

Bereikbaarheidsplan
Mobiliteitsprogramma Moerdijk

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

MOERDIJK

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:	Bereikbaarheidsplan
Ondertitel:	Mobiliteitsprogramma Moerdijk
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:	
Gecontroleerd door:	GN, JW
Datum:	
Goedgekeurd door:	JW
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.

Contents

1	Introductie	4
2	Programmatische uitwerking	5
2.1	Inclusie	5
2.2	Lopen	5
2.3	Fietsen	8
2.4	Gedeelde mobiliteit / OV	11
2.5	Gemotoriseerd verkeer	14
2.6	Zwaar verkeer	19
2.7	Parkeren gemotoriseerd verkeer	23

1 Introductie

Als gemeente staan we aan de vooravond van forse ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Met een woningbouwopgave van 2.700 woningen (op circa 17.000 woningen nu), de uitbreiding van werklocaties zoals het Logistiek Park Moerdijk en de Haven Moerdijk, en het toenemende autobezit, neemt de druk op het verkeerssysteem toe. Tegelijkertijd vraagt de mobiliteitstransitie om een verschuiving naar duurzamere, inclusieve en efficiënte vormen van vervoer.

Om deze opgaven in goede banen te leiden, is het belangrijk om de impact van toekomstige ontwikkelingen op het bestaande verkeerssysteem inzichtelijk te maken. Het Bereikbaarheidsplan vormt de uitwerking van de opgaven zoals gedefinieerd in het Mobiliteitsprogramma Moerdijk. Deze opgaven waren:

- 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 verslechtert.
- 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. 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.

Waar het Mobiliteitsprogramma 2040 de strategische visie en beleidslijnen richting 2040 schetst, biedt dit plan een onderbouwde analyse van de bereikbaarheidseffecten en infrastructuureisen die voortvloeien uit de ruimtelijke ambities, evenals de ruimtelijke groei van de gemeente. Het Bereikbaarheidsplan wordt los van het Mobiliteitsprogramma opgesteld, omdat voor het Bereikbaarheidsplan wordt voorzien deze vaker bij te werken dan de cyclus van het Mobiliteitsprogramma (tot 2040).

Het Bereikbaarheidsplan dient de volgende doelen:

- Impactanalyse van ruimtelijke ontwikkelingen: Inzicht geven in de effecten van woningbouw, economische groei en mobiliteitsmaatregelen op het verkeerssysteem.
- Onderbouwing van beleidskeuzes: Helpen bij het maken van beleidskeuzes over infrastructuur, verkeersmanagement en duurzame mobiliteit.
- Programmatische koppeling: Deze module koppelt het bovenliggende Mobiliteitsprogramma aan het uitvoeringsprogramma, door een vertaling te maken van visie en beleid naar uitvoering.

2 Programmatische uitwerking

Bereikbaarheid gaat over verplaatsen door gebruik van verschillende vervoerswijzen. Ook de toegang tot deze vervoerswijzen is hierbij van belang. Voor elk van deze vervoerswijzen en thema's is dit hieronder thematisch uitgewerkt.

2.1 Inclusie

Niet iedereen heeft dezelfde mogelijkheden om zich te verplaatsen. Mensen hebben bijvoorbeeld moeite met verplaatsen door een beperking, een beperkt budget of het niet hebben van een rijbewijs. Als gemeente vinden we het belangrijk dat iedereen, zo autonoom mogelijk, deel kan nemen aan de samenleving en toegang tot mobiliteit is daar voorwaardelijk voor.

Toegang tot mobiliteit
We vergroten de toegang tot mobiliteit door inwoners te helpen met het ontwikkelen van vaardigheden (bijv. leren fietsen op latere leeftijd) en begeleiding te bieden bij het kennismaken van reizen met de bus of deelvervoer. Daarnaast weten we ook dat fysieke of cognitieve mogelijkheden van onze inwoners, maar ook zeker de betaalbaarheid van mobiliteit, belangrijke factoren zijn om een reis te kunnen maken. Om beter inzicht te krijgen in de mobiliteitsbehoeften en -belemmeringen van inwoners onderzoeken we de mogelijkheden en knelpunten van verschillende doelgroepen, zoals senioren met lichamelijke beperkingen en mensen met een visuele beperking. Vanuit hier kunnen we dan, in samenwerking met andere domeinen zoals het sociaal domein, gericht bereikbaarheid voor deze doelgroepen verhogen.

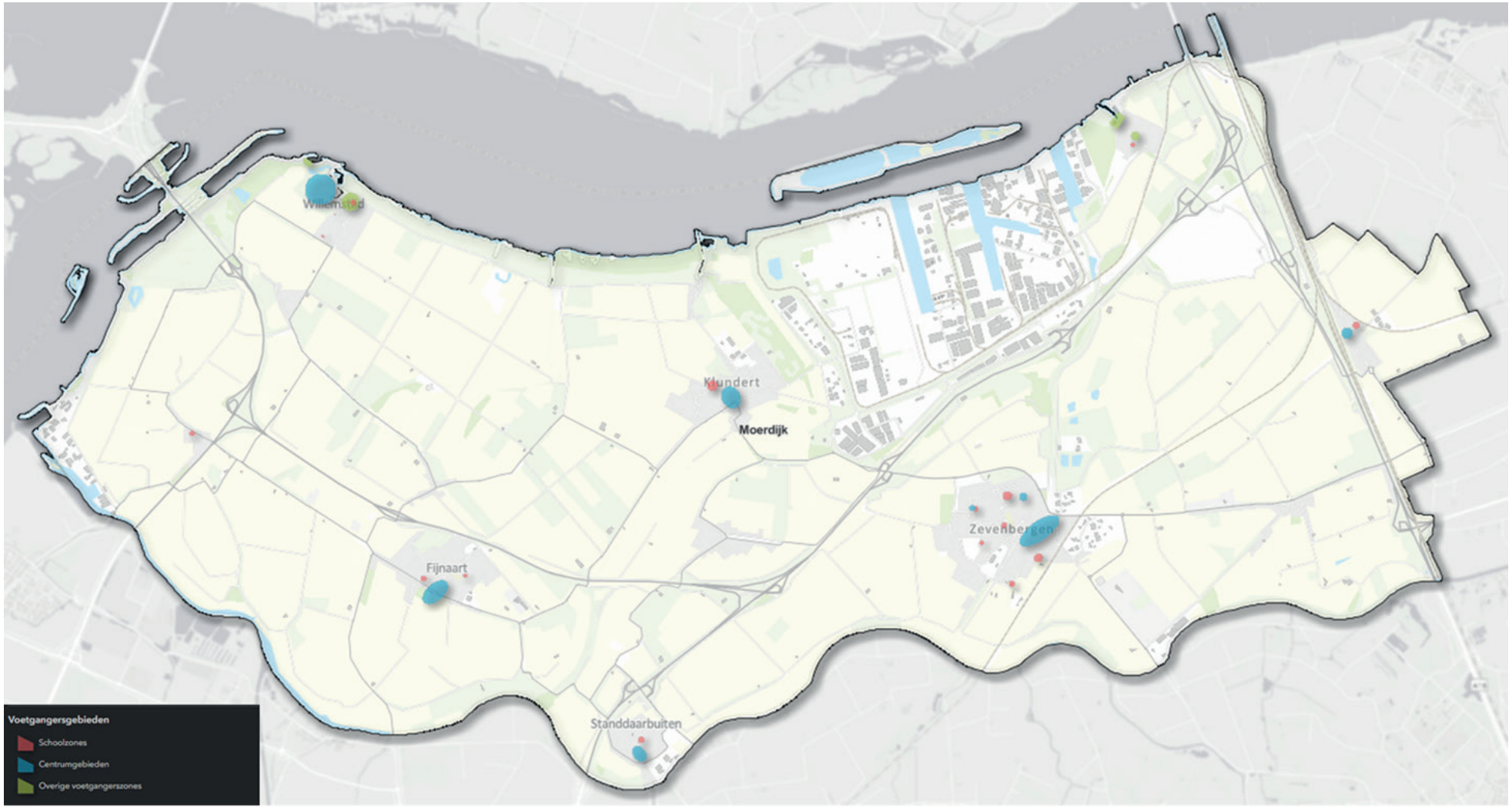
Lokale mobiliteitsinitiatieven
In de gemeente Moerdijk zijn ook verschillende mobiliteitsdiensten en initiatieven vanuit de samenleving, zoals het Hells Buske in Helwijk om mensen met beperkingen naar voorzieningen te brengen in bijvoorbeeld Willemstad of Zevenbergen. We stimuleren nu al initiatieven die vanuit sociale verbinding ervoor zorgen dat meer mensen een ommetje maken of fietsen. Zowel recreatief als functioneel. Daarnaast gaan we initiatieven ondersteunen die het aantal voertuigen reduceren, verkeersbewegingen combineren of de toegang tot mobiliteit van onze inwoners vergroten. Denk hierbij aan initiatieven voor deelauto's in de wijk, carpoolen of de boodschappen doen voor of met iemand die slecht ter been is. Als gemeente zorgen we ervoor dat alle mobiliteitsdiensten bekend zijn en informatie op centrale (digitale) plekken beschikbaar is.

2.2 Lopen

In de basis hoor je bijna overal goed te kunnen wandelen. Toch zijn er plekken die meer aandacht en prioriteit behoeven, omdat daar meer voetgangers samenkomen. Denk hierbij aan schoolzones, zoals bij basisschool Aventurijn in Standaardbuiten, centrum- en winkelgebieden zoals het centrum van Zevenbergen en Klundert en overige locaties met veel voetgangers zoals het sportpark aan de Grintweg in Willemstad. Een goed voetgangersnetwerk zorgt er daarnaast voor dat mensen langer en met hulpmiddelen zoals rollator of scootmobiel onderdeel kunnen uitmaken van het verkeer. Op de volgende pagina is een overzichtskaart van ons voetgangersnetwerk weergegeven.

Het uitgangspunt is dat deze locaties goed te voet bereikbaar zijn. Vanuit risicogestuurd wegbeheer zetten we al sinds enkele jaren extra in op onderhoud van (fiets- en) voetpaden. Daarbij kijken we juist ook naar de functie van een voetpad. Zo voeren we rondom centra en zorgcentra, zoals rond de Woonzorglocatie de Zeven Schakels in Zevenbergen, sneller onderhoud uit dan in andere gebieden. Bij onderhoud wordt standaard gekeken of er voldoende toegankelijke op- en afritten zijn. Indien nodig creëren we extra ruimte voor de toegankelijkheid waarbij we kijken of we kwetsbare verkeersdeelnemers faciliteiten kunnen bieden om veilig en comfortabel te lopen.

In de directe schoolomgeving stellen we eisen aan de inrichtingskenmerken, bijvoorbeeld door een goede oversteekvoorziening te faciliteren en een toegankelijke inrichting van voetpaden.


Willemstad
Klundert
Moerdijk
Zevenbergen
Fijnaart
Standdaarbuiten
Voetgangersgebieden
Schoolzones
Centrumgebieden
Overige voetgangerszones

Voetgangersgebieden
Het uitgangspunt is dat de voetgangersgebieden goed te voet bereikbaar zijn. Daarnaast betekent het dat de verschillende voetgangersgebieden in een kern met elkaar goed verbonden worden, zoals tussen basisschool De Fijne Aarde en het winkelgebied rond Voorstraat en Molenstraat in Fijnaart. We stellen hiervoor een hoofdroutenetwerk per kern tussen de verschillende voetgangersgebieden op. Hierin nemen we de huidige faciliteiten en onderhoudsstaat onder andere mee.

Indien nodig creëren we extra ruimte voor de toegankelijkheid, bijvoorbeeld in drukke winkelgebieden zoals rond de Voorstraat, Molenstraat en Hoogstraat in Klundert. Op locaties waar kwetsbare groepen zoals senioren komen, kijken we of we kunnen zorgen voor voldoende rustpunten, zoals bankjes of beschutte plekken. Dit zodat zij veilig en comfortabel kunnen pauzeren tijdens hun verplaatsing.

In de directe schoolomgeving stellen we eisen aan de inrichtingskenmerken, bijvoorbeeld door een goede oversteekvoorziening te faciliteren en toegankelijke inrichting van voetpaden. Daarnaast gaan we verkennen of we in schoolomgevingen gemotoriseerd verkeer van langzaam verkeer kunnen scheiden. Hiermee willen we bijdragen aan de verkeerveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid van de omgeving.

Inclusieve wandelinfrastructuur op orde
Als gemeente zetten we in op een fysieke leefomgeving die toegankelijk is voor alle inwoners, ook wanneer zij een beperking hebben. Dit betekent dat de voetpaden voldoen aan de ontwerprichtlijnen van het ASVV van het CROW. Hierbij houden we rekening met voldoende breedte, het beperken van hoogteverschillen en het voorkomen van steile hellingen voor kinderwagens en rolstoelen. Ook streven we naar zo min mogelijk obstakels op de voetpaden (denk aan reclame-uitingen, (ongewenst) fietsparkeren en paaltjes). Indien mogelijk werken we hiervoor samen met ervaringsdeskundigen.

Gezien de vele dijkwegen in de gemeente, zoals bijvoorbeeld de Stadsedijk en Oudemolensedijk, is dit echter ook een opgave gezien de hoogteverschillen van de dijken. Hier moeten we per locatie bekijken of we de wandelinfrastructuur kunnen verbeteren.

Het ontbreken van oversteekvoorzieningen en voorzieningen die door gebruikers als onveilig worden ervaren kan mobiliteitstransitiedoelstellingen in de weg staan. Barrièrewerking voor voetgangers door drukke ontsluitingswegen, zoals bijvoorbeeld op de Kadedijk / Molenstraat in Fijnaart midden in het centrumgebied, moet daarom zoveel mogelijk voorkomen worden. Het is belangrijk dat oversteekplaatsen worden gerealiseerd op veilige en goed overzichtelijke locaties. Waar het kan realiseren we de oversteekplaatsen zo direct mogelijk in de route. We toetsen ons voetgangersnetwerk met regelmaat op toegankelijkheid, luisteren naar klachten van gebruikers en nemen waar nodig passende maatregelen.

In woonstraten binnen onze kernen waar voetpaden historisch gezien niet aanwezig zijn en waar ook vanuit de gemeenschap geen behoefte aan voetpaden is, behouden we het bestaande straatbeeld zonder voetpaden. Dit speelt bijvoorbeeld in de vesting in Willemstad. Dit doen we onder de voorwaarde dat de verkeerssituatie veilig en toegankelijk blijft voor voetgangers en voldoet aan de SPV. Mocht dit niet veilig kunnen, dan kijken we of we gemotoriseerd verkeer een andere route kunnen laten rijden.

Stimuleren van lopen
Om mensen meer te laten lopen moeten er aantrekkelijke routes zijn en moeten mensen er bewust van zijn dat lopen leuk en gezond is. Het l aatste doen we vanuit gedragscampagnes en marketing:
- Door het delen van recreatieve wandelroutes (zoals de Inundatieroute of langs de Zuidwaterlinie in en rondom Willemstad) via visitMoerdijk.nl stimuleren we mensen om te gaan wandelen over mooie wandelroutes door onze gemeente.
- Het stimuleren van “ommetjes” rond kernen, zoals bijvoorbeeld een mooie wandeling om Klundert;
- Inzetten op campagnes om mensen bewust te maken (denk hierbij aan de Avondvierdaagse)

Daarnaast zetten we met gedragsmaatregelen in op het stimuleren om de schoolgaande kinderen met fiets naar school te brengen.

2.3 Fietsen

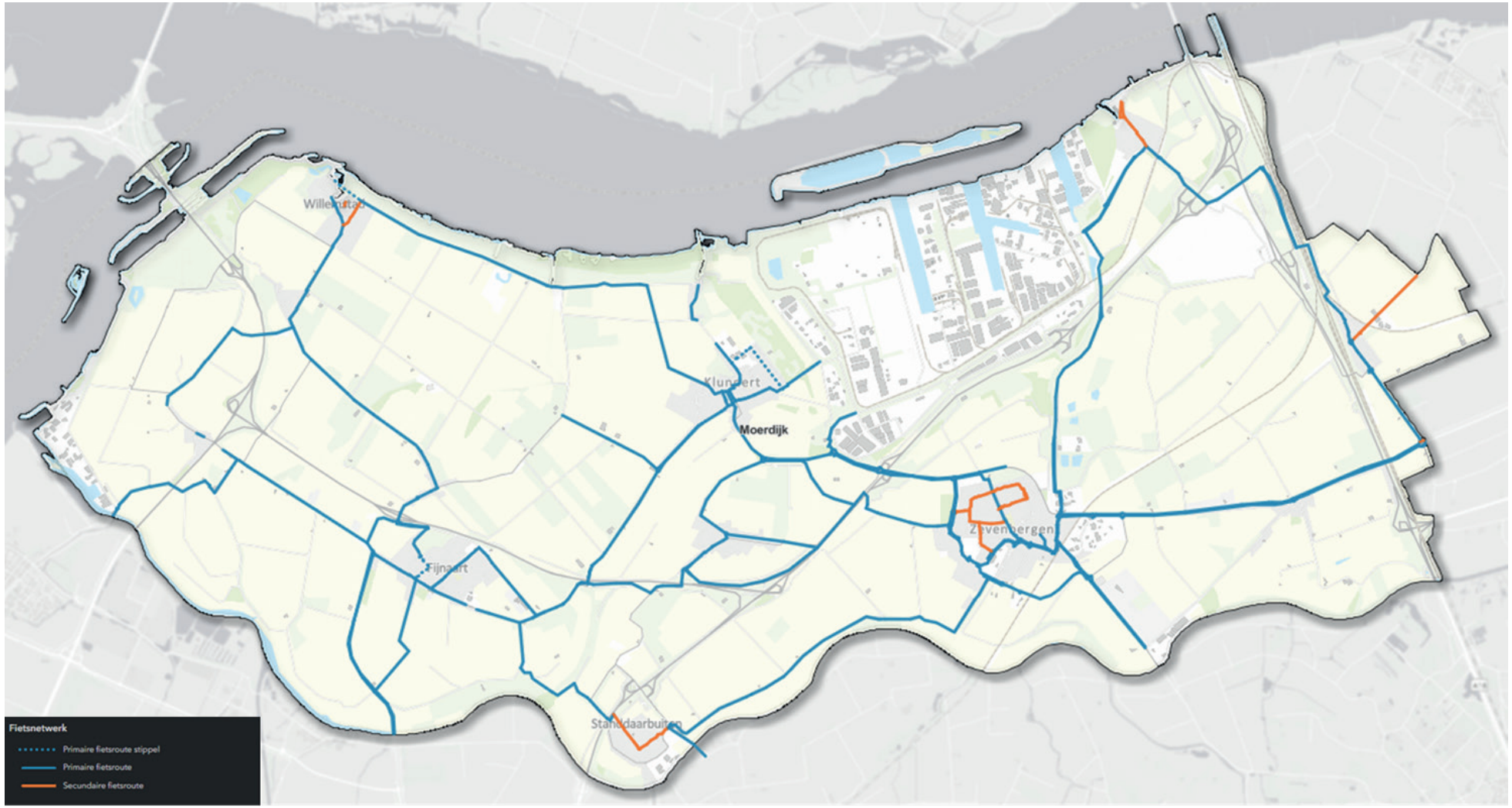
Fietsen is niet alleen een efficiënte manier van verplaatsen over korte- (tot 7,5 km) en middellange (tot 15 km) afstanden, maar draagt ook bij aan een schonere leefomgeving en een betere volksgezondheid. Daarnaast is de fiets een toegankelijk vervoersmiddel dat voor vrijwel iedereen beschikbaar is, ongeacht leeftijd en achtergrond. Met de komst van de elektrische fiets is de fiets ook concurrerender geworden met de auto op middellange afstanden (< 15 km).

Door de komst van de elektrische fiets is het aantal fietsers over het algemeen gegroeid. Toch zien we in Moerdijk bij korte afstanden (< 15 km) een hoog autogebruik. Gezien de afstanden en daarmee resulterende reistijd in de gemeente Moerdijk is dat ook logisch, maar we willen wel stimuleren dat voor dit soort afstanden vaker de fiets wordt gepakt. In onze gemeente wordt 22,5% van de verplaatsingen afgelegd met de fiets (Atlas Moerdijk, 2022). Dit ligt onder het Nederlands gemiddelde van 27%. Om de voordelen van de (elektrische) fiets verder te benutten promoten we het gebruik hiervan. We zien kansen om de fietsbereikbaarheid te vergroten als onderdeel van de ketenreis, maar ook als individueel vervoersmiddel.

Fietsnetwerk

In het fietsnetwerk op de volgende pagina staan de belangrijke fietsroutes opgenomen. Deze routes moeten een veilige en comfortabele plek geven aan fietsers en ze in staat stellen om zo direct mogelijk de belangrijkste bestemmingen te bereiken, met een inrichting conform de richtlijnen van het CROW. Door het fietsnetwerk op een aantal punten te versterken wordt het aantrekkelijker om te fietsen, bijvoorbeeld door het invullen van ontbrekende schakels. Het fietsnetwerk bestaat uit de volgende soorten routes:

- ***Snelfietsroutes:*** dit zijn (regionale) fietsroutes die verschillende gemeenten en hotspots binnen West-Brabant met elkaar verbinden. De fietsintensiteiten liggen hier hoog. Snelfietsroutes kunnen bijdragen aan het stimuleren van fietsgebruik, doordat ze dienen als alternatief voor de auto.
- ***Primaire fietsroutes:*** dit is het lokale fietsnetwerk en verbindt de belangrijkste herkomst- en bestemmingslocaties. Denk hierbij aan fietsroutes naar belangrijke voorzieningen. Deze routes zijn drukker dan andere routes in het netwerk. In het buitengebied maken drukke recreatieve routes ook onderdeel uit van het primaire netwerk.
- ***Secundaire fietsroutes:*** dit is het lokale fietsnetwerk en verbindt kleinschaligere voorzieningen met het primaire fietsnetwerk. De fietsintensiteiten zijn over deze routes lager dan op het primair fietsnetwerk. Rustigere recreatieve routes maken ook onderdeel uit van de secundaire fietsroutes.


Moerdijk
Fijnaart
Fietsnetwerk
Primaire fietsroute stippel
Primaire fietsroute
Secundaire fietsroute

Uit inventarisatie blijkt dat bij een aantal routes binnen Moerdijk de inrichting niet past bij het huidige gebruik of de functie. Dit speelt bijvoorbeeld op de Oude Heijningsedijk, waar veel landbouwverkeer rijdt maar ook veel fietsverkeer. Ook op de Lantaarndijk – Hellegatsweg in Willemstad en de Valenciennestraat – Prinses Margrietstraat in Fijnaart speelt dit. De fietsers willen we hier graag scheiden van het landbouwverkeer.

Daarnaast is een aantal ontbrekende schakels gedefinieerd in het fietsnetwerk, zoals de Oostbeerverbinding in Willemstad, de snelfietsroute tussen Moerdijk en Breda en een directere route richting Stampersgat en Oud Gastel vanuit Fijnaart via de Appelaarseweg. Door het invullen van ontbrekende schakels, of wijzigingen van de inrichting, krijgt het netwerk een kwaliteitsslag. Komende jaren onderzoeken we invulling van de volgende fietsverbindingen:

- Snelfietsroute haven Moerdijk – Zevenbergen – Breda;
- Lantaarndijk – Hellegatsweg, Willemstad;
- Stadsedijk tussen Oudemolen en Helwijk;
- Appelaarseweg tussen de Appelaarsedijk en Fijnaart;
- De Oostbeerverbinding naar de vesting Willemstad (Benedenkade);
- Valenciennestraat – Prinses Margrietstraat (Fijnaart);
- Nieuwe verbinding door Noord-Oost Klundert;
- Oude Heijningsedijk;
- Toeristische netwerken rond Willemstad en westkant A16.

Inrichting en kwaliteit van het fietsnetwerk

Een randvoorwaarde van een goed fietsnetwerk is dat infrastructuur goed ingericht is. Om te zorgen dat de kwaliteit van onze fietsverbindingen op orde is, richten we ons fietsnetwerk in volgens de landelijke richtlijnen (CROW, Ontwerpwijzer fiets). Op locaties waar we inrichtingskeuzes moeten maken vanuit bijvoorbeeld ruimtegebrek, zoals op de Oude Heijningsedijk, bekijken we hoe we de fiets zo goed mogelijk kunnen positioneren. Belangrijke aspecten in de ontwerpkeuzes zijn toegankelijkheid (ook voor voetgangers) en toekomstbestendig ontwerpen (met oog op elektrische fietsen). Met enige regelmaat controleren en beoordelen we ons fietsnetwerk op de belangrijkste ontwerpeisen voor de fiets. Denk hierbij aan breedte, verhardingstype, bochtigheid, etc. Waar mogelijk (door onder andere te combineren met regulier onderhoud) nemen we maatregelen om de fietsinfrastructuur op het juiste kwaliteitsniveau te brengen waar dit nog niet het geval is.

Vanwege de aanwezigheid van de haven en Logistiek Park Moerdijk (LPM) hebben we ook bijzondere aandacht voor de fiets op deze locaties. In de regel is de infrastructuur op dit soort grootschalige locaties ingericht voor gemotoriseerd verkeer en in het bijzonder zwaar verkeer. Om het fietsgebruik van en naar dit soort locaties te stimuleren zorgen we ervoor dat deze locaties goed te bereiken zijn met de fiets. Om populaire routes op de terreinen te faciliteren, zoals langs de Zuidelijke Randweg, gaan we in gesprek met de beheerder over het realiseren van vrijliggende fietsroutes. Dit doen we ook nadrukkelijk bij de ontwikkeling van de Powerport.

Fietsparkeren

Goede en veilige stallingen zijn belangrijk om reizigers te stimuleren de fiets te gebruiken. Tegelijk zal fietsstimulering ervoor zorgen dat de vraag naar goede parkeermogelijkheden toeneemt. Dit speelt in de voorzieningencentra, maar we geven ook aandacht aan stallingslocaties nabij OV-haltes. Dit doen we omdat de fiets vaak wordt gebruikt als voor- en natransport bij ov-reizen. De treinstations Zevenbergen en Lage Zwaluwe hebben beide een fietsenstalling met beveiligde kluizen. Voor bushaltes zoals het busstation in Fijnaart is dit nog niet altijd het geval. We inventariseren waar stallingsruimte in de voorzieningencentra of bij OV-overstaplocaties ontbreekt en hoeveel parkeerplekken en welke faciliteiten (zoals bijvoorbeeld laadinfrastructuur voor elektrische fietsen) er op deze locaties nodig zijn, nu en in de toekomst. Dit zorgt voor een opgeruimder beeld en draagt daarnaast ook bij aan het voorkomen van barrières voor voetgangers op trottoirs. Daarnaast verruimen we in toekomstig parkeerbeleid de regels en eisen over fietsenstallingsnormen bij nieuwe ontwikkelingen.

Fietsstimulering
Naast het promoten van de fiets door te werken aan de infrastructuur zetten we in op stimulering. Dit doen we om bij te dragen aan de gezondheid van onze inwoners, maar ook omdat er niet overal ruimte is voor meer auto's. Om de populariteit van de fiets verder te vergroten is het van belang dat reizigers de voordelen van de fiets inzien. Hiervoor gaan we actief fietsgebruik promoten:

- **Werkgeversaanpak:** We zetten actief in op fietsstimulering onder werknemers. Sinds april 2024 nemen wij deel aan een regionale samenwerking met acht West-Brabantse gemeenten binnen het provinciale programma 'Ons Brabant Fietst'. Dit initiatief richt zich op het bevorderen van gedragsverandering, zodat meer forenzen kiezen voor de fiets in plaats van de auto. Om dit te ondersteunen, hebben wij als gemeente een bijdrage beschikbaar gesteld voor fietsstimulering gericht op woon-werkverkeer. Via het programma worden onder andere gratis e-bike probeeracties aangeboden, waarbij werknemers acht weken lang een e-bike kunnen uitproberen. Daarnaast ontvangen werkgevers promotiemateriaal en praktische tips om hun personeel te motiveren. Ons doel is om 2500 inwoners die nu nog niet fietsen, minstens één keer per week op de fiets te krijgen. Fietsen is al populair voor woon-werkverkeer, maar op industrieterreinen en bij langere afstanden is extra stimulans nodig. Daarom zetten we in op maatwerk en samenwerking met lokale en regionale partners, waaronder het Brabant Mobiliteitsnetwerk.
- **Kinderen:** Fietsstimulering voor kinderen is belangrijk om hen gezond, zelfstandig en veilig naar school te laten fietsen. Wie op jonge leeftijd leert fietsen als dagelijks vervoermiddel, blijft dat vaak ook op latere leeftijd doen. Daarom zetten we in op fietsstimulering bij scholieren. Hierbij omarmen we het Brabant VerkeersveiligheidsLabel (BVL) van de provincie Noord-Brabant. Het BVL biedt basisscholen en gemeenten de helpende hand om structureel en meer op de praktijkgerichte verkeerlessen te geven. Voor middelbare scholen is er het programma TotallyTraffic.
- Ouderen: We blijven als gemeente samenwerken met VVN voor acties voor ouderen op de fiets.

2.4 Gedeelde mobiliteit / OV

Om Moerdijk bereikbaar te houden voor iedereen is het essentieel dat zij toegang hebben tot gedeelde mobiliteit: openbaar vervoer en deelvervoer. Zeker met de vergrijzing en het langer zelfstandig wonen van senioren is het belangrijk dat zij mobiel blijven en hun dagelijkse activiteiten kunnen blijven uitvoeren. Gedeelde mobiliteit biedt daarnaast kansen om inwoners te stimuleren de auto vaker te laten staan, mits deze vervoersvormen dichtbij huis en werk beschikbaar zijn. Daarom lobbyen we bij de concessiehouder voor een goed OV-netwerk, dat toegankelijk is voor iedereen en faciliteren we deelmobiliteit

OV-Netwerk
De twee treinstations van Moerdijk (Zevenbergen en Lage Zwaluwe) hebben directe verbindingen naar o.a. Dordrecht, Breda en Roosendaal. Het busnetwerk bestaat uit reguliere streeklijnen (zoals bus 163 tussen Roosendaal en Willemstad), buurtbussen (zoals lijn 218 tussen Zevenbergen en station Lage Zwaluwe) en flexibel vervoer op aanvraag, zoals BravoFlex. De streeklijnen verbinden de grotere kernen; voor kleinere dorpen is er de Buurtbus Moerdijk.

De provincie en de concessiehouders zijn verantwoordelijk voor de organisatie van deze vormen van gedeelde mobiliteit / OV. Als gemeente zijn wij een actieve gesprekspartner. Tegelijkertijd realiseren we ons dat autoverkeer onderdeel van ons mobiliteitssysteem blijft, zeker wanneer het gaat om bereikbaarheid vanuit onze allerkleinste kernen, zie ook 2.5 gemotoriseerd verkeer.

We gaan specifiek aan de slag met het onderzoeken van de faciliteiten van treinstations en bushaltes en hoe deze te verbeteren zijn.

- **Treinstations Lage Zwaluwe en Zevenbergen:** We richten ons komende jaren op de doorontwikkeling van de stationsgebieden Zevenbergen en Lage Zwaluwe tot aantrekkelijke, goed bereikbare en toekomstbestendige mobiliteitshubs. We willen deze gebieden versterken door

het toevoegen van woningen, voorzieningen en werklocaties in de directe omgeving. Tegelijk verbeteren we de OV- en fietsverbindingen met omliggende kernen én met het bedrijventerrein en haven. Ook zetten we in op het faciliteren van deelmobiliteit vanaf de stations. Zo maken we het voor inwoners, forenzen en bezoekers aantrekkelijker om te kiezen voor duurzame vervoersopties.

- **Verruiming bustijden:** We blijven in gesprek met provincie en concessiehouder over verruiming van de dienstregeling (bijv. in de avonduren of het weekend), het eventueel verhogen van de frequentie op belangrijke lijnen en het versterken van ov-verbindingen, bijvoorbeeld naar Willemstad en de nieuwe buslijn naar de haven van Moerdijk.

- **Buurthubs Willemstad, Fijnaart en Klundert:** In Willemstad, Fijnaart en Klundert zetten we in op een mobiliteitshub die past bij de maat, doelgroep en het voorzieningenaanbod van de kern. Specifiek voor Willemstad kiezen we voor een hub die ook bijdraagt aan het afvangen en spreiden van de verkeersdruk door toerisme. Verdere onderzoeken naar de precieze invulling hiervan zijn nog nodig. Van hieruit kan deelmobiliteit worden gefaciliteerd met aansluiting op hoogwaardige openbaarvervoersverbindingen.

Nieuwe buslijn 177 naar haventerrein Moerdijk
Sinds juli 2025 is het Port of Moerdijk beter bereikbaar dankzij de nieuwe buslijn 177, die een directe verbinding biedt tussen station Lage Zwaluwe en locaties binnen het havengebied, zoals de Chemieweg en de Middenweg. Deze nieuwe buslijn vergroot de toegankelijkheid voor werknemers en bezoekers, stimuleert het gebruik van duurzame vervoersmiddelen en draagt bij aan een betere arbeidsmarkt-toegankelijkheid. De maatregel sluit aan bij de bredere mobiliteits-ambitie van Moerdijk om bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid in balans te brengen

Toegankelijk openbaar vervoer
Het openbaar vervoer moet voor iedereen toegankelijk zijn – ongeacht leeftijd, fysieke beperkingen en vermogen. We zetten ons actief in voor een openbaar vervoerssysteem dat voor iedereen toegankelijk en betaalbaar is.

Als gemeente zijn we verantwoordelijk voor de infrastructuur rondom de ov-haltes. Bij herinrichting van straten besteden we aandacht aan een toegankelijke inrichting van de nabije omgeving van bushaltes aansluitend bij de richtlijnen (CROW; publicatie ‘toegankelijkheid’). Denk hierbij aan een verhoogd perron, een drempelvrije route ernaartoe, en voorzieningen voor mensen met een visuele beperking, zoals geleidelijnen.

Toegankelijkheid gaat ook over comfort en veiligheid. Bij het opwaarderen van de stationsgebieden en buurthubs besteden we aandacht aan beschutte haltes, voldoende zitgelegenheid, aanwezigheid van verlichting en sociale veiligheid. Daarnaast werken we vanuit het thema fiets aan het plaatsen van voldoende (beveiligde) stallingslocaties nabij haltes.

Stimuleren openbaar vervoer
Naast het verbeteren van de beschikbaarheid van het openbaar vervoer zetten we actief in op het stimuleren van het gebruik ervan, om de gemeente bereikbaar te houden voor alle inwoners. Dit doen we onder andere door het gebruik hiervan beter betaalbaar te maken en door gerichte promotiecampagnes op te zetten.

- We onderzoeken of het mogelijk is voor inwoners met een lager inkomen om gratis te reizen met het streekvervoer via de Meedoen Pas van Arriva. Dit zou kunnen door ‘de pas’ onderdeel te maken van de Meedoenregeling, waarmee inwoners hun budget kunnen besteden aan mobiliteit, naast sport, cultuur en hobby’s. Zo dragen we bij aan een samenleving waarin iedereen kan reizen.

- Tijdens de zomermaanden rijdt een gratis hop-on hop-off pendeldienst. Deze shuttlebus verbindt vijf historische locaties in de Stelling van

Willemstad: het Bezoekerscentrum Mauritshuis, vestingstad Willemstad, fort De Hel, fort Sabina en vestingstad Klundert. Nieuw is de opstapmogelijkheid bij NS-station Zevenbergen, waarmee de dienst direct aansluit op het reguliere openbaar vervoer. Deze dienst maakt het erfgoed van Moerdijk laagdrempelig bereikbaar voor inwoners en bezoekers, zonder dat zij afhankelijk zijn van een eigen auto.
In deze maanden varen er ook verschillende pontjes zoals bijvoorbeeld de Lucretia tussen Strijensas en Moerdijk. We geven hierbij aandacht aan het ondersteunen van deze pontjes vanuit de gemeente, onder andere door bij te dragen aan goede, herkenbare en zichtbare opstaplocaties.

- In de kernen waar het openbaar vervoer niet rijdt in de avonduren, weekenddagen of überhaupt niet komt hebben reizigers een volwaardig alternatief nodig. Vanaf 1 januari 2025 rijdt Bravoflex in alle gemeenten van West-Brabant. Deze OV-oproepdienst biedt vervoer op maat, zonder vaste dienstregeling, en verbindt minder goed bereikbare gebieden zoals bijvoorbeeld Heijningen of Noordschans met grotere OV-knooppunten en andere opstappunten. Reizigers boeken eenvoudig via een app of telefoon en worden op het gewenste tijdstip opgehaald bij een halte in de buurt. Bravoflex draagt eraan bij dat meer inwoners gebruik kunnen maken van duurzame reisopties en voorkomt vervoers armoede. Het sluit hiermee aan bij onze ambitie om mobiliteit toegankelijk te maken voor álle inwoners - ook buiten reguliere buslijnen en dienstregelingen om.

  In de praktijk blijkt dat deze dienst nog beperkt wordt gebruikt. Daarom zetten we de komende jaren actief in op een gerichte communicatie-campagne om Bravoflex beter onder de aandacht te brengen. We benadrukken de meerwaarde van de dienst — zoals gemak, bereikbaarheid en flexibiliteit — en maken de informatie over het gebruik ervan toegankelijker. Dit doen we via lokale netwerken, belangenorganisaties en kanalen die aansluiten bij de doelgroep. Zo verlagen we de drempel om van Bravoflex gebruik te maken en stimuleren we het gebruik van openbaar vervoer op maat.



Figuur 1: Bravoflex netwerk gemeente Moerdijk

2.5 Gemotoriseerd verkeer

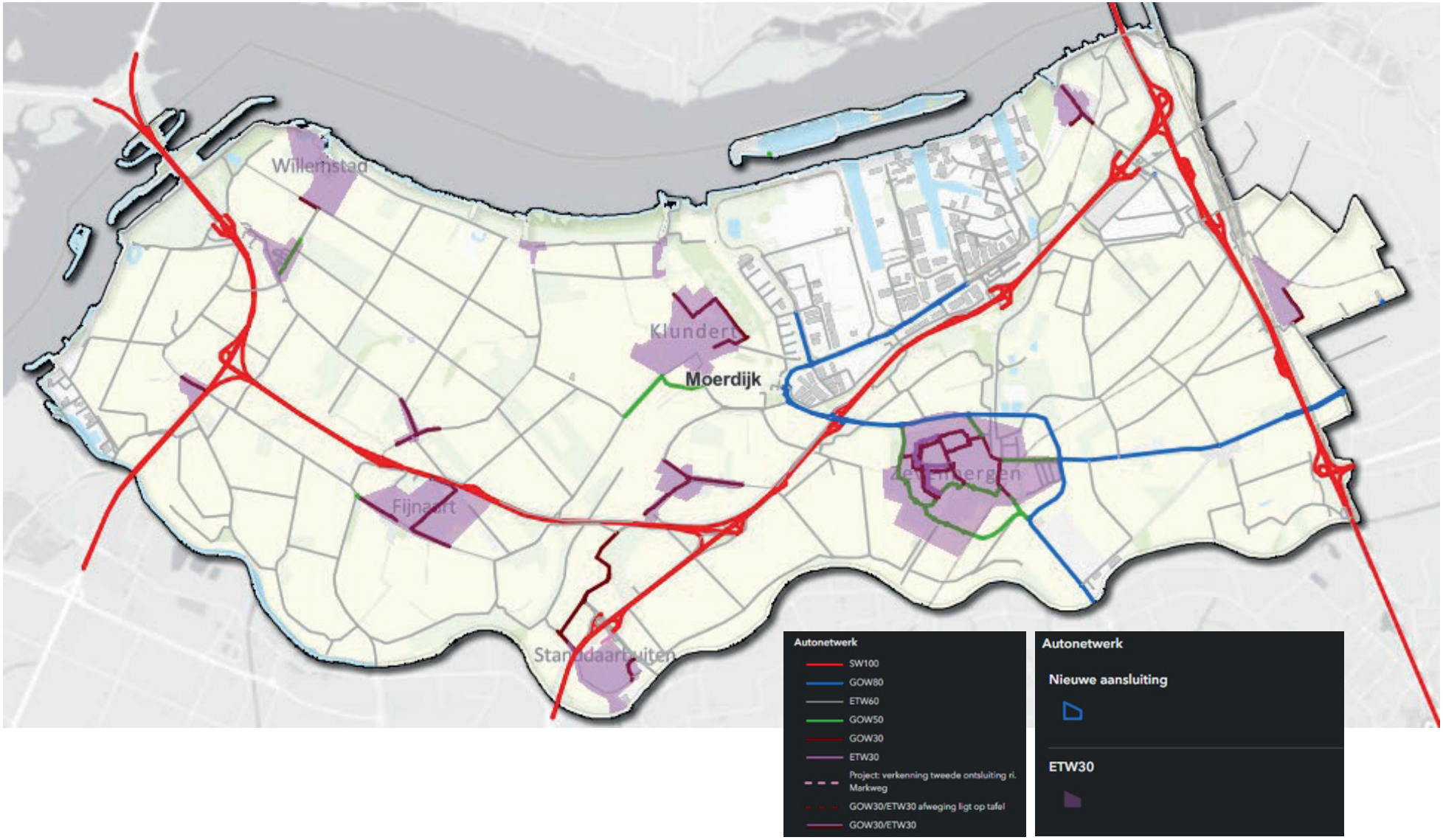
Moerdijk heeft een uitgebreid autonetwerk en wordt doorkruist door vijf autosnelwegen (A16, A17, A29, A59 en A4). Daarnaast ontsluiten twee provinciale wegen de oostzijde van de gemeente rondom Zevenbergen. De kernen zijn verbonden door een netwerk van gemeentelijke wegen. Door de omvang van onze gemeente en spreiding van de kernen en voorzieningen is het autogebruik hoog. Daarnaast zien we een toename van personenauto's in heel Nederland, maar ook specifiek in Moerdijk als gevolg van bevolkingstoename. Met de woningbouwontwikkelingen zoals bijvoorbeeld in Zevenbergen-Oost of Willemstad is het de verwachting dat het aantal auto's en de druk op onze wegen komende jaren verder toeneemt. Daarom is het belangrijk dat we tijdig anticiperen op de verkeerstoename en dat we keuzes maken over hoe en waar we het gemotoriseerd verkeer over het netwerk willen sturen. Hierbij houden we oog voor verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor alle weggebruikers.

Wegcategorisering
We optimaliseren de verkeersveiligheid en bereikbaarheid door het gebruik, de functie van de weg en de bijbehorende inrichting met elkaar in balans te brengen. De functie van onze wegen, alsmede beoogde nieuwe wegen, leggen we vast in de wegcategorisering. We maken daarin onderscheid in drie functies van wegen met daaronder enkele verschillende types:

- **Stroomwegen (SW):** wegen die zijn bedoeld om een vlotte doorgang aan regionaal en landelijk verkeer te bieden, met een maximumsnelheid van 100, 120 of 130 km/u. Denk hierbij aan de autosnelwegen A4, A16, A27 en A59
- **Gebiedsontsluitingswegen (GOW):** wegen die zijn bedoeld om regionaal, gemeentelijk of lokaal verkeer te verzamelen en aan te sluiten op stroomwegen. Op deze wegen geldt een maximumsnelheid van 80 km/u (buiten de bebouwde kom), 50 km/u of tegenwoordig ook 30 km/u (binnen de bebouwde kom). Voorbeelden hiervan zijn provinciale wegen zoals de N285 buiten de bebouwde kom en de Westrand in Zevenbergen.
- **Erftoegangswegen (ETW):** wegen die zijn bedoeld om verschillende typen gemeentelijk en lokaal verkeer uit te wisselen. Op deze wegen geldt een maximumsnelheid van 60 km/u (buiten de bebouwde kom) of 30 km/u (binnen de bebouwde kom). Dit zijn wegen zoals de Oostmiddelweg en De Kreeck in Klundert.

Bij elk van de wegcategorieën hoort afhankelijk van het type en de ligging binnen of buiten de bebouwde kom een ideaal inrichtingsprofiel. De gewenste wegcategorisering is weergegeven op de afbeelding op de volgende pagina. Dit wensbeeld is tot stand gekomen op basis van welke structuren we willen aanbrengen en welke kernen we met elkaar willen verbinden. Vervolgens is gekeken naar de hoeveelheid verkeer, de beoogde maximumsnelheid en de beschikbare ruimte voor een bijpassend inrichtingsprofiel.

Introductie GOW30
In 2023 is een nieuwe categorie geïntroduceerd: GOW30. Deze wegen hebben een ontsluitende functie, maar zijn ingericht voor een maximumsnelheid van 30 km/u. Dit profiel is geschikt voor wegen met een ontsluitende functie en een beperkte fysieke ruimte om bijvoorbeeld een vrijliggend fietspad te realiseren. Dit zijn wegen die ook wel bestemd staan als 'grijze wegen', waar de inrichting van de weg niet aansluit op het gebruik en de functie. Voorbeelden zijn dijkwegen met bebouwing, zoals de Noordhoeksedijk en Molenstraat-Kadedijk. Beide wegvakken zijn al (voor een deel) 30 kilometer per uur, maar nog niet dusdanig ingericht. Vanuit de richtlijnen zouden hier bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden gerealiseerd moeten worden, maar door de beperkte breedte boven op de dijk is dit niet mogelijk. Daarom komen zulke wegvakken in aanmerking voor een herinrichting tot GOW30. Voor nieuwe wegen is het uitgangspunt dat zij als ETW30 of GOW50 worden gerealiseerd.


Willemstad
Klundert
Moerdijk
Fijnaart
Standdaarbuiten
Autonetwerk
SW100
GOW80
ETW60
GOW50
GOW30
ETW30
Project: verkenning tweede ontsluiting ri. Markweg
GOW30/ETW30 afweging ligt op tafel
GOW30/ETW30
Autonetwerk
Nieuwe aansluiting
ETW30

Wijzigingen autonetwerk
Binnen het autonetwerk zetten we in op het ontmoedigen van doorgaande routes door kernen door de maximumsnelheid te verlagen, bijvoorbeeld in Zevenbergschen Hoek, Moerdijk en Helwijk. Hierdoor worden deze routes minder aantrekkelijk om te rijden, plus dat de verkeersveiligheid op deze punten verbetert. Specifiek voor Zevenbergschen Hoek ligt er een uitvoeringsprogramma om sluipverkeer tegen te gaan, waarbij vrachtverkeer van en naar de haven of vanaf het Logistiek Park geweerd wordt uit de kern van Zevenbergschen Hoek. In dit uitvoeringsprogramma zijn maatregelen benoemd zoals het herinrichten van Plein 1940, het installeren van telramen bij bewoners en aanpassingen aan het kruispunt Hoofdstraat – Westelijke Parallelweg. Aan dit actieplan blijven we werken. Daarnaast wordt onderzocht of bepaalde wegen in aanmerking komen voor een andere wegcategorisering, zodat we bepaalde soorten verkeer als gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer kunnen scheiden van elkaar, of juist mengen maar met een lagere maximumsnelheid.

In sommige gevallen is het nodig om ook de fysieke inrichting van de weg aan te passen, zodat deze past bij de nieuwe functie en categorie (opwaarderen of afwaarderen, meer of minder ruimte voor gemotoriseerd verkeer). Voordat op een weg daadwerkelijk de functie wordt gewijzigd wordt eerst gekeken naar de mogelijkheden (o.a. ruimte voor de juiste inrichting) en mogelijke gevolgen (o.a. effecten op de omliggende wegen). Ook wordt uitgebreid afgestemd met belanghebbenden (zoals hulpdiensten, openbaar vervoer, bewoners en ondernemers). Hieronder zijn wegvakken aangegeven die in aanmerking komen voor afwaardering van GOW50 naar GOW30 en GOW80 naar ETW60.

Afwaardering GOW50 naar GOW30 (of lager)	Plaatsen
De Vlijt tussen Bloemendaalse Zeedijk en Driehoefijzersstraat.	Zevenbergschen Hoek
Steenweg (vanaf de spoorovergang tot de haven)	Moerdijk
De Meeren, inclusief Keizersweerd en Lindonk	Zevenbergen
Galgenweg tussen kruispunt de Meeren en Sint Jorisstraat	Zevenbergen
Route Zeestraat – Willem Alexanderlaan	Zevenbergen
Route Hazeldonkse Zandweg (vanaf rotonde N369) – Prins Hendrikstraat – Provinciale weg (N285) tot de kruising Oranjelaan	Zevenbergen
Molendijk tot de Molenstraat	Standdaarbuiten
Route Sluissedijk (vanaf A17) – Oudendijk – Kreekdijk tot de Weelwijk (kruising Dreef)	Standdaarbuiten
Parallelweg tussen rotonde Van Eijkstraat en grens bebouwde kom	Fijnaart
Molenstraat tussen rotonde Appelaarsedijk en kruising Appelaarseweg.	Fijnaart
Oude Heijningsedijk tussen Friesestraat en westelijke komgrens Heijningen	Heijningen
Noordlangeweg (tot aan kromgrens ten zuiden van Willemstad)	Willemstad

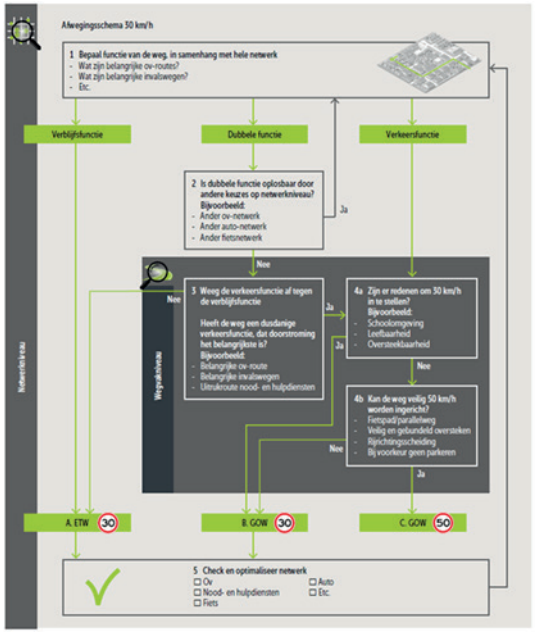
Afwaardering GOW80 naar ETW60 type1	Plaatsen
Maltaweg – Noordlangeweg tussen Sabinaweg en Westdijk	Helwijk
Zevenbergseweg (N285) tussen Klundert en rotonde Zuidelijke Randweg	Klundert

Voor het Bereikbaarheidsplan is gebruikgemaakt van het verkeersmodel BBMA. Dit model biedt inzicht in intensiteit/capaciteit-verhoudingen, vertragingen en knelpunten op het huidige en toekomstige netwerk. Vanuit dit model is gekeken naar toekomstige ontwikkelingen en is geen aanleiding gevonden om enkele wegen op te waarderen of uit te breiden.

Functiemenging buitengebied
In de Ruigenhilpolder, maar ook op andere locaties in de gemeente Moerdijk zoals de Achterdijk is bekend dat functiemenging van fiets-, gemotoriseerd- en zwaar verkeer leidt tot (subjectieve) verkeers-onveiligheid. Op deze locaties houden we een vinger aan de pols en bij uitbreidingen of signalen dat wegen, zoals de Noordlangeweg, echt onveilig zijn, ondernemen we actie. Hierbij doen we een onderzoek naar de objectieve en subjectieve verkeers(on)veiligheid, en zetten we in op

maatregelen. Vergaande maatregelen zoals het instellen van een-richtingsverkeer of het instellen van zwaarverkeerverboden (door middel van aslast- of lengtebeperkingen) schuwen we hierbij niet. Dit doen we bijvoorbeeld als het niet mogelijk is om de weg te verbreden om alle weggebruikers een goede veilige plek op de rijbaan te geven.

Afwegingskader GOW30
Naast de wensenlijst met wegen die al zijn aangewezen voor afwaardering hanteren we het GOW30-afwegingskader om ons wegennet, samen met toekomstige ontwikkelingen, te beoordelen. Dit betekent dat we actief onderzoeken of ook andere wegen, die niet op de eerdergenoemde lijst staan, in aanmerking komen voor een andere wegcategorie. Daarbij maken we gebruik van de afwegingstabel uit de CROW-publicatie over GOW30, die ons helpt om op een objectieve en transparante manier te bepalen of een weg nog past binnen de gewenste functie, inrichting en gebruiksintensiteit. Zo benutten we kansen om de verkeersfunctie van wegen terug te brengen waar dat wenselijk is, bijvoorbeeld in woonwijken of dorpskernen.



Ontwerpprincipes
In de tabel zijn de inrichtingsprincipes opgenomen voor het netwerk van gemotoriseerd verkeer. Hoewel niet alle wegen op dit moment aan deze principes voldoen, streven we ernaar om deze uitgangspunten toe te passen bij toekomstige (her)inrichtingen of projecten vanuit het Meerjarenonderhoudsplan, voor zover dit ruimtelijk mogelijk is. Daarbij sluiten we aan op de landelijke richtlijnen zoals opgesteld door het CROW, zodat de inrichting van wegen aansluit bij hun functie en gebruik. Verschillende wegen krijgen daarnaast een passend onderhoudsniveau. Dit wegennet vormt tevens de basis voor de prioritering bij gladheids-bestrijding.

Type	Max. snelheid	Scheiding rijrichtingen	Wegkanten	Parkeren	Voorrangs-situatie
ETW binnen bebouwde kom	30 km/u	Geen	Trottoir	Langs of haaks	Gelijk-waardig
ETW buiten bebouwde kom	60 km/u	Geen of onderbroken markering	Geen of beperkt gemarkeerd	Langs-- parkeren	Gelijk-waardig, soms voorrang bij hoge intensiteit
GOW30 binnen bebouwde kom	30 km/u	Enkele asmarkering	Trottoirband	Langs-parkeren	Voorrang
GOW50 binnen bebouwde kom	50 km/u	Dubbele asmarkering of middenberm	Trottoirband	Geen	Voorrang
GOW buiten bebouwde kom	80 km/u	Dubbele asmarkering of middenberm	Trottoirband	Geen	Voorrang

In onderstaande tabel zijn de richtintensiteiten opgenomen voor verschillende wegcategorieën binnen de bebouwde kom. Deze intensiteiten zijn gebaseerd op de landelijke richtlijnen van het CROW en geven aan hoeveel motorvoertuigen per etmaal een weg aankan, afhankelijk van het type en de inrichting.

Wanneer de verkeersintensiteit op een weg hoger is dan de richtwaarde, neemt het risico op knelpunten toe, zowel qua doorstroming als verkeersveiligheid. In zulke gevallen zijn maatregelen nodig, zoals:

- Aanpassing van de wegencategorisering
- Herinrichting van de weg
- Verkeersmaatregelen om de intensiteit te verlagen

Deze richtwaarden helpen ons om het wegennet toekomstbestendig in te richten en tijdig te anticiperen op knelpunten, zodat de functie van de weg blijft aansluiten bij het gebruik en de inrichting.

Categorie (binnen de kom)	Intensiteit voldoet	Intensiteit voldoet afhankelijk van wegkenmerken	Intensiteit voldoet niet
GOW50 (2x2 rijstroken)	–	–	–
GOW50 (2x1 rijstrook / 1x2)	< 16.000 mvt/etmaal	16.000 – 20.000 mvt/etmaal	> 20.000 mvt/etmaal
GOW30	6.000 – 8.000 mvt/etmaal	8.000 – 10.000 mvt/etmaal	> 10.000 mvt/etmaal
ETW30	< 4.000 mvt/etmaal	4.000 – 6.000 mvt/etmaal	> 6.000 mvt/etmaal

Bij kruispunten worden de volgende richtwaarden gehanteerd voor de hoeveelheid verkeer dat af te wikkelen is.

Categorie	Intensiteit voldoet niet
Gelijkwaardig	Geen richtwaarde
Voorrangskruising	Afhankelijk van intensiteiten kruisende richtingen
Enkelstrooksrotonde	20.000 – 25.000 mvt/etmaal
Meerstrooksrotonde	22.000 – 40.000 mvt/etmaal
VRI-kruispunt	900 – 1350 personenauto-equivalenten/uur

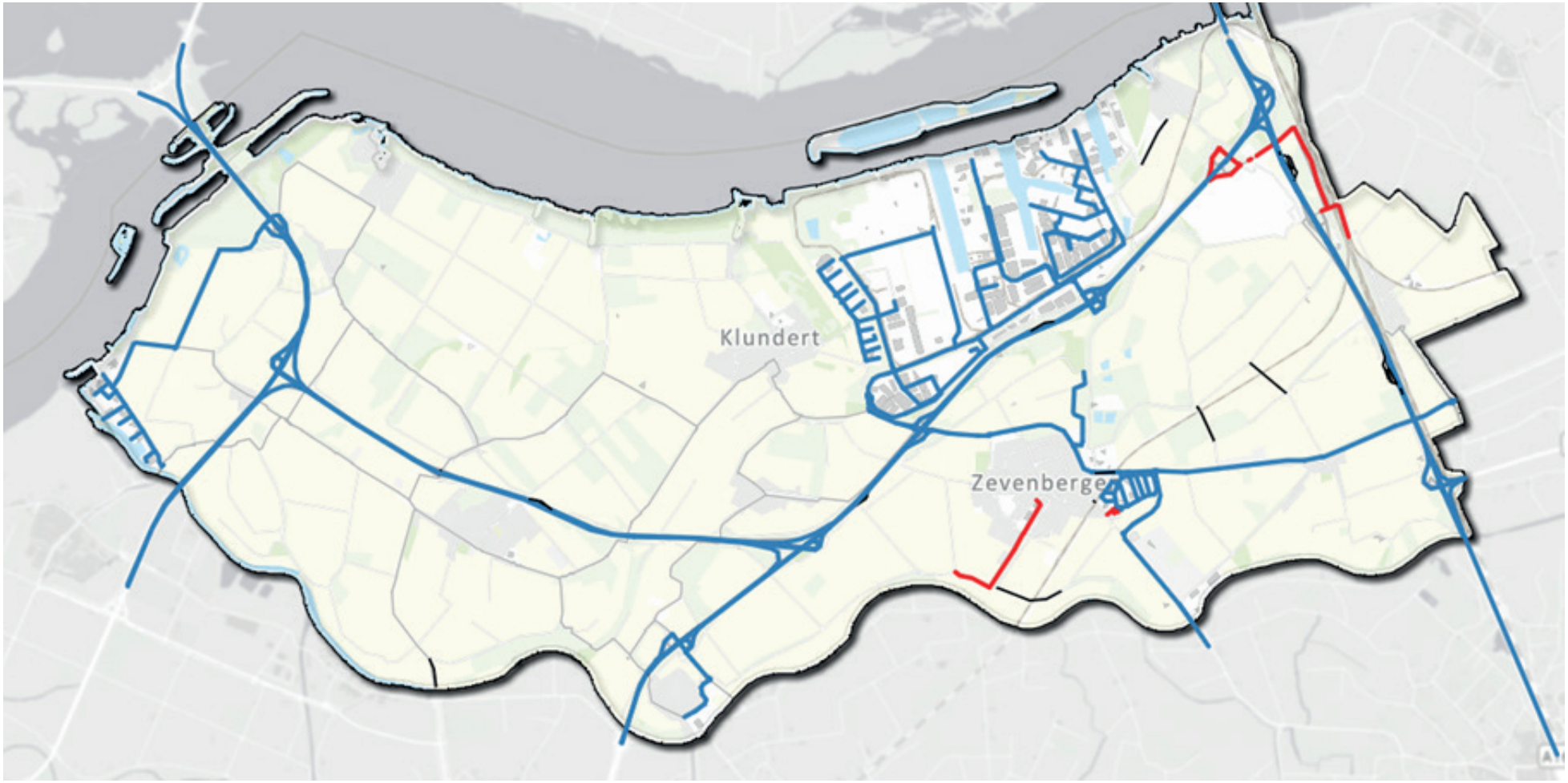
2.6 Zwaar verkeer

Door de aanwezigheid van het Havenbedrijf Moerdijk, het Logistiek Park Moerdijk en een groot aantal agrarische ondernemingen is een aanzienlijk aandeel van het verkeer in Moerdijk zwaar verkeer, zoals vrachtwagen(combinatie)s, LZV's (Langere en Zwaardere Vrachtwagencombinaties) en groot landbouwverkeer. Op het haventerrein en de toeleidende wegen is de bereikbaarheid van de bedrijven met logistiek verkeer van belang. Met de ontwikkelingen die spelen in de haven en het Logistiek Park Moerdijk is de verwachting dat het aandeel zwaar verkeer groeit. Daarnaast zijn we nationaal (als onderdeel van de Delta Rhine Corridor) en regionaal aan het kijken naar alternatieve vormen van logistiek, zoals via buizen en via het water.

Het zware verkeer wordt ook steeds langer en inmiddels zijn er zelfs LZV-combinaties op de weg. Dit LZV-verkeer willen we zoveel mogelijk scheiden van (langzamer rijdend) landbouwverkeer, omdat LZV-combinaties wettelijk gezien niet mogen inhalen. Het huidige netwerk van LZV-routes is op de volgende pagina weergegeven, waarbij het hoofdroutes voor langere verplaatsingen (> 2 km) van LZV-verkeer aangeeft. Het is hiervan belang om de vitale verbindingen van LZV-combinaties te inventariseren en deze te toetsen op het Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer van de provincie Noord-Brabant. Vooruitlopend op vernieuwde wetgeving kunnen we de vitale en veelgebruikte routes van LZV-combinaties een standaardontheffing verlenen, zoals de routes naar het Logistiek Park Moerdijk en het Haventerrein Moerdijk. Hierdoor hoeft niet voor elk transport een specifieke route-ontheffing aangevraagd en verleend te worden. Daarnaast doen we een verkenning of er behoefte is aan LZV-ontkoppel-punten aan de randen van onze kernen. Hiermee kunnen chauffeurs een deel van hun LZV parkeren aan de rand van een kern, en vervolgens met een kleine vrachtwagen een winkel in de kern bevoorraden. Ook onderzoeken we de behoefte aan overnachtingsplekken voor chauffeurs bij het Logistiek Park Moerdijk.

Waar mogelijk gaan we bij nieuwe ontwikkelingen op het Haventerrein Moerdijk of Logistiek Park Moerdijk inzetten op duurzamere vormen van transport, zoals via buisleidingen, per spoor of over water. Dit om de hoeveelheid zwaar verkeer te beperken.

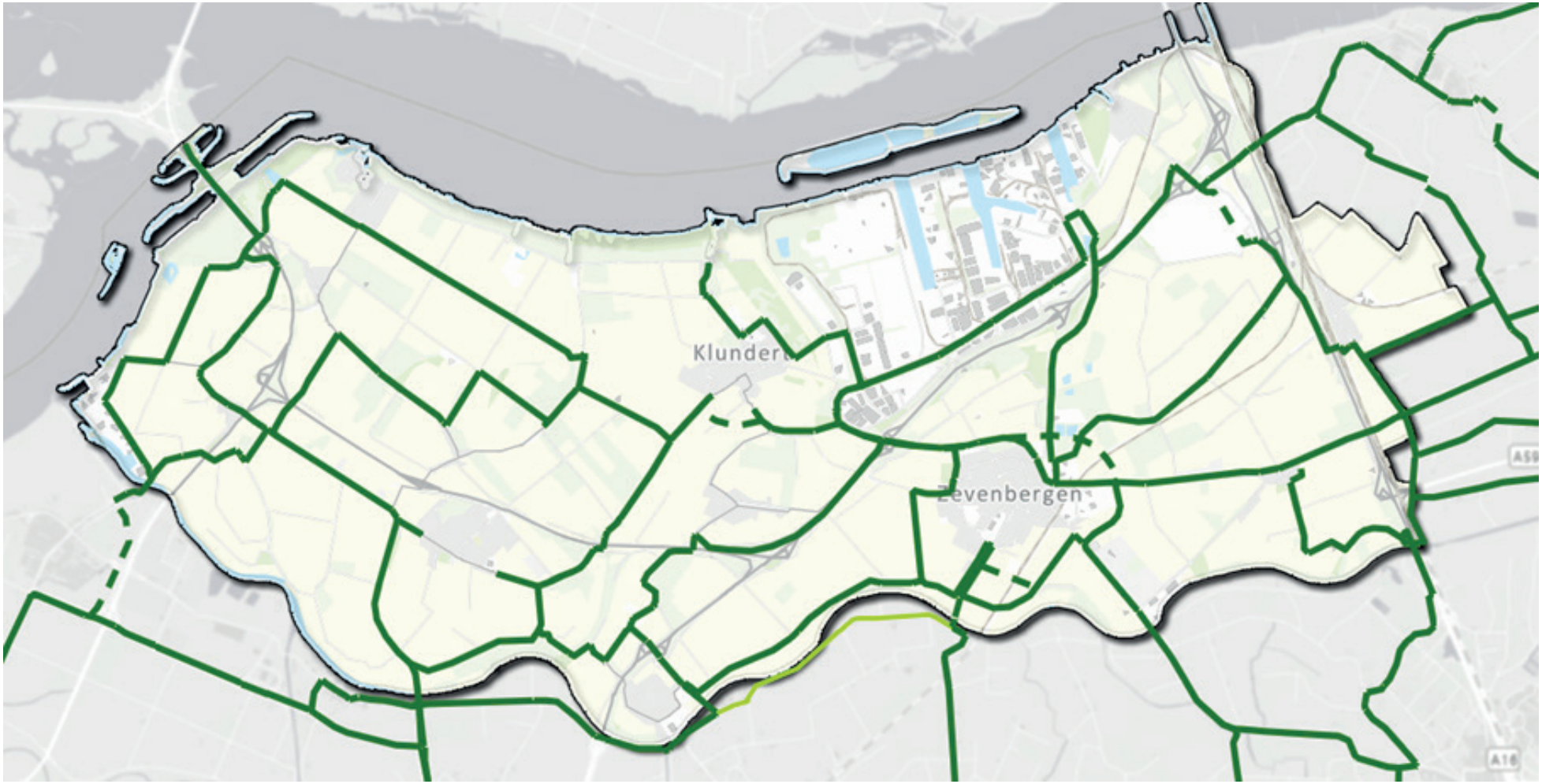
Daarnaast streven we ernaar om exceptioneel transport naar het Havenbedrijf Moerdijk en Logistiek Park Moerdijk via rijkswegen en provinciale wegen af te handelen. Door de grote afmetingen van exceptioneel transport zijn gemeentelijke wegen niet geschikt voor de reguliere afwikkelingen hiervan.


Klundert
Zevenbergen

Landbouwverkeer
Als landelijke gemeente met een groot aantal agrarische ondernemingen en een groot areaal landbouwpercelen is de landbouw een belangrijk onderdeel van onze economie. Om voor agrariërs een aantrekkelijk vestigingsklimaat te creëren dienen de percelen zo direct mogelijk bereikbaar te zijn.

Op dit moment zijn landbouwvoertuigen toegestaan op vrijwel alle wegen in onze gemeente, en dus ook in de kernen. Het netwerk is weergegeven op de pagina hierna, waarbij het hoofdroutes voor langere verplaatsingen (> 2 km) van landbouwverkeer aangeeft. Op enkele wegen waar ook fietsers op de rijbaan zitten kan dit vanwege de breedte en massa van landbouwvoertuigen leiden tot (subjectief) onveilige situaties. Dit speelt onder andere op de Achterdijk, maar ook in de Ruigenhilpolder. Waar mogelijk gaan we hierbij maatregelen nemen om kwetsbare verkeers-deelnemers te beschermen. Vergaande maatregelen zoals het instellen van eenrichtingsverkeer of het instellen van zwaarverkeerverboden (door middel van aslast- of lengtebeperkingen) verkennen we daarbij ook. Alternatieve routes voor het landbouwverkeer moeten opgesteld worden en opgenomen in het Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer, waarbij deze routes geoptimaliseerd worden voor gebruik door landbouwverkeer. Deze keuzes spelen onder andere op de Kadedijk (waarbij de Oude Appelaarsedijk de gewenste route is voor landbouwverkeer), de Oude Heijningsedijk en de Achterdijk

In enkele kernen (vooral de grotere) wordt gebruik van de wegen door landbouwverkeer als hinderlijk ervaren, in andere (vaak kleinere) kernen is er soms meer begrip voor het belang van een agrariër. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt sluiten we het liefst alle wegen binnen de kom af voor doorgaand landbouwverkeer, maar waar dit niet mogelijk is bieden we maatwerk om dit zo veilig mogelijk toe te staan. Hierbij kan gedacht worden aan het weren van landbouwverkeer uit schoolzones of andere gebieden met veel langzame en kwetsbare verkeersdeelnemers, evt. op specifieke (spits)tijden. Als gemeente sluiten we aan bij het Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer van de regio West-Brabant. Een van de onderdelen hierin is dat we de agrarische sector altijd betrekken om tot passende maatregelen te komen waarbij de belangen van agrariërs wat betreft de bereikbaarheid voor landbouwvoertuigen zo veel mogelijk meegenomen worden, maar wel afgewogen dienen te worden tegen de belangen van (kwetsbare) verkeersdeelnemers. Als gemeente verlenen we in principe geen breedteontheffingen voor landbouwvoertuigen en handhaven we waar mogelijk op voertuigen die breder zijn dan 3,5 meter.


Klundert
Zevenbergen
A59
A16

2.7 Parkeren gemotoriseerd verkeer

De auto is een belangrijk vervoersmiddel voor de dagelijkse reis-bewegingen van mensen. Het goed kunnen parkeren van de auto is belangrijk voor het bereikbaar maken van bestemmingen. De afgelopen jaren is het autobezit in Nederland toegenomen en zo ook in onze gemeente. Hiermee neemt de druk op het parkeren toe en ontstaat ook de vraag naar meer parkeervoorzieningen in de openbare ruimte. Inwoners geven aan een hoge parkeerdruk te ervaren in de dorpscentra (zoals bijvoorbeeld in Willemstad, maar ook in de andere voorzieningenkernen) en in een aantal woonstraten.

Zo ontstaat frictie met andere opgaven, zoals het bevorderen van de kwaliteit van leven in woonstraten door onder andere het vergroenen van de openbare ruimte. We werken daarom aan het in balans brengen van enerzijds het goed kunnen parkeren van voertuigen en anderzijds het borgen van de leefbaarheid in de openbare ruimte waarbij parkeren geen negatieve invloed heeft hierop. Om de parkeerdruk te verzachten en het parkeren te faciliteren zetten we in op de hiernavolgende thema's.

Actualisatie parkeernormen
Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen brengen veranderingen in de mobiliteitsvraag met zich mee, waaronder een toenemende vraag naar parkeervoorzieningen. Om toekomstige knelpunten te voorkomen, is het belangrijk dat bij inbreiding, uitbreiding en functiewijziging parkeernormen worden toegepast die passen bij het verwachte of wenselijke autobezit en de ruimtelijke ambities van de gemeente.

Daarom worden de parkeernormen geactualiseerd op basis van de meest recente CROW-kencijfers. In vergelijking met de bestaande normen in de bestemmingsplannen wordt een fijnmaziger onderscheid gemaakt tussen verschillende functies, woningtypen en locaties. Dit zorgt ervoor dat de normen beter aansluiten op de praktijk en voorkomt dat bij nieuwe ontwikkelingen onnodig veel parkeerplaatsen worden geëist, wat de haalbaarheid van projecten kan belemmeren.

Daarnaast bekijken we of we in parkeernormen kunnen toewerken naar het minder faciliteren van de tweede, derde of vierde auto van inwoners, samen met het stimuleren van alternatieven. Aan de eerste auto willen we bewust niet komen, omdat we ons bewust zijn dat automobiliteit in de gemeente Moerdijk belangrijk blijft.

Het uitgangspunt van ons beleid is dat initiatiefnemers verantwoordelijk zijn voor het realiseren van voldoende parkeergelegenheid. Elke nieuwe ontwikkeling moet zodanig worden vormgegeven dat er geen extra parkeerdruk ontstaat in de omgeving. Dit betekent dat de benodigde parkeerplaatsen in principe op eigen terrein moeten worden gerealiseerd. Eventueel passen we maatwerk toe, maar hier gaan we terughoudend mee om. Een van de maatwerkoplossingen is in situaties waarbij ook de openbare ruimte wordt heringericht. Hierbij mag het gehele plangebied tijdelijk worden beschouwd als 'eigen terrein' voor het voldoen aan de parkeereis.

Vergunningshoudersparkeren
In het centrum van Willemstad, maar ook in het centrum van Zevenbergen, is sprake van een hoge parkeerdruk. Bewoners ervaren hierdoor overlast en geven aan dat de leefbaarheid hierdoor flink onder druk staat. Daarnaast zijn er zorgen dat door toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld Woningbouwontwikkeling Willemstad Oost en Zevenbergen Oost) de parkeerdruk verder verslechtert.

Om de parkeerdruk in Willemstad structureel aan te pakken, onderzoeken we of het invoeren van een systeem voor vergunningshoudersparkeren in het centrum van Willemstad een passende maatregel is. We gaan daarom de mogelijkheden onderzoeken tot andere vormen van parkeerregulering te komen. Scherp toezien op regulering is belangrijk voor het goed functioneren daarvan. Dit traject gaan we voor het centrum van Zevenbergen ook verkennen.

Groene parkeeroplossingen
Meer ruimte voor auto's betekent vaak minder ruimte voor groen, speelvoorzieningen en andere duurzame vormen van mobiliteit zoals

fietsen en lopen. Om deze negatieve effecten te beperken, onderzoeken we hoe parkeervoorzieningen op een duurzamere manier kunnen worden ingericht. Bij zowel de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen als bij renovatie van bestaande vakken wordt onderzocht wat er gedaan kan worden op het gebied van duurzaamheid. Een voorbeeld hiervan zijn zogeheten groene parkeerplaatsen: parkeervakken die zijn uitgevoerd met waterdoorlatende materialen zoals grasbetontegels of halfverharding. Deze dragen bij aan het verminderen van hittestress, verbeteren de waterafvoer bij hevige regenval en versterken de ecologische waarde van de omgeving. Tegelijk zien we dat dit soort maatregelen in het beheer niet altijd wenselijk zijn, bijvoorbeeld op locaties met kleigrond die minder waterdoorlatend is. Daarom wegen we op projectniveau de kosten- en baten voor dit soort type maatregelen.

Naast het verduurzamen van parkeerplaatsen monitoren we actief of het aantal parkeerplaatsen kan worden aangepast bij een lage parkeerdruk. Hierbij kijken we naar mogelijkheden die bijdragen aan andere beleidsdoelen, zoals duurzaamheid, vergroening of sociale functies in de openbare ruimte. In bestaande situaties wordt in principe geen groen opgeofferd om meer parkeerplaatsen mogelijk te maken.