

MOBILITEITSPLAN GEERTRUIDENBERG



MOBILITEITSPLAN GEERTRUIDENBERG

status	Concept	opdrachtgever	Gemeente Geertruidenberg
kenmerk	GGt2203-R05 c2.0	contactpersoon	Hans Oostelbos
datum	11 mei 2023	opdrachtnemer	Megaborn Traffic Development BV
		opgesteld door	Jeanine Storm
		gecontroleerd door	Henk van de Langemheen
		vrijgegeven door	Jeanine Storm

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Opbouw van het plan.....	5
1.3	Participatie	6
1.4	Ambities mobiliteit in relatie tot omgeving.....	6
2	Gebiedsindeling.....	7
3	Visie hoofdnetwerk	9
3.1	Fietsnetwerk	9
3.2	Wegcategorisering	12
3.3	Openbaar Vervoer	15
3.4	Aanpak verkeersveiligheid	15
4	Visie woongebied	17
4.1	Afwaarderen van wegen	17
4.2	Vergroenen van de woongebieden.....	17
4.3	Weren sluijverkeer in woongebieden.....	17
4.4	Toegankelijkheid mindervaliden.....	17
4.5	Deelauto's	17
5	Visie werkgebieden	18
5.1	Verbeteren OV-bereikbaarheid Dombosch	18
5.2	Nieuwe fietsverbinding Geertruidenberg - Dombosch.....	18
5.3	Verbeteren veiligheid op de erftoegangswegen.....	18
6	Visie buitengebied	19
6.1	Weren sluijverkeer.....	19
6.2	Aandacht voor veiligheid bij gemengd gebruik van wegen	19

7	Visie centrumgebieden	21
7.1	Centrum Raamsdonksveer	21
7.2	Centrum Geertruidenberg	21
7.3	Toegankelijkheid mindervaliden.....	21

Bijlagen

Bijlage 1: maatregelenlijst

Maatregelen voor de korte termijn (2023-2028)

Maatregelen voor de middellange termijn (2028-2033)

Maatregelen voor de lange termijn (Na 2033)

Bijlage 2: Inrichtingskenmerken voor de wegcategorieën

Bijlage 3: Uitkomsten van de Participatiesessies

Uitkomsten online Peiling

Samenvatting bijeenkomst raadsleden

Samenvatting Bijeenkomst belanghebbendenorganisaties

Samenvatting participatieavond 28 februari 2023

Bijlage 4: Kaderdocument

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Mobiliteit is altijd in ontwikkeling. Het vorige mobiliteitsplan van gemeente Geertruidenberg dateert uit 2010 en is toe aan vernieuwing. Een nieuw plan is nodig om in te spelen op ruimtelijke ontwikkelingen en veranderingen in de mobiliteit, zoals het toegenomen autobezit en de toename van elektrische fietsen. Daarnaast is een nieuwe plan gewenst om ook invulling te geven aan doelen uit het klimaatakkoord, de energietransitie, de (landelijke) trend van toename van mobiliteit en tegelijkertijd de wens om een bereikbare, veilige en leefbare gemeente te blijven.

1.2 Opbouw van het plan

Het mobiliteitsplan is opgebouwd uit drie onderdelen, namelijk de kaders, de visie en het uitvoeringsplan. Het belangrijkste deel is de visie, die wordt beschreven in hoofdstuk 3 t/m 7. De visie bepaalt de koers voor de toekomst en geeft aan waarop wordt ingezet om de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en toegankelijkheid van de gemeente te waarborgen. De visie is beschreven per gebied, zodat dit aansluit op de omgevingsvisie. Voorafgaand aan de visievorming is een kaderdocument opgesteld, waarmee het vertrekpunt voor de visie is bepaald. Om uitvoering te geven aan de visie is een concreet overzicht van maatregelen uitgewerkt en opgenomen in bijlage 1 van dit mobiliteitsplan.

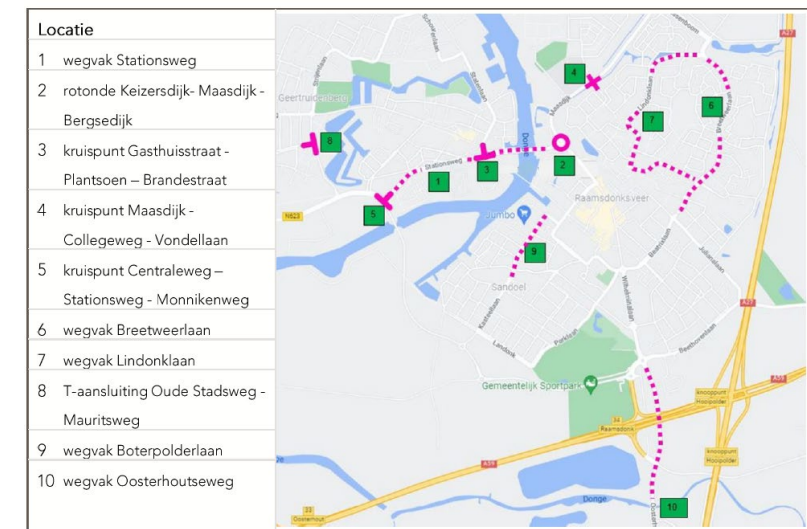
Kaderdocument

In de kaderfase is analyse uitgevoerd naar de huidige verkeerssituatie en beleid, trends en ontwikkelingen en ervaringen van belanghebbenden. Het hele kaderdocument is te

vinden in bijlage 4 van dit mobiliteitsplan. Dit zijn de belangrijkste aandachtspunten die uit de kaderfase naar voren zijn gekomen:

- ontwikkelingen rond de A27 en aanvullende maatregelen;
- weren sluipverkeer;
- verkeersveiligheid op diverse wegvakken en kruispunten, met name op de hoofdwegen en de top 10 van aandachtslocaties, zie afbeelding 1;
- oversteekbaarheid van hoofdwegen voor langzaam verkeer;
- actualiseren van de wegategorisering;
- OV-bereikbaarheid bedrijventerrein Dombosch;
- situatie op de Markt in Geertruidenberg;
- toegankelijkheid voor mindervaliden.

Deze onderwerpen zijn opgenomen in de nieuwe visie.



Afbeelding 1: Top 10 van aandachtslocaties verkeersveiligheid (afbeelding uit Rapportage Accent Adviseurs januari 2022)

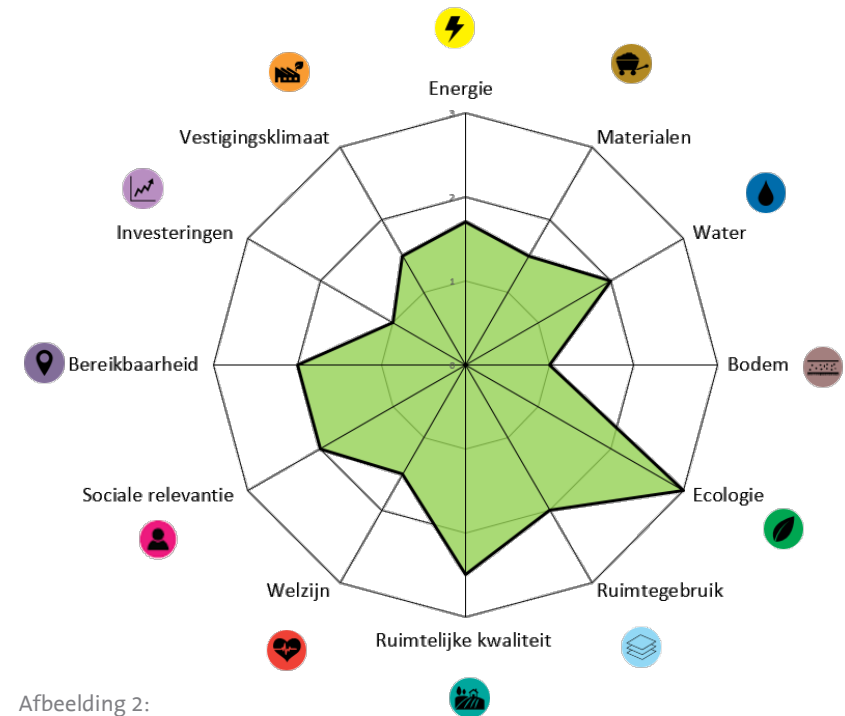
1.3 Participatie

Iedereen neemt op enige wijze deel aan verkeer en daardoor zijn er veel belanghebbenden in verschillende rollen. Om deze bij de nieuwe visie te betrekken zijn verschillende participatiesessies gehouden: een sessie met interne stakeholders vanuit andere beleidsvelden om de gezamenlijke ambities te bepalen; een sessie met raadsleden om de politieke gewenste richting te peilen; en een enquête onder inwoners om te peilen welke keuzes zij willen maken. Aan de raadsleden en inwoners zijn dilemma's voorgelegd, met daarbij de vraag om een keuze te maken. De uitkomsten van deze participatiesessies zijn weergegeven in [bijlage 3](#) en zijn als input voor de nieuwe visie meegenomen. De speerpunten en mogelijke maatregelen zijn gepresenteerd tijdens een inloopbijeenkomst voor alle belanghebbenden. Aanwezigen konden de speerpunten en maatregelen beoordelen en voorzien van reactie. Ook van deze reacties is een weergave te vinden in [bijlage 3](#).

1.4 Ambities mobiliteit in relatie tot omgeving

Mobiliteit heeft raakvlakken met andere beleidsvelden, zoals klimaat, duurzaamheid en economie. Mobiliteitsbeleid kan bijdragen om doelstellingen op andere gebieden te bereiken. Twaalf verschillende beleidsthema's zijn gezamenlijk met stakeholders bekeken om te beoordelen waar de belangrijkste opgaven en ambities voor de gemeente liggen. Geertruidenberg wil inzetten op ecologie en biodiversiteit. De gemeente heeft de ambitie om te vergroenen in de kernen en om de biodiversiteit te verbeteren. In herinrichtingsprojecten moet groen een prominente plaats krijgen. Daarnaast zijn ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en gezondheid thema's die in de gemeente aandacht hebben.

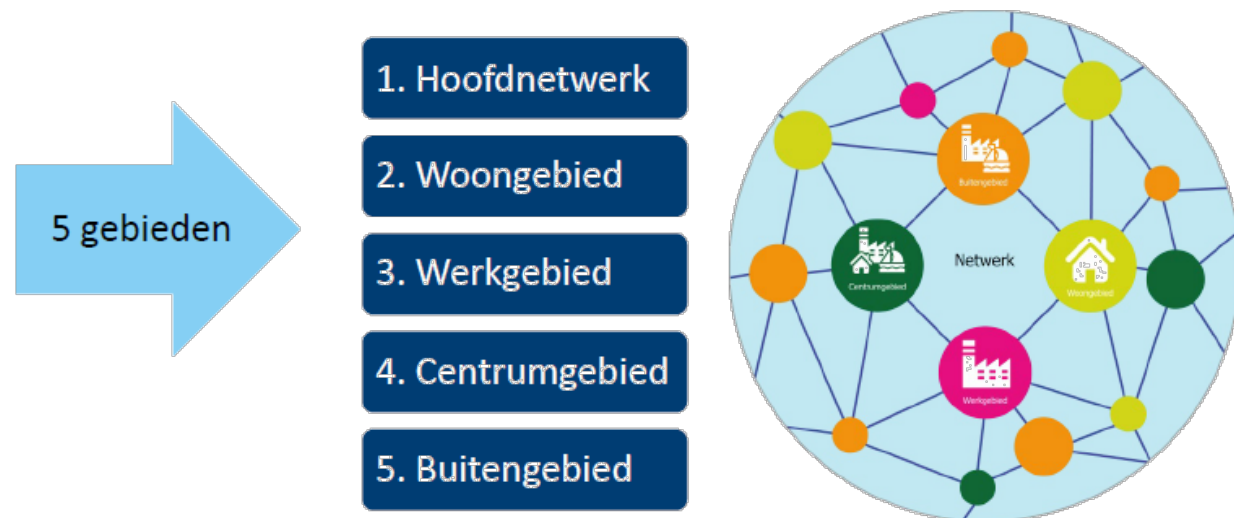
Vanuit recreatie zijn er duidelijke raakvlakken met het fietsbeleid en voor het toerisme is het oude centrum van Geertruidenberg belangrijk. Vanuit economie en duurzaamheid wordt er gewerkt aan een duurzaam woon-werkverkeerplan met afspraken met grote werkgevers. Afbeelding 2 laat de ambitieniveaus van het gemeentelijk beleid voor de verschillende onderwerpen zien. In het bepalen van deze visie en in het uitwerken van de specifieke maatregelen in projecten zijn de ambities van deze thema's meegewogen.

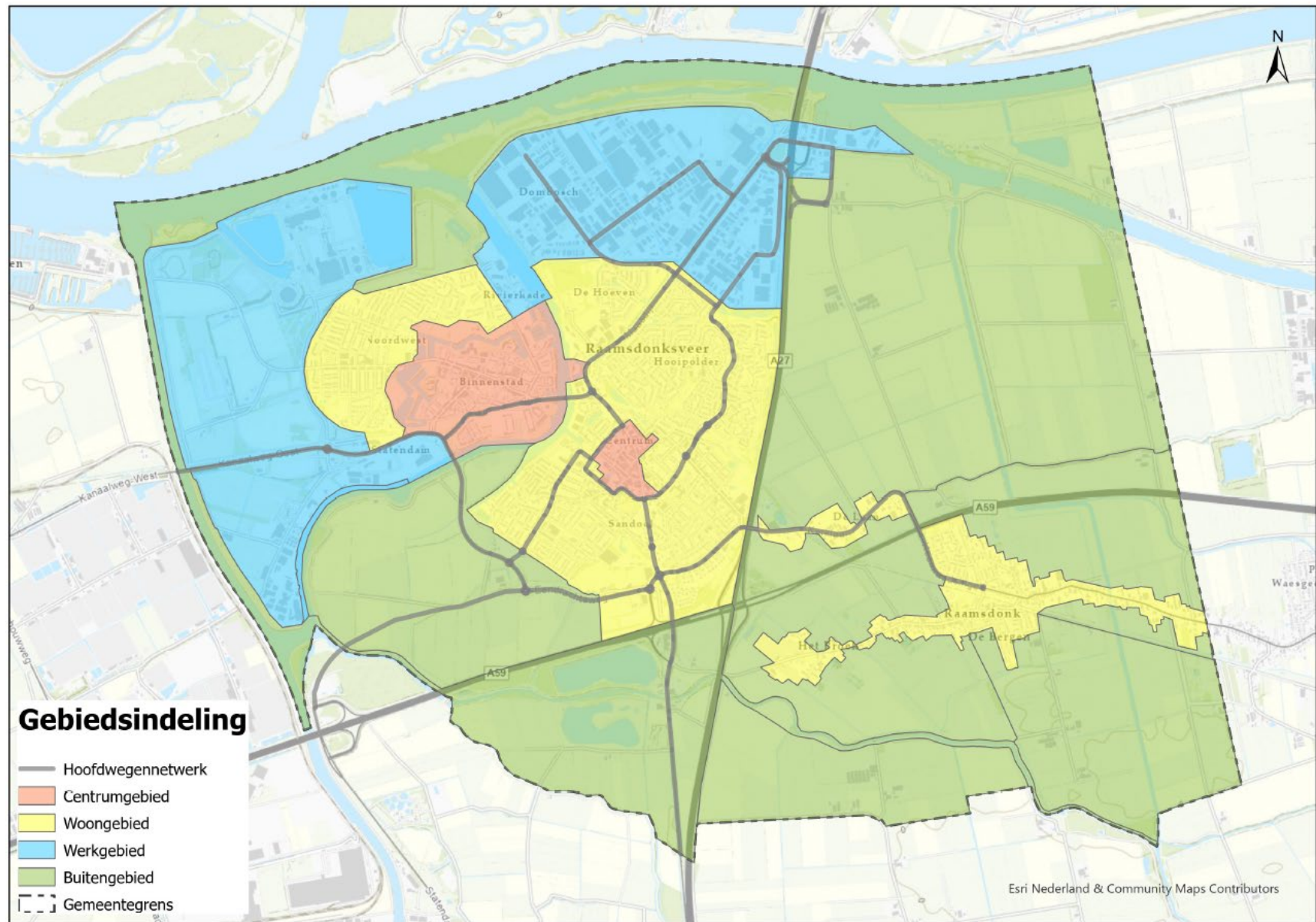


Afbeelding 2:
ambitieniveaus van de
12 beleidsthema's

2 GEBIEDSINDELING

De visie is gebiedsgericht opgesteld om daarmee aan te sluiten op de omgevingsvisie. Er zijn vijf gebieden gedefinieerd, namelijk: hoofdnetwerk, woongebied, werkgebied, centrumgebied en buitengebied. Via het hoofdnetwerk van wegen vinden verkeersbewegingen tussen de gebieden plaats. Afbeelding 3 toont de gebiedsindeling.





Afbeelding 3:
gebiedsindeling

3 VISIE HOOFDNETWERK

De hoofdnetwerken voor fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer zijn de dragers van het mobiliteitssysteem. Deze netwerken moeten voldoende capaciteit hebben en zodanig zijn ingericht om het huidige én toekomstige verkeer op een vlotte en verkeersveilige wijze af te wikkelen. De speerpunten en doelen voor het hoofdnetwerk voor fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer worden in dit hoofdstuk beschreven. In deze visie is geen specifiek voetgangersnetwerk opgenomen omdat daarin geen duidelijk onderscheid in hoofdroutes en andere wegen aanwezig is zoals in een stad met een station vanwaar een looproute naar een hogeschool of kantorenpark loopt. In principe moet op alle wegen een trottoir of looproute aanwezig zijn en vormen deze voorzieningen samen het voetgangersnetwerk.

3.1 Fietsnetwerk

Geertruidenberg wil een gezonde en veilige gemeente zijn. Inwoners worden gestimuleerd om zich lopend of met de fiets door de gemeente te verplaatsen. Bedrijventerreinen, centra en toeristisch recreatieve voorzieningen moeten met de fiets goed en veilig bereikbaar zijn. Ook van buiten de gemeente. Om dit te bevorderen wordt ingezet op het realiseren van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk en het verbeteren van de kwaliteit van de fietsvoorzieningen.

Afbeelding 4 geeft het gewenste fietsnetwerk van Geertruidenberg weer. Er is onderscheid gemaakt regionale- en lokale hoofdroutes en recreatieve routes. Hoofdroutes zijn belangrijke verbindingen voor bijvoorbeeld woon-werkverkeer en schoolverkeer. Recreatieve fietsroutes zijn aantrekkelijke routes

om er met de fiets op uit te gaan. Hoofdfietsroutes kunnen recreatieve fietsroutes overlappen. In dat geval worden in afbeelding 4 alleen de hoofdfietsroutes getoond.

Uitbreiden van het netwerk

Fietsers zijn gebaat bij een zo kort mogelijke route (in afstand of tijd) met een zo groot mogelijke verkeersveiligheid en comfort. Een (bekende) ontbrekende schakel in het hoofdnetwerk is het Halve Zolenpad tussen Raamsdonk en Raamsdonksveer. De gemeente heeft de wens om deze verbinding in de toekomst te realiseren. Deze nieuwe verbinding zorgt voor een kortere reistijd en meer comfort, zowel voor de recreatieve als de utilitaire fietser.

Een tweede wens is nieuwe fietsverbinding over de Donge ten noorden van de historische binnenstad van Geertruidenberg. Deze verbinding vormt een directe en veilige route vanuit Geertruidenberg richting het Dongemond College, Dombosch en de Keizersveerbrug. Dit biedt een goede alternatieve route voor fietsers en draagt daardoor bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Markt en het Plantsoen in Geertruidenberg en op de Bergse Brug en de rotonde Maasdijk – Keizersdijk, waar nu de belangrijkste veiligheidsknelpunten voor fietsers liggen.

