

Mobiliteitsplan Woensdrecht 2026-2030



Deel B: Veiligheid

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	3
Inleiding	3
1.1 Duurzaam veilig	3
1.2 Nieuwe aanpak verkeersveiligheid: Strategisch Plan Verkeersveiligheid	3
1.3 Brabants Verkeersveiligheidsplan	4
1.4 Verkeersveiligheid in Woensdrecht	5
1.5 Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2	7
Verkeersveiligheid in cijfers	7
2.1 Inleiding	7
2.2 Objectieve gegevens	8
2.3 Subjectieve gegevens	9
2.4 Opmaat naar vervolg	11
Hoofdstuk 3	12
Infrastructuur	12
3.1 Aanleiding	12
3.2 Aanpak	12
Hoofdstuk 4	14
Gedrag en educatie	14
4.1 Aanleiding	14
4.2 Aanpak	15
Hoofdstuk 5	16
Handhaving	16
5.1 Aanleiding	16
5.2 Aanpak	16
Bijlage 1	18
Bronnenoverzicht	18
Bijlage 2	20
Risicoanalyse Verkeersveiligheid Woensdrecht	20
2.1 Risico thema's	20
2.2 Risicolocaties	21
Bijlage 3	23
BLIQ Verkeersveiligheidsrapportage Woensdrecht 2020-2024	23

Hoofdstuk 1

Inleiding

De gemeente Woensdrecht streeft ernaar het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. In dit hoofdstuk beschrijven we hoe we dit willen bereiken. Dit hoofdstuk maakt deel uit van het Mobiliteitsplan van de gemeente Woensdrecht.

Het eerdere Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP 2021-2025) kende een reactieve aanpak met voornamelijk een praktische insteek. Per modaliteitsvorm zijn hierin een visie en ambities geformuleerd. Voor verkeersveiligheid zijn destijds acties benoemd voor educatie, voorlichting en handhaving. In het Mobiliteitsplan gaan we over naar een proactieve risicogestuurde en datagedreven aanpak. Het plan richt zich op het verbeteren van de verkeersveiligheid voor alle typen weggebruikers, met extra focus op kwetsbare verkeersdeelnemers als voetgangers, fietsers en ouderen. De nieuwe aanpak heeft voornamelijk invloed op de uitvoering van zaken. Op die manier dus nog steeds praktisch. Met een uitvoeringsplan formuleren we concrete maatregelen waarbij we ook rekening houden met eerdere ambities uit het GVVP.

1.1 Duurzaam veilig

In de jaren '90 kreeg verkeersveiligheid een sterke landelijke impuls met de introductie van het programma 'Duurzaam Veilig Wegverkeer'. Dit programma legde de basis voor een veiliger verkeerssysteem door een integrale aanpak waarin drie essentiële pijlers centraal staan:

- **Veilige infrastructuur en omgeving:** Wegen en verkeersvoorzieningen worden zo ingericht dat de kans op ernstige ongevallen wordt geminimaliseerd. Dit omvat onder andere gebiedsontsluitingswegen, 30 km/u-zones en gescheiden rijbanen voor verschillende verkeersdeelnemers.
- **Gedrag en educatie:** Bewustwording en verkeerseducatie spelen een cruciale rol bij het veiliger maken van verkeersdeelnemers, van jonge kinderen tot ervaren bestuurders.
- **Handhaving:** Effectieve controle en handhaving zorgen ervoor dat verkeersregels worden nageleefd en risicogedrag wordt ontmoedigd.

Met Duurzaam Veilig werd de basis gelegd voor een preventieve en systematische benadering van verkeersveiligheid, waarbij menselijke fouten zoveel mogelijk worden opgevangen door een veilige infrastructuur en duidelijke regels. Dit programma vormt nog steeds een belangrijke leidraad voor hedendaags verkeersveiligheidsbeleid. In Woensdrecht worden de principes van Duurzaam Veilig structureel toegepast bij herinrichtingen van wegen. Dit speelt ook een centraal onderdeel bij de wegencategorisering die in deel C is uitgewerkt in dit Mobiliteitsplan.

1.2 Nieuwe aanpak verkeersveiligheid: Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Om de toenemende verkeersonveiligheid in Nederland effectief aan te pakken, is een nieuwe werkwijze ontwikkeld. Deze werkwijze is vastgelegd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) en markeert een belangrijke koerswijziging in het verkeersveiligheidsbeleid. Waar voorheen vooral reactief werd ingegrepen op basis van ongevalgegevens, richt het SPV zich op een proactieve, risicogestuurde aanpak. Dit betekent dat verkeersveiligheidsmaatregelen niet pas worden genomen na ongelukken, maar juist preventief op basis van risico-

indicatoren. Het SPV benoemt negen beleidsthema's die de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's in kaart brengen:

- **Veilige infrastructuur:** De inrichting van wegen en fietspaden draagt bij aan veiligheid.
- **Heterogeniteit in het verkeer:** De mix van verschillende voertuigen en snelheden kan risico's opleveren.
- **Technologische ontwikkelingen:** Innovaties in voertuigen en infrastructuur brengen zowel kansen als uitdagingen met zich mee.
- **Kwetsbare verkeersdeelnemers:** Denk aan voetgangers, fietsers en ouderen, die extra bescherming nodig hebben.
- **Onervaren verkeersdeelnemers:** Met name jongeren en beginnende bestuurders vormen een risicogroep.
- **Rijden onder invloed:** Alcohol en drugs in het verkeer blijven een groot gevaar.
- **Snelheid in het verkeer:** Te hard rijden vergroot de kans op ernstige ongelukken.
- **Afleiding in het verkeer:** Bijvoorbeeld door smartphonegebruik tijdens het rijden.
- **Verkeersovertreders:** Personen die zich bewust niet aan de verkeersregels houden.

De eerste drie thema's richten zich op het verkeerssysteem en voertuigtechnologie. Thema's vier en vijf hebben betrekking op specifieke risicogroepen en vervoerswijzen. De laatste vier thema's gaan over risicovol verkeersgedrag. Het SPV dient als leidraad voor landelijke, regionale en lokale overheden.

Voor de gemeente Woensdrecht is deze nieuwe risicogestuurde aanpak bijzonder relevant. Als landelijke gemeente met verspreide kernen, een ouder wordende bevolking en relatief hoge fietsmobiliteit, komen verschillende SPV-risicothema's duidelijk tot uiting in het lokale verkeersbeeld.

1.3 Brabants Verkeersveiligheidsplan

Het Brabants Verkeersveiligheidsplan 2024-2027 (BVVP) is een gezamenlijke inspanning van Rijkswaterstaat, de provincie Noord-Brabant, gemeenten, het Openbaar Ministerie en de politie om de verkeersveiligheid in de regio te verbeteren. Het plan heeft als ambitie om het aantal verkeersslachtoffers tegen 2030 te halveren ten opzichte van 2019, met als ultieme doel nul verkeersslachtoffers.

Om de verkeersveiligheid in Noord-Brabant te verbeteren wordt in dit plan ingezet op drie pijlers gedragsverandering, handhaving en infrastructuur. Deze drie pijlers worden verder uitgewerkt binnen de focusthema's fiets, afleiding en onervaren verkeersdeelnemers.

Focusthema Fiets

- **Gedrag:** Gemeenten en provincie zetten zich in voor fietsveiligheid via verkeerseducatie, gedragsobservaties en campagnes zoals Doortrappen en SmartwayZ.nl.
- **Handhaving:** Politie en gemeenten werken samen aan handhavingssystemen en datagedreven handhaving. BOA's kunnen mogelijk bijdragen.
- **Infrastructuur:** Wegbeheerders verbeteren fietsinfrastructuur volgens CROW-richtlijnen, met veilige oversteekplaatsen en gescheiden verkeersstromen. Er wordt onderzoek gedaan naar lichte elektrische voertuigen en betrouwbare fietsdata.

Focusthema Afleiding

- **Gedrag:** Afleiding (zoals smartphonegebruik) wordt onderdeel van verkeerseducatie. Er lopen campagnes zoals MONO en initiatieven gericht op bedrijven en weggebruikers.
- **Handhaving:** Politie handhaaft op afleiding in het verkeer met MONO-acties en de inzet van technologie (MONOcam, Focusflitser). Gemeenten bekijken de rol van BOA's hierin.
- **Infrastructuur:** Wegbeheerders verminderen afleidende elementen zoals reclameborden.

Focusthema Onervaren verkeersdeelnemers

- Gedrag: Jongeren krijgen extra verkeerseducatie bij de overgang naar voortgezet onderwijs. Er wordt aandacht besteed aan scooterrijders, e-bikegebruikers en sociale normen in het verkeer.
- Handhaving: Politie handhaaft op risicovol gedrag (zoals snelheid, alcohol en afleiding). Het Halt-programma wordt mogelijk uitgebreid.
- Infrastructuur: CROW-richtlijnen en een blauwdruk helpen bij een veiligere infrastructuur voor onervaren verkeersdeelnemers.

De samenwerkende partners werken ten tijde van het opstellen van dit Mobiliteitsplan aan het uitvoeringsprogramma 2025-2027. Hierin staat de nadere uitwerking van de activiteiten op maatregelniveau, die jaarlijks wordt herijkt. De gemeente Woensdrecht onderschrijft de ambitie van het Brabants Verkeersveiligheidsplan en sluit aan bij de voorgestelde focusthema's.

1.4 Verkeersveiligheid in Woensdrecht

De gemeente Woensdrecht sluit met haar verkeersveiligheidsbeleid nadrukkelijk aan bij de landelijke en provinciale kaders, maar geeft hieraan invulling op een manier die past bij de lokale situatie en schaal. In het vorige hoofdstuk is de brede beleidscontext geschetst: het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) en het regionale Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP) vormen de koers en bieden handvatten voor gemeenten. De gemeente Woensdrecht past deze kaders toe via een lokaal gerichte, risicogestuurde aanpak. In de praktijk betekent dit voor Woensdrecht:

- De principes van Duurzaam Veilig worden als basis gehanteerd bij ontwerp en inrichting van wegen.
- Met behulp van data-instrumenten zoals de BLIQ-rapportage en de risicoanalyse volgens SPV-methodiek brengt de gemeente de lokale risico's en knelpunten in kaart.
- Hierbij is specifiek aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers, ouderen en schoolgaande kinderen. Dit sluit naadloos aan bij de drie focusthema's uit het Brabants Verkeersveiligheidsplan: fiets, afleiding en onervaren verkeersdeelnemers.
- De gemeentelijke aanpak is nadrukkelijk proactief en datagedreven: niet pas reageren na een ongeval, maar vooruitkijken naar risicovolle situaties en patronen.
- Daarnaast vormt de evaluatie van het vorige GVVP (2021–2025) een belangrijke input. Daaruit blijkt dat een aantal acties op het gebied van infrastructuur, landbouwverkeer en fietsinrichting structureel vervolg nodig hebben.

Deze uitgangspunten worden in het volgende hoofdstuk onderbouwd met concrete cijfers, analyses en risicolocaties, op basis van data uit BLIQ, VIA en de risicoanalyse verkeersveiligheid. Deze lokale vertaalslag maakt verkeersveiligheid in Woensdrecht concreet, gericht en uitvoerbaar. De ambitie is helder: een veiliger verkeerssysteem voor alle inwoners, met prioriteit voor plekken waar risico's het grootst zijn.

1.5 Leeswijzer

In dit deel van het Mobiliteitsplan zoomen we in op het thema **verkeersveiligheid**. De aanpak in Woensdrecht is opgebouwd rond drie pijlers: infrastructuur, gedrag & educatie en handhaving. Om dit helder en gestructureerd te presenteren, is deel B als volgt opgebouwd:

Hoofdstuk 2 – Verkeersveiligheid in cijfers

Dit hoofdstuk biedt de feitelijke onderbouwing voor het beleid. We brengen zowel objectieve gegevens (zoals ongevallendata, snelheidsmetingen en risicolocaties) als subjectieve signalen (zoals meldingen en politieke prioriteiten) in kaart. Bronnen zoals de BLIQ-rapportage, de risicoanalyse (SPV-methodiek) en lokale meldsystemen vormen de basis.

Hoofdstuk 3 – Infrastructuur

Hier beschrijven we hoe we de fysieke verkeersomgeving veiliger maken. We volgen het gedachtegoed van Duurzaam Veilig en passen dit toe op de lokale situatie. Naast nieuwe risicogebieden nemen we ook openstaande acties uit het vorige GVVP mee, zoals knelpunten in landbouwverkeer en fietsinfrastructuur.

Hoofdstuk 4 – Gedrag en educatie

Verkeersveiligheid gaat niet alleen over infrastructuur, maar ook over gedrag. In dit hoofdstuk kijken we naar bewustwording, educatie en gedragsbeïnvloeding. Hierbij is bijzondere aandacht voor kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers, in lijn met het Brabants Verkeersveiligheidsplan.

Hoofdstuk 5 – Handhaving

In dit laatste hoofdstuk behandelen we de inzet van toezicht en controle, bijvoorbeeld door politie en BOA's, en hoe dit kan bijdragen aan de naleving van verkeersregels. Ook bespreken we ondersteunende maatregelen zoals verkeersdisplays en buurtinitiatieven.

Aanleiding-aanpak

In de hoofdstukken 3 t/m 5 hanteren we een vaste opbouw bestaande uit twee onderdelen:

- **Aanleiding:** We benoemen de knelpunten en risico's in de huidige weginrichting op basis van objectieve en subjectieve gegevens.
- **Aanpak:** We beschrijven hoe we deze risico's strategisch benaderen, bijvoorbeeld door het toepassen van ontwerprichtlijnen uit Duurzaam Veilig en het gebruik van risicoanalyses.

Deze opbouw zorgt ervoor dat beleid en praktijk logisch op elkaar aansluiten – met als gezamenlijk doel: een veiliger Woensdrecht voor iedereen.

Hoofdstuk 2

Verkeersveiligheid in cijfers

In dit hoofdstuk brengen we de verkeersveiligheid in Woensdrecht in kaart aan de hand van zowel objectieve gegevens als subjectieve signalen. Door deze bronnen te combineren ontstaat een volledig beeld van de feitelijke risico's én de ervaren verkeers(on)veiligheid.

Een effectief verkeersveiligheidsbeleid begint bij inzicht. Niet alleen in ongevallen die hebben plaatsgevonden, maar juist ook in locaties, wegkenmerken en verkeersgedrag die het risico op ongevallen vergroten. Daarom kiest de gemeente Woensdrecht voor een combinatie van objectieve data en subjectieve signalen als basis voor haar verkeersveiligheidsaanpak.

2.1 Inleiding

Waar vroeger vooral werd gestuurd op geregistreeerde ongevallen, maken we nu gebruik van een breed palet aan gegevens, waarmee risico's eerder worden gesignaleerd. Zo kunnen preventieve maatregelen worden genomen, nog vóórdat zich ernstige incidenten voordoen.

Voor de analyse is gebruikgemaakt van diverse objectieve en subjectieve bronnen, waaronder verkeersongevallendata, snelheidsprofielen, risicoanalyses en signalen van inwoners. Hieronder het overzicht van geraadpleegde bronnen. Het complete overzicht is terug te vinden in bijlage 1.

	Bron	Type	Periode	Wat meet het?
Objectief	Risicoanalyse Woensdrecht (RHDHV)	Objectief	2022	Weginrichting, intensiteiten, risico-indicatoren (SPV-methodiek)
	BLIQ Verkeersveiligheidsrapportage	Objectief	2020–2024	Verkeersongevallen, snelheidsovertredingen, CROSS-scores
	TomTom Move Dashboard	Objectief	Actueel	Reistijden, congestie, herkomst/bestemmingen
	Signalen inwoners (Gemeentelijk meldsysteem)	Subjectief	2020–2024	Inwonerservaringen m.b.t. verkeersveiligheid
Subjectief	Raadsinput	Subjectief	2025	Politiek-bestuurlijke aandachtspunten

2.2 Objectieve gegevens

Voor een effectieve verkeersveiligheidsaanpak is het essentieel om te weten waar in de gemeente verhoogde risico's optreden. De gemeente Woensdrecht baseert haar beleid op een combinatie van objectieve analyses: de risicoanalyse (SPV-methodiek, uitgevoerd door RHDHV) en de BLIQ-verkeersveiligheidsrapportage (2020–2024). Deze bronnen brengen zowel infrastructurele als gedragogerelateerde risico's in kaart.

Risicoanalyse Woensdrecht (RHDHV, 2022)

De risicoanalyse is gebaseerd op de methodiek van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV), waarin wordt gekeken naar de mate waarin wegen voldoen aan de principes van Duurzaam Veilig. De analyse richt zich onder meer op verkeersintensiteit, snelheid (V85), en de inrichting van wegen in relatie tot hun functie. De belangrijkste bevindingen zijn:

- Veel 30- en 60 km/u wegen in Woensdrecht scoren 'matig' tot 'onvoldoende' op de vormtoets. De inrichting sluit niet aan bij de verkeersfunctie, wat leidt tot verhoogd risico.
- Met name binnen de bebouwde kom zijn verblijfswegen onvoldoende geloofwaardig ingericht, wat uitnodigt tot te hoge snelheden.
- De risicoanalyse wijst een aantal concrete wegen en kruispunten aan met verhoogde scores op basis van inrichting, intensiteit en snelheid.

De volgende risicolocaties zijn aanwezig op basis van SPV-methodiek:

- Bergsestraat – Huijbergen
- Kruising Heijmansven/ Veenbes – Huijbergen
- Weg naar Wouw – Overbergseweg – Huijbergen
- Abdijlaan – Ossendrecht
- Onze Lieve Vrouw Ter Duinenlaan (t.b.v. het ZuidWestHoekCollege)/ N289 – Ossendrecht
- Oversteek N289 – Bosweg – Putte
- N289 – Putte

Deze analyse benadrukt de noodzaak tot herinrichting van risicovolle wegen, met name op locaties waar de vorm niet aansluit bij de verkeersfunctie. Dit vraagt met name om maatregelen binnen de pijler infrastructuur. Het totaaloverzicht van de resultaten is terug te vinden in bijlage 2.

BLIQ Verkeersveiligheidsrapportage (2020–2024)

BLIQ brengt risico's in kaart op basis van objectieve ongevallencijfers, snelheidsovertredingen en de zogenaamde CROSS-score (combinatie van kans en ernst van een ongeval). In Woensdrecht laat deze analyse zien dat zowel op kruispunten als op langere routes verhoogde risico's optreden, met name door snelheidsovertredingen en verkeersdruk. In bijlage 3 is de BLIQ-rapportage toegevoegd.

In de periode 2020–2024 zijn in totaal 678 verkeersongevallen geregistreerd (op gemeentelijke wegen, provinciale wegen en snelwegen), met 110 gewonden, 33 mogelijke gewonden en 5 dodelijke slachtoffers. Van deze slachtoffers behoort ongeveer 50% tot een kwetsbare verkeersdeelnemersgroep: voetgangers, fietsers, e-bikers en bromfietzers+. Daarnaast is 28% van de slachtoffers jonger dan 25 jaar, wat duidt op verhoogde risico's onder jongeren.

Ongevallen zijn niet geconcentreerd op één moment van de dag, maar doen zich verspreid voor. Met lichte pieken tijdens spitsuren en avonduren. De BLIQ-analyse brengt kruispunten en trajecten in beeld met een verhoogd risico, op basis van de zogeheten CROSS-score (combinatie van ongevalskans en impact). Hierbij is een top 10 van de meest onveilige kruispunten en top 10 van de meest onveilige routes opgesteld. Dit voor het gehele grondgebied

van de gemeente Woensdrecht. Deze is terug te vinden in bijlage 3. De kruispunten en routes in beheer bij de gemeente Woensdrecht zijn hieronder opgenomen.

Locaties uit top 10 meest onveilige kruispunten o.b.v. CROSS-score

- Ossendrechtseweg/ Van der Meulenplein – Hoogerheide
- Antwerpsestraatweg/ Scheldeweg – Hoogerheide
- Dorpsstraat/ Rijzendeweg – Woensdrecht
- Doelstraat/ Scheldeweg – Hoogerheide

Routes uit top 10 meest onveilige routes o.b.v. CROSS-score

- Ossendrechtseweg – Hoogerheide
- Weg naar Wouw – Huijbergen
- Dorpsstraat - Langeweg – Nieuweweg - Woensdrecht
- Huijbergsebaan – Moerkantsebaan – Huijbergen

Deze objectieve analyse benadrukt de noodzaak van aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers en laat zien waar infrastructurele knelpunten en gedragsrisico's samenkomen. De resultaten vormen input voor maatregelen binnen de pijlers infrastructuur, gedrag en handhaving.

2.3 Subjectieve gegevens

Signalen

In de periode 2023–2024 zijn in totaal 268 meldingen verzameld over verkeersveiligheid binnen de gemeente Woensdrecht. Deze meldingen zijn afkomstig van inwoners, verkeerswerkgroepen en andere lokale betrokkenen en zijn per kern (Hoogerheide, Ossendrecht, Putte, Huijbergen en Woensdrecht) geordend. Ze zijn gecategoriseerd naar drie beleidsmatige pijlers: infrastructuur, gedrag & educatie en handhaving.

De meeste signalen (151) betreffen knelpunten in de fysieke infrastructuur, gevolgd door gedrag en educatie (62) en handhaving (55). De meldingen richten zich op alle vervoersmodaliteiten, met extra aandacht voor voetgangers en fietsers als kwetsbare verkeersdeelnemers. Hieruit kunnen de volgende hoofdlijnen onderscheiden worden:

- Oversteeklocaties zijn op veel plekken onveilig of ontbreken geheel, met name nabij scholen, bushaltes en voorzieningen.
- Fietsvoorzieningen zijn geregeld onvoldoende gescheiden van gemotoriseerd verkeer of ontbreken in dorpskernen.
- Snelheidsbeleving is een structureel probleem, vooral bij dorpsentrees en op doorgaande wegen, met zorgen over remmende werking van de inrichting.
- Schoolomgevingen kennen tijdens piekmomenten veel onoverzichtelijkheid en foutparkeren.
- Handhavingsverzoeken richten zich op snelheidsovertredingen, negeren van verkeersregels en sluiptverkeer bij files op A4/A58.
- Kruispunten worden vaak als onduidelijk of onveilig ervaren, door complexe verkeerssituaties of beperkte zichtbaarheid.

Per kern valt op:

- Hoogerheide scoort het hoogst qua meldingen, met name over kruispunten en verkeer rondom scholen.
- Ossendrecht kent relatief veel meldingen over sluiptverkeer en oversteken bij sport- en voorzieningen.
- Putte laat een brede spreiding zien over alle thema's, met veel aandacht voor inrichting en snelheid.
- Huijbergen meldt veel knelpunten in de infrastructuur en het gedrag op doorgaande routes.
- Woensdrecht kent meldingen over oversteken en scooteroverlast.

De gemeente beschikt over een centraal signalensysteem waarin alle meldingen zijn vastgelegd, inclusief herkomst, type, locatie, modaliteit en terugkoppeling. Dit zorgt voor transparantie, integraliteit en borging richting verdere beleidsvorming. De meldingen tonen aan dat verkeersveiligheid niet alleen draait om feitelijke ongevallen, maar ook sterk samenhangt met ervaren veiligheid en dagelijks gebruik van de openbare ruimte. Deze signalen vormen dan ook een belangrijke aanvulling op de objectieve analyses en onderbouwen de noodzaak tot gerichte en lokaal gedragen maatregelen.

Raadsbijeenkomst

Tijdens de raadsbijeenkomst zijn diverse aandachtspunten en wensen geuit met betrekking tot verkeersveiligheid. Deze input is onder te verdelen in vier hoofdthema's:

1. Verkeersveilige inrichting van routes en kruispunten

- Er is nadrukkelijk aandacht gevraagd voor fietsveiligheid, onder meer bij verschillen in hoogten, smalle profielen en gevaarlijke bochten.
- Diverse opmerkingen betreffen oversteekplaatsen, kruispunten en zichtlijnen, met suggesties voor verbeterde zichtbaarheid en veilige inrichting.
- Er is behoefte aan fietsstraten en veilige parallelinfrastructuur voor fietsers langs drukke wegen.

2. Gedrag en snelheid

- Er zijn zorgen geuit over te hoge snelheden binnen en buiten de bebouwde kom.
- Er is behoefte aan heldere voorrangssituaties, met suggesties zoals het plaatsen van zebrapaden of duidelijke markering bij oversteekpunten.

3. Sluipverkeer en overlast

- Verschillende opmerkingen wijzen op overlast van sluipverkeer, met name op routes die worden gebruikt als alternatieve doorsteek tussen kernen of vanuit België.
- Hierbij is ook aandacht gevraagd voor vrachtverkeer, zeker in het buitengebied en langs lokale wegen die daar niet op zijn ingericht.

4. Verkeersveiligheid rondom voorzieningen

- Opmerkingen richten zich onder andere op schoolroutes, sportvoorzieningen en het dorpscentrum, waar de ruimte gedeeld wordt tussen voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer.
- Er is zorg over de combinatie van intensiteit, snelheid en beperkte ruimte, vooral op plekken met veel verkeersdeelnemers tegelijk.

De input uit de raad benadrukt het belang van veilige oversteekvoorzieningen, geloofwaardige snelheidsregimes, en routekeuzes die passen bij de functie en inrichting van de weg. Deze signalen sluiten sterk aan bij zowel objectieve als subjectieve analyses en vormen waardevolle input voor maatregelpakketten per pijler.

Toekomstige ontwikkeling: De Tovertuin in Hoogerheide

Eén van de grotere ruimtelijke en economische initiatieven in de komende jaren is de herontwikkeling van het voormalige Familyland-terrein in Hoogerheide. Hier opent in het voorjaar van 2026 het nieuwe familiepark De Tovertuin, een themapark geïnspireerd op de wereld van Woezel & Pip. Het park richt zich op jonge gezinnen en biedt zowel dagrecreatie als verblijfsaccommodatie. Hiermee vormt De Tovertuin een belangrijke toevoeging aan het toeristisch-recreatieve aanbod in de regio.

De komst van het park levert een impuls op voor de lokale economie en werkgelegenheid en biedt bovendien kansen voor samenwerking met regionale ondernemers en maatschappelijke partners. Tegelijkertijd heeft deze ontwikkeling ook gevolgen voor de mobiliteit in en rondom Hoogerheide. Op voorhand is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd, waaruit blijkt dat de omliggende infrastructuur voldoende capaciteit heeft om de verwachte

verkeersstroom te verwerken. Toch worden aanvullende maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te versterken. Zo worden er rode fietssuggestiestroken aangebracht op de aanrijroutes, wordt er extra openbare verlichting gerealiseerd en wordt er een sluis aangelegd.

2.4 Opmaat naar vervolg

De combinatie van objectieve data en subjectieve signalen levert een scherp en gedeeld beeld op van de verkeersveiligheid in Woensdrecht. De betrokkenheid van inwoners en de raad laat zien dat verkeersveiligheid breed leeft in de gemeente. Deze basis biedt niet alleen inzicht in risico's, maar vooral ook kansen voor gerichte verbetering.

De opgave is duidelijk: we staan voor de uitdaging om Woensdrecht stap voor stap verkeersveiliger te maken – met ruimte voor maatwerk per kern, aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers en inzet op gedrag, infrastructuur en handhaving. De verzamelde inzichten geven richting en legitimeren de keuzes die in de vervolghoofdstukