersverenigingen).

6.4 Financiering, capaciteit en organisatie

Het realiseren van ambities en doelen uit dit mobiliteitsprogramma valt of staat ten eerste met het beschikbare budget en ambtelijke capaciteit voor de uitvoering van maatregelen en projecten. Daarnaast spelen randvoorwaarden als stikstof, medewerking van andere overheden en bevoegd gezag ook een rol. In het uitvoeringsprogramma worden de projecten die uitgevoerd worden verder uitgewerkt en voorzien van een kostenindicatie. Daarbij wordt werk met werk gemaakt en geïnventariseerd welke mogelijkheden voor externe financiering er zijn en welke randvoorwaarden gelden. Met circa 38.000 inwoners en verdere groei- en transitieambities is het noodzakelijk om voldoende ambtelijke medewerkers op het onderwerp mobiliteit in dienst te hebben. Vanwege de ontwikkelingen in Moerdijk (uitbreiding van de Haven, Logistiek Park en woningbouwontwikkelingen) is er noodzaak voor extra capaciteit om enerzijds te kunnen reageren op de dagelijkse problematiek en anderzijds proactief aan de slag te gaan met de opgaven van de gemeente Moerdijk.

In de strategie voor de komende jaren ligt steeds meer nadruk op communicatie en gedragsbeïnvloeding. De gemeente zet zich in om de infrastructuur blijvend te optimaliseren, maar vervolgens is het belangrijk om ervoor te zorgen dat deze op de juiste manier gebruikt wordt. Dat vraagt een andere aanpak, die zich o.a. meer richt op samenwerking en participatie, het organiseren van mobiliteitskeuzes van inwoners en het veranderen van het gedrag dat men vertoont op de weg of bij het kiezen van een vervoersmiddel. Werken aan mobiliteit wordt in de toekomst, mede door verslimming, steeds meer een communicatievraagstuk dan een infrastructurele opgave. De gemeentelijke organisatie speelt daar tijdig op in.

7 Aan de slag!

Mobiliteit is onmisbaar voor het dagelijks leven in Moerdijk. Het maakt wonen, werken en recreëren mogelijk en draagt bij aan de kwaliteit van leven van inwoners, ondernemers en bezoekers. Bestemmingen in Moerdijk zijn goed en duurzaam bereikbaar zijn en iedereen kan zich veilig en zonder beperkingen verplaatsen – nu én in de toekomst.

Voor de totstandkoming van het Mobiliteitsprogramma is een interactief proces gevolgd waarin inwoners, ondernemers en belanghebbende organisaties hun ervaringen en wensen konden delen. Daarbij is gebruikgemaakt van eerdere participatietrajecten, zoals de Omgevingsvisie, het Programma Vitale Centra en Maptionnaire Willemstad. Voor het opstellen van het Mobiliteitsprogramma zijn daarnaast bewoners, ondernemers en bezoekers bevestigd naar hun verbeterpunten in de gemeente Moerdijk op gebied van Mobiliteit. Zij konden in april 2025 in een digitale enquête hun ervaringen en wensen doorgeven. Ook is samengewerkt met verschillende beleidslijnen door middel van raakvlaksessies, reviewrondes en hogere overheden. Daarnaast is het college van Burgemeester en Wethouders geïnformeerd op 20 februari 2025 en de gemeenteraad op 20 maart 2025, waarbij belangrijke aandachtspunten zijn opgehaald die van belang zijn voor de gemeente.

De gemeente staat de komende jaren voor grote opgaven door ruimtelijke, demografische en technologische ontwikkelingen. Tot 2035 heeft de gemeente Moerdijk een woningbouwopgave van circa 2.700 woningen, verspreid over onder andere Zevenbergen Oost, Zevenbergen Noord en Willemstad Oost. Tegelijkertijd verandert de bevolkingssamenstelling door vergrijzing, verdwijnen voorzieningen uit kleinere kernen en groeit de behoefte van inwoners om mee te denken en mee te beslissen. Deze trends hebben direct én indirect invloed op het gemeentelijk mobiliteitssysteem. Meer inwoners en werklocaties zorgen voor extra verkeersbewegingen, terwijl vergrijzing vraagt om toegankelijke en veilige reisopties. Mobiliteit beïnvloedt dan weer hoe mensen hun woon- en leefomgeving ervaren.

De vier hoofdopgaven die bepaald zijn voor de komende jaren in dit proces zijn:

- De geplande woningbouw zorgt voor meer inwoners en dus extra verkeersbewegingen. Een robuust en veilig netwerk is vereist, zodat het verkeer ook in de toekomst goed kan doorstromen. Verkeers-

berekeningen tonen aan dat de ambities haalbaar zijn, zolang het huidige netwerk op peil blijft.

- In het buitengebied zijn weinig routes, waardoor langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer vaak samenkomen. Dit levert onveilige situaties op, zeker door het aandeel zwaar vrachtverkeer en landbouwverkeer, waardoor voetgangers en fietsers zich kwetsbaar voelen. De kans op ernstige ongelukken is hierdoor op deze wegen groter.
- Moerdijk is goed bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer dankzij vijf snelwegen (A16, A17, A29, A59 en A4). Tegelijkertijd ontstaat er in de spits veel sluipverkeer, wat de leefbaarheid en verkeersveiligheid in dorpen en op lokale wegen onder druk zet. Bewoners ervaren hierdoor overlast en zorgen, bijvoorbeeld in Zevenbergschen Hoek en op de Achterdijk en Stadsdijk.
- Het openbaar vervoer wordt minder gebruikt door de grote afstanden naar voorzieningen en de beperkte bereikbaarheid van haltes. Ook de lage frequentie van buslijnen en matige aansluiting op andere vervoersmiddelen spelen een rol. Door de vergrijzing zal de vraag naar toegankelijk openbaar vervoer in de toekomst toenemen, maar ook gedeelde mobiliteit of initiatieven waarmee samen gereisd kan worden zijn belangrijk voor plekken waar het OV niet komt.

Om deze opgaven aan te pakken zijn er drie deelmodules onderdeel van dit Mobiliteitsprogramma, op gebied van Verkeersveiligheid, Bereikbaarheid en Duurzaamheid. Deze geven een concretere uitwerking voor de middellange termijn, waar ingegaan wordt op verschillende mobiliteitsthema's. Zo wordt in de deelmodule Bereikbaarheid omschreven hoe wordt omgegaan met sluipverkeer en worden bereikbaarheidskeuzes op netwerkniveau gemaakt en in de deelmodule Verkeersveiligheid wordt o.a. ingegaan op hoe het buitengebied verkeersveiliger gemaakt wordt.

De wijze waarop de gemeente de opgaven aanpakt is door middel van data en monitoring van verkeer. Daarnaast wordt mobiliteit binnen de gemeentelijke organisatie integraal meegenomen, en zoekt de gemeente externe samenwerking en wordt gekeken naar de financiering, capaciteit en organisatie.

Bijlage 1: beleidskaders

Het mobiliteitsprogramma van Moerdijk is ingebed in een breed beleidslandschap. In deze bijlage worden de relevante beleidskaders geschetst die richting geven aan het lokale mobiliteitsbeleid. De kaders zijn geordend naar overheidsniveau: nationaal, regionaal en lokaal.

Nationaal

Het landelijke mobiliteitsbeleid vormt de basis waarop het gemeentelijke programma voortbouwt. De gemeente Moerdijk volgt de nationale beleidskaders.

- **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR):** Deze visie onderstreept het belang van bereikbaarheid, leefbaarheid en concurrentiekracht. Gemeenten spelen hierbij een actieve rol in de uitvoering. Specifieke aandacht gaat uit naar ketenmobiliteit, verkeersveiligheid, en de verduurzaming van mobiliteit.
- **Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV):** In het SPV is de ambitie verankerd om te komen tot nul verkeersslachtoffers in 2050. Moerdijk sluit aan bij deze risico-gestuurde benadering en heeft op lokaal niveau een risicoanalyse uitgevoerd om gericht maatregelen te nemen.
- **Omgevingswet (2024):** De wet vraagt om integrale besluitvorming over de fysieke leefomgeving. Moerdijk geeft hier invulling aan via haar eigen omgevingsvisie en ziet mobiliteit als één van de pijlers van een goed ingerichte leefomgeving.
- **Klimaatakkoord (2019):** Het akkoord zet in op een forse CO₂-reductie. Binnen mobiliteit betekent dit onder andere het stimuleren van elektrisch vervoer, het verduurzamen van logistiek en het aanpassen van mobiliteitsgedrag.
- **Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL):** De sterke groei van elektrisch vervoer vraagt om een versnelde uitbreiding van publieke laadpunten. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het opstellen van een plaatsingsbeleid en het faciliteren van uitvoering. Moerdijk ontwikkelt hiervoor een lokale strategie.

Regionaal

Moerdijk maakt deel uit van de Stedelijke Regio West-Brabant (SRWB) en sluit aan bij de ambities van de provincie Noord-Brabant:

- **Koers 2030 (Provincie Noord-Brabant):** Deze koers zet in op een veilig, schoon, stil en betrouwbaar mobiliteitssysteem. Centrale thema's zijn ketenmobiliteit, inclusieve bereikbaarheid en verduurzaming van vervoer. Moerdijk neemt deze uitgangspunten mee in de inrichting van mobiliteitsmaatregelen.
- **Regionaal Mobiliteitsprogramma West-Brabant (RMP):** In het RMP staan vier doelstellingen centraal: versterken van ov-poorten, verbeteren van multimodale bereikbaarheid, maatwerk voor kleinere kernen en verduurzaming van goederenvervoer. Voor Moerdijk zijn vooral de bereikbaarheid van het haven- en industriegebied en de transformatie van het stationsgebied Zevenbergen relevante opgaven.
- **Ov-concessie West-Brabant (2025–2035):** De nieuwe concessie biedt kansen om vraaggericht vervoer (Bravoflex) en emissieloos openbaar vervoer verder te ontwikkelen. Ook voor Moerdijk zijn dit belangrijke schakels in het verbeteren van de bereikbaarheid van kleine kernen.

Lokaal

De lokale visie en beleidsdocumenten vormen het fundament van het mobiliteitsprogramma Moerdijk. Deze geven invulling aan de landelijke en regionale ambities in de lokale context:

- **Omgevingsvisie Moerdijk 2040:** De visie stelt drie integrale ambities centraal: het versterken van stadse en dorpse leefomgevingen, bouwen aan een vitale economie en inzetten op een duurzaam en beleefbaar buitengebied. Mobiliteit speelt een verbindende rol in het realiseren van deze ambities.
- **Module Verkeersveiligheid Moerdijk (2018–2028):** Dit plan bevat een mix van infrastructurele en gedragsmaatregelen gericht op kwetsbare verkeersdeelnemers zoals kinderen, fietsers en voetgangers. Actualisatie is gewenst om aan te sluiten op het SPV en nieuwe inzichten.
- **Mobiliteitstransitie haven- en industriegebied:** De economische motor van Moerdijk – het haven- en industriegebied – kent een grote vervoersvraag. Door samenwerking met werkgevers wordt ingezet op duurzame mobiliteit en betere bereikbaarheid. Station Lage Zwaluwe ontwikkelt zich tot mobiliteitshub en ook het stationsgebied van Zevenbergen wordt versterkt.
- **Programma Fysieke Leefomgeving:** De gemeente Moerdijk stimuleert een gezonde en veilige leefomgeving door inzet op groen, sportvoorzieningen en infrastructuur die bewegen en ontmoeten bevorderen. Mobiliteit wordt actief gekoppeld aan gezondheid, door bereikbaarheid te verbeteren en actieve vervoersvormen te stimuleren.
- **Bedrijventerreinenvisie Moerdijk:** Er wordt ingezet op goede en veilige bereikbaarheid van bedrijventerreinen, met verplicht parkeren op eigen terrein en stimulering van duurzaam vervoer. Fiets- en OV-bereikbaarheid zijn speerpunten om een duurzaam mobiliteitsprofiel te realiseren.
- **Integrale visie laadinfrastructuur en logistiek laden:** Het beleid richt zich op de uitrol van een dekkend laadnetwerk voor elektrische voertuigen, met nadruk op privaat laden en, waar nodig, publieke laadpalen. Monitoring en samenwerking zorgen ervoor dat het laadnetwerk meegroeit en klimaatdoelen worden gehaald.
- **Klimaatstrategie Gemeente Moerdijk:** Klimaatadaptatie wordt structureel verweven met mobiliteitsprojecten, waarbij aandacht is voor waterberging, vergroening en hittestress. Infrastructuur wordt zo ingericht dat deze bijdraagt aan een duurzame, veilige en klimaatbestendige leefomgeving.
- **Visie recreatie en toerisme:** De gemeente werkt aan een toekomstvisie voor recreatie en toerisme, die waarschijnlijk raakvlakken heeft met mobiliteit. Concrete inhoud en invloed op mobiliteit zijn echter nog niet bekend, omdat de visie nog vastgesteld moet worden.

Bijlage 2: Actuele mobiliteitssituatie

Huidige mobiliteitssituatie (objectief)

De huidige mobiliteitssituatie vormt het vertrekpunt van het nieuwe mobiliteitsprogramma. Hiervoor zijn objectieve mobiliteitsgegevens geanalyseerd.

Demografie

- Circa 40.000 inwoners
- 4% groei in de afgelopen 10 jaar
- Vergrijzing

Langzaam verkeer

- Het aandeel fietsverplaatsingen ligt op circa 30% van het totaal
- Bewoners en werknemers in de gemeente Moerdijk zijn momenteel sterk auto-georiënteerd. Dit komt terug in de cijfers, met beperkt gebruik van de fiets (22,6%), trein (1,2%) en bus (1,5%) .
- Het fietsnetwerk bestaat uit een netwerk aan utilitaire en recreatieve fietsroutes
- Zuidelijke en westelijke fietsroutes hebben een beperkt aandeel vrijliggende fietsvoorzieningen van het landbouwverkeer
- De wandel- en fietsverbindingen naar en in het havengebied zijn beperkt, wat de bereikbaarheid naar dit gebied vermindert.

Openbaar Vervoer

- Er zijn grote verschillen in de bereikbaarheid tussen het oosten en westen van de gemeente.
- Twee sprinterstations: Zevenbergen (verbinding met Dordrecht-Roosendaal) en Lage Zwaluwe (verbindingen Dordrecht-Roosendaal en Dordrecht – Arnhem Centraal). Verbinding met Dordrecht elk 30 min vanaf Zevenbergen en 4x per uur vanaf Lage Zwaluwe.
- Aanbod lijn- en buurtbussen: 163, 173, 172, 177, 200, 210, 218, 219 met variërende frequenties (1 of 2x per uur) en de BravoDirect bus 373 met een frequentie van 4x per uur.
- Het gemiddelde aantal in- en uitstappers per werkdag is 939 in Zevenbergen en 784 in Lage Zwaluwe.
- Geen vaste busverbinding naar Noordschans, Tonnekreek en Bovensluis, maar zijn wel BravoFlex-haltes.
- 53% van de reizigers op Lage Zwaluwe komt met de auto tegenover 11% in Zevenbergen.

Autobezit gemotoriseerd verkeer en doorstroming

- In de gemeente is een netwerk van erftoegangswegen (30 en 60 km/u), gebiedsontsluitingswegen (50 en 80 / 100km/u) en stroomwegen, waarvan gebiedsontsluitingswegen 80 km/u meestal provinciaal zijn en stroomwegen van het rijk.
- In de spitsperiodes en tijdens werkzaamheden ontstaan er doorstromingsproblemen op het hoofdwegennet, waardoor er problemen met sluipverkeer door de kernen optreedt.
- Door de aanwezigheid van het haven- en industriegebied rijdt er relatief veel vrachtverkeer door de gemeente.
- Het autobezit is sinds 2014 gestegen met ca. 14% van 19.700 naar 22.500 in 2024. Het inwoneraantal groeide in dezelfde periode met ca. 4%. De groei is vergelijkbaar met soortgelijke gemeenten in de regio.
- Het aantal geregistreerde personenauto's per inwoners is sinds 2014 toegenomen van 0,54 naar 0,59, eveneens vergelijkbaar met soortgelijke gemeenten in de regio.
- Er is gemiddeld 1,2 personenauto per huishouden

Verkeersveiligheid

- 190 geregistreerde verkeersslachtoffers in de periode 2019-2023, waarvan 103 op gemeentelijke wegen.
- 9 doden waarvan 4 op gemeentelijke wegen in dezelfde periode.
- Grootste risico-indicatoren als gevolg van de inrichting: 30- en 60 km/u-wegen
- Risicogroepen en -modaliteiten: fiets/e-bike, kinderen, ouderen op de e-bike en jonge bestuurders (18-24 jaar).
- Risicogedragingen: rijden onder invloed, afleiding in het verkeer, normvervaging en snelheidsoverschrijdingen (met name op 30- en 60 km/u-wegen)

Duurzame mobiliteit

- In 2024 is 74% van het gemeenteoppervlak gedekt (500 meter loopafstand) met een publieke laadinfrastructuur versus 83,1% landelijk. Deze lagere dekkingsgraad is in Moerdijk te verklaren door de uitgestrektheid van de gemeente en de grotere afstand tussen kernen.

Afstand tot voorzieningen

- Gemiddelde afstand tot belangrijkste voorzieningen en arbeidsplaatsen per inwoner neemt toe als gevolg van het verdwijnen hiervan uit kernen
- Zevenbergen, Fijnaart, Klundert en Willemstad bieden voorzieningenaanbod voor de omliggende kernen en zullen de komende jaren ook meer in deze rol groeien.

Bijlage 3: Huidige mobiliteitssituatie (subjectief)

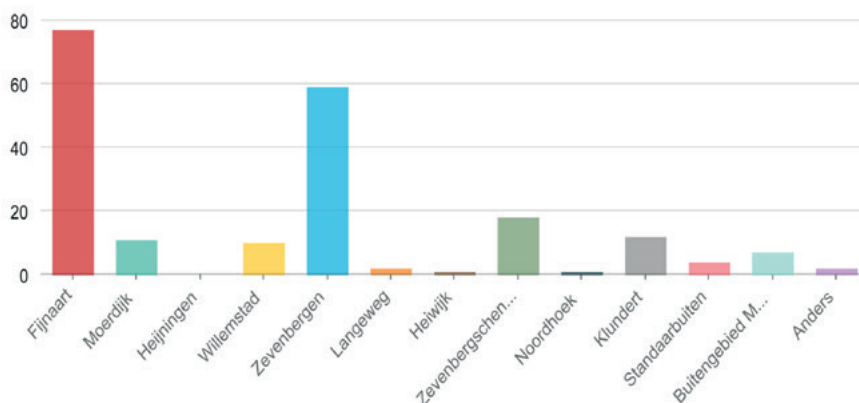
De huidige mobiliteitssituatie, zowel objectief als subjectief, vormt een belangrijk uitgangspunt voor het nieuwe mobiliteitsplan. Om de subjectieve mobiliteitssituatie in kaart te brengen, zijn inwoners, bezoekers en ondernemers geraadpleegd en gevraagd naar hun ervaringen met de mobiliteitssituatie. Via een digitale inventarisatiekaart kregen ze de mogelijkheid om knelpunten, wensen en aspecten door te geven. Daarnaast is er gekeken naar de ontvangen klachten en meldingen die betrekking hebben op mobiliteit. Samen bieden deze onderdelen een uitgebreid overzicht van de subjectieve mobiliteitssituatie in Moerdijk.

Inventarisatiekaart

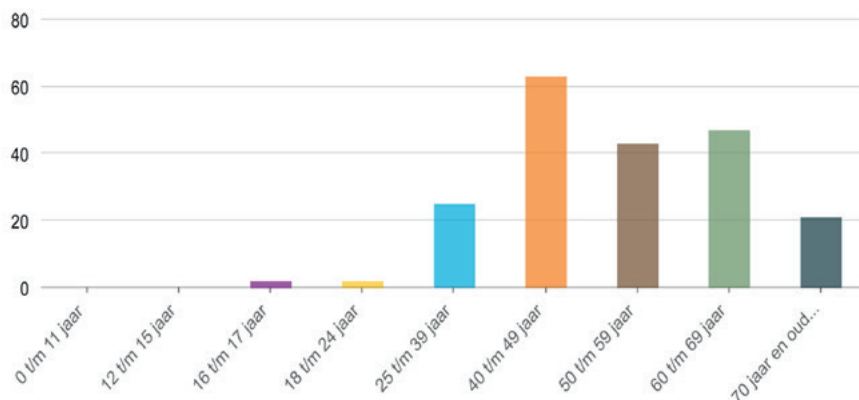
Inwoners, bezoekers en ondernemers van de gemeente Moerdijk hebben in maart/april 2025 de mogelijkheid gehad om knelpunten, wensen en aspecten die als goed worden ervaren door te geven via een digitale kaart, verspreid via (sociale) mediakanalen en maatschappelijke organisaties. In totaal zijn er 207 reacties binnengekomen welke inzicht geven in hoe mobiliteit in Moerdijk wordt ervaren. De knelpunten zijn gecategoriseerd naar verschillende thema's en naar verschillende kernen die de gemeente heeft. Hieronder is eerst een algemeen beeld van de reacties beschreven. Vervolgens zijn de hoofdlijnen en meest genoemde knelpunten uit de verschillende categorieën en kernen uitgewerkt. De volgorde van de modaliteitsparagrafen is daarbij gebaseerd op de (aflopende) hoeveelheid knelpunten per categorie. Tot slot zijn de belangrijkste (clusters van) knelpunten per kern benoemd.

Reacties algemeen

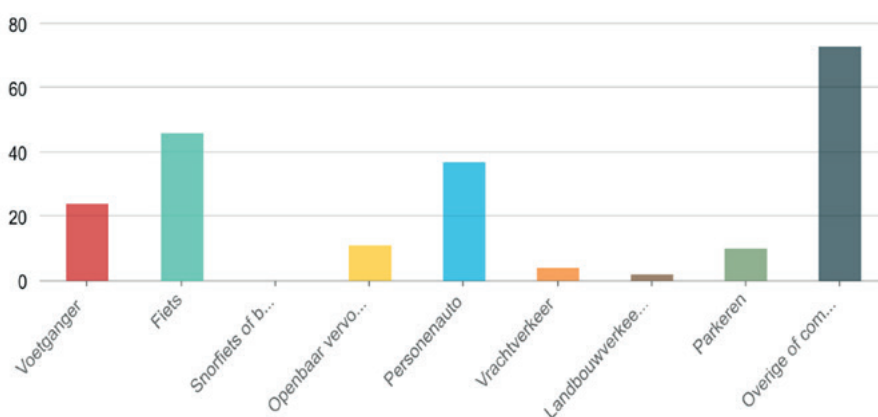
De meerderheid van de respondenten woont in Fijnaart (37%) gevolgd door Zevenbergen (28%) Zevenbergschen Hoek (8%) Moerdijk (5%) en Willemstad (5%). De lagere respons in Willemstad is te verklaren doordat er voor een verkeersonderzoek van Goudappel ook een enquête is ingevuld, vlak voor deze enquête. Dit leidde mogelijk tot enige vorm van 'invulmoeheid' of onduidelijkheid omdat beide enquêtes over mobiliteit gingen.



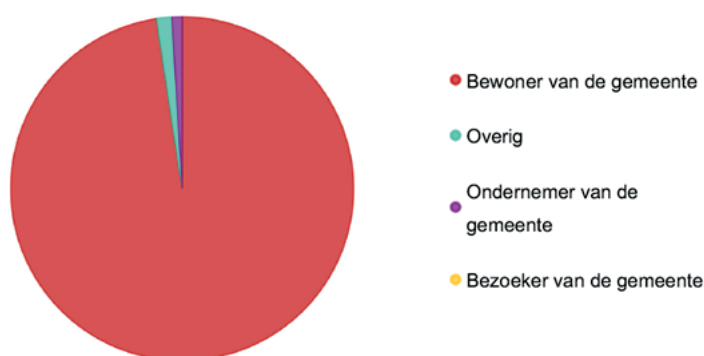
De kaart is het meeste ingevuld door respondenten in de leeftijdscategorie 40 t/m 49 jaar (30%), gevolgd door de categorieën 60 t/m 69 jaar (23%) en 50 t/m 59 jaar (20%). Er zijn geen respondenten in de categorie 0 t/m 15 jaar.



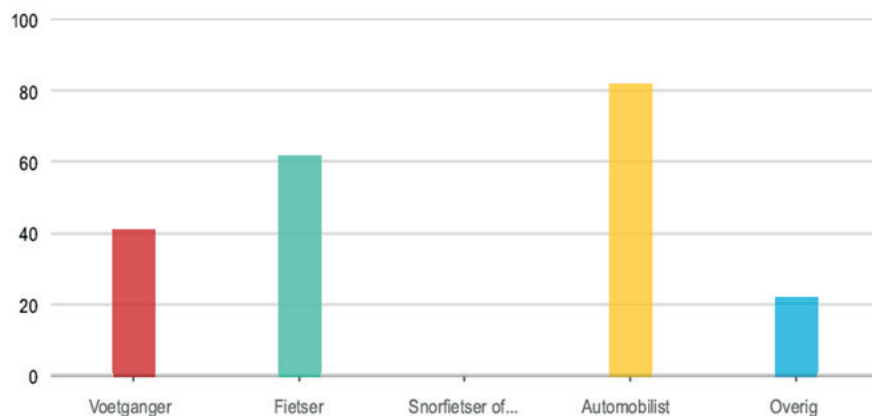
De meeste reacties hebben betrekking op een combinatie van verschillende modaliteiten (35%) gevolgd door de modaliteit fiets (22%) en personenauto (18%).



De meerderheid van de respondenten heeft de kaart ingevuld als bewoner (98%). Slechts 1% van de respondenten is ondernemer.



De meeste respondenten die hebben gereageerd op de knelpuntenkaart kiezen in hun verplaatsingsgedrag het vaakst de personenauto (39%).

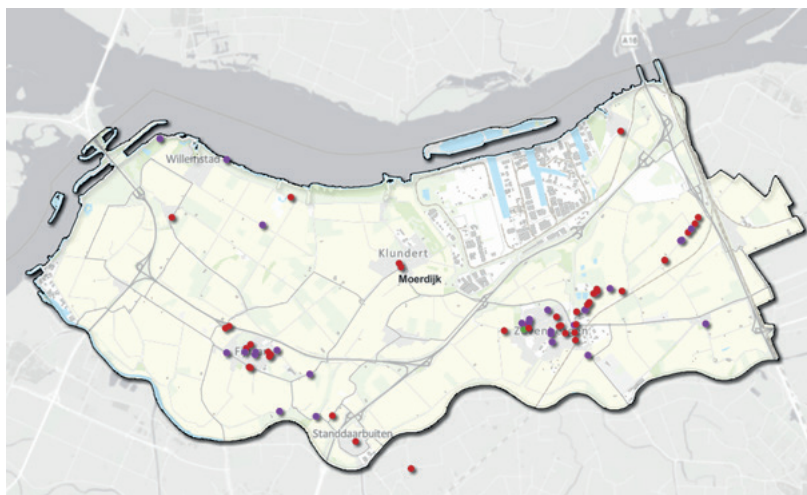


Figuur 7, Verplaatsingsgedrag

Reacties per modaliteit

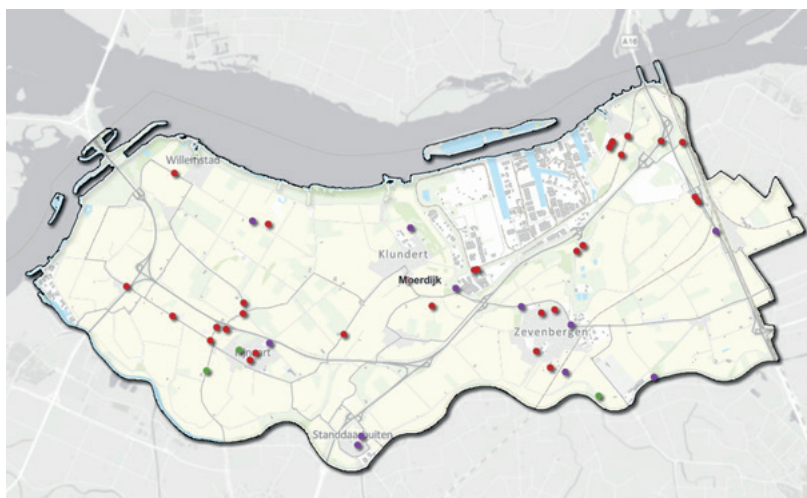
Overige of combinatie

Er zijn in totaal 73 reacties geplaatst bij 'overige modaliteiten of een combinatie van modaliteiten'. Het merendeel van deze reacties zijn geclusterd rondom Zevenbergen, Fijnaart en Standdaarbuiten. De meest voorkomende combinaties van modaliteiten zijn 'algemeen' in combinatie met gemotoriseerd verkeer en de combinatie fiets en voetgangers samen. De knelpunten die hieruit naar voren komen worden bij de individuele modaliteiten zelf omschreven. Kijkend naar de overige modaliteiten gaat het met name om (elektrische) rolstoelgebruikers die vanwege niet toegankelijke delen van de infrastructuur lastig op locaties kunnen komen en zwaar (landbouw) verkeer dat door woonstraten rijdt.



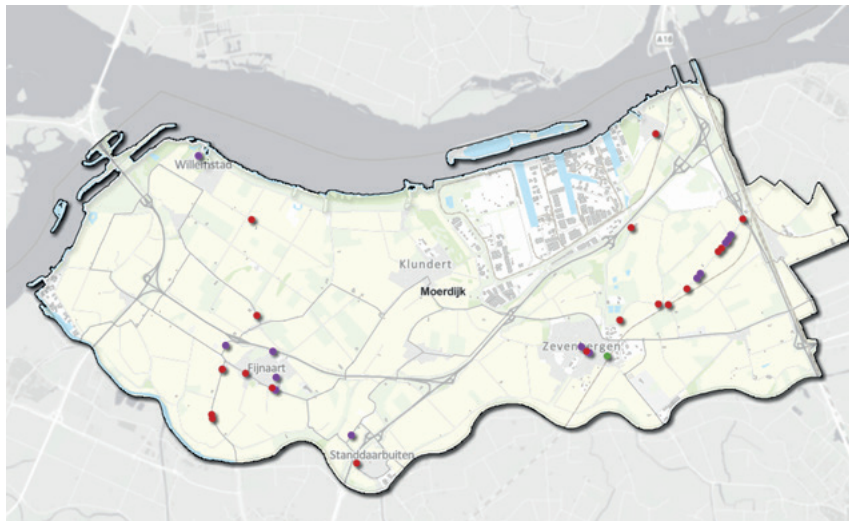
Fiets

In totaal zijn er 46 reacties geplaatst in relatie tot de fiets. Er zijn met name reacties geplaatst in en rondom de kernen Fijnaart, Moerdijk en Zevenbergen. In de vragenlijst zijn vooral zorgen geuit over de veiligheid en kwaliteit van fietsinfrastructuur in de gemeente. Veel respondenten meldden gevaarlijke situaties door slecht onderhouden fietspaden en te hard rijdend verkeer. Ook werden wensen uitgesproken voor nieuwe of verbeterde fietspaden, doorfietsroutes, en recreatieve verbindingen langs bijvoorbeeld de Mark. Daarnaast werd het gebrek aan goed openbaar vervoer benoemd, waardoor de fiets voor velen een belangrijk vervoermiddel is. Over het algemeen geldt dat er behoefte is aan meer veilige, toegankelijke en goed onderhouden fietsvoorzieningen.



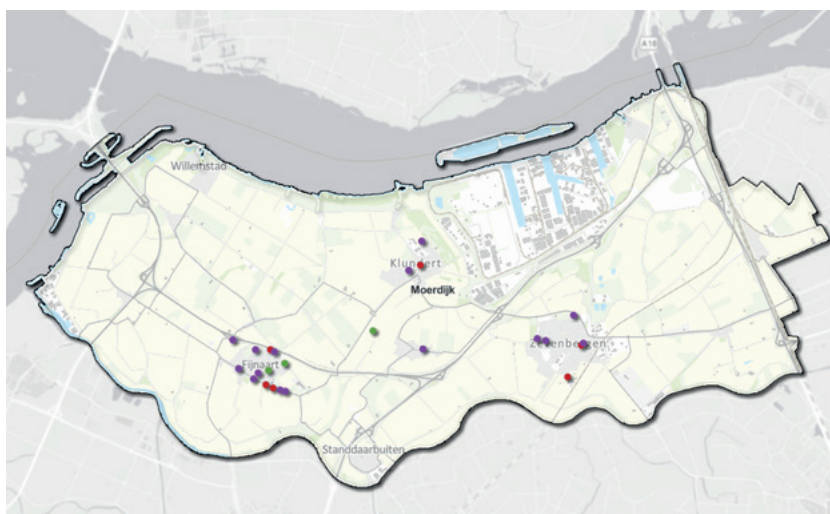
Personenauto

Er zijn 37 reacties binnengekomen die specifiek betrekking hebben op personenauto's. Reacties centrerend zich rondom Fijnaart en Zevenbergen en op de Achterdijk tussen de A16 en Zevenbergen. Bewoners geven aan dat er veel zorgen zijn over verkeersveiligheid in woonwijken en dorpskernen. Er wordt veel melding gemaakt van te hard rijden, sluipverkeer en onduidelijke of gevaarlijke voorrangssituaties, vooral bij wegversmallingen en bochten. Ook het negeren van eenrichtingsverkeer en het gebruik van wegen door vrachtverkeer zonder lokale bestemming worden als knelpunten ervaren. Bewoners doen concrete suggesties zoals het instellen van éénrichtingsverkeer, 30 km-zones, autovrije centra en duidelijkere verkeersborden. Daarnaast worden parkeerproblemen en de wens voor meer handhaving en fysieke maatregelen (zoals opvallendere paaltjes of controlecamera's) genoemd.



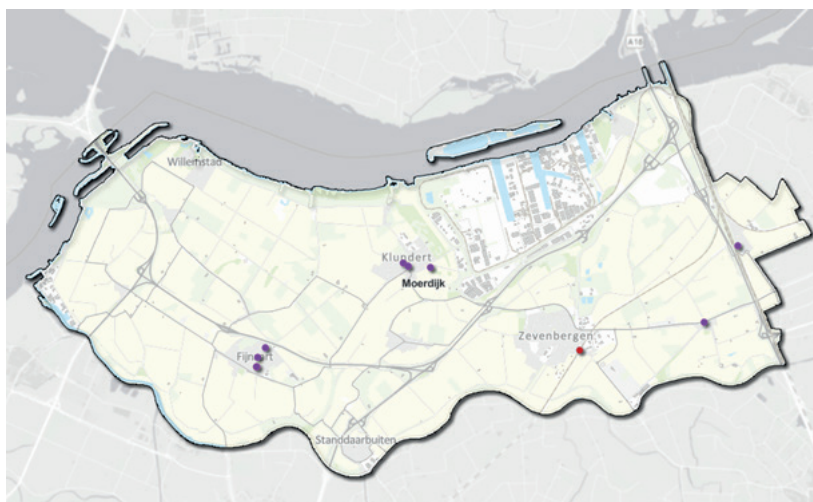
Voetganger

Er zijn 24 reacties binnengekomen specifiek gericht op voetgangers. Reacties centrerend zich met name binnen de bebouwde kom in de kernen Klundert, Zevenbergen en Fijnaart. Bewoners geven aan dat er een duidelijke behoefte is aan meer en veiligere wandelvoorzieningen in de gemeente. Veel meldingen gaan over het ontbreken of de slechte staat van trottoirs en wandelpaden, vooral in het buitengebied maar ook in de kernen. Ook wordt de onveiligheid bij oversteekplaatsen en slecht verlichte of onverharde paden benoemd, wat vooral voor ouderen, kinderen en mensen met een beperking problematisch is. Daarnaast zijn er wensen voor meer bankjes, verlichting en toegankelijke routes naar voorzieningen zoals speeltuinen, supermarkten en evenemententerreinen.



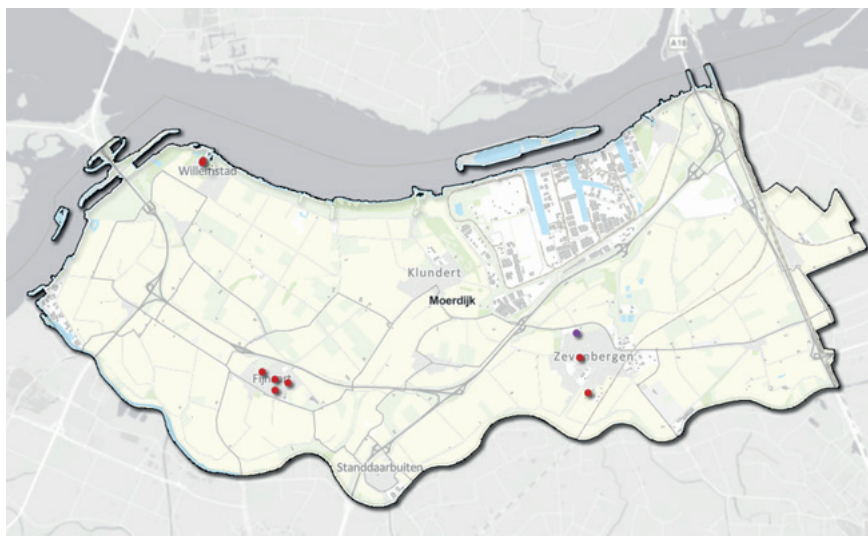
Openbaar vervoer

Er zijn 11 reacties binnengekomen specifiek gericht op openbaar vervoer. Reacties zijn geplaatst in de kernen Fijnaart, Klundert en Zevenbergen, maar hebben daarnaast betrekking op het regionale netwerk, inclusief verbindingen naar de andere kernen. In deze vragenlijst geven bewoners aan dat de huidige ov-voorzieningen in de gemeente onvoldoende zijn, vooral buiten de spits en in het weekend. Er is een sterke wens voor meer busverbindingen op zaterdag en zondag, met name naar omliggende dorpen, steden en het station Lage Zwaluwe. Voor veel mensen – waaronder ouderen en mensen zonder auto of met een beperking – betekent het gebrek aan ov dat zij sociaal en praktisch beperkt worden in hun mobiliteit. Ook wordt er gepleit voor herstel van directe treinverbindingen (zoals naar Rotterdam) en voor slimmere plaatsing van bushaltes, bijvoorbeeld aan de rand van dorpen met goede fietsvoorzieningen richting de haltes.



Parkeren

Er zijn 10 reacties binnengekomen specifiek gericht op parkeren. Deze reacties hebben betrekking op de centra van Willemstad, Fijnaart en Zevenbergen. Respondenten geven aan dat er sprake is van parkeerproblematiek in de dorpskernen. Veel meldingen gaan over te weinig beschikbare parkeerplaatsen, onduidelijke parkeervakken en foutparkeergedrag dat de doorgang belemmert of onveilige situaties veroorzaakt. Er is ook kritiek op het parkeerbeleid in de historische kernen, waar bewoners pleiten voor parkeren uitsluitend voor bewoners en mindervaliden, vergelijkbaar met andere vestingsteden. Daarnaast wordt er gepleit voor betere handhaving, uitbreiding van blauwe zones, en slimme inrichting van de openbare ruimte om parkeren en leefbaarheid beter in balans te brengen.



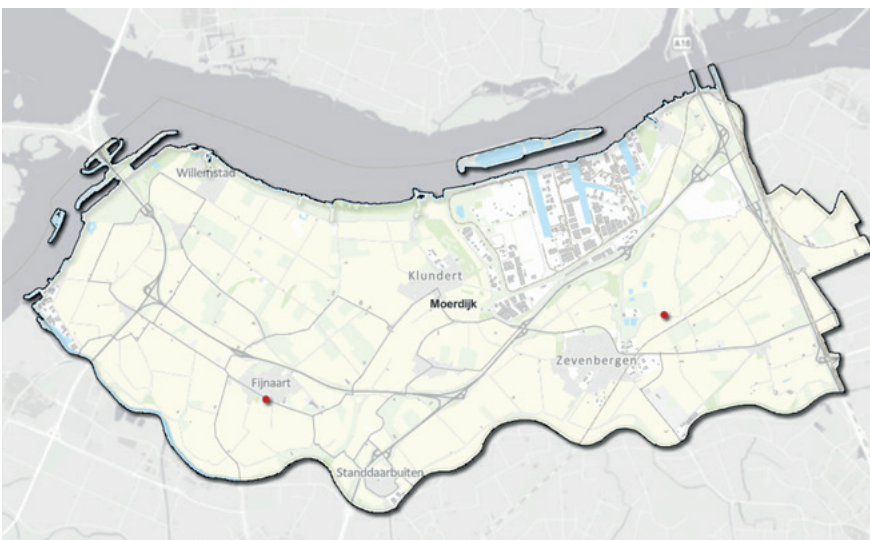
Vrachtverkeer

Er zijn 4 reacties binnengekomen die specifiek betrekking hebben op vrachtverkeer. Respondenten geven aan dat er sprake is van overlast door zwaar verkeer, met name op wegen waar dit officieel niet is toegestaan, zoals op de Achterdijk. Ondanks het verbod op doorgaand vrachtverkeer (uitgezonderd bestemmingsverkeer), wordt deze route regelmatig gebruikt door vrachtwagens. Dit leidt tot geluidsoverlast, trillingen, hoge snelheden en gevaarlijke verkeerssituaties, vooral in woongebieden. Bewoners signaleren dat de bebording onvoldoende en te laat zichtbaar is, waardoor chauffeurs het verbod pas opmerken als omkeren lastig is. Er is een duidelijke wens voor betere en vroegtijdige signalering, bijvoorbeeld vóór de carpoolplaats, inclusief informatie over omkeermogelijkheden. Er zijn geen reacties rondom het havengebied van Moerdijk, en ook uit informatie van de gemeente Moerdijk blijkt dat dit speelt in Zevenbergschen Hoek.



Landbouwverkeer

Er zijn 2 reacties binnengekomen die betrekking hebben op landbouwverkeer. Respondenten geven aan dat de huidige verkeerssituatie in sommige dorpskernen en buitenwegen onhoudbaar is geworden voor landbouwvoertuigen. Met name op de Kadendijk en Molenstraat leidt de combinatie van druk verkeer, geparkeerde auto's en het ontbreken van uitwijkmogelijkheden tot gevaarlijke en vastlopende situaties. De aanleg van het dorpsplein zonder een goed alternatief (zoals de Eerste Kruisweg) wordt gezien als een bewuste verslechtering van de doorstroming. Daarnaast wordt op de Achterdijk het ontbreken van functionele wegbermen genoemd: obstakels zoals stenen, paaltjes en beplanting maken uitwijken voor landbouwverkeer onmogelijk en gevaarlijk. De meldingen benadrukken de noodzaak van meer ruimte en betere doorstroming voor bestemmingsverkeer, waaronder landbouwvoertuigen, om verkeersveiligheid en bereikbaarheid te waarborgen.



Clusters knelpunten en wensen per kern

In de volgende paragraaf worden de clusters van knelpunten en wensen die door bewoners zijn aangeduid per kern (op alfabetische volgorde) beschreven. Individuele knelpunten worden niet benoemd tenzij er vergelijkbare problematiek is met andere individuele knelpunten.

Fijnaart



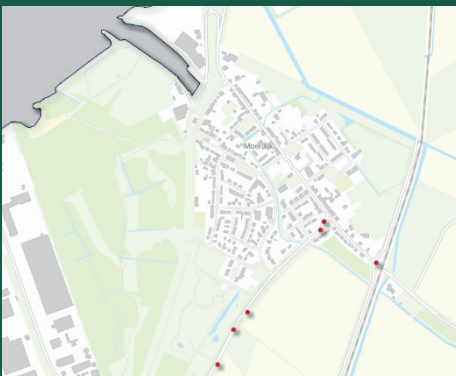
- Appelaarsedijk: het ontbreken van voorrangsborden op de locaties met een wegversmalling wordt als onveilig ervaren mede door slechte verlichting. Daarnaast zijn er klachten over hoge snelheden. Dit is in november 2025 aangepakt.
- Fietsoversteek Oudemolensedijk – Parallelweg: gevaarlijke fietsoversteek voor voetgangers en fietsers door veel verkeer en hoge snelheden.
- Kadedijk: het ontbreken van voorzieningen voor voetgangers en fietsers op de dijk.
- Kadedijk: grote hoeveelheden zwaar (landbouw) verkeer met beperkt aantal alternatieve routes.
- Boerendijk: klachten over hoge snelheden terwijl de route onderdeel is van school-thuisroute.
- Oudemolen: klachten over sluipverkeer en verkeer van/ naar Willemstad en van/naar Klundert dat de oprit/Afrit Fijnaart neemt.

Klundert



- Zevenbergseweg: De fietsoversteek naar vrijliggend fietspad wordt als onoverzichtelijk en gevaarlijk ervaren.
- Het ontbreken van openbaar vervoer op de zaterdagavond en zondag hele dag. Met name voor de oudere bevolking die het dorp wil bezoeken.
- Algehele toegankelijkheid van de voetpaden voor oudere inwoners in het dorp.

Moerdijk



- Johan Willem Frisostraat: de fietsinfrastructuur is in zeer slechtste staat.
- Johan Willem Frisostraat: Zeer veel verkeer van/naar industrieterrein tijdens spitsmomenten. Rijdt ook te hard. Gaat richting oprit A16 aldus bewoners

Standdaarbuiten



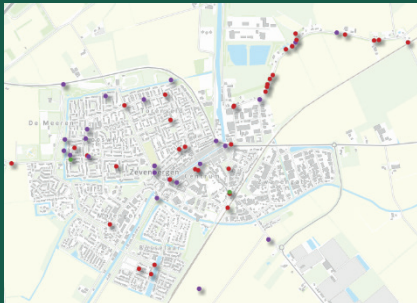
- Oudendijk: klachtenmeldingen over verkeer dat de oprit/afrit Standdaarbuiten pakt naar Fijnaart. Verkeer rijdt te hard en er rijdt een hoog aandeel vrachtverkeer.

Willemstad



- De Voorstraat: De parkeerdruk in het centrum wordt door inwoners als knelpunt ervaren. Mede vanwege de drukte door recreatieve bezoekers in het hoogseizoen.
- Noordlangeweg: Klachten over geluidsoverlast van hoeveelheid verkeer dat hier rijdt. Ook motoren en snel rijden wordt als probleem ervaren.
- De realisatie van de camping Bovensluis levert verkeerseffecten op in de Ruigenhilpolder, waar al knelpunten ervaren worden op gebied van het aanwezige (landbouw)verkeer, fietsers en de beperkte breedte van wegen.
- Er zijn daarnaast wensen voor betere fietsvoorzieningen en wandelstructuren, onder andere door onderzoek naar de Oostbeerverbinding.

Zevenbergen



- Achterdijk (tussen Molenweg en Blokweg): inwoners ervaren overlast door hardrijders op de dijk. Behoeft aan snelheidsremmende maatregelen, mede door ontbreken vrijliggende fietsvoorzieningen. Daarnaast wordt de route druk bereden door sluipverkeer bij files op de A16 / A17.
- Aanwezigheid zwaar verkeer op de Achterdijk: Touringcars, vrachtwagens en rupsvoertuigen veroorzaken overlast door trillingen en geven zorgen over verkeersonveiligheid.
- Keizersweerd: klachten van bewoners over verkeersoverlast vanwege grote drukte, geluidsoverlast en hard rijden.
- Hazeldonkse Zandweg: Klachten over sluipverkeer vanuit Etten-Leur naar de A17.
- Wens vanuit minder valide inwoners voor meer toegankelijke voetpaden, ook combinatie met wegwerkzaamheden.
- De Meeren: hoge snelheden waaronder in de 30 km/u-zone en gevaarlijke kruispunten op het 50 km/u-gedeelte.
- Zeestraat: fietsveiligheid slecht door drukte en hoge snelheden gemotoriseerd verkeer.
- Het ontbreken van een snelle en directe ov-verbinding naar Rotterdam.

Zevenbergschen Hoek



- De Kern Zevenbergschen Hoek: klachten over sluipverkeer in spitsmomenten en als A16 vast staat en vrachtverkeer dat hier niet hoort te komen.
- Achterdijk (tussen Lapdijk en Gelderseweg): route wordt gebruikt door sluipverkeer van de A16. Door het ontbreken van vrijliggende fietsvoorzieningen ontstaan gevaarlijke situaties.
- Achterdijk (tussen Gelderseweg en Schenkeldijk): route wordt gebruikt als sluiproute waardoor de leefbaarheid onder druk staat. Op de route wordt o.a. te hard gereden en er rijdt zwaar verkeer. Inwoners wensen snelheidsremmende maatregelen op het traject.
- De Vliet: klachten over hardrijders. De straat heeft een zeer breed profiel t.b.v. vrachtverkeer aan industrie-terrein. Ook trillingsoverlast komt veel voor.

Naast de knelpunten die zijn geïdentificeerd in de kernen waren er ook locaties in het buitengebied. Dit zijn:

- **Sabinaweg:** Deze weg wordt vaak gebruikt voor logistiek verkeer. Het is een brede weg waar regelmatig te hard wordt gereden.
- **Zuiddijk:** Er is veel sluipverkeer vanaf de N385 naar de N289 vanuit Etten-Leur richting de A16. Het verkeer rijdt hier vaak te hard.
- **Lapdijk:** Er is veel sluipverkeer vanuit het industrieterrein naar de A16. De weg is niet geschikt voor dit type verkeer.
- **Stadsedijk:** Dit is een relatief smalle maar druk bereden weg waar verschillende modaliteiten, waaronder trekkers en fietsverkeer, samenkomen. De snelheid is regelmatig te hoog, waardoor mensen zich onveilig en onprettig voelen.
- **Noordlangeweg:** Ondanks dat het een fietsstraat is en gesloten voor niet-ontheffinghouders, komt er toch veel verkeer dat hier niet hoort te komen.
- **Gelderseweg:** Deze route wordt gebruikt door vrachtverkeer naar het industrieterrein Bloemendaalse Zeedijk, maar is te smal voor grote hoeveelheden vrachtverkeer en sluipverkeer, wat leidt tot conflicten met fietsers