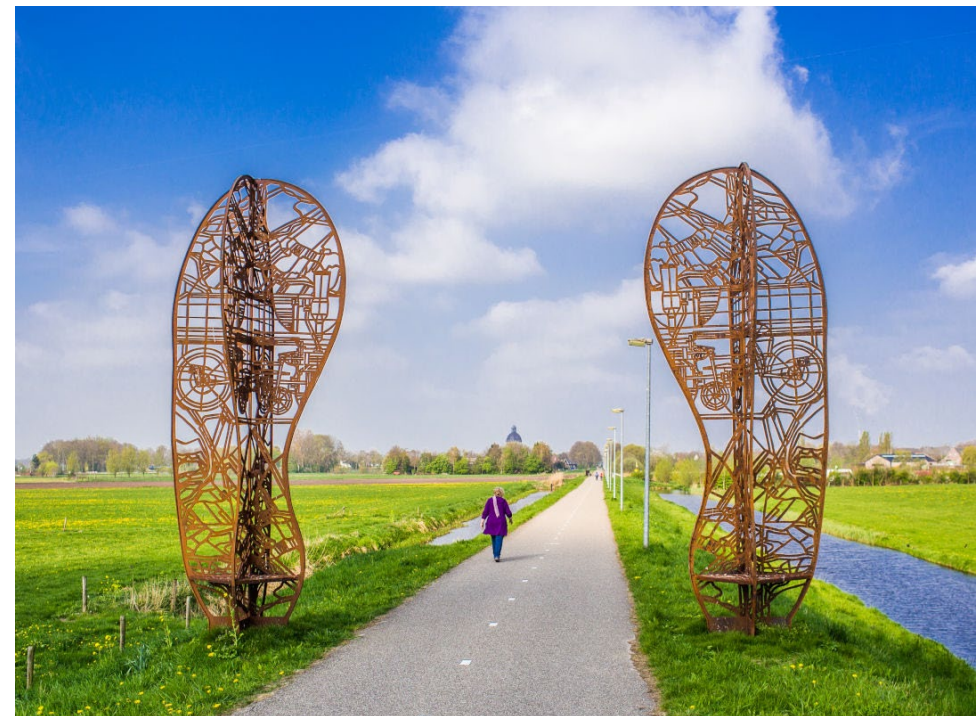
Verbeteren van de kwaliteit

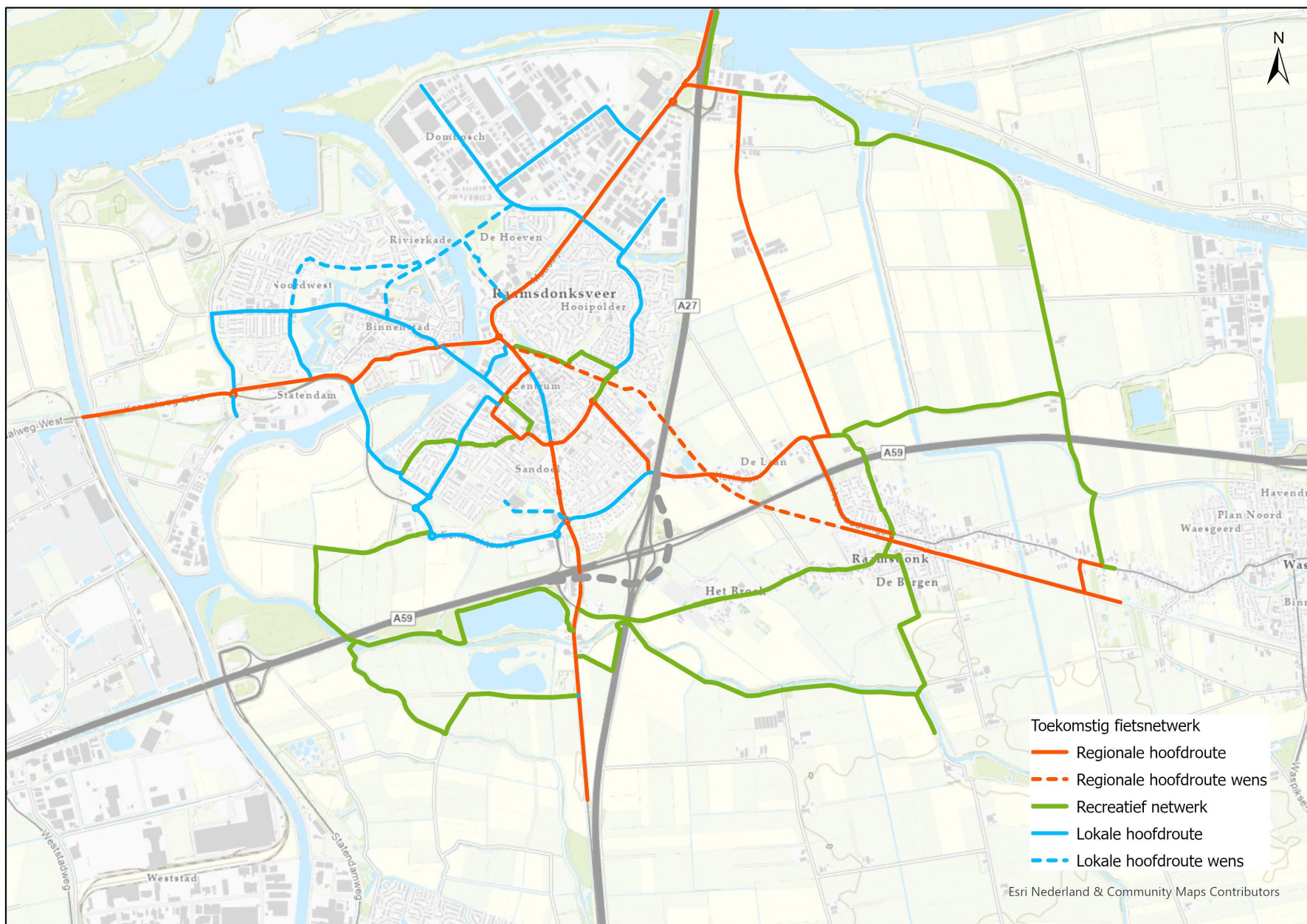
Fietsroutes moeten veilig, comfortabel en aantrekkelijk worden ingericht. Verkeerssituaties op de fietsroute moeten zo herkenbaar mogelijk zijn, zowel voor de fietser als voor kruisend gemotoriseerd verkeer. Het fietsnetwerk moet daarom voldoen aan verschillende kwaliteitseisen. Een concreet voorbeeld hiervan is de wens voor een breder tweerichtingenfietspad op de Bergse Brug: de breedte

van dit fietspad is te smal voor fietsverkeer in twee richtingen in combinatie met de hoeveelheid fietsverkeer tussen Geertruidenberg en Dongemond College en Dombosch.

De gewenste inrichting en kwaliteitseisen zijn afhankelijk van de functie in het fietsnetwerk en het gebruik van de fietsroute. In de [tabel met inrichtingskenmerken](#) zijn enkele basispunten opgenomen. Uitgangspunt is dat fietshoofdroutes altijd gescheiden zijn van gemotoriseerd verkeer, bij voorkeur met een vrijliggend fietspad. Voor recreatieve fietsroutes is dat niet overal nodig. Afhankelijk van de auto-intensiteit kan de fietser op een recreatieve route ook gebruik maken van de rijbaan. Duidelijke bewegwijzering, voldoende fietsenstallingen en oplaadpunten zijn nodig om fietsgebruik te stimuleren. Voor de verdere kwaliteitseisen zijn de landelijke richtlijnen van het [CROW](#) van toepassing.

Voor de regionale verbindingen tussen Altena/Hank en Oosterhout en tussen Waalwijk en Drimmelen via het Halve Zolenpad is de wens om deze routes – in lijn met de ambitie van de regio - op te waarderen naar het niveau van een snelfietsroute.





Afbeelding 4:
fietsnetwerk

3.2 Wegcategorisering

Volgens de principes van Duurzaam Veilig wordt het wegennetwerk in categorieën ingedeeld, op basis van de functie die een bepaalde weg heeft: verkeer laten doorstromen, erftoegang bieden of een combinatie hiervan.

De ontwikkelingen rond de A27 zorgen voor wijzigingen in het wegennetwerk van Geertruidenberg. De aansluiting 34 (Raamsdonksveer) A59 komt te vervallen. Daarvoor in de plaats komt een nieuwe verbinding tussen Raamsdonksveer en aansluiting 33 (Oosterhout) A59. Door deze wijziging in de aansluiting op de A59 ontstaan er andere verkeersstromen in de gemeente. De nieuwe situatie vraagt om een herijking van de wegcategorisering. De gewenste wegcategorisering voor Geertruidenberg is weergegeven in afbeelding 5. Hierin is onderscheid gemaakt in gebiedsontsluitingswegen (GOW) en erftoegangswegen (ETW) binnen en buiten de bebouwde kom. Voor elk type van deze wegen zijn inrichtingskenmerken opgenomen in de tabel in [bijlage 2](#). Deze kenmerken gelden als basis. Voor de verdere detaillering zijn de landelijke richtlijnen van [CROW](#) van toepassing. De wegen die ook een functie hebben als hoofdfietsroute zijn in de afbeelding met de wegcategorie ‘+fiets’ aangeduid.

Stroomwegen

De rijkswegen A27 en A59 lopen door de gemeente. Dit zijn de dragers voor de afwikkeling van (boven)regionaal verkeer. Bij de geplande verbreding van de A27 wordt het knooppunt Hooipolder uitgebreid met vrije rechtsafbanen tussen A59 westzijde en A27 noordzijde. De verkeerslichten blijven voor de overige richtingen aanwezig, maar kunnen meer verkeer afwikkelen door het

wegvallen van conflicterende richtingen. De A27 wordt verbreed met extra rijstroken. Hiermee wordt de bestaande capaciteit vergroot. Voor de lange termijn wil de gemeente Geertruidenberg zich blijven inzetten voor een volledig knooppunt Hooipolder, zonder verkeerslichten om de doorstroming nog meer te verbeteren en sluipverkeer op het onderliggend wegennet te voorkomen.

Hoofdwegen

Het gemeentelijke hoofdnetwerk bestaat uit de wegen met een belangrijke gebiedsontsluitingsfunctie. Deze wegen zijn belangrijk voor de bereikbaarheid in de gemeente en vormen de verbinding naar de stroomwegen. Ze hebben daarom in principe een snelheid van 80 km/uur buiten de bebouwde kom en 50 km/uur binnen de bebouwde kom.

Centrum Raamsdonksveer

Op enkele gebiedsontsluitingswegen is de bestaande weginrichting niet in lijn met de principes van Duurzaam Veilig. Zo heeft de Keizersdijk onvoldoende ruimte voor vrijliggende fietsvoorzieningen en is op de Boterpolderlaan een snelheidsverlaging gewenst om de oversteekbaarheid te verbeteren. Om deze wegen toch veiliger te maken, wordt hier de snelheid verlaagd naar 30 km/uur. Deze wegen noemen we GOW30 (gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur). Deze wegcategorie wordt alleen bij uitzondering aan bestaande wegen toegekend. GOW30 wordt toegekend aan de route Keizersdijk, Het Spant, Boterpolderlaan, Kasteellaan en ook voor de Rembrandtlaan en Sint Jozeflaan. Bij deze categorisering past tevens een aanpassing van de ‘minirotonde’ op het kruispunt Het Spant-Keizersdijk. De verlaging van de maximumsnelheid op deze routes naar het

centrum, zorgt er ook voor dat doorgaand verkeer tussen de nieuwe aansluiting van de A59 en Dombosch meer gebruik gaat maken van de route via de Stationsweg. Dit is een beter alternatief dan door het centrum.

Raamsdonk

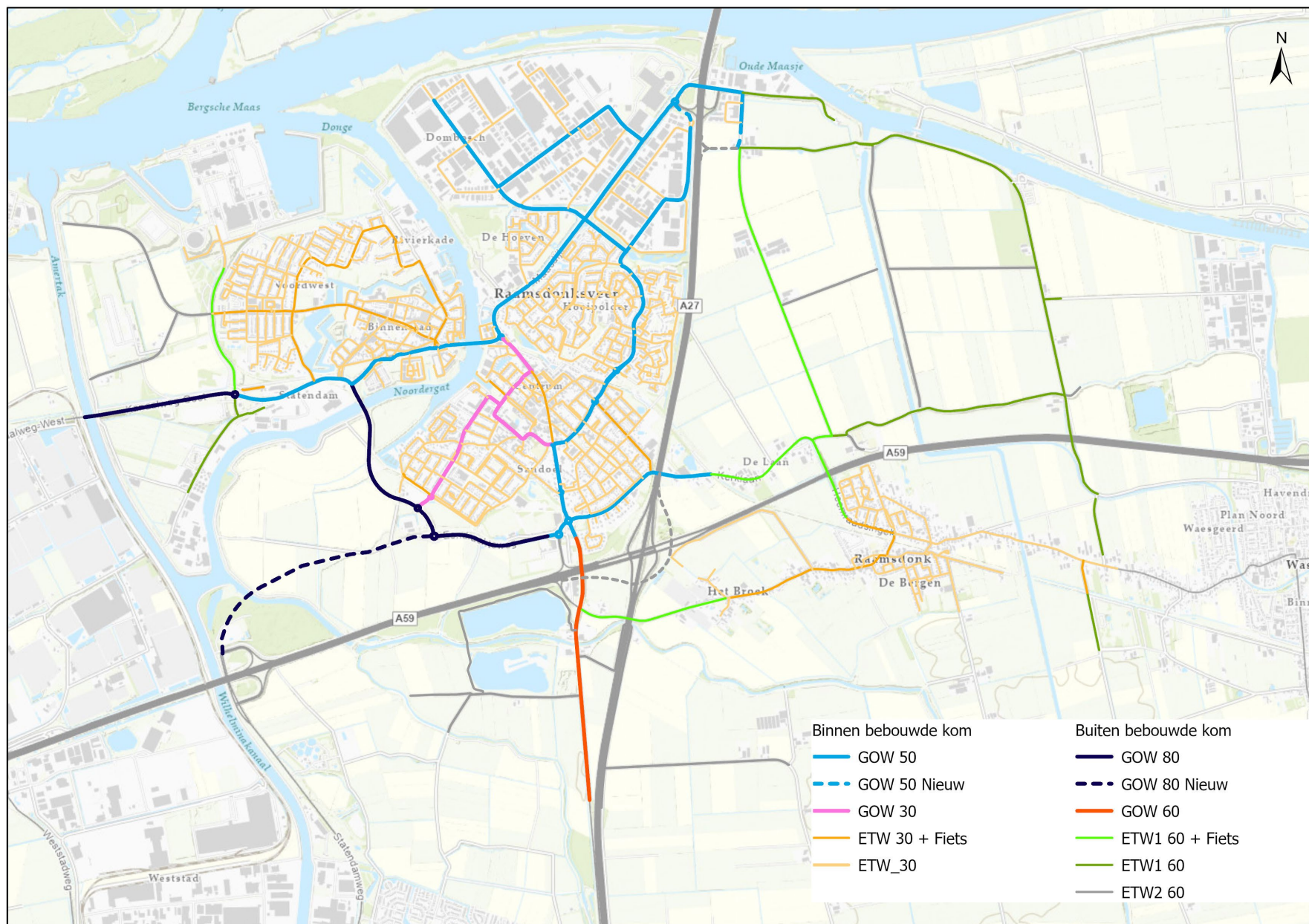
De Heemraadsingel en Kerklaan hebben een functie als verbindingsweg van Raamsdonk naar Raamsdonksveer en daarom is deze route tot aan Raamsdonk onderdeel van het hoofdnetwerk. Tevens heeft deze route ook een erftoegangsfunctie voor de aanliggende percelen. Voor verkeer vanuit Waspik (en verder) richting Raamsdonksveer of verder is de route via de A59 de beoogde route. Het lint wordt geheel als erftoegangsweg (ETW30 en ETW60) gecategoriseerd. Hiermee wordt eenduidigheid in snelheden gebracht en door het verlagen



van de snelheid wordt doorgaand verkeer in Raamsdonk zoveel mogelijk tegen gegaan.

Afwaarderen van wegen

Verschillende wegen die nu nog 50 km/uur-wegen zijn, maken geen onderdeel meer uit van het hoofdnetwerk. Deze wegen zijn onderdeel van de verblijfsgebieden. De volgende wegen worden daarom aangewezen als erftoegangsweg 30 km/uur: Luiten Ambachtstraat, Schansstraat, Heemraadsingel (tussen Raadhuisstraat en Molenstraat), Lindonklaan, Hoevendijk, Parklaan, Julianalaan, Van Wijngaardenstraat, Burgemeester Prinssenlaan, Stadsweg, Oude Stadsweg, Strijenlaan, Gouverneurslaan, Schoutenlaan, Statenlaan en Gasthuisstraat. Sommige van deze wegen hebben tevens een functie als fietsroute of busroute. Bij de vormgeving van de weg moet uiteraard rekening worden gehouden met deze functies. Dat kan door het aantal snelheidsremmende maatregelen te beperken en door het toepassen van uitritconstructies op zijwegen. Ook voor de bereikbaarheid van hulpdiensten is een goede afweging van de gewenste weginrichting van belang.



Afbeelding 5:
 wegategorisering

3.3 Openbaar Vervoer

Behoud van de bestaande openbaar vervoervoorzieningen is essentieel om auto-afhankelijkheid te verminderen. Met name voor het bedrijventerrein Dombosch, waar werknemers en studenten gebruik maken van de bus, maar ook voor scholieren of reizigers van en naar andere delen van de gemeente. Ingezet wordt op behoud van de bestaande buslijnen en voorzieningen en het verbeteren van ketenmobiliteit. Voor Dombosch is er een wens voor uitbreiding van het OV-netwerk, door een extra verbinding met een extra halte op het bedrijventerrein of het realiseren van aanvullende voorzieningen voor het natransport vanaf de bushalte naar de bestemming. Speerpunten zijn het toepassen van OV-fietsen en het stimuleren van initiatieven van ondernemers voor hun werknemers. Daarnaast zijn verbeteringen in het comfort voor de reizigers te behalen door de knooppunthalten aan het Schonckplein en Van Wijngaardenstraat een kwaliteitsimpuls te geven. Aan de verharding op busroutes moet een hoger kwaliteitsniveau toegekend worden. Daarmee verbetert het comfort voor de busreizigers en vermindert de hinder van een busroute voor de omgeving. Voorbeelden zijn de route over de Gasthuisstraat en de Keizersdijk - Het Spant. Voor de Gasthuisstraat kan ook overwogen worden de route te onderbreken en anders om te leiden.

Voor de interregionale busverbinding Breda-Gorinchem-Utrecht hebben de provincies Utrecht en Noord-Brabant en verschillende gemeenten de ambitie om de kwaliteit van deze verbinding te verbeteren¹. Deze verbinding moet een Bus Rapid Transit worden. Dat is een snelle en frequente buslijn met net zoveel capaciteit en

snellheid als een regionale trein. Deze bus maakt gebruik van de A27 en de haltes zijn bestaande en nieuwe hubs (overstappunten), die met name bij op- en afritten van de snelweg liggen. Een van de hubs is - op termijn - gepland in Raamsdonksveer, globaal tussen zwembad De Ganzewiel nabij het Halve Zolenpad en Dombosch II. Dit is voor Geertruidenberg een belangrijke aansluiting op de hoogwaardige OV-voorziening.

3.4 Aanpak verkeersveiligheid

Een belangrijke opgave voor het hoofdwegennet is het verbeteren van de verkeersveiligheid. De bestaande knelpunten in de verkeersveiligheid - zowel objectief als subjectief - liggen vrijwel allemaal op het hoofdwegennet. Naast het oplossen van knelpunten is ook de risicogestuurde aanpak van belang om preventief de verkeersveiligheid te verbeteren. Ingezet wordt op verbetering van objectieve en de top 10 van subjectieve aandachtslocaties én de locaties die vanuit de risicoanalyse opvallen.

Met de afwaardering van wegen ([zoals beschreven in paragraaf 3.2](#)) en het aanpassen van de weginrichting aan de bijbehorende kenmerken ([bijlage 2](#)) wordt de veiligheid op verschillende aandachtslocaties aangepakt. Andere locaties vragen om specifieke maatregelen, zoals de aanleg van een rotonde of het toepassen van snelheidsremmers. Zowel objectief als subjectief komt de oversteekbaarheid van hoofdwegen als knelpunt naar voren. Daarom wordt ook ingezet op het verbeteren van de oprijdbaarheid en oversteekbaarheid van de hoofdwegen. Een speerpunt is het verbeteren van de oprijdbaarheid bij de kruisingen

¹ <https://www.brabant.nl/-/media/3bb215bbd115467caa3cd86a7d51de28.pdf>

van de Koestraat en de Stationsweg met de Centraleweg. Die wordt nu als moeilijk ervaren. Ook het verbeteren van de oversteekbaarheid van de hoofdwegen voor langzaam verkeer is een speerpunt. Dit geldt voor de Centraleweg, voor de Maasdijk - bijvoorbeeld bij de Essenboom - en ook voor de Stationsweg: met name bij het Plantsoen. Bij deze laatste locatie is ook het naastgelegen kruispunt met de Brandestraat-Gasthuisstraat een verbeterpunt. Deze speerpunten zijn zowel vanuit verkeersveiligheid als vanuit de visie voor het fietsnetwerk gewenst.



4 VISIE WOONGEBIED

Verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn randvoorwaarden in woonstraten. De gemeente heeft daarbij een ambitie om de woongebieden te vergroenen.

4.1 Afwaarderen van wegen

Verschillende wegen in de woongebieden, zoals de Lindonklaan en de Parklaan krijgen in de nieuwe categorisering een functie als erftoegangsweg. Het is vanuit het verkeersnetwerk en het huidige en toekomstige gebruik niet nodig om deze wegen als gebiedsontsluitingsweg te behouden en daarom kunnen deze wegen onderdeel van de verblijfsgebieden worden. Daarbij kan de snelheid worden gewijzigd naar 30 km/uur en wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Tegelijkertijd biedt dit mogelijkheden voor vergroening in de toekomst, omdat er minder wegverharding nodig is. In bijlage 2 zijn de basis inrichtingskenmerken opgenomen voor 30 km/uur-wegen.

4.2 Vergroenen van de woongebieden

Waar het kan wordt de rijbaan van wegen bij afwaardering of herinrichting smaller gemaakt. Dat komt de verkeersveiligheid ten goede én daardoor ontstaat ruimte voor meer groen in de straat. Tijdens de participatiebijeenkomsten is de suggestie besproken om meer wegen eenrichtingsverkeer te maken, om maximaal te kunnen vergroenen. Dit heeft echter ook nadelen, zoals extra omrijden, kans op hogere rijsnelheid en de handhaafbaarheid. Vanwege deze nadelen is het vaak niet gewenst om éénrichtingswegen te maken. Een alternatief is de toepassing van wegversmallingen in de woonstraten. Deze snelheidsremmende maatregelen kunnen worden gecombineerd met extra

groenvakken. Daarom wordt ingezet op rijbanen met voldoende breedte voor tweerichtingsverkeer en met versmallingen in de wegvakken. Op fietsroutes waar fietsers gebruik maken van de rijbaan, zijn wegversmallingen echter niet gewenst, omdat dit onveilige situaties voor fietsverkeer kan opleveren.

4.3 Weren sluipverkeer in woongebieden

Doorgaand verkeer hoort niet thuis in woongebieden. Dit verkeer moet gebruik maken van het hoofdwegennet. Waar sluipverkeer leidt tot problemen op het gebied van verkeersveiligheid of leefbaarheid wordt dit aangepakt. In de kern Raamsdonk is in de bestaande situatie overlast van doorgaand verkeer. Door het instellen van een lagere maximumsnelheid en aanpassing van de weginrichting wordt de route door Raamsdonk veiliger en tegelijkertijd minder aantrekkelijk gemaakt voor doorgaand verkeer.

4.4 Toegankelijkheid mindervaliden

In woongebieden zijn langs alle wegen trottoirs gewenst, voor een veilige en toegankelijke looproute. Bij voorkeur is aan beide zijden van de weg een trottoir gewenst om alle woningen te ontsluiten voor voetgangers. Daarvan moet minimaal één trottoir voldoende toegankelijk zijn voor mindervaliden, zodat zij veilig kunnen deelnemen aan het verkeer.

4.5 Deelauto's

Voor het verduurzamen van mobiliteit wordt ingezet op deelmobiliteit. In woongebieden is dit kansrijk in de vorm van deelauto's. Daarom worden buurtdeelauto-initiatieven gestimuleerd. Dit zorgt voor vermindering van autobezit en verlaging van parkeerdruk in woonwijken.

5 VISIE WERKGEBIEDEN

Voor de werkgebieden is het belangrijkste speerpunt het verbeteren en behouden van het vestigingsklimaat voor bedrijven. Daarvoor is een goede bereikbaarheid van de bedrijventerreinen nodig voor auto- en vrachtverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer zijn van groot belang.

5.1 Verbeteren OV-bereikbaarheid Dombosch

Voor auto- en vrachtverkeer is bedrijventerrein Dombosch goed bereikbaar. Er ontbreekt echter een goede verbinding van het openbaar vervoer (OV). Een betere bereikbaarheid van bedrijventerrein Dombosch is met name voor studenten van belang. Voor het invullen van stage- of afstudeerwerkplekken is bereikbaarheid met de fiets en openbaar vervoer essentieel. Daarom wordt ingezet op het verbeteren van OV-bereikbaarheid, met een busverbinding via het bedrijventerrein, met een extra halte op Dombosch. Andere plannen zijn een pendeldienst en het aanbieden van OV-fietsen vanaf de bushaltes op de Maasdijk en Essenboom.

5.2 Nieuwe fietsverbinding Geertruidenberg - Dombosch

Een nieuwe fietsverbinding tussen Geertruidenberg en Dombosch stimuleert inwoners om met de fiets naar de werkgebieden te gaan. Deze verbinding ([zie ook paragraaf 3.1](#)) is een nieuwe schakel in het fietsnetwerk en biedt een korte, snellere en veiliger route naar Dombosch en het Dongemond College, waardoor het op de fiets naar het werk gaan aantrekkelijker wordt.

5.3 Verbeteren veiligheid op de erftoegangswegen

Veel wegen op de bedrijventerreinen hebben een erftoegangsfunctie. In de wegategorisering (paragraaf 3.2) zijn de belangrijkste invalswegen van het bedrijventerrein als 50 km/uur-gebiedsontsluitingswegen aangewezen. De overige wegen van het bedrijventerrein worden 30 km/uur-wegen met daarbij behorende inrichting. Zo wordt de verkeersveiligheid op het bedrijventerrein verbeterd, zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid.



6 VISIE BUITENGEBIED

In het buitengebied is verkeersveiligheid het belangrijkste aandachtspunt. Daarbij is het weren van ongewenst verkeer in dit gebied een belangrijk speerpunt.

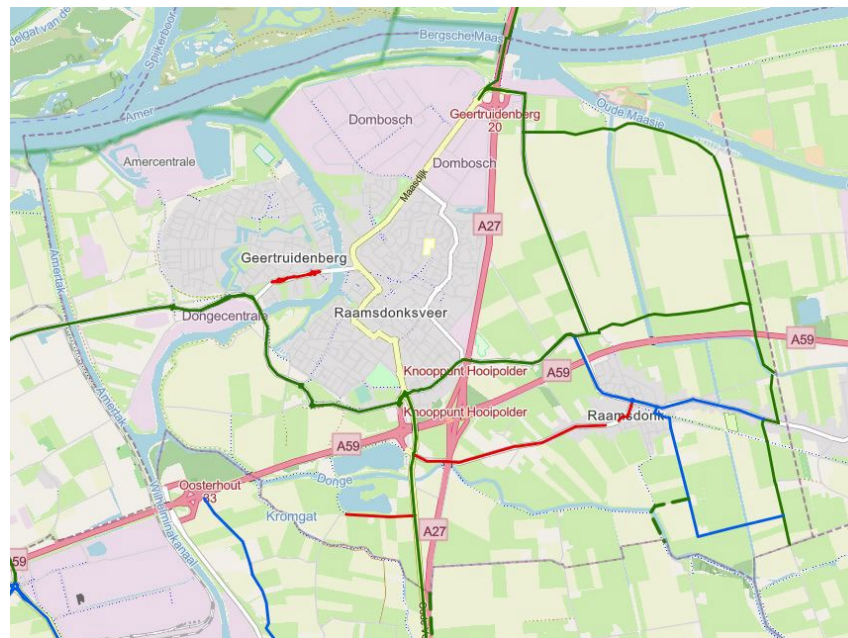
6.1 Weren sluijverkeer

Wegen in het buitengebied worden primair gebruikt door bewoners, agrariërs en recreanten. Doorgaand verkeer moet via het hoofdwegenennetwerk worden afgewikkeld. In het gebied rond Raamsdonk is regelmatig sprake van sluijverkeer. De aanpassingen van het Rijk aan knooppunt Hoopolder en de verbreding van de A27 zorgen voor meer capaciteit op deze hoofdwegen, waardoor het sluijverkeer zal afnemen. In aanvulling op de maatregelen van het Rijk worden maatregelen genomen in het buitengebied om sluijverkeer te weren op het lint waar dit overlast geeft en een alternatief te bieden in de polder. Dit gebeurt door aanpassing van de inrichting van wegen en verlaging van de maximumsnelheid op het lint. Gemeente Geertruidenberg blijft het verkeer op de wegen in het buitengebied monitoren. Deze blijvende aandacht is nodig, zolang sluijverkeer aanwezig is, om de leefbaarheid en veiligheid in dit gebied te bewaken.

6.2 Aandacht voor veiligheid bij gemengd gebruik van wegen

Auto's, fietsers en landbouwvoertuigen rijden in het buitengebied vaak op dezelfde rijbaan. Voor de verkeersveiligheid van deze wegen is een juiste weginrichting van belang. Het is gewenst om buitenwegen met een functie als (lokale of regionale) hoofdfietsroute, zoals de Werfkampenseweg, in te richten met fietsvoorzieningen. Zo wordt de aanwezigheid van fietsers verduidelijkt. Op wegen met een hoge verkeersintensiteit zijn vrijliggende fietsvoorzieningen gewenst. Voor rustige (smalle) plattelandswegen die regelmatig door landbouwverkeer worden gebruikt zijn voldoende passeermogelijkheden en stevige bermen van belang. Afbeelding 6 toont de opzet vanuit de regio West-Brabant voor het gewenste landbouwnetwerk.





Opzet kwaliteitsnetwerk (land)bouwwerker
Regio West-Brabant (CONCEPT)

- Wensnetwerk Kwaliteitsnetwerk (land)bouwwerker
- Secundair netwerk voor (land)bouwwerker
- Ongewenste verbinding
- Ontbrekende schakel

Afbeelding 6: kaart landbouwroutes (bron: regio West-Brabant)

In de categorisering van wegen in het buitengebied is onderscheid gemaakt in erftoegangswegen type 1 en 2 (zie [afbeelding 4 in hoofdstuk 3](#)). Type 1 erftoegangswegen zijn wegen met meer verkeer en zijn breder dan type 2 erftoegangswegen. Bij type 1 is bovendien onderscheid gemaakt in wegen met of zonder een hoofd fietsroute. Bij alle categorieën wegen horen verschillende inrichtingskenmerken. Deze zijn te vinden in [bijlage 2](#).

7 VISIE CENTRUMGEBIEDEN

7.1 Centrum Raamsdonksveer

In het centrum van Raamsdonksveer komen mensen boodschappen doen of bezoeken zij een van de horecagelegenheden. De sterke punten van dit winkelcentrum – vanuit mobiliteitsoogpunt - zijn de goede autobereikbaarheid en gratis parkeervoorzieningen nabij de winkels.

Om het winkelgebied aantrekkelijk te houden wordt ingezet op behoud van deze autobereikbaarheid en het gratis parkeren. Voor een prettig winkelklimaat is het gewenst om de hoeveelheid verkeer in de winkelstraten te beperken. De afsluitingen van de Hoofdstraat en Keizersdijk blijven bestaan om doorgaand verkeer door het centrumgebied te ontmoedigen.

7.2 Centrum Geertruidenberg

Het centrum van Geertruidenberg is een historische locatie die veel recreatieve bezoekers aantrekt. In dit centrum zijn verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid de belangrijkste speerpunten. Op de Markt is sprake van verkeersonveiligheid vanwege fietsers die over het voetpad rijden en onduidelijkheid over de parkeerregels op het middenterrein. Hier moet de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers verbeterd worden en het moet duidelijker worden waar wel of niet geparkeerd mag worden.

In de Koestraat staat de leefbaarheid onder druk. Hier wordt hinder ervaren van de hoeveelheid verkeer in deze straat. Om de leefbaarheid in deze en omliggende straten te bevorderen is een verkeerscirculatieplan gewenst voor de routes van en naar de

Markt. Er zijn in het [participatieproces](#) uiteenlopende suggesties gedaan. Nader onderzoek moet uitwijzen welke maatregelen bijdragen aan het verbeteren van de leefbaarheid in de centrumstraten.

7.3 Toegankelijkheid mindervaliden

De huidige looproutes zijn in de centrumgebieden niet overal toegankelijk voor mindervaliden. Dat komt door te smalle voetpaden, maar ook door de toepassing van karakteristieke en soms hobbelige bestrating. De ambitie is om in iedere straat minimaal aan één zijde een toegankelijke looproute te realiseren. Daarbij wordt gezocht naar een zo goed mogelijke balans tussen de historische waarde en uitstraling van het gebied en het functionele aspect van toegankelijkheid.

BIJLAGEN

Bijlage 1: Maatregelenlijst

Bijlage 2: Inrichtingskenmerken voor de wegcategorieën

Bijlage 3: Uitkomsten van de Participatiesessies

Uitkomsten online Peiling

Samenvatting bijeenkomst raadsleden

Samenvatting Bijeenkomst belanghebbendenorganisaties

Samenvatting participatieavond 28 februari 2023

Bijlage 4: Kaderdocument

BIJLAGE 1: MAATREGELENLIJST

MAATREGELEN VOOR DE KORTE TERMIJN (2023-2028)

NR	MAATREGEL	TOELICHTING	THEMA
1	Bij herinrichting of onderhoudsprojecten: versmallen en vergroenen woonstraten, trottoirs verbreden/verbeteren en visuele geleidelijnen aanbrengen t.b.v. toegankelijkheid (procesafpraak)	Deze procesafpraak is van toepassing bij toekomstige herinrichtingsprojecten om de doelen van vergroenen en toegankelijkheid te bereiken	Veiligheid Duurzaamheid
2	Realiseren rotonde op kruispunt Stationsweg-Plantsoen en verbeteren veiligheid Gasthuisstraat-Plantsoen-Brandestraat. Een rotonde verbetert de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid van de Stationsweg voor het langzaam verkeer	Deze maatregelen volgen uit de top 10 van onveilige locaties (nummer 1 en 3).	Veiligheid
3	Realiseren rotondes Stationsweg-Julianastraat-Spoorstraat, Stationsweg-Centraleweg voor betere oversteekbaarheid en veiligheid	Dit zijn locatie 1 en 5 uit de top 10 van onveilige locaties.	Veiligheid
4	Drempel aanbrengen bij de T-aansluiting Oude Stadsweg-Mauritsweg om de oversteekbaarheid en veiligheid te vergroten	Dit is locatie 8 uit de top 10 van onveilige locaties. Een drempel verbetert de oversteekbaarheid en zorgt voor lagere rijsnelheid van het verkeer, dat past in de toekomstige situatie waarin de Oude Stadsweg een 30 km/uur-weg wordt.	Veiligheid
5	Landbouwroutes (Zijlweg, Werfkampenseweg, Achterste Dijk, Maasweg, Aanwassenweg) voorzien van passeermogelijkheden en stevige bermen	Deze wegen zijn onderdeel van het landbouwnetwerk.	Veiligheid
6	Julianalaan herinrichten naar 30 km/uur-zone, mogelijk in combinatie met fietsstraat	Conform nieuwe wegategorisering inrichten als 30 km/uur	Veiligheid
7	Oude Stadsweg-Strijenlaan-Goeverneurslaan-Schoutenlaan-Statelaan-Gasthuisstraat herinrichten naar 30 km/uur-zone	Conform nieuwe wegategorisering inrichten als 30 km/uur	Veiligheid

NR	MAATREGEL	TOELICHTING	THEMA
8	Blik, Elftweg, Ruisvoorn, Karperweg, Meerval, Brasem, Snoekweg, Forellenweg inrichten als 30 km/uur-wegen	Conform nieuwe wegategorisering inrichten als 30 km/uur	Veiligheid
9	Sterrekroos, Oeverkruid, Ottergeerde, Krabbescheer, Weegbree (Dombosch 2) inrichten als 30 km/uur-wegen	Conform nieuwe wegategorisering inrichten als 30 km/uur	Veiligheid
10	Verbeteren leefbaarheid Koestraat, ontmoedigen als route voor centrumverkeer	Ontmoedigen inrijden Koestraat door aansluiting Centraleweg aan te passen (in combinatie met rotonde Centraleweg- Stationsweg (zie maatregel 3).	Veiligheid
11	Markt Geertruidenberg aanpassen: aanduiden autoparkeerplaatsen op het middenterrein Markt Geertruidenberg (waar wel/niet mag worden geparkeerd, aanbrengen gladde bestrating voor de fietsroute en bestrating voor de looproutes vlakker maken, toepassen maatwerk van materialen in historische kern Geertruidenberg	Een duidelijkere parkeersituatie en een vlakkere bestrating op de fietsroute draagt bij aan het gewenste gebruik en de verkeersveiligheid op het plein.	Veiligheid Fiets
12	Parklaan herinrichten naar 30 km/uur-zone en inrichten schoolomgeving Parkzicht	De komst van de nieuwe school vraagt om een veilige schoolomgeving	Veiligheid Fiets
13	Aanvullende maatregelen t.b.v. schoollocatie Parkzicht: tweerichtingenfietsoversteek Beethovenlaan-Wilhelminalaan (rotonde) + fietsroute Wilhelminalaan-school door park + fietsdoorsteek Wilhelminalaan - Brejaartstraat	Met deze aanvullende maatregelen worden ook de routes naar de school verbeterd	Veiligheid Fiets
14	Nieuwe aansluiting naar A59, nieuwe verbindingsweg (GOW80) Eendrachtsweg, verwijderen oude aansluiting van de snelweg en verwijderen rotonde Eendrachtsweg (project RWS)	Dit is onderdeel van het project van Rijkswaterstaat aanpassingen knooppunt Hooipolder	Bereikbaarheid
15	'Het Lint' Luiten Ambachtstraat-Schansstraat-Heemraadsingel herinrichten naar 30 km/uur-zone	Dit is onderdeel van het pakket aanvullende maatregelen in het buitengebied voor een veilige inrichting vanuit het project A27 van Rijkswaterstaat	Bereikbaarheid

NR	MAATREGEL	TOELICHTING	THEMA
16	Achterste Dijk verbreden en voorzien van fietsstroken	Dit is onderdeel van het pakket aanvullende maatregelen in het buitengebied voor een veilige inrichting vanuit het project A27 van Rijkswaterstaat	Bereikbaarheid Fiets
17	Aanpassingen vanwege project A27 (gewijzigde aansluiting Keizersveer): Wijzigen bebouwde komgrens	Conform nieuwe wegcategory wordt Keizersveer 50 km/uur en wordt komgrens verplaatst voor een veilige situatie rondom de nieuwe aansluiting A27	Bereikbaarheid
18	Werkkampenseweg aanbrengen fietsvoorzieningen	Dit is onderdeel van het pakket aanvullende maatregelen in het buitengebied voor een veilige inrichting vanuit het project A27 van Rijkswaterstaat	Fiets
19	Verbreden fietspad op de Bergse brug	Bestaand fietspad is te smal voor twee rijrichtingen. De ideale situatie voor de lange termijn is een nieuwe voetgangersbrug naast de bestaande brug. Voor de korte termijn kan het voetpad bij fietspad worden samengevoegd om voldoende breedte te behalen.	Fiets
20	Fietsroute door centrum Raamsdonkveer openstellen	In huidige situatie is fietsen formeel niet toegestaan. Quick-win voor het verbeteren van het fietsnetwerk is om deze route open te stellen.	Fiets
21	Halve Zolenpad fietsers voorrang geven in Raamsdonk	Kwaliteitsverbetering fietsnetwerk - snelle fietsroutes	Fiets

NR	MAATREGEL	TOELICHTING	THEMA
22	Lobby bij provincie voor extra bushalte op Dombosch	Draagt bij aan doel om bereikbaarheid van het bedrijventerrein per OV te verbeteren	Openbaar Vervoer
23	OV-fietsen aanbieden bij de bushalte op de Maasdijk	Draagt bij aan doel om bereikbaarheid van het bedrijventerrein per OV te verbeteren	Openbaar Vervoer
24	Onderzoeken / stimuleren mogelijkheden voor pendeldienst tussen bushalte en bedrijven	Draagt bij aan doel om bereikbaarheid van het bedrijventerrein per OV te verbeteren	Openbaar Vervoer
25	Andere vormen van ketenmobiliteit onderzoeken (bv. deelauto, deelfietsen)	Draagt bij aan doel om bereikbaarheid van het bedrijventerrein per OV te verbeteren	Openbaar Vervoer
26	Meewerken aan snelle busverbinding tussen Breda en Gorinchem	Dit is een regionaal project voor lange termijn, waaraan gemeente voortdurend meewerkt	Openbaar Vervoer
27	Verbeteren bestaande voorzieningen van het OV, zoals wachtvoorzieningen, reisinformatie, fietsparkeervoorzieningen	Draagt bij aan doel om bereikbaarheid van het bedrijventerrein per OV te verbeteren	Openbaar Vervoer

MAATREGELEN VOOR DE MIDDELLANGE TERMIJN (2028-2033)

NR	MAATREGEL	TOELICHTING	THEMA
28	Verbeteren veiligheid rotonde Keizersdijk-Maasdijk-Bergsedijk	Deze locatie volgt uit de top 10 van onveilige locaties en vraagt aandacht vanuit verkeersveiligheid. Hangt samen met maatregel 18. Op de lange termijn kan maatregel 39 zorgen voor een goede alternatieve fietsroute.	Veiligheid
29	Verbeteren veiligheid en oversteekvoorzieningen voor fietsers (en voetgangers) op de Maasdijk-Vondellaan-Collegeweg (onderzoek haalbaarheid middengeleider)	Verbeteren oversteekbaarheid Maasdijk voor voetgangers richting bedrijventerrein. Locatie volgt uit de top 10 van onveilige locaties (nr. 4)	Veiligheid
30	Verbeteren veiligheid wegvak Breetweerlaan	Deze locatie volgt uit de top 10 van onveilige locaties (nummer 6).	Veiligheid
31	Lindonklaan en Hoevendijk herinrichten naar 30 km/uur-zone (maatregel 7 uit de top 10)	Conform nieuwe wegcategory inrichten als 30 km/uur	Veiligheid
32	Keizersdijk, Touwbaan, Boterpolderlaan, Kasteellaan, Rembrandtlaan snelheid verlagen naar 30 km/uur (GOW30) en verbeteren oversteekbaarheid t.b.v. schoolroutes (maatregel 9 uit de top 10)	Conform nieuwe wegcategory inrichten als (GOW) 30 km/uur	Veiligheid
33	Oosterhoutseweg herinrichten naar (GOW)60km met vrijliggend (tweerichtingen)fietspad	Weginrichting aanpassen conform de inrichtingseisen. Locatie volgt uit de top 10 van onveilige locaties (nr. 10)	Veiligheid Fiets
34	Burgemeester Prinssenlaan en Van Wijngaardenstraat herinrichten naar 30 km/uur-zone	Conform nieuwe wegcategory inrichten als 30 km/uur	Veiligheid
35	Stadsweg herinrichten naar 30 km/uur-zone	Conform nieuwe wegcategory inrichten als 30 km/uur	Veiligheid

NR	MAATREGEL	TOELICHTING	THEMA
36	Baileybrugweg inrichten als 30 km/uur-weg	Conform nieuwe wegategorisering inrichten als 30 km/uur	Veiligheid
37	Toevoegen voetgangersoversteekvoorziening op de Maasdijk-Essenboom-Zalmweg (onderzoek haalbaarheid en regeling VRI)	Verbeteren oversteekbaarheid Maasdijk voor voetgangers richting bedrijventerrein	Veiligheid
38	Doortrekken Halve Zolenpad vanaf Raamsdonk tot in Raamsdonksveer via het oude spoortracé	Verbetering fietsnetwerk met het doortrekken van het Halve Zolenpad: zorgt voor een directe, snelle en veilige fietsverbinding tussen de dorpen.	Fiets

MAATREGELN VOOR DE LANGE TERMIJN (NA 2033)

NR	MAATREGEL	TOELICHTING	THEMA
39	Nieuwe fietsverbinding Geertruidenberg – Dombosch over de Donge, ten noorden van de Bergse Brug, mogelijk in combinatie met ontwikkelingen in het havengebied	Draagt bij aan netwerkverbetering, directere verbinding tussen Geertruidenberg en bedrijventerrein / school en ontlast rotonde Maasdijk - Keizersveer	Fiets
40	Overstappunt (hub) tussen bus en ander vervoermiddel (fiets/auto) op een centrale locatie (langs A27)	Overstappunt voor de toekomstige snelle busverbinding via de A27, meeliften met de regionale ontwikkelingen	Openbaar vervoer

BIJLAGE 2: INRICHTINGSKENMERKEN VOOR DE WEGCATEGORIEËN

BINNEN BEBOUWDE KOM	GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 50	GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 30 (wordt alleen toegepast in bestaande situaties waar GOW50 of ETW30 niet mogelijk is)	ERFTOEGANGSWEG 30 TYPE I	ERFTOEGANGSWEG TYPE II
Eigenschappen				
Beschrijving	Drukke invalsweg met beperkt aantal aansluitingen binnen de bebouwde kom	Wijkontsluitingsweg met ook een verblijfsfunctie of traverse binnen de bebouwde kom. Deze categorie dient een uitzondering te zijn.	Verblijfsgebied binnen bebouwde kom met een fiets- en of busroute.	Verblijfsgebied binnen bebouwde kom
Maximale snelheid	50 km/h	30 km/h	30 km/h	30 km/h of stapvoets
Maximale intensiteit	Max. 20.000 mvt/etmaal	Max. 10.000 mvt/etmaal	Max 5.000 mvt/etmaal	Max 2.000 mvt/etmaal
Gebruik	Sterke verkeersfunctie, beperkte erftoegang, mogelijk busroute,	Dubbele functie: zowel verkeersfunctie als erftoegangsfunctie, beide functies hebben gelijk gewicht (uitzondering)	Erftoegangsfunctie, beperkte verkeersfunctie	Uitsluitend erftoegang, geen verkeersfunctie
Hulpdiensten	Aanrijroute	Aanrijroute	Toegankelijk	Toegankelijk
Inrichting				
Rijbaan	2x1 rijstrook	1 rijbaan voor twee richtingen	1 rijbaan voor twee richtingen, beperkte breedte, passeren mogelijk	Beperkt breedte, passeren niet altijd mogelijk
Scheiding rijrichtingen	Overrijdbaar	Geen rijbaanscheiding	Geen rijbaanscheiding	Geen rijbaanscheiding, geen markering in lengterichting
Verharding	Asfalt/beton	Asfalt	Klinkers/asfalt	Klinkers

BINNEN BEBOUWDE KOM	GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 50	GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 30 (wordt alleen toegepast in bestaande situaties waar GOW50 of ETW30 niet mogelijk is)	ERFTOEGANGSWEG 30 TYPE I	ERFTOEGANGSWEG TYPE II
Vorrang	Vorrangsweg, voorrangskruispunten	Vorrangskruispunten	Gelijkwaardige kruisingen, indien nodig voorrangskruispunten met inritconstructies (bijvoorbeeld bij busroute of fietsroute)	Gelijkwaardige kruisingen
Kruispunten	Beperkt aantal. Kruisingen met andere verkeersader ongelijkvloers, met rotonde of VRI. oversteken voor voetganger en fietser alleen bij oversteekplaatsen	Kruispunten met andere verkeersader met rotonde of VRI, ondergeschikte aansluitingen met voorrangskruispunt, waar nodig lage snelheid op kruisingen fysiek afdwingen	Gelijkwaardig, waar gelijkwaardigheid ongewenst (bus en/of fiets) voorrang regelen met bijvoorbeeld doorlopend trottoir	Waar nodig lage snelheid op kruispunten fysiek afdwingen
Fietser	Niet op hoofdrijbaan, Vrijliggend fietspad, alternatieve route of parallelstructuur	Fietspad of fietsstroken	Op rijbaan, Fiets(suggestie)stroken mogelijk (eventueel enkelzijdig fietspad in twee richtingen)	Op rijbaan
Bromfietser	Op hoofdrijbaan of parallelstructuur (ventweg)	Op hoofdrijbaan	Op hoofdrijbaan	Op hoofdrijbaan
Voetganger	Niet op rijbaan	Niet op rijbaan	Niet op rijbaan	Mogelijk op rijbaan
Oversteekvoorzieningen	Gelijkvloers via rotonde, VRI of met middenopstelplaats	Overstekende voetganger regelen met voetgangersoversteekplaatsen	Gelijkvloers	Gelijkvloers
Parkeren	Niet op rijbaan, eventueel in langsparkeervakken	Niet op rijbaan, eventueel in langsparkeervakken	Op rijbaan of in vakken	Op rijbaan of in vakken
Bushaltes	Bij voorkeur in haven, op rijbaan alleen bij fietspaden	Bij voorkeur op rijbaan met fietspaden	Op rijbaan	Geen openbaar vervoer

BINNEN BEBOUWDE KOM	GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 50	GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 30 (wordt alleen toegepast in bestaande situaties waar GOW50 of ETW30 niet mogelijk is)	ERFTOEGANGSWEG 30 TYPE I	ERFTOEGANGSWEG TYPE II
		Bij fietsstroken in haven		
Pechvoorzieningen	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig
Bewegwijzering	Eventueel aanwezig, straatnamen	Eventueel aanwezig, straatnamen	Straatnamen	Straatnamen
Zij/kantmarkering	Verhoogde band en/of kantmarkering	Verhoogde band	Eventueel verhoogde band	Eventueel verhoogde band
Kruispunten/aansluitingen				
Kruising met een stroomweg	Ongelijkvloers	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Kruispunt met een gebiedsontsluitingsweg	Rotonde of VRI	Rotonde of VRI	Voorrangskruispunt met snelheid beperkende maatregelen of uitritconstructie of rotonde	Voorrangskruispunt, bij voorkeur met uitritconstructie
Kruispunt met een erftoegangsweg type I	Voorrangskruispunt met snelheid beperkende maatregelen of uitritconstructie of rotonde	Voorrangskruispunt met snelheid beperkende maatregelen of uitritconstructie of rotonde	Gelijkwaardig kruispunt, waar gelijkwaardigheid ongewenst is voorrang regelen	Gelijkwaardig kruispunt, waar gelijkwaardigheid ongewenst is voorrang regelen
Kruispunt met een erftoegangsweg type II	Voorrangskruispunt, bij voorkeur met uitritconstructie	Voorrangskruispunt, bij voorkeur met uitritconstructie	Gelijkwaardig kruispunt, waar gelijkwaardigheid niet logisch is of ongewenst voorrang regelen	Gelijkwaardig kruispunt (voorrang voor bestuurders van rechts) eventueel met snelheid verlagende maatregelen (bijv. plateau)
Kruispunt met een regionale fietsroute	Gelijkvloers met rotonde of VRI of middengeleider i.c.m. snelheidbeperkende maatregelen	Gelijkvloers met rotonde of VRI of middengeleider i.c.m. snelheidbeperkende maatregelen	Gelijkvloers met rotonde of VRI of met middengeleider i.c.m. snelheidbeperkende maatregelen	Gelijkvloers

BINNEN BEBOUWDE KOM	GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 50	GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 30 <i>(wordt alleen toegepast in bestaande situaties waar GOW50 of ETW30 niet mogelijk is)</i>	ERFTOEGANGSWEG 30 TYPE I	ERFTOEGANGSWEG TYPE II
			Eventueel voorrangsregeling voor fietser	eventueel snelheidbeperkende maatregelen en evt. voorrangsregeling voor fietsen
Kruispunt met een lokale hoofdfietsroute	Ongelijkvloers of rotonde of VRI	Gelijkvloers met rotonde of VRI of met middengeleider i.c.m. snelheidbeperkende maatregelen	Gelijkvloers met middengeleider i.c.m. snelheidbeperkende maatregelen	Gelijkvloers eventueel snelheidbeperkende maatregelen

Voor nadere uitwerking, detaillering en overige inrichtingseisen zijn de landelijke richtlijnen van CROW van toepassing.

BUITEN BEBOUWDE KOM	GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 80	GOW 60 FIETS GESCEIDEN * <i>(wordt alleen toegepast in bestaande situaties waar GOW80 of ETW60 niet mogelijk is)</i>	ERFTOEGANGSWEG 60 TYPE I	ERFTOEGANGSWEG 60 TYPE II
Eigenschappen				
Beschrijving	Gebiedsontsluitingsweg met beperkt aantal aansluitingen	Secundaire gebiedsontsluitingsweg met beperkt aantal aansluitingen	Erftoegang met verblijfsfunctie en beperkte verkeersfunctie	Erftoegang met verblijfsfunctie
Maximale snelheid	80 km/h	60 km/h	60 km/h	60 km/h
Maximale intensiteit	20.000 mvt/etmaal	Max 10.000 mvt/etmaal	Max 6.000 mvt/etmaal	Max 2.000 mvt/etmaal
Gebruik	Uitsluitend verkeersfunctie, beperkt erftoegang, mogelijke busroute		Beperkte verkeersfunctie, mogelijke busroute	Uitsluitend erftoegang
Hulpdiensten	Aanrijroute	Aanrijroute	Ontsluitingsroute	Ontsluitingsroute
Inrichting				
Rijbaan	2x1 rijstroken	2x1 rijstroken	Beperkte breedte, mogelijk met doorgetrokken kantmarkering om rijbaanbreedte visueel te beperken	Beperkte breedte, mogelijk met onderbroken kantmarkering om rijbaanbreedte visueel te beperken
Scheiding rijrichtingen	Middenberm of Dubbele middenstrepen	Overrijdbare middenberm, zonder asmarkering	Geen, ook geen asmarkering	Geen, ook geen asmarkering
Verharding	Asfalt/beton	Asfalt	Asfalt/beton/klinkers	Asfalt/beton/klinkers

BUITEN BEBOUWDE KOM	GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 80	GOW 60 FIETS GESCEIDEN * <i>(wordt alleen toegepast in bestaande situaties waar GOW80 of ETW60 niet mogelijk is)</i>	ERFTOEGANGSWEG 60 TYPE I	ERFTOEGANGSWEG 60 TYPE II
Voorrang	Voorrangsweg	Voorrangskruispunten	Gelijkwaardige kruispunten, indien nodig voorrangskruispunten (bijvoorbeeld bij busroute of hoofdfietsroute), maar nooit voorrangsweg	Gelijkwaardige kruispunten
Kruispunten	Beperkt aantal, Gelijkvloers, rotondes of VRI of voorrangskruispunt Ongelijkvloerse kruisingen indien omrijafstanden voor fietsers onacceptabel zijn	Beperkt aantal, Gelijkvloers, rotondes of VRI of voorrangskruispunt	Waar nodig, Gelijkwaardige kruispunten, bij voorkeur met plateau om snelheid te remmen Eventueel rotonde of voorrangskruising op plaatsen waar gelijkwaardigheid niet logisch is (informeel voorrangsgedrag)	Waar nodig, Gelijkwaardige kruispunten, bij voorkeur met plateau om snelheid te remmen Eventueel voorrangskruising op plaatsen waar gelijkwaardigheid niet logisch is (informeel voorrangsgedrag)
Snelheidsremmers	Incidenteel, bijvoorbeeld bij oversteekvoorzieningen en bushaltes	Alleen toepassen bij gevaarlijke punten	Fysiek waar nodig	Fysiek waar nodig
Fietser	Niet op hoofdrijbaan alternatieve route of parallelstructuur of	Niet op hoofdrijbaan, maar op vrijliggend fietspad (tussenberm minimaal 60 cm)	Op rijbaan, fiets(suggestie)stroken, eventueel fietspaden	Op rijbaan

BUITEN BEBOUWDE KOM	GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 80	GOW 60 FIETS GESCEIDEN * (wordt alleen toegepast in bestaande situaties waar GOW80 of ETW60 niet mogelijk is)	ERFTOEGANGSWEG 60 TYPE I	ERFTOEGANGSWEG 60 TYPE II
	vrijliggend (brom)fietspad			
Bromfietser	Niet op hoofdrijbaan alternatieve route of parallelstructuur of vrijliggend (brom)fietspad	Op vrijliggend (brom)fietspad	Op rijbaan, indien aanwezig op fietspad	Op rijbaan
Voetganger	Niet op rijbaan	Niet op rijbaan	Op rijbaan indien geen voetgangersruimte aanwezig	Op rijbaan
Oversteekvoorzieningen	Ongelijkvloers of gelijkvloers (rotonde of VRI) eventueel middenopstelplaats	Gelijkvloers, bij voorkeur met middenopstelplaats	Gelijkvloers	Gelijkvloers
Parkeren	Niet, uitgezonderd parkeerhavens	Niet, of buiten de rijbaan	Op rijbaan of aanliggend	Op rijbaan of aanliggend
Bushaltes	Incidenteel, alleen in haven	Mogelijk, alleen in haven	Op rijbaan of aanliggend	Op rijbaan
Pechvoorzieningen	Pechstrook of - haven	Naast rijbaan in berijdbare berm	Op rijbaan of berijdbare berm	Op rijbaan
Obstakelvrije zone	6,00 meter (minimaal 4,50 meter)	2,50 meter	Bij voorkeur 2,00 meter	Bij voorkeur 2,00 meter
Bewegwijzering	Altijd aanwezig inclusief voorbewegwijzering	Eventueel bewegwijzering, straatnamen	Eventueel bewegwijzering, straatnamen	Straatnamen
Kantstrepen	Onderbroken 3-3 (0,15)	Onderbroken 1-3 (0,10)	Kantmarkeringen Bij fietssuggestiestrook: 1-1 (0,10)	Bij voorkeur geen markeringen, kantstrepen mogelijk bij

BUITEN BEBOUWDE KOM	GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 80	GOW 60 FIETS GESCEIDEN * <i>(wordt alleen toegepast in bestaande situaties waar GOW80 of ETW60 niet mogelijk is)</i>	ERFTOEGANGSWEG 60 TYPE I	ERFTOEGANGSWEG 60 TYPE II
			Bij vrijliggend fietspad: 1-3 (0,10) Als visuele versmalling 1-3 (0,10)	verharding van 4,50 meter of meer.
Kruispunten/aansluitingen				
Kruising met een stroomweg	Ongelijkvloers Haarlemmermeer of half klaverblad	Ongelijkvloers Haarlemmermeer of half klaverblad	n.v.t.	n.v.t.
Kruispunt met een gebiedsontsluitingsweg 80	Ronde of voorrangskruispunt met VRI, eventueel snelheidsbeperking	Ronde of voorrangskruispunt met VRI, eventueel snelheidsbeperking	Ronde of voorrangskruispunt eventueel met VRI en snelheidsbeperking	n.v.t.
Kruispunt met een gebiedsontsluitingsweg 60	Ronde of voorrangskruispunt met VRI, eventueel snelheidsbeperking	Ronde of voorrangskruispunt eventueel met VRI en/of snelheidsbeperking	Ronde of voorrangskruispunt eventueel met VRI en/of snelheidsbeperking	Voorrangskruispunt
Kruispunt met een erftoegangsweg type I	Ronde of voorrangskruispunt eventueel met VRI en/of snelheidsbeperking	Ronde of voorrangskruispunt eventueel met VRI en/of snelheidsbeperking	Gelijkvloers met snelheidsremmers eventueel voorrangregeling	Gelijkvloers eventueel met voorrangregeling, eventueel met snelheidsremmers
Kruispunt met een erftoegangsweg type II	n.v.t.	Voorrangskruispunt	Gelijkvloers eventueel met voorrangregeling,	Gelijkwaardig kruispunt eventueel met snelheidsremmers

BUITEN BEBOUWDE KOM	GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 80	GOW 60 FIETS GESCEIDEN * <i>(wordt alleen toegepast in bestaande situaties waar GOW80 of ETW60 niet mogelijk is)</i>	ERFTOEGANGSWEG 60 TYPE I	ERFTOEGANGSWEG 60 TYPE II
			eventueel met snelheidsremmers	
Kruispunt met een primaire fietsroute	Ongelijkvloers of rotonde of voorrangskruispunt met VRI	Ongelijkvloers of voorrangskruispunt met snelheidsbeperking	Gelijkvloers met snelheidsremmers eventueel voorrang voor fietsen	Gelijkvloers eventueel met snelheidsremmers, eventueel voorrang voor fietsen
Kruispunt met een recreatieve fietsroute	Rotonde of voorrangskruispunt met VRI en/of middenopstelplaats	Rotonde of voorrangskruispunt met VRI en/of middenopstelplaats	Gelijkvloers met snelheidsremmers eventueel voorrang voor fietsen	Gelijkvloers eventueel met snelheidsremmers, eventueel voorrang voor fietsen
Kruispunt met een openbaar vervoerbaan	Ongelijkvloers of bewaakte overgang	Ongelijkvloers of bewaakte overgang	Ongelijkvloers of geregeld	Ongelijkvloers of geregeld

Voor nadere uitwerking, detaillering en overige inrichtingseisen zijn de landelijke richtlijnen van CROW van toepassing.

BIJLAGE 3: UITKOMSTEN VAN DE PARTICIPATIESESSIES

Uitkomsten online Peiling

Online is een peiling met dilemma's gehouden, om inwoners te vragen naar hun mening. De vragenlijst is van 2 t/m 19 december 2022 opgesteld. De peiling is 268 keer ingevuld. Hierna zijn alle dilemma's/vragen en de daarop gegeven antwoorden te vinden.

1 HOOFDSTRUCTUUR – OVERSTEEKBAARHEID

Het gemak bij het oversteken van hoofdwegen (denk aan Maasdijk / Stationsweg) verbeteren voor voetgangers en fietsers mag ten koste gaan van doorstroming van het autoverkeer.

Reacties:

- 66.79% Ja, verbeteren van de kwaliteit van het fiets- en loopnetwerk is belangrijk om lopen en fietsen aan te moedigen.
- 32.84% Nee, met minder doorstroming van het autoverkeer op de hoofdwegen wordt de bereikbaarheid slechter.
- 1.12% Geen mening.

2 HOOFDSTRUCTUUR – VEILIGHEID

We willen alle wegen binnen de bebouwde kom 30 km/uur maken. Alleen op een aantal doorgaande wegen zoals de Maasdijk en Stationsweg blijft 50 km/uur de maximale snelheid. Dit doen we om de verkeersveiligheid te vergroten.

Reacties:

- 52.99% Snelheid verlagen naar 30 km/uur is prima, want verkeersveiligheid is belangrijk. Maar daar horen dan ook snelheidremmende maatregelen bij.
- 44.03% Niet verlagen, doorstroming is belangrijk (bijvoorbeeld voor de bus).
- 2.99% Geen mening.

3 HOOFDSTRUCTUUR – BEREIKBAARHEID

Op een paar kruispunten en rotondes is de doorstroming van het verkeer tijdens de spits niet groot. Hoe moeten we hiermee omgaan?

Reacties:

- 55.97% Accepteren, de wachttijd is redelijk kort.
- 41.04% Investeren in maatregelen (bv. extra verkeerslichten) om de bereikbaarheid te verbeteren.
- 2.99% Geen mening.

4 TOEGANKELIJKHEID

In sommige woonstraten of centrumstraten is de toegankelijkheid voor mindervaliden niet optimaal. Hoe moeten we daarmee omgaan?

Reacties:

- 44.78% Een paar beperkingen in toegankelijkheid accepteren, want de historische waarde is belangrijker.
- 48.13% Historische onderdelen (zoals bestrating) mogen verdwijnen om de toegankelijkheid te vergroten.
- 7.09% Geen mening.

5 CENTRUMGEBIED MARKT GEERTRUIDENBERG

De gemeente wil graag aandacht geven aan de bereikbaarheid van én de problematiek op de Markt in Geertruidenberg. Wat is uw wensbeeld hierbij?

Hierop zijn uiteenlopende reacties gegeven. Dit zijn de meest genoemde wensen:

- Duidelijke/comfortabele fietsroute maken via de Markt;
- Meer parkeerplaatsen op de Markt;
- Markt autovrij;
- Meer ruimte voor terrassen/horeca;
- Verduidelijken parkeersituatie op de Markt;
- Niets doen, huidige situatie behouden;
- Brandstraat weer openstellen;
- Meer parkeerplaatsen rondom het centrum maken;
- Ondergronds parkeren;
- Betere toegankelijkheid voor rolstoelen en rollators.

6 GROEN IN WOONWIJKEN

In woongebieden willen we graag vergroenen. Mag een straat éénrichtingsverkeer worden om meer ruimte voor groen te maken?

Reacties:

65.30% Ja, ik vind het geen probleem om iets om te rijden, groen levert namelijk een prettiger leefomgeving op.

32.46% Nee, omrijden levert extra overlast op in omliggende straten en is niet duurzaam in kader van brandstofverbruik.

2.24% Geen mening.

7 WOONGEBIEDEN SNELHEID

In veel woonstraten ervaren bewonerslast van hardrijders. Wat moet de gemeente daaraan doen?

Reacties:

26.12% Niet teveel drempels leggen, liever minder dan meer. Drempels kunnen namelijk ook hinder opleveren. Buurtbewoners moeten elkaar ook durven aanspreken op hun verkeersgedrag.

70.15% Drempels zijn en blijven ook in nieuwe situaties nodig om de gewenste snelheid te bereiken. Het zijn toch bewezen maatregelen om de snelheid te verlagen, in welke situatie dan ook.

3.73% Geen mening.

8 BUITENGEBIED – VEILIGHEID

In het buitengebied zijn soms smalle wegen, die door zowel autoverkeer als langzaam verkeer en landbouwverkeer worden gebruikt. Wat moet de gemeente daaraan doen?

Reacties:

39.93% Zoveel mogelijk scheiden van langzaam verkeer en autoverkeer of landbouwverkeer. Daarvoor moeten we investeren in nieuwe fietspaden en/of betere routes voor landbouwverkeer.

55.22% Accepteren van gemengd gebruik van wegen in het buitengebied en liever investeren op andere knelpunten.

4.85% Geen mening.

9 BEDRIJVENTERREIN

De bereikbaarheid van de bedrijventerreinen met het Openbaar Vervoer (OV) is niet optimaal. Moet de gemeente investeren in een extra busverbinding en/of voorzieningen?

Reacties:

65.67% Ja, OV-bereikbaarheid is belangrijk, daar moet de gemeente zich voor inzetten. Dit is ook belangrijk voor het aantrekken van studenten en stagiairs bij de bedrijven.

23.51% Nee, bedrijven moeten zelf meebetalen en/of creatieve oplossingen bieden.

10.82% Geen mening.

10 DEELMOBILITEIT

Deelscooters en deelfietsen zijn in opkomst. Moet onze gemeente dit ook mogelijk maken?

Reacties:

18.28% Ja, met deelscooters wordt het bijvoorbeeld makkelijker om van en naar het OV te komen en dat bespaart autoritten.

76.87% Nee, deelscooters verbeteren niet de gezondheid van de mensen en deelfietsen en -scooters vervuilen het straatbeeld.

4.85% Geen mening

11 EFFECTIVITEIT

Alle verkeersmaatregelen kosten geld. De financiële middelen zijn niet onbeperkt, maar verkeersveiligheid is wel belangrijk. Hoe moet de gemeente daarmee omgaan?

Reacties:

87.69% Het geld besteden aan een kleiner aantal, maar doelmatige maatregelen.

8.96% Het geld besteden, verspreid over zoveel mogelijk maatregelen, wetende dat deze dan niet de beste oplossingen kunnen zijn.

3.36% Geen mening

WELKE KANT GAAN WE OP?

We zijn benieuwd naar uw ideeën



Samenvatting bijeenkomst raadsleden

4 oktober 2022

Op 4 oktober is tijdens een themasessie met raadsleden en burgerleden gesproken over de mobiliteitsvisie. Tijdens deze avond waren 10 deelnemers van de raad aanwezig. Na afloop van de bijeenkomst hebben 2 fracties hun mening ten aanzien van de onderwerpen via e-mail aangeleverd.

Met behulp van dilemma's is de richting voor de visie besproken. De belangrijkste thema's voor Geertruidenberg op het gebied van mobiliteit zijn vertaald in 11 dilemma's voor de aanwezigen. De stellingen en antwoordopties waren vrijwel gelijk aan de vragen uit de online peiling. Met behulp van een stemkaart kon men een keuze maken voor antwoord A of B. Daarbij werden de voorkeuren van de verschillende aanwezigen toegelicht.

Richting voor de visie

De antwoorden op de dilemma's worden als volgt samengevat (nummering komt overeen met de vragen uit de peiling):

1. De aanwezigen willen de oversteekbaarheid van langzaam verkeer beteren en dit mag ten koste gaan van doorstroming. Oversteekbaarheid en overzichtelijkheid voor voetganger en fietser is belangrijk.
2. Afwaarderen van wegen naar 30 km/uur is mogelijk, maar wel aandacht behouden voor doorstroming van de bus. Zoveel mogelijk wegen 30 km/uur maken.
3. Over de doorstroming van kruispunten op de hoofdstructuur zijn verschillende meningen. De wachttijd zorgt soms ook voor onveiligheid en daarom moet er wat aan gedaan worden. Specifiek wordt de situatie om Geertruidenberg uit te rijden

benoemd. Hier moet je soms lang wachten. Rotondes kunnen hier oplossingen zijn.

4. Voor toegankelijkheid moet worden gezocht naar maatwerk, het historische karakter hoeft de toegankelijkheid niet uit te sluiten. Kleine stappen kunnen al veel helpen.

5. Voor de Markt in Geertruidenberg is behoefte aan een vlakke comfortabele fietsroute en veiligheid in relatie tot de geparkeerde auto's.

6. In woonstraten mogen de rijbanen smaller worden om meer ruimte voor groen te creëren, maar het instellen van eenrichtingsverkeer kan tot overlast leiden wanneer dit niet wordt nageleefd. De meerderheid heeft een voorkeur voor een smalle rijbaan met uitwijkmogelijkheden.

7. De meerderheid wenst terughoudend om te gaan met toevoegen van drempels in woonstraten. Sommigen hebben voorkeur voor versmallingen. Aandacht voor de bereikbaarheid van hulpdiensten wordt genoemd.

8. In het buitengebied zijn op doorgaande wegen vrijliggende fietsvoorzieningen gewenst. Op de andere wegen is gemengd gebruik mogelijk. Aandacht voor passeerplaatsen en fietsveiligheid.

9. Voor de OV-bereikbaarheid van bedrijventerreinen willen de aanwezigen vooral inzetten op stimuleren van initiatieven van bedrijven.

10. Deelscooters en deelfietsen zijn niet gewenst in de gemeente, omdat dit het straatbeeld vervuult en toegankelijkheid belemmert. Men verwacht daarvan ergernis. Bij inzet van deelfietsen moet er een vaste parkeerplaats/voorziening aan deze deervoertuigen gekoppeld worden.

11. Unaniem is men van mening dat het budget voor verkeersveiligheid aan een beperkt aantal doelmatige maatregelen moet worden besteed. De hotspots moeten worden aangepakt.

Aandachtspunten

De aanwezige deelnemers hebben deze specifieke aandachtspunten benoemd in relatie tot de mobiliteitsvisie:

- link naar de omgevingsvisie leggen;
 - logische en veilige oplossingen /maatregelen maken;
 - uniformiteit in rotondes gewenst;
 - ook de menselijke kant en oplossingen in gedrag zijn belangrijk: gedragsbeïnvloeding, educatie en voorlichting
 - vergroenen is belangrijk;
 - aandacht voor veiligheid rond scholen en speelterreinen;
 - onveilige (verkeers)situaties melden in de app;
- aandacht voor goede bewegwijzering, fiets/wandelknooppunten en openbare toiletten voor fietsers en wandelaars;
 - bereikbaarheid bedrijventerrein is belangrijk;
 - participatie moet worden meegenomen in uitwerking van maatregelen.



Samenvatting Bijeenkomst belanghebbendenorganisaties

9 november 2022

Aanwezige stakeholders

Vertegenwoordigers van deze belanghebbende instanties waren aanwezig:

- Wijkraad Zuid Raamsdonksveer
- Wijkraad Noord Raamsdonksveer
- Toegankelijk Geertruidenberg
- Adviesraad Sociaal Domein
- Zuidelijke Land- en Tuinbouworganisatie (ZLTO)
- Veilig Verkeer Nederland (VVN)
- Fietsersbond

Richting visie

Aan de hand van dilemma's is de richting voor de visie besproken. De stellingen en antwoordopties waren vrijwel gelijk aan de vragen uit de online peiling. Met behulp van een kaart kon men stemmen voor antwoord A of B. Daarbij werden standpunten toegelicht en kon men eventueel van antwoord wijzigen. Het antwoord dat door de meerderheid van de stakeholders werd gegeven komt voor 8 van de 11 vragen overeen met de reacties op de peiling. Ten aanzien van drie onderwerpen waren de meningen verdeeld: namelijk de mogelijke maatregelen voor het verbeteren van OV-bereikbaarheid van bedrijventerreinen, welke aanpak nodig is voor de verkeersveiligheid in het buitengebied en hoe de woonstraten het beste groener kunnen worden ingericht.

Aandachtspunten

De aanwezige vertegenwoordigers hebben deze specifieke aandachtspunten benoemd in relatie tot de mobiliteitsvisie:

- aandacht voor tijdelijke situatie als Hooipolder op de schop gaat: o.a. aanpassingen in het lint zijn nodig
- meer aandacht voor wegonderhoud in het buitengebied.
- fietsroute Geertruidenberg via het Plantsoen naar Stationsweg tot aan rotonde moet sterk verbeterd worden
- tweerichtingenfietsverkeer aan de noordzijde van de brug vraagt om extra brug ernaast. Kosten geen beperkende factor laten zijn.
- veiligheid moet voorop staan in de plannen, geen prestigeprojecten waarbij veiligheid in het geding komt.
- toegankelijkheid voor iedereen: mensen met rollator, kinderen (enz) en denken vanuit het perspectief veiligheid, zeker voor de kwetsbare deelnemers
- aandacht voor bereikbaarheid van gebouwen, inritjes en afritjes voor rolstoelen en geen reclameborden/uitstallingen op natuurlijke geleidelijnen
- mensgericht denken bij verkeersoplossingen voor meer woongenot
- snelheid op verschillende wegen aanpakken, bijvoorbeeld de Breetweerlaan
- in woonwijken niet alleen 30 instellen, maar ook drempels erbij
- wens voor opnieuw instellen van een overleg platform verkeer, zoals dat er vroeger was, met deze belangenvertegenwoordigers.

Samenvatting participatieavond 28 februari 2023

De speerpunten van de mobiliteitsvisie zijn per gebied gepresenteerd. Daarbij zijn mogelijke maatregelen aangegeven. Men kon hierop reageren door het plakken van rode en groene stippen bij zaken die men fout of juist heel goed vond en door het toevoegen van een tekstuele suggestie/aanvulling.

Er waren circa 25 mensen aanwezig bij de inloopbijeenkomst, waaronder inwoners, enkele vertegenwoordigers van belangengroepen en (burger)raadsleden. De reacties en aanvullingen zijn zichtbaar op de foto's op de volgende pagina's.



Hoofdnetwerk







Genoemde aanvullingen en suggesties

- Herstel oude ijzerbrug als fietspad 'oude Spoorbrug'
- Bergse Brug 1 zijde fietspad en 1 zijde voetpad gescheiden
- Minder zebrapaden Pieter Breugelstraat – Haven, nieuw aangelegd
- Lint Raamsdonk aanpakken
- Zorgen over doorgaand (vracht)verkeer Stationsweg Made-Utrecht ook intern niet naar dichtstbijzijnde aansluiting
- OV ook naar Tilburg & Waalwijk

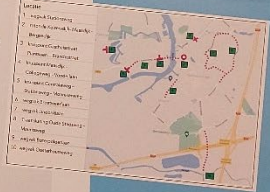
Gemeente Geertruidenberg

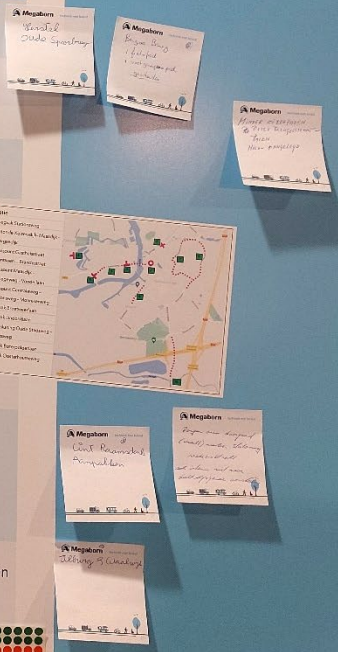
Visie Hoofdnetwerk

Megaborn
techniek met beleid

Speerpunten in de visie	Mogelijke maatregelen
 Verbeteren kwaliteit fietsnetwerk	<ul style="list-style-type: none"> • Verbreden fietspad op de Bergse brug
 Uitbreiden fietsnetwerk	<ul style="list-style-type: none"> • Wens doortrekken Halve Zolenpad • Nieuwe fietsverbinding Geertruidenberg – Dombosch (wens voor lange termijn)
 Juiste inrichting van wegen	Weginrichting afstemmen op de functie / categorie
 Aanpak verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> • Aanpak top 10 van onveilige locaties • De snelheid op deze wegen naar 30 km/uur: Keizersdijk, Touwbaan, Boterpolderlaan, Kasteellaan, Rembrandtlaan • Aanleg rotondes voor betere oversteekbaarheid en veiligheid op: <ul style="list-style-type: none"> • Stationsweg-Plantsoen • Stationsweg-Julianastraat-Spoorstraat • Stationsweg-Centraleweg • Oversteekbaarheid Centraleweg en Maasdijk verbeteren
 Verbeteren bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Aanpassingen vanwege project A27 (gewijzigde aansluiting Keizersveer) Nieuwe aansluiting naar de A59 • Aanvullende maatregelen in het buitengebied voor een veilige inrichting (zoals verbreden van de Achterste Dijk)
 Verbeteren Openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> • Meewerken aan snelle busverbinding tussen Breda en Gorinchem • Overstappunt (hub) tussen bus en ander vervoermiddel (fiets/auto) op een centrale locatie (langs A27) • Verbeteren bestaande voorzieningen van het OV, zoals wachtoorzieningen, reisinformatie, fietsparkeervoorziening

Aanvullingen en suggesties









Buitengebied

Genoemde aanvullingen en suggesties

- geen

Gemeente Geertruidenberg **Megaborn**
techniek met beleid

Visie Buitengebied

Speerpunten in de visie	Mogelijke maatregelen	Aanvullingen en suggesties
 <p>Sluipverkeer tegengaan waar dit hinder oplevert: 'Het lint' door Raamsdonk minder aantrekkelijk maken</p> 	<p>'Het lint' afwaarderen naar 30 km/uur-weg en opwaarderen alternatieve route via het buitengebied</p>	
 <p>Aandacht voor verkeersveiligheid op wegen met fietsroutes en landbouwverkeer</p> 	<p>Vrijliggende fietsvoorzieningen op routes met hoge intensiteit Veilige inrichting van de wegen (passend bij de functie) Landbouwroutes voorzien van passeermogelijkheden en stevige bermen Fietsstroken maken op de Achterste Dijk voor meer fietsveiligheid</p>	




Centrumgebied

Genoemde aanvullingen en suggesties

- Voetpad Markt
- Zet de bloembakken niet in de lengte maar draai ze om en zet ze dwars over het trottoir om fietsen over trottoir tegen te gaan
- Rol tijdens evenementen op looproutes rubberen matten uit. Maakt stuk toegankelijker ivm met de ongelijke bestrating
- Rubberen matten wordt al jaren om gevraagd door Toegankelijk Geertruidenberg

Gemeente Geertruidenberg

Visie Centrumgebied

Speerpunten in de visie	Mogelijke maatregelen
 Centrum Raamsdonksveer: Kwaliteit bereikbaarheid behouden	Goede bereikbaarheid en goede parkeervoorzieningen behouden
 Centrum Geertruidenberg: verbeteren duidelijkheid situatie Markt	Aanbrengen fietsroute in bestrating Aanduiden autoparkeerplaatsen op het middenterrein (waar wel/niet mag worden geparkeerd)
 Toegankelijkheid verbeteren	Bestrating looproutes vlakker maken, toepassen maatwerk van materialen in historische kern

Aanvullingen en suggesties

Sticky notes on the right side of the infographic contain handwritten suggestions, including: 'Zet de bloembakken niet in de lengte maar draai ze om en zet ze dwars over het trottoir om fietsen over trottoir tegen te gaan' and 'Rubberen matten wordt al jaren om gevraagd door Toegankelijk Geertruidenberg'.

Werkgebied

Genoemde aanvullingen en suggesties

- Handhaaf de snelheid met politiecontrole
- Maak trottoir en fietspad voor lunchwandeling en veiligheid
- Stimuleer werkgevers om werknemers die hier wonen en werken op de fiets te komen. Subsidie?
- STOMP-principe toepassen
- OV is heel belangrijk
- Ook OV naar Tilburg én Waalwijk

Gemeente Geertruidenberg **Megaborn**
techniek met beleid

Visie Werkgebied

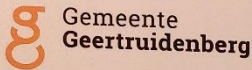
Speerpunten in de visie	Mogelijke maatregelen
<p>Verbeteren verkeersveiligheid op de erftoegangswegen binnen het bedrijventerrein</p>	<p>Veilig inrichten van de volgende wegen als 30 km/uur-weg:</p> <ul style="list-style-type: none"> Baileybrugweg, Sterrekroos, Oeverkruid, Ottergerde, Krabbescheer, Weegbree, Bliet, Elftweg, Ruisvoorn, Karperweg, Meerval, Brasem, Snoekweg, Forellenweg
<p>Verbeteren fietsbereikbaarheid</p>	<ul style="list-style-type: none"> Verbeteren oversteekvoorzieningen voor fietsers (en voetgangers) op de Maasdijk en Stationsweg Wens voor lange termijn: nieuwe fietsverbinding tussen Geertruidenberg en Dombosch
<p>Verbeteren bereikbaarheid Openbaar Vervoer</p>	<ul style="list-style-type: none"> Lobby bij provincie voor extra bushalte op Dombosch OV-fietsen aanbieden bij de bushalte op de Maasdijk Onderzoeken / stimuleren mogelijkheden voor pendeldienst tussen bushalte en bedrijven Andere vormen van ketenmobiliteit onderzoeken (bv. deelauto, deelfietsen) Meewerken aan snelle busverbinding tussen Breda en Gorinchem Zorgen voor een goed overstappunt (hub) tussen bus en ander vervoermiddel (fiets/auto) Verbeteren bestaande voorzieningen van het OV, zoals wachtplaatsen, haltevoorzieningen, reisinformatie, fietsparkeerplaatsen

Aanvullingen en suggesties


Handwritten notes on the board include:





- "Handhaaf de snelheid met politiecontrole"
- "Maak trottoir en fietspad voor lunchwandeling en veiligheid"
- "Stimuleer werkgevers om werknemers die hier wonen en werken op de fiets te komen. Subsidie?"
- "STOMP-principe toepassen"
- "OV is heel belangrijk"
- "Ook OV naar Tilburg én Waalwijk"

Woongebied



Visie Woongebied



Speerpunten in de visie	Mogelijke maatregelen	
 <p>Lagere snelheid op wegen voor meer verkeersveiligheid ●●●</p>	<p>Op deze wegen 30 km/uur inrichten en een passende inrichting geven:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Luiten Ambachtstraat ● • Schansstraat ● • Heemraadsingel ● • Lindonklaan ● • Hoevendijk • Parklaan ● • Julianalaan (mogelijk in combinatie met fietsstraat) • Van Wijngaardenstraat ● • Burgemeester Prinssealaan ● • Stadsweg ● • Oude Stadsweg ● • Strijlenaan • Gouverneurslaan • Schoutenlaan • Statenlaan • Gasthuisstraat ●●● 	<h3 style="margin: 0;">Aanvullingen en suggesties</h3> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap; gap: 10px;"> <div style="width: 30%; padding: 5px;"> <p><i>Handwritten note: ...</i></p> </div> <div style="width: 30%; padding: 5px;"> <p><i>Handwritten note: ...</i></p> </div> <div style="width: 30%; padding: 5px;"> <p><i>Handwritten note: ...</i></p> </div> <div style="width: 30%; padding: 5px;"> <p><i>Handwritten note: ...</i></p> </div> <div style="width: 30%; padding: 5px;"> <p><i>Handwritten note: ...</i></p> </div> <div style="width: 30%; padding: 5px;"> <p><i>Handwritten note: ...</i></p> </div> <div style="width: 30%; padding: 5px;"> <p><i>Handwritten note: ...</i></p> </div> <div style="width: 30%; padding: 5px;"> <p><i>Handwritten note: ...</i></p> </div> </div>
 <p>Maximaal vergroenen van woonstraten</p>	<p>Smallere straten in woongebieden en meer ruimte voor groen ●</p> <p>Wegversmallingen met groene invulling toepassen in woonstraten</p>	
 <p>Toegankelijkheid voor mindervaliden ●</p>	<p>Trottoirs verbeteren/verbreden voor rolstoelen en rollators ●●</p> <p>Waar nodig voorzieningen voor visueel gehandicapten toepassen ●</p>	
 <p>Sluipverkeer tegengaan in Raamsdonk</p>	<p>Lagere snelheid door Raamsdonk en alternatieve route via buitengebied verbeteren</p>	

Genoemde aanvullingen en suggesties woongebied

- Bereikbaarheid OV (in relatie tot Van Wijngaardenstraat en Burgemeester Prinszenlaan)
- Handhaving snelheid op deze gevaarlijke wegen. Snelheid verminderen en anders indelen maakt het niet minder hufferproof (Het Lint, Stadsweg, Lindonklaan)
- 30 km/uur zone zeer goed
- Gijselsweer doorgaand gedeelte drempels en 30 km (totaal)
- Meer 30 km-wegen met wegversmalling of bv. een bloembak, ook bv. in de Brejaartstraat niet alleen in de Parklaan, laat het doorlopen.
- Inrichting gasthuisstraat 30 km-zone: niet met drempels handhaven ivm trillingen die oude woningen niet verdragen, meer groen naast nr 41 en misschien bloembakken. Suggestie handhaven dmv wegversmallingen. Geen zwaar verkeer meer door Gasthuisstraat. Wegdek vernieuwen met geluidsreductie ivm overlast bewoners. Eenrichtingsverkeer Gasthuisstraat.
- Wegdek van Gasthuisstraat bevat kuilen en veroorzaakt trillingen waardoor scheuren ontstaan. Is niet langer geschikt voor bus of zwaar verkeer. Er wordt hard gereden. Zebrapad is levensgevaarlijk omdat inkomend verkeer vanaf Plantsoen niet ziet door p-vakken en de snelheid. Eenrichting, 30 km/uur en opnieuw bestraten, wegversmallingen, maar geen drempels. Meer groen in wijk en naast nr. 41. In overleg sta ik ervoor open naast het huis groen te onderhouden. Er komt hier veel toerisme langs maar is troosteloos onderweg naar Vismarktstraat, Markt etc. Misschien net als op Markt leilindes plaatsen voor sfeer en eenheid.
- Zwaar verkeer passeren in Gasthuisstraat via trottoir. Zebrapad einde Gasthuisstraat, snelheid verkeer, slecht wegdek. Het zware verkeer geeft veel overlast en trillingen voor de huizen. Eenrichting Gasthuisstraat en ontsluiting via Dijk naar 'Essent'weg aansluiten op rondweg.
- Fietzers vanuit de Bergse Poort gaan via trottoir Gasthuisstraat voorlangs onze voordeur.
- Verplaatsen van verkeersborden en paaltjes in en rond de Markt
- Bereikbaarheid moet overal worden: B.T.B.(U): **Bereikbaarheid-Toegankelijkheid-Bruikbaarheid** en bij gebouwen **Uitgangelijkheid**

BIJLAGE 4: KADERDOCUMENT

KADERDOCUMENT
MOBILITEITSPLAN GEERTRUIDENBERG



KADERDOCUMENT MOBILITEITSPLAN GEERTRUIDENBERG

status	Definitief	opdrachtgever	Gemeente Geertruidenberg
kenmerk	GGt2203 d2.0	contactpersoon	Hans Oostelbos
datum	6 april 2023	opdrachtnemer	Megaborn Traffic Development BV
		opgesteld door	Jeanine Storm
		gecontroleerd door	Henk van de Langemheen
		vrijgegeven door	Jeanine Storm

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Vraagstelling	5
1.3	Aanpak	5
1.4	Participatie	6
2	Beleidskaders	7
2.1	Gemeentelijk beleid	7
2.1.1	Omgevingsvisie	7
2.1.2	Aansluiting met andere beleidsterreinen	8
2.2	Landelijk, provinciaal en regionaal beleid	8
2.2.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	9
2.2.2	Beleidskader mobiliteit – provincie Noord-Brabant	9
2.2.3	Regionaal beleid / regionaal uitvoeringsprogramma	9
3	Ontwikkelingen	10
3.1	Demografische ontwikkelingen	10
3.2	Ruimtelijke ontwikkelingen	11
3.2.1	Verbreding A27 Houten – Hooipolder	11
3.2.2	Woningbouw	12
3.2.3	Bedrijventerreinen en bedrijvigheid	13
3.2.4	Sporthal / scholen	13
3.3	Mobiliteitstrends	14
3.4	Effect van de ontwikkelingen op de mobiliteit	14
4	Huidige situatie	15
4.1	Huidig mobiliteitsbeleid	15
4.2	Huidig verkeersnetwerk	15
4.2.1	Autonetwerk	15

4.2.2	Fietsnetwerk	17
4.2.3	Looproutes	18
4.2.4	Netwerk openbaar vervoer.....	19
4.3	Parkeren.....	20
4.4	Verkeersveiligheid.....	21
4.4.1	Top 10 onveilige verkeerslocaties.....	21
4.4.2	Risicoanalyse.....	21
4.4.3	Ongevallen	22
4.4.4	Relatie ongevallen - rijksnelheden.....	24

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

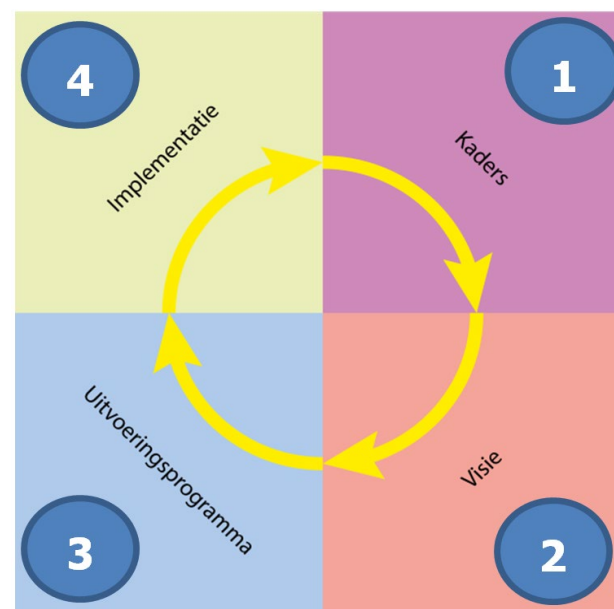
Het huidige Mobiliteitsplan (hierna: Mobiliteitsplan 2010) van de gemeente Geertruidenberg is ruim tien jaar oud en is toe aan vernieuwing. Een nieuw plan is nodig om in te spelen op ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente en in te spelen op algemene ontwikkelingen in de mobiliteit, zoals de groei van autobezit en meer gebruik van elektrische auto's en fietsen. Daarnaast is een nieuwe visie gewenst om daarmee rekening te houden met doelen uit het klimaatakkoord, de energietransitie, de (landelijke) trend van meer mobiliteit per persoon en tegelijkertijd de wens om een bereikbare, veilige en leefbare gemeente te blijven.

1.2 Vraagstelling

De gemeente heeft behoefte aan een nieuwe visie op mobiliteit om daarmee beleid vorm te geven voor de komende jaren. De vraag is hoe wordt ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen en waar Geertruidenberg op inzet ten aanzien van mobiliteit. *Het nieuwe mobiliteitsplan geeft richting aan alle relevante mobiliteitsvraagstukken en draagt bij aan de door de gemeente Geertruidenberg te bereiken doelen.* Het betrekken van stakeholders, zowel intern als extern is in de totstandkoming van deze visie essentieel. Uiteindelijk wil de gemeente komen tot een plan voor korte termijn (5 jaar) en middel lange termijn (10 jaar) met een doorkijk voor de lange termijn (richting 2040).

1.3 Aanpak

Het nieuwe mobiliteitsplan wordt opgesteld met hulp van de SUMP-aanpak. SUMP staat voor Sustainable Urban Mobility Plan (duurzaam mobiliteitsplan). Duurzame mobiliteit gaat over een toekomstbestendig, veilig en leefbaar verkeers- en vervoerssysteem. De SUMP-aanpak is voorzien van een planningscyclus bestaande uit vier kwadranten (zie figuur 1): kaders stellen, visie ontwikkelen, uitvoeringsprogramma opstellen en implementatie.



Figuur 1: SUMP-planningscyclus

De start van de SUMP-cyclus is bovenaan de cirkel, tussen de implementatie van het Mobiliteitsplan 2010 en de kaders voor het nieuwe mobiliteitsplan. In deze fase focussen we op het bepalen van de randvoorwaarden en uitgangspunten van het nieuwe mobiliteitsplan. Het vertrekpunt wordt bepaald door het opmaken van de balans van het Mobiliteitsplan 2010. Het vigerende beleid en de trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit worden geanalyseerd. *Dit document beschrijft de uitgangspunten en kaders voor het nieuwe beleid.*

1.4 Participatie

Voor de totstandkoming van het nieuwe mobiliteitsplan wenst de gemeente Geertruidenberg een helder en transparant proces, waarbij stakeholders actief betrokken worden. Aan de hand van een participatietraject heeft de gemeente in 2021 al een top 10 van meest onveilig ervaren verkeerssituaties en -locaties samengesteld. De uitkomsten daarvan worden meegenomen bij de totstandkoming van het nieuwe mobiliteitsplan. Daarnaast worden vanaf de visiefase interne en externe stakeholders actief betrokken in het proces.

2 BELEIDSKADERS

Het vertrekpunt voor het nieuwe mobiliteitsbeleid zijn de gemeentelijke ambities uit het coalitieakkoord. Daarnaast is het mobiliteitsplan ook een doorvertaling van landelijk, provinciaal en regionaal verkeer- en vervoersbeleid naar gemeentelijk beleid. Dit hoofdstuk beschrijft de belangrijkste beleidskaders die van toepassing zijn voor het nieuwe mobiliteitsplan van Geertruidenberg.

2.1 Gemeentelijk beleid

De ambities van de gemeente Geertruidenberg zijn beschreven in het Coalitieakkoord 2022-2026: 'Eén gemeenteraad voor drie kernen'.

- We zoeken naar oplossingen voor de parkeerproblematiek en de fietsveiligheid op de Markt in Geertruidenberg. We bekijken hierbij ook de mogelijkheid om in de wintermaanden te parkeren op het middenterrein van de Markt
- De verbreding van de A27 leidt tot een aanpassing van het fietspad bij de brug bij Keizersveer. Zoals de plannen nu geschetst zijn, is er nog steeds onduidelijkheid voor fietsers. We kijken welke aanpassingen nodig zijn. We werken hierbij samen met de gemeente Altena, Veilig Verkeer Nederland, de Provincie en Rijkswaterstaat.

(speerpunten mobiliteit uit coalitieakkoord)

Bij het thema leefbaarheid is aangegeven dat een sociaal veilige leefomgeving, waarbij de omgeving prettig ingericht en goed bereikbaar is, voorop staat. Beschreven is dat de verkeersveiligheid wordt verbeterd, de bereikbaarheid wordt bevorderd en dat hotspots benoemd worden. Concreet zijn de volgende speerpunten in relatie tot mobiliteit genoemd:

Bij het thema duurzaamheid is in het coalitieakkoord opgenomen dat fors ingezet wordt op dit thema. Het duurzaamheidsbeleid wordt geactualiseerd en het streven is een klimaatneutraal, circulair en fossielvrij Geertruidenberg in 2050.

2.1.1 Omgevingsvisie

In omgevingsvisie Geertruidenberg 'Samen de ruimte máken!' staan de kernmerken en waarden van de gemeente nu en de ambities voor de toekomst. Het laat zien waar de gemeente voor staat en waar het in de toekomst naar toe wil.

De omgevingsvisie onderscheidt 12 gebieden waaraan thema's, waarden en ambities zijn gekoppeld. Bij de thema's (zoals bereikbaarheid) wordt, voor gebieden waar dat geldt, aangegeven hoe de gemeente ermee om wil gaan. Met ambities wordt aangegeven waar de gemeente voor staat en voor gaat, en worden keuzes gemaakt en prioriteiten gesteld. De waarden beschrijven de kwaliteiten in en de identiteit van het gebied.

Ten aanzien van het thema bereikbaarheid is aangegeven waar de gemeente nu staat (stand van zaken), wat er op de gemeente af komt (ontwikkelingen) en hoe men de toekomstige bereikbaarheid ziet (ambities). Ook is aangegeven met welke andere thema's en ambities in de omgevingsvisie dit thema een raakvlak heeft.

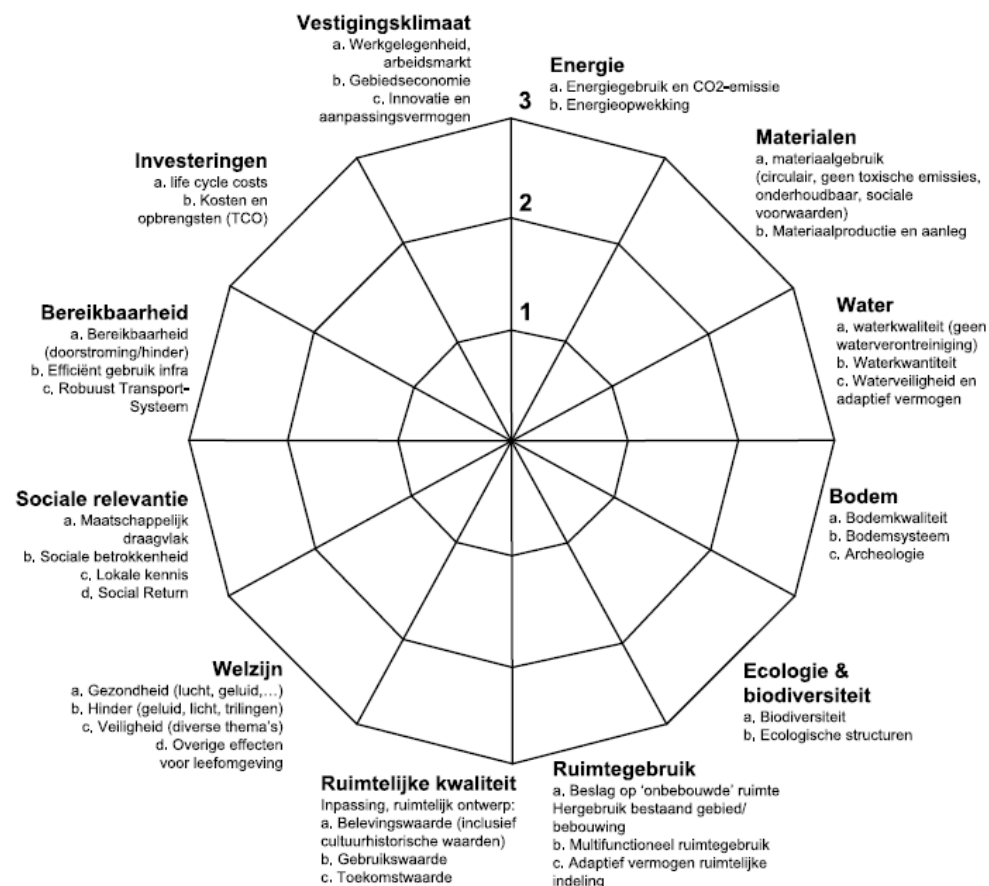
Het Mobiliteitsplan hanteert een gebiedsgerichte aanpak, die aansluit bij de gebieden, thema's en ambities in de omgevingsvisie.

2.1.2 Aansluiting met andere beleidsterreinen

Mobiliteit is geen doel op zich, maar een verbinding om te kunnen wonen, werken en recreëren. Mobiliteit heeft raakvlakken met veel andere beleidsvelden. Voor een duurzame aanpak van de nieuwe visie, betrekken we de 12 thema's van de omgevingswijzer en het ambitieweb (zie figuur 2) in dit plan. Bij het ontwikkelen van de visie in de volgende fase, vertalen we het huidige gemeentelijke beleid voor deze thema's naar passende ambities voor het mobiliteitsplan. In een werksessie met de gemeentelijke vertegenwoordigers van alle 12 beleidsvelden zoeken we samen naar kansen waar het nieuwe mobiliteitsbeleid andere beleidsvelden kan versterken en vice versa.

2.2 Landelijk, provinciaal en regionaal beleid

De nieuwe visie voor Geertruidenberg moet aansluiten bij landelijk, provinciaal en regionaal beleid. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste elementen uit het landelijk en provinciaal mobiliteitsbeleid benoemd.



Figuur 2: 12 thema's van de omgevingswijzer en het ambitieweb

2.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Deze visie beschrijft de nationale belangen van mobiliteit en ruimte. Bereikbaarheid is daarbij een belangrijk thema. Het Rijk zet de gebruiker van mobiliteit centraal. Het Rijk wil samenhang in verkeerssystemen en vervoerwijzen. Essentieel daarbij is actuele multimodale reisinformatie. Nationale belangen op het gebied van bereikbaarheid zijn:

- Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rond en tussen de belangrijkste stedelijke regio's en met het achterland.
- Betere benutting van de capaciteit.
- Het in stand houden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen. Voor het openbaar vervoer wordt gemikt op 'verticale' afstemming (van internationaal tot lokaal) en 'horizontale' afstemming (met andere vervoerwijzen) in een vraaggericht systeem, dus vanuit de behoefte van de reiziger.

(nationale belangen bereikbaarheid uit SVIR)

2.2.2 Beleidskader mobiliteit – provincie Noord-Brabant

De provincie Noord-Brabant wil haar bereikbaarheid verbeteren met een samenhangend, robuust en betrouwbaar mobiliteitsstelsel. Daarvoor wil de provincie zorgen voor het goed functioneren van multimodale netwerken die de connectiviteit van Brabant versterken. De bovenregionale opgaven staan in figuur 3 weergegeven.



Figuur 3: opgaven uit beleidskader mobiliteit Noord-Brabant

2.2.3 Regionaal beleid / regionaal uitvoeringsprogramma

Op regionaal niveau (RWB / Regio West Brabant) zijn er ideeën over het stimuleren van OV, fietsen en deelmobiliteit. Dit is beschreven in het Mobiliteitsprogramma RWB / PNB. De regio zet in op ketenmobiliteit, om daarmee een betrouwbaar alternatief voor de auto te bieden en het gebruik van andere modaliteiten te verhogen. Voor de landelijke gebieden zet de regio in op veilige wegen en leefbare kernen door het inzetten op deelmobiliteit als aanvulling op het bestaande OV aanbod. Ook wil de regio het gebruik van de fiets vergroten door een veilig en betrouwbaar fietsnetwerk te realiseren. Het regionale mobiliteitsprogramma beschrijft onder andere het onderzoeken van een snelfietsroute Oosterhout – Raamsdonksveer.

3 ONTWIKKELINGEN

Dit hoofdstuk beschrijft ontwikkelingen die van invloed zijn op de mobiliteit: ruimtelijke ontwikkelingen, demografische ontwikkelingen, trends op het gebied van duurzaamheid en trends in het verplaatsingsgedrag.

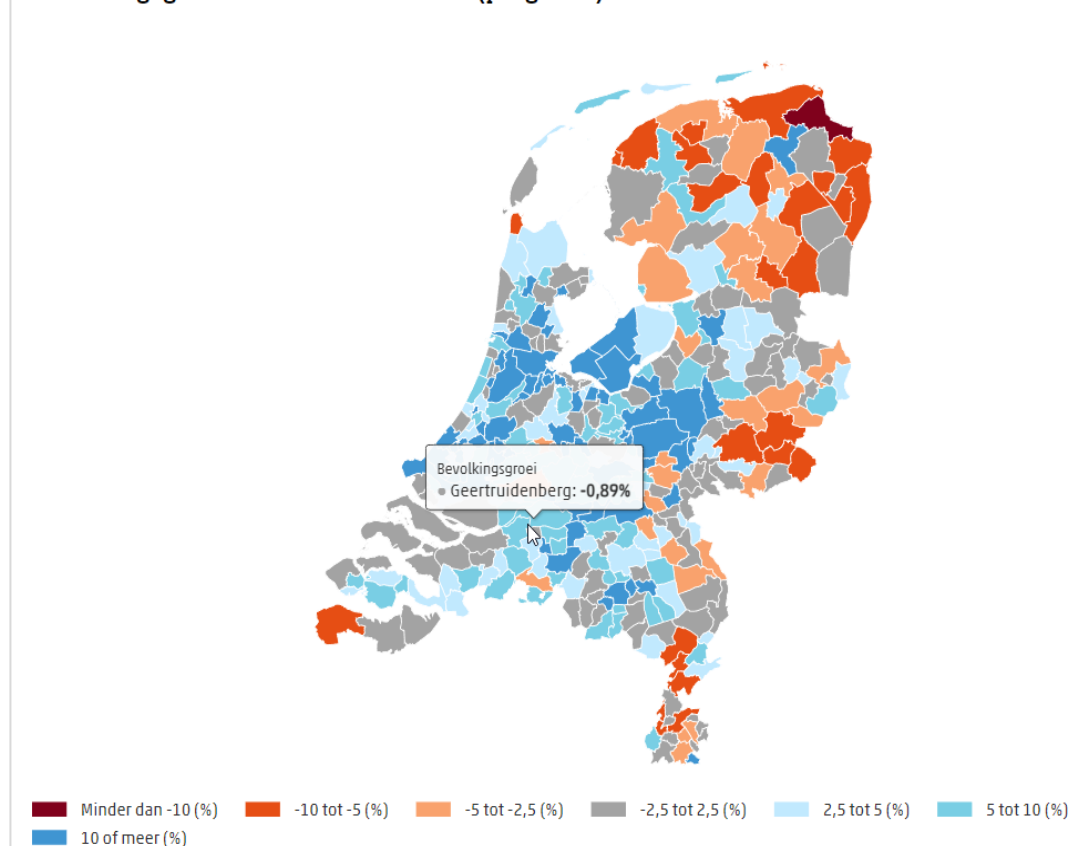
3.1 Demografische ontwikkelingen

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) beschrijft de verwachtingen voor de demografische ontwikkelingen in de periode tot 2050. In figuur 4 is de verwachte bevolkingsontwikkeling zichtbaar voor de periode 2021 – 2035. De ontwikkeling voor Geertruidenberg wordt gekwalificeerd als ‘redelijk stabiel’. Het PBL verwacht voor die periode een krimp van 1%.

Een belangrijke structurele trend in de demografie in Nederland is de vergrijzing. Dit zet de komende decennia door, naar verwachting het sterkst aan de randen van Nederland. Het aantal mensen in de AOW-gerechtigde leeftijd bedraagt in Geertruidenberg, volgens PBL, in 2035 naar verwachting 5,6 duizend. Dit is een toename van 1,3 duizend ten opzichte van 2021.

De beroepsbevolking, mensen tussen 20 jaar en de AOW-leeftijd, blijft na een stijging tot 2025, enige tijd vrij stabiel om na 2040 weer verder te groeien. Buiten de Randstad, en vooral aan de randen van Nederland, neemt het aantal mensen in de werkzame leeftijd naar verwachting af.

Bevolkingsgroei tussen 2021 en 2035 (prognose)



Figuur 4 bevolkingsontwikkeling per gemeente 2021-2035 (bron: PBL/CBS)

Het aantal inwoners in Geertruidenberg tussen 20 jaar en AOW-leeftijd in 2035 wordt 12 duizend. Dit is een afname van duizend ten opzichte van 2021 (bron: PBL).

3.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

3.2.1 Verbreding A27 Houten – Hooipolder

Vanaf 2023 past Rijkswaterstaat gefaseerd de A27 en het knooppunt Hooipolder aan. Door deze aanpassingen zullen de verkeersstromen in de gemeente Geertruidenberg wijzigen. In het Tracébesluit voor de aanpassingen aan de A27 zijn de volgende maatregelen opgenomen die invloed hebben op de verkeerssituatie in de gemeente, en omliggende kernen (zie ook figuur 5):

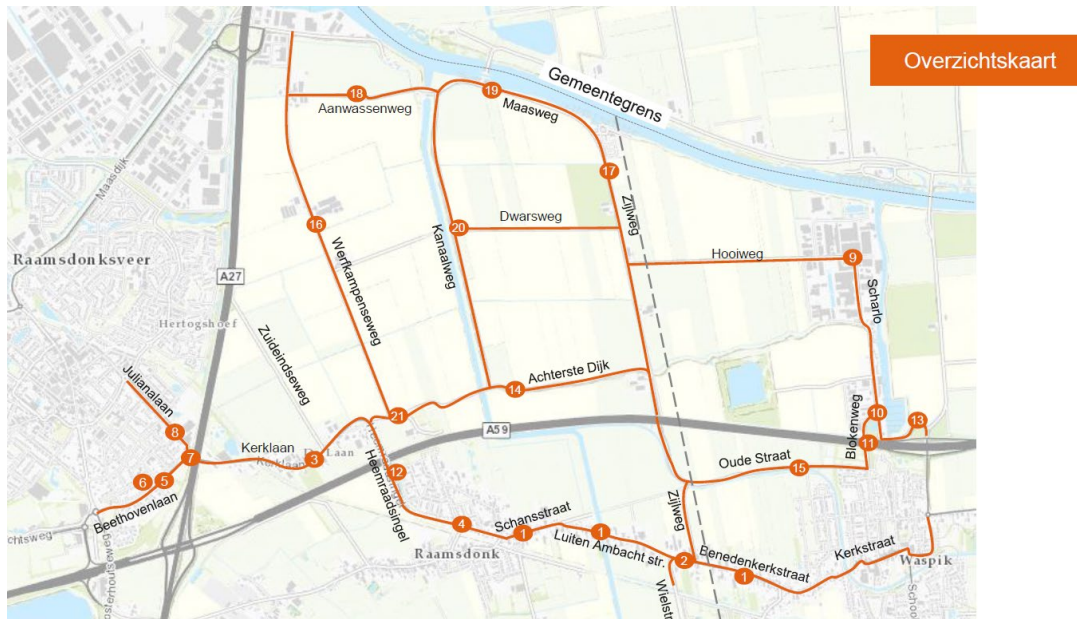
1. Verbreding A27 (tussen Houten en knooppunt Hooipolder);
2. Aanleg vrije verbinding A59 vanuit Zonzeel richting A27 Utrecht;
3. Hooipolderplus-plan maatregel 5 (aantal vrije rechtsaffers, extra rijstroken door knooppunt Hooipolder, optimalisatie verkeerslichten);
4. Aanleg nieuwe verbinding tussen Raamsdonksveer en aansluiting 33 (Oosterhout) A59;
5. Afsluiten aansluiting 34 (Raamsdonksveer) A59;
6. Verplaatsen aansluiting 20 (Geertruidenberg) A27;
7. Fietspad Keizersveer.

Onderzoek heeft aangetoond dat het onderliggend wegennet door de aanpassingen op diverse plaatsen zwaarder wordt belast. Naar verwachting leidt dit tot knelpunten ten aanzien van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.



Figuur 5: Maatregelen A27 en knooppunt Hooipolder

In 2019 is samen met gemeente Waalwijk, een raadwerkgroep, vertegenwoordigers van belangengroepen en de verantwoordelijke bestuurders een visie opgesteld voor de wegenstructuur in de omgeving van knooppunt Hooipolder. Dit is een gedragen plan met maatregelen om de overlast op het onderliggend wegennet rondom knooppunt Hooipolder te verminderen. In figuur 6 is een overzichtskaart van het maatregelenpakket wat daaruit is voortgekomen, met daarop de locaties van de maatregelen.



Figuur 6: Overzichtskartaal maatregelen in het kader van de verbreding van de A27

Er wordt op dit moment gewerkt aan de detailuitwerking van de te treffen maatregelen. De oorspronkelijke planning was om quick wins uit te voeren in 2022. Dit wordt naar verwachting 2023. De grotere werkzaamheden worden gecombineerd met reguliere onderhoudswerkzaamheden (werk met werk). Er is nog geen planning beschikbaar.

3.2.2 Woningbouw

De afgelopen jaren is woningbouw gerealiseerd in het kader van bestemmingsplan Dongeburgh. Aan de oevers van de rivier de Donge zijn, zowel aan Geertruidenbergse als de Raamsdonksveerse kant, ongeveer 1.000 woningen gebouwd.

Op dit moment zijn enkele kleinschalige woningbouwprojecten actueel:

- Theresiakwartier (bouw van een nieuw kindcentrum en 32 zorgwoningen op de locatie aan de Sint Theresiastraat);
- Tuin van Sandoel (bouw van drie appartementencomplexen met in totaal 60 appartementen, op het terrein van de voormalige school aan de Vijfhoevenlaan in Raamsdonksveer);
- CPO-project de Peuzelaer (bouw van 17 woningen op de locatie van de voormalige basisschool aan het Schuttersveld in Geertruidenberg).

Daarnaast is in het coalitieakkoord de ambitie opgenomen om woningbouw op de locatie Achter de Hoeven beperkt toe te staan, waarbij het behoud van het karakteristieke groen in de wijk voorop staat.

In het kader van de laatste actualisatie van het BBMA-verkeersmodel (BrabantBrede ModelAanpak) heeft gemeente Geertruidenberg naast de bovenstaande ontwikkelingen de volgende woningbouwplannen aangegeven:

- Oude Haven, 60 woningen (2025);
- Omschoorweg, 12 woningen (2023);
- Dok12, 60 woningen (2024);
- Varenstraat, 20 woningen (2027);
- Beethovenlaan, 9 woningen (2023);
- Wim Boonstraat, 42 woningen (gerealiseerd).

3.2.3 Bedrijventerreinen en bedrijvigheid

In het kader van de laatste actualisatie van het BBMA-verkeersmodel gemeente Geertruidenberg de volgende ontwikkeling met betrekking tot bedrijvigheid aangegeven:

- Hotel de Veerse Toren (2025). De realisatie van een hotel met 150 kamers in de watertoren aan de A59.

Aanvullend is vanuit de ambtelijke organisatie de volgende input aangeleverd:

- Heulweg Geertruidenberg
 - De Heulweg is aangewezen voor uitbreiding van het bedrijventerrein voor lokale bedrijven waar milieutechnische knelpunten spelen;
- Amercentrale
 - Op deze locatie blijft de huidige bedrijvigheid bestaan;
- Visie Dombosch
 - De Visie Dombosch is vastgesteld. Projecten die in dat kader in uitvoering moeten komen:
 - Extra ontsluiting Dombosch 2;
 - Verfijnen fietsnetwerk Dombosch;
 - Parkeren organiseren op of nabij het bedrijventerrein. Centrale (overstap)locatie met aandacht voor natransport door faciliteren van leenfietsen en oplaadpunten voor fiets en auto;
 - Duurzaam veilig inrichten van wegen. Beleid voor veilige infrastructuur verder uitwerken;
 - Gezonde mobiliteit: in de infrastructuur hebben we extra aandacht voor fietsers en voetgangers. Bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden en trottoirs die voor iedereen veilig toegankelijk zijn, zowel fysiek als

sociaal. Inzetten op verplaatsingen per fiets en te voet door het upgraden van de infrastructuur voor deze doelgroepen.

3.2.4 Sporthal / scholen

Op de locatie van de voormalige sporthal Parkzicht wordt een Integraal Kindcentrum (IKC) gebouwd. Basisscholen De Vonder en De Wilsdonck fuseren en betrekken het nieuwe pand. Op de locatie wordt ook een nieuwe sporthal gebouwd.

3.3 Mobiliteitstrends

In de mobiliteitsmarkt zijn verschillende trends te signaleren die van invloed gaan zijn op het verkeer in Nederland. Enkele voorbeelden zijn opgenomen in figuur 7.

Naar verwachting zullen de meeste van deze trends ook in meer of mindere mate in Geertruidenberg optreden in de komende jaren, zoals de toenemende vraag naar laadpalen, elektrische voertuigen, toenemend gebruik van de elektrische fiets en ontwikkelingen op het gebied van deelmobiliteit.

3.4 Effect van de ontwikkelingen op de mobiliteit

De ruimtelijke en demografische ontwikkelingen hebben een direct effect op de mobiliteit in Geertruidenberg. Woningbouwprojecten leiden tot een toename van de mobiliteitsvraag en de ontwikkelingen rond knooppunt Hooipolder zorgen voor andere verkeersstromen door de gemeente en de aangrenzende gebieden. De nieuwe mobiliteitsvisie moet inspelen op het verwachte toekomstige gebruik van de infrastructuur.



Figuur 7: mobiliteitstrends

4 HUIDIGE SITUATIE

Het vertrekpunt voor het nieuwe mobiliteitsplan is de huidige verkeerssituatie (2022). Om de speerpunten voor de nieuwe visie te kunnen bepalen is eerst een analyse gedaan van de bestaande situatie op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Deze analyse is uitgevoerd door de beschikbare verkeersinformatie te bestuderen.

4.1 Huidig mobiliteitsbeleid

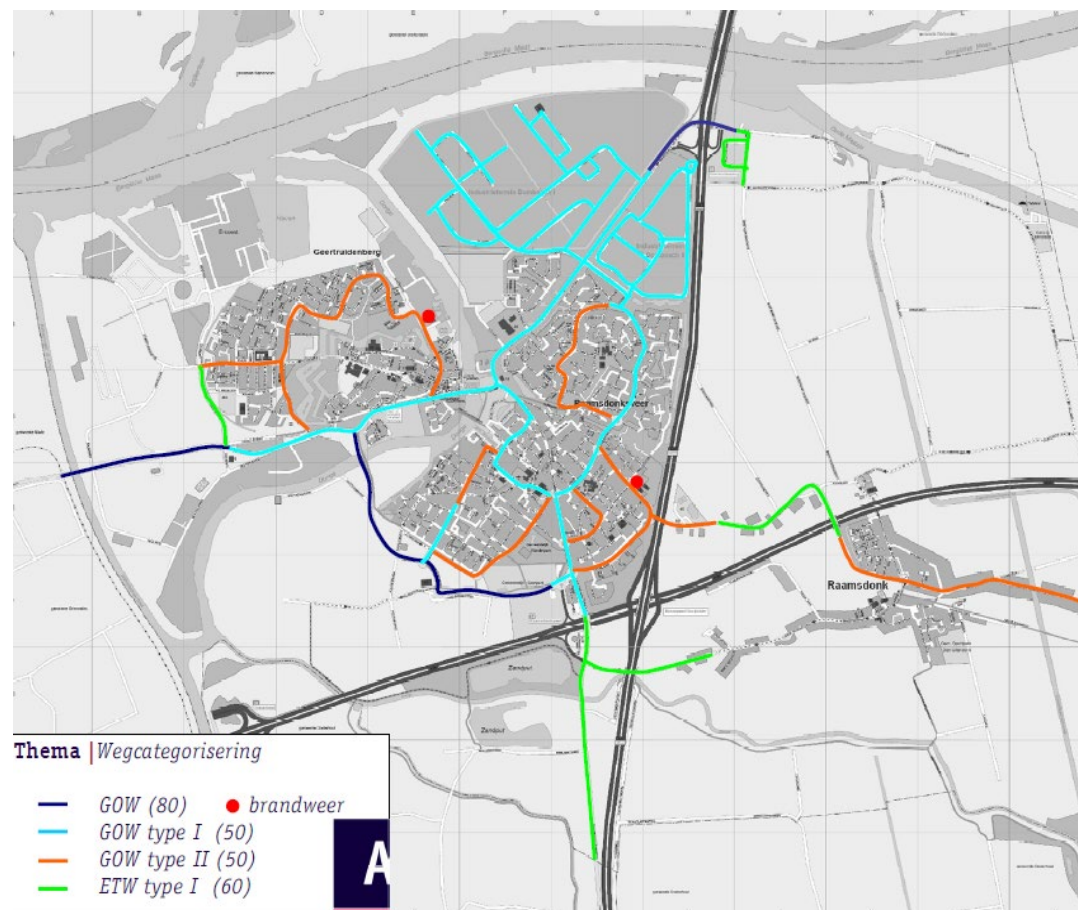
Het vigerende Mobiliteitsbeleid is beschreven in het document 'Mobiliteitsplan Geertruidenberg'. Dit plan dateert uit 2010 en is niet meer actueel voor de huidige situatie. Gemeente Geertruidenberg wil nu vooruit kijken en op basis van huidige inzichten bepalen wat de nieuwe aandachtspunten zijn. Om die reden wordt niet verder ingegaan op welke maatregelen uit het Mobiliteitsplan 2010 wel en niet uitgevoerd zijn, maar wordt de bestaande verkeerssituatie als vertrekpunt genomen.

4.2 Huidig verkeersnetwerk

4.2.1 Autonetwerk

In het Mobiliteitsplan 2010 is het wensbeeld voor de wegcategorisering opgenomen. Figuur 8 laat de wegen met een verkeersfunctie zien, de overige wegen zijn erftoegangswegen (type 2).

Op basis van toegestane rijnsnelheden in de huidige situatie is beoordeeld in hoeverre de huidige situatie overeenkomst met de wegcategorisering van figuur 8.



Figuur 8: Wegcategorisering Mobiliteitsplan 2010

De volgende wegen zijn volgens de wegcategorisering ETW, maar hier geldt buiten nog een toegestane snelheid van 50 km/u;

- Stadsweg Geertruidenberg, tussen Strijenlaan en Venestraat;
- Rivierkade Geertruidenberg;
- Reenweg Raamsdonksveer;
- Lange Broekstraat Raamsdonk, tussen komgrens en Engelsewal (ca 250 meter).

Sinds de laatste aanpassingen aan knooppunt Hooipolder rijdt er op de Werfkampenseweg naar verwachting meer verkeer richting de A27 (Utrecht). In de praktijk vervult deze weg daarom de functie van ETW 1 (in plaats van ETW 2).

Zoals beschreven in hoofdstuk 3 is in 2019 een visie opgesteld voor de wegenstructuur in de omgeving van knooppunt Hooipolder. Daarbij is een visie ten aanzien van de toekomstige wegcategorisering en toegestane rijsnelheden opgesteld, zoals te zien in figuur 9. In de nieuw op te stellen mobiliteitsvisie wordt deze categorisering van wegen geactualiseerd op basis van de huidige inzichten.

In figuur 9 vallen de volgende wegen op ten opzichte van de wegcategorisering uit het Mobiliteitsplan 2010:

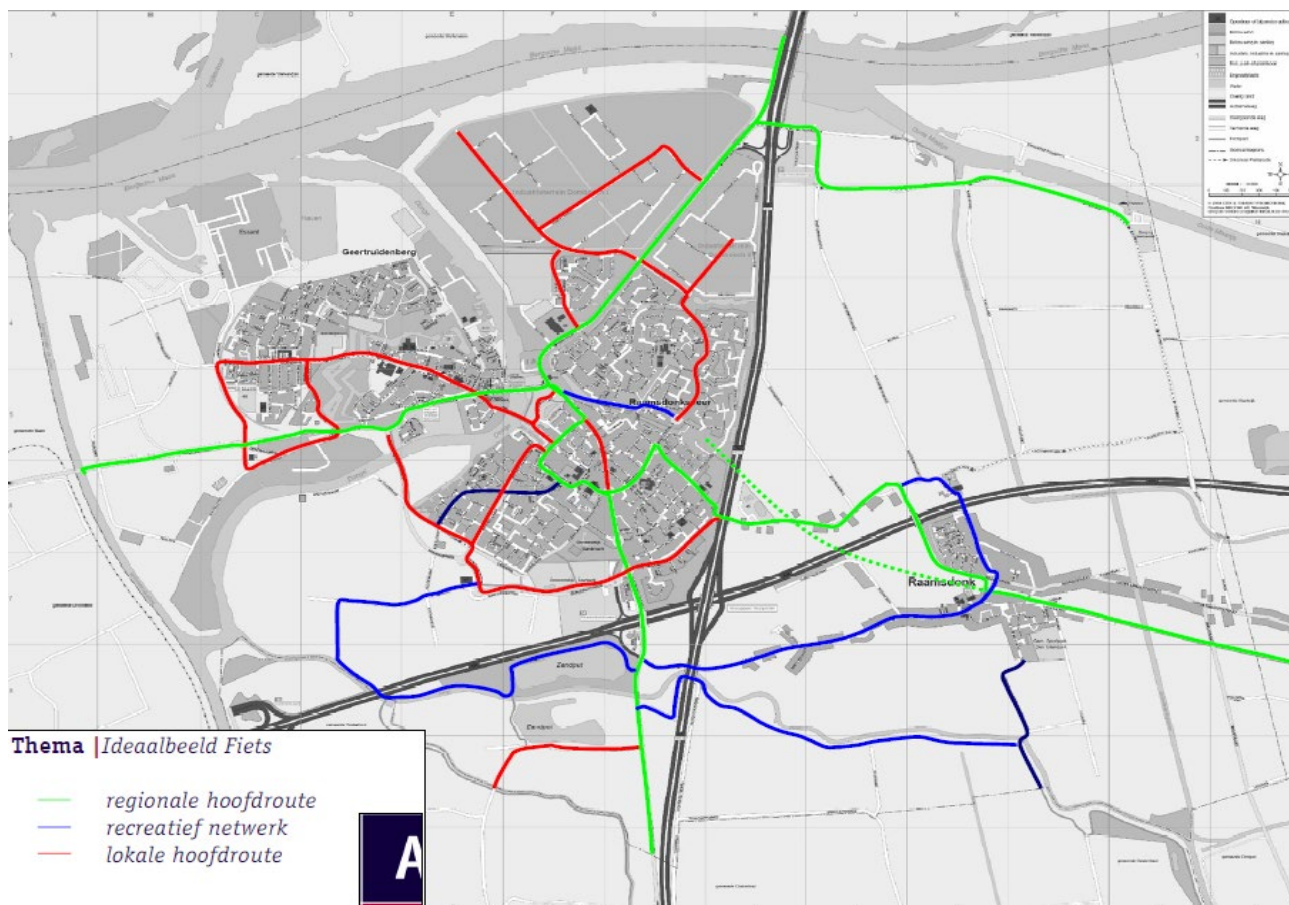
- De Amerweg in Geertruidenberg, tussen Centraleweg en Stadsweg, is GOW 50. In de huidige situatie is dat een ETW 60;
- Diverse wegen op Dombosch 1 en 2 zijn ETW. In de huidige situatie zijn die wegen GOW;
- De Julianalaan in Raamsdonksveer, tussen Beethovenlaan en Beatrixlaan, is ETW 30. In de huidige situatie is dat een GOW 50;
- De busroute Burgemeester Prinsenlaan – Van Wijngaardenstraat in Raamsdonksveer is ETW 30. In de huidige situatie is dat GOW 50;
- De Lindonklaan in Raamsdonksveer is ETW. In de huidige situatie is dat een GOW;
- De Kerklaan en Heemraadsingel, buiten de bebouwde kom tussen Raamsdonk en Raamsdonksveer, zijn GOW 50. In de huidige situatie zijn die wegen ETW 60;
- Heemraadsingel, Schansstraat en Luiten Ambachtstraat in de bebouwde kom van Raamsdonk zijn ETW 30. In de huidige situatie zijn die wegen GOW 50.



Figuur 9: Opgestelde visie wegenstructuur in kader van maatregelen omgeving Hooipolder

4.2.2 Fietsnetwerk

In het Mobiliteitsplan 2010 is het onderstaande ideaalbeeld voor routes van fietsverkeer weergegeven. Er is op dit moment geen actueel beeld van maatregelen die de laatste jaren zijn getroffen om dit ideaalbeeld te verwezenlijken of fietsroutes te verbeteren met betrekking tot comfort, veiligheid, samenhang en directheid.



Figuur 10: ideaalbeeld routes fietsverkeer (Mobiliteitsplan 2010)

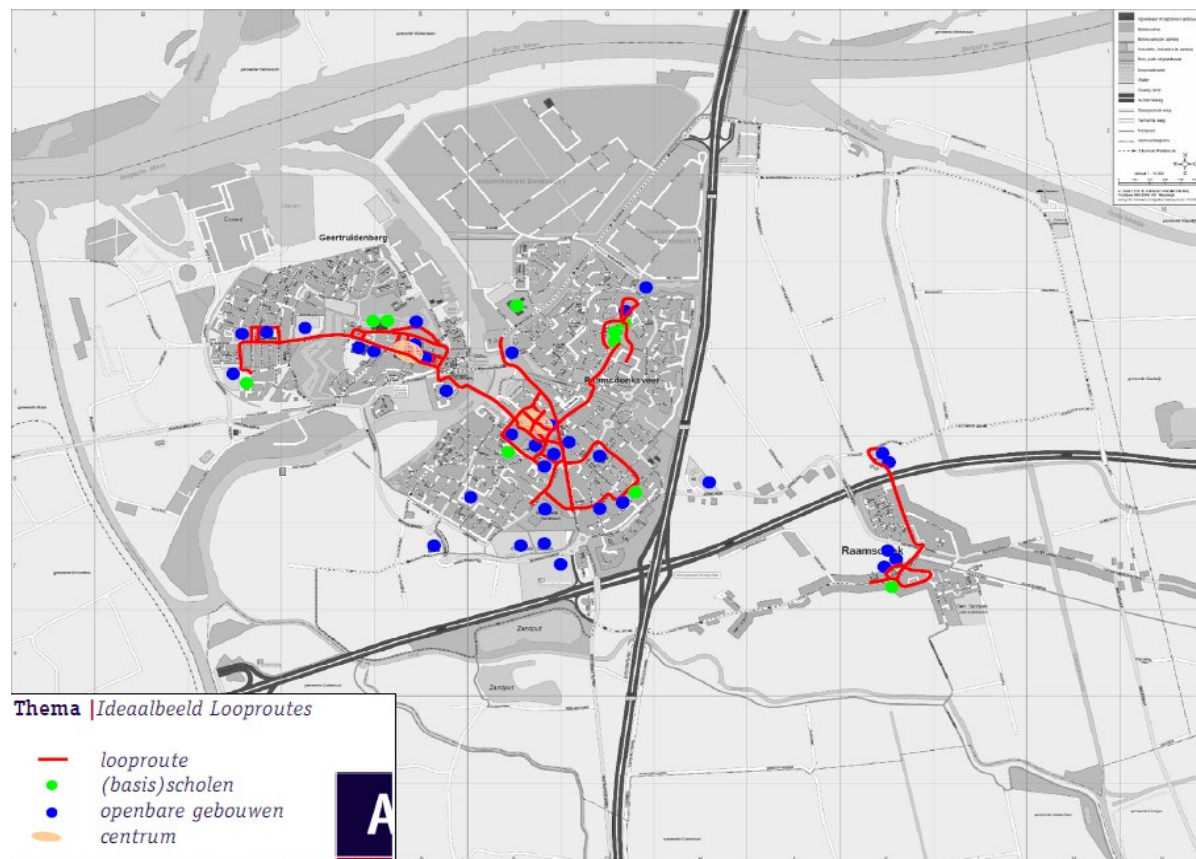
4.2.3 Looproutes

In het Mobiliteitsplan 2010 is het onderstaande ideaalbeeld voor looproutes weergegeven. Er heeft geen toets van deze looproutes plaatsgevonden op basis van inrichtings- of kwaliteitseisen. Wat opvalt is het ontbreken van een looproute in het netwerk van en naar het Dongemond College en de bedrijventerreinen.

Voor recreatief wandelen bestaat er een wandelnetwerk, dat ook door deze gemeente loopt. Dit netwerk is bedoeld voor recreatie en toerisme, maar is geen onderdeel van het functioneel loopnetwerk.

Het mobiliteitsbeleid uit 2010 gaat in op de vormgeving van voorzieningen van voetgangers en het toepassen van oversteekvoorzieningen per categorie weg. Ten aanzien van routes voor voetgangers is er op dit moment geen actueel beeld van maatregelen die de laatste jaren zijn getroffen om dit ideaalbeeld te verwezenlijken of looproutes te verbeteren.

In het nieuwe mobiliteitsplan wordt geen specifiek loopnetwerk opgenomen. Uitgangspunt is namelijk dat alle wegen onderdeel zijn van het loopnetwerk. Met verbetering van de toegankelijkheid voor mindervaliden wordt bijgedragen aan lopen en wandelen in het hele netwerk. Aandachtspunt bij het eventueel verbeteren van de voetgangersvoorzieningen is dat enkele scholen zijn of worden verplaatst, waardoor looproutes van schoolkinderen wijzigen.

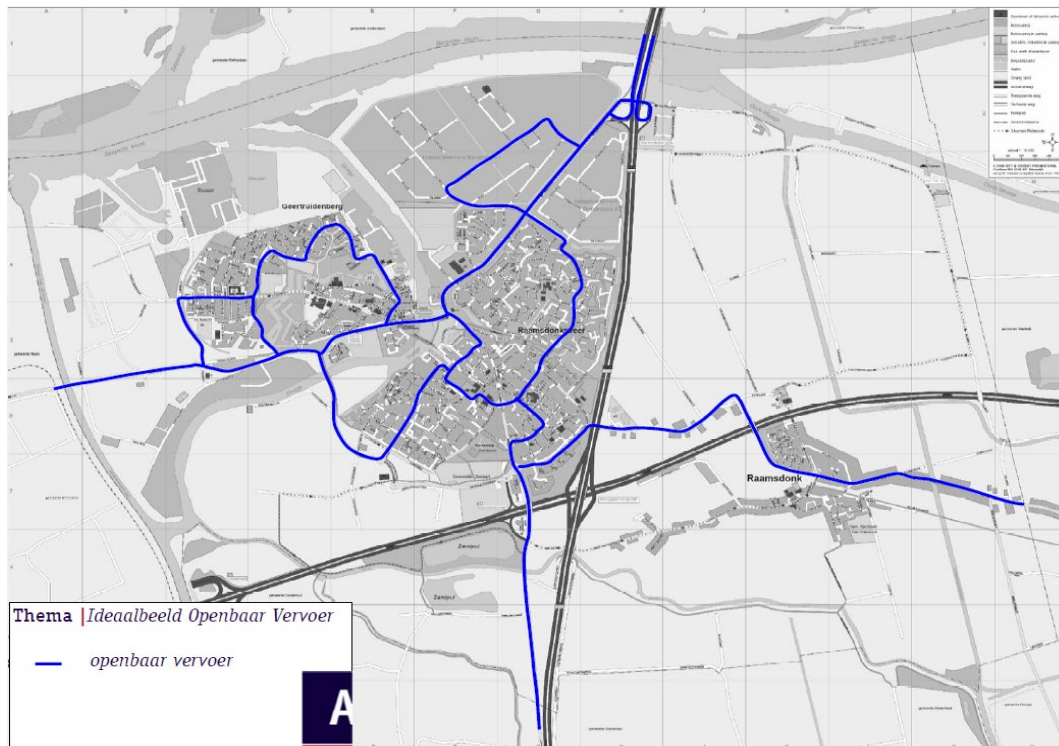


Figuur 11: ideaalbeeld looproutes (Mobiliteitsplan 2010)

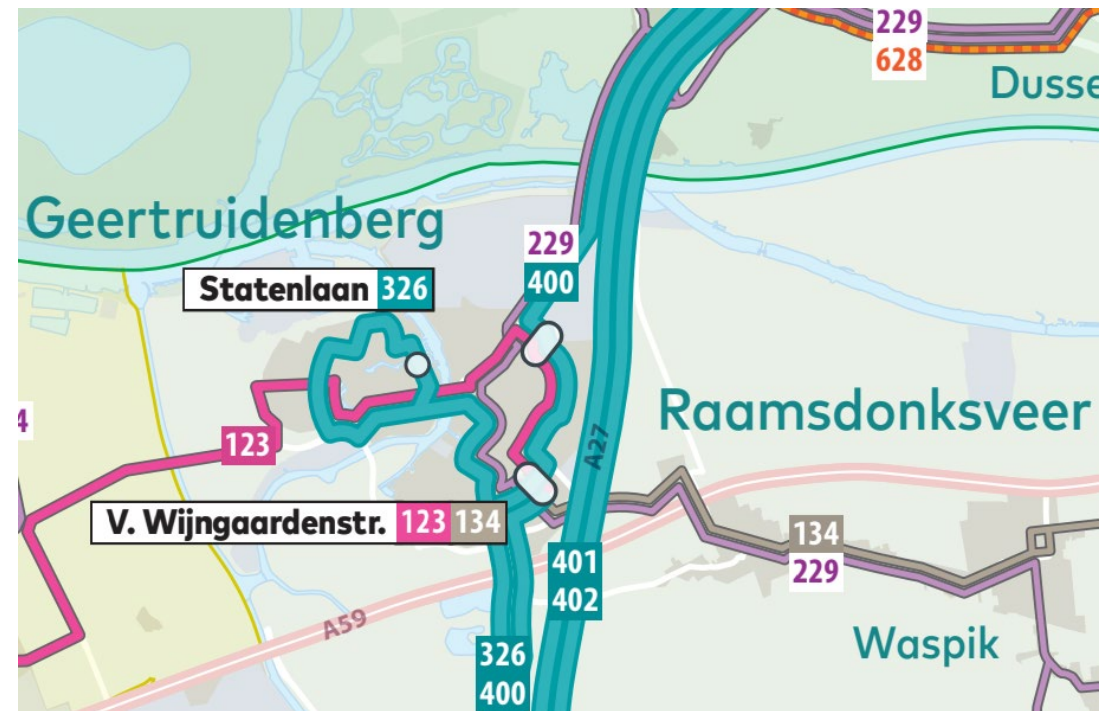
4.2.4 Netwerk openbaar vervoer

Figuur 12 geeft het ideaalbeeld voor routes van het openbaar vervoer weer, zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan2010. In het Mobiliteitsplan 2010 is aangegeven dat het aanbod van openbaar vervoer (2010) minimaal gehandhaafd dient te blijven. Voor de toekomstige situatie is de wens uitgesproken om nieuwe busroutes te realiseren via Raamsdonksveer-zuid, met een halte op de Kasteellaan, en via Dombosch (Ramgatseweg).

Het openbaar vervoer in (west)Brabant wordt verzorgd door Arriva. Figuur 13 is een uitsnede uit de huidige lijnennetkaart van Arriva. Er hebben sinds de vaststelling van het Mobiliteitsplan 2010 geen significante wijzigingen plaatsgevonden in de routes voor openbaar vervoer. Er is niet beoordeeld of er wijzigingen hebben plaatsgevonden in het aantal buslijnen en de frequentie van het busvervoer. De gewenste toevoegingen via Raamsdonksveer-zuid en Dombosch zijn niet gerealiseerd.



Figuur 13: ideaalbeeld routes openbaar vervoer (Mobiliteitsplan 2010)



Figuur 12: uitsnede lijnennetkaart Arriva

Naast deze openbaar vervoervoorzieningen bestaan er ook andere initiatieven en specifieke voorzieningen zoals de deeltaxi en ANWB-automaatje waar inwoners van Geertruidenberg gebruik van kunnen maken. De flexibele vervoersservice van Bravoflex rijdt nog niet in Geertruidenberg, maar de gemeente wil dit soort initiatieven altijd aanmoedigen in het kader van toegankelijkheid en bereikbaarheid voor mindervaliden. Omdat deze mobiliteitsvormen geen gebruik maken van specifieke (netwerk- of halte-)voorzieningen, hoeft hiervoor in de mobiliteitsvisie geen rekening te worden gehouden met aanpassing van infrastructuur of lijnvoering.

4.3 Parkeren

Het parkeerbeleid van gemeente Geertruidenberg is vastgelegd in het Parkeerbeleidsplan 'Parkeren doen we zo!'. Het plan beschrijft hoe omgegaan moet worden met parkeren bij nieuwe ontwikkelingen, en welke parkeernormen daarbij gehanteerd dienen te worden. Daarnaast wordt aandacht besteed aan het parkeren van verschillende doelgroepen, zoals gehandicaptenparkeren, parkeren van grote voertuigen en elektrische voertuigen. Ook beschrijft het plan welke vormen van parkeerregulering in Geertruidenberg ingezet kunnen worden en in welke gebieden. Het actualiseren van het parkeerbeleid is geen onderdeel van het nieuwe mobiliteitsplan. Met het huidige parkeerbeleid wordt invulling gegeven aan de wens uit het coalitieakkoord om parkeerproblematiek op de Markt in Geertruidenberg op te lossen.

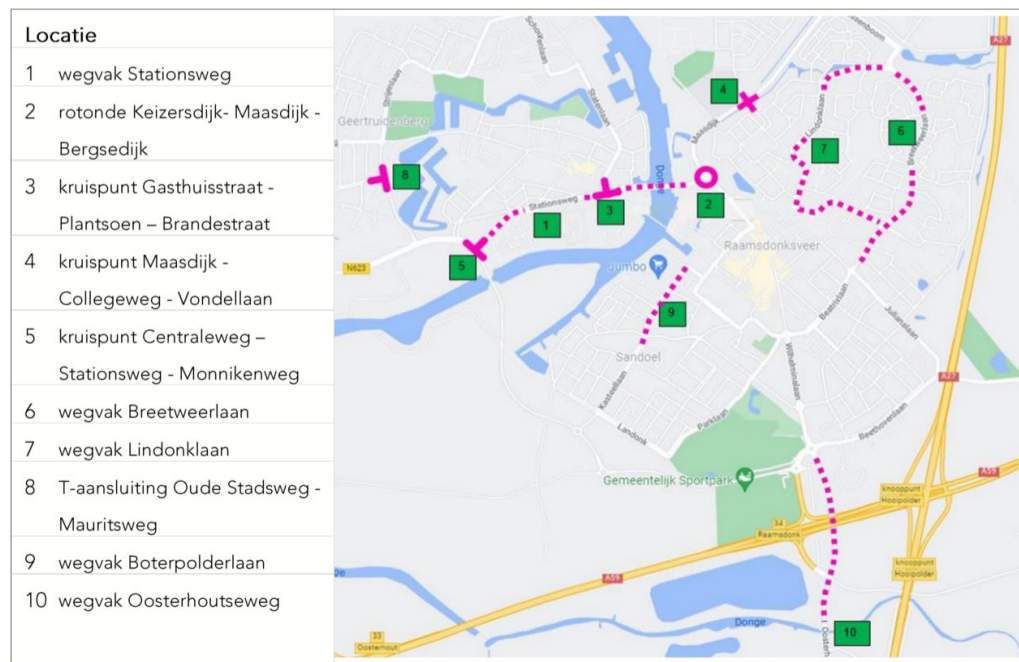
Begin 2022 heeft de gemeente nieuw plaatsingsbeleid voor publieke oplaadpalen vastgesteld. Dit beleid beschrijft de ontwikkeling van elektrisch vervoer, de doelen van de gemeente

ten aanzien van laadinfrastructuur en de wijze waarop de gemeente invulling geeft aan de uitrol van openbare laadinfrastructuur. Voor de periode 2022-2026 is de doelstelling om het aantal van 28 bestaande publieke laadpalen te laten groeien naar 120 publieke laadpunten in de gemeente.

4.4 Verkeersveiligheid

4.4.1 Top 10 onveilige verkeerslocaties

Met een participatietraject heeft de gemeente in 2021 een top 10 van meest onveilig ervaren verkeerssituaties en -locaties samengesteld. Deze locaties zijn vervolgens verkeerskundig beoordeeld, op basis waarvan verbetervoorstellen en kostenramingen voor maatregelen zijn opgesteld en geprioriteerd. De gemeenteraad van Geertruidenberg heeft besloten de prioritering van de verbetervoorstellen mee te nemen bij de afwegingen in het uitvoeringsprogramma van het nieuwe mobiliteitsplan. Figuur 14 geeft de top 10 locaties weer.



Figuur 14: : Top 10 onveilige verkeerslocaties

4.4.2 Risicoanalyse

Om de verkeersveiligheid in Nederland te verbeteren en het toenemende aantal verkeersslachtoffers terug te dringen is in opdracht van het Ministerie van IenW het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) opgesteld. Daarbij ligt de nadruk op een proactieve aanpak: een verschuiving van beleid op basis van ongevals cijfers (reactief) naar een risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid (proactief). Proactief werken aan verkeersveiligheid helpt wegbeheerders om vroegtijdig risico's in het verkeerssysteem te detecteren en gericht effectieve maatregelen te nemen om de risico's te verkleinen of weg te nemen.

In het kader van het SPV is de afgelopen periode een risicoanalyse uitgevoerd voor de gemeente. Het document 'Risicoanalyse Geertruidenberg' is in 2022 opgeleverd. Op basis van verschillende databronnen is een analyse uitgevoerd voor de risicothema's (zoals vastgelegd in het SPV) die voor de gemeente Geertruidenberg het meest prioritair zijn. Daaruit zijn locaties naar voren gekomen waar een combinatie van risicofactoren leidt tot een verhoogd algeheel risico. De volgende belangrijkste of meest opvallende risicolocaties zijn genoemd:

- Julianastraat, Lindonklaan (risico-subthema: 50 km/u wegen / fiets/e-bike);
- Keizersdijk (risico-subthema: 50 km/u wegen / fiets/e-bike);
- Heemraadsingel (ten oosten van de Raadhuisstraat), Schansstraat, Luiten Ambachtstraat (risico-subthema: 50 km/u wegen / fiets/e-bike);
- Oversteek Burgemeester Krijgsmangeerde – Breetweerlaan (risico-subthema: 50 km/u wegen / fiets/e-bike);

- Kruispunt Beelaertsweg – Oosterhoutseweg (risico-subthema: fiets/e-bike);
- Oversteek Boterpolderlaan – Sandoel (risico-subthema: 50 km/u wegen / fiets/e-bike).

4.4.3 Ongevallen

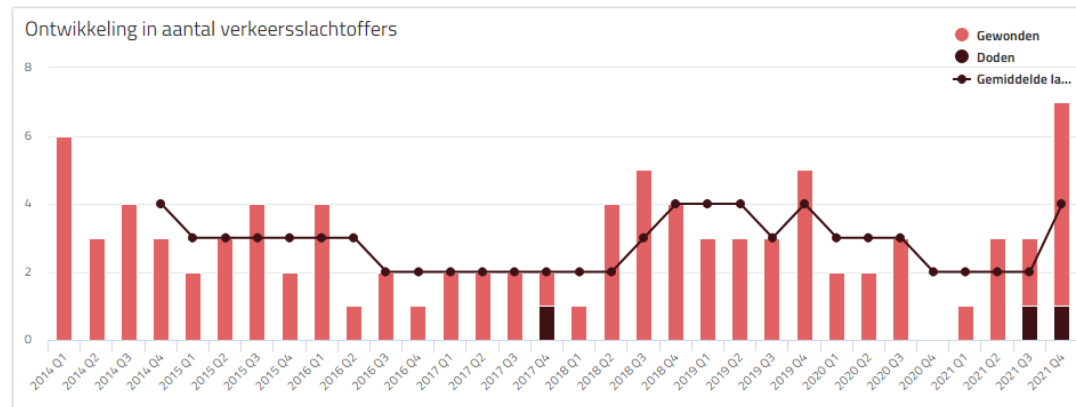
Veel van de verkeersmaatregelen die in de afgelopen jaren zijn uitgevoerd, hebben tot doel om de verkeersveiligheid te verbeteren. De objectieve verkeersveiligheid voor Geertruidenberg is nader bekeken met behulp van de geregistreeerde ongevallen (door de politie) van 2014 tot en met 2021. Het aantal verkeersongevallen en het aantal slachtoffers in de periode 2017 – 2021 is weergegeven in onderstaande tabel. Dit betreft het aantal ongevallen op wegen in beheer van de gemeente Geertruidenberg.

JAAR	ONGEVALLEN	GEWONDEN	DODEN
2017	60	7	1
2018	79	14	0
2019	72	14	0
2020	60	7	0
2021	71	12	2

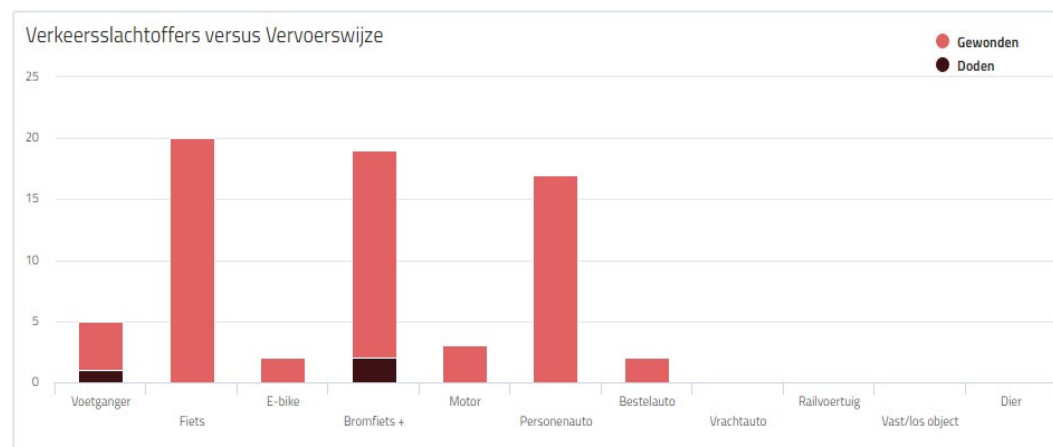
Tabel: aantal ongevallen per jaar (bron: VIA)

Figuur 15 geeft de trend voor het aantal verkeersslachtoffers weer in de periode 2014-2021. Statistisch gezien is hieruit geen goede conclusie te trekken, omdat er in de periode 2020-2021 sprake is geweest van een andere verkeerssituatie dan de jaren

ervoor, veroorzaakt door de coronapandemie. Toch laat deze trend wél zien dat het aantal verkeersslachtoffers niet afneemt. Figuur 16 laat zien dat in deze periode vooral fietsers en bromfietsers slachtoffer waren, gevolgd door bestuurders van personenauto's.



Figuur 15: Aantal verkeersslachtoffers in de periode 2014-2021



Figuur 16: Vervoerswijze verkeersslachtoffers in de periode 2014-2021

De belangrijkste aandachtlocaties, op basis van het aantal verkeersongevallen, zijn weergegeven in figuur 17. Dit zijn alle locaties op gemeentelijke wegen, waar drie of meer ongevallen dichtbij elkaar hebben plaatsgevonden in de periode 2017-2021. De tabel hiernaast beschrijft de exacte locaties, het aantal ongevallen en de ernst.

Tabel rechts: beschrijving
aandachtslocaties met
aantallen ongevallen en
afloop

VOC LOCATIE (OMSCHRIJVING)	ONGE VALLEN	GEWON DEN	DODEN
Beatrixlaan, Prins Bernhardstraat, Sint Jozeflaan, Wilhelminalaan	5	1	0
Bergsedijk, Maasdijk	5	1	0
Borstlappenweg	3	0	0
Boterpolderlaan	3	0	0
Centraleweg, Julianastraat, Stationsweg	5	0	0
Centraleweg, Koestraat	3	1	1
Centraleweg, Oude Stadsweg	10	1	0
Doornboom, Essenboom	4	2	0
Essenboom, Maasdijk, Zalmweg	3	0	0
Fietspad, Heemraadsingel, Kerklaan	3	0	0
Keizersveer	7	1	0
Maasdijk	5	3	0
Meidoornstraat	5	2	0
Monnikenweg	3	0	0
Oosterhoutseweg	4	0	0
Oosterhoutseweg	9	6	0
Ramgatseweg, Zalmweg	3	0	0
Stationsweg	6	1	1
Werfkampenseweg	3	0	0



Figuur 17: aandachtslocaties verkeersveiligheid op basis van aantal ongevallen

4.4.4 Relatie ongevallen - rijnsnelheden

De verkeersveiligheidsrapportage BLIQ maakt een vergelijking tussen trajecten waarbij naast het aantal ongevallen wordt gekeken naar de snelheid van het verkeer op dat traject. Hiermee kan een relatie worden gelegd tussen een hoge ongevallenscore en te hard rijden. Afbeelding 18 laat deze vergelijking voor Geertruidenberg zien:

- De rode en oranje trajecten zijn de meest onveilige trajecten;
- Met zwarte cijfers in een wit kader zijn de 10 meest onveilige kruispunten weergegeven;
- Met witte cijfers in een zwart kader zijn de 10 meest onveilige trajecten weergegeven.

Deze informatie heeft mogelijk weinig meerwaarde omdat er al een risico-analyse is uitgevoerd (paragraaf 4.4.2), maar het is goed of de aandachtslocaties van beide analyses overeen komen.



Figuur 18: relatie ongevallenscore – rijnsnelheden

VERKEER INFRA MOBILITEIT



Megaborn

techniek met beleid

bezoekadres

Steenweg 17b • 4181 AJ Waardenburg
Linie 608 • 7325 DZ Apeldoorn
Brieltjenspolder 28b • 4921 PJ Made
Hanzeweg 21 • 2803 MC Gouda

correspondentieadres

Postbus 56 • 4180 BB Waardenburg

contact

0418 654900

info@megaborn.com

www.megaborn.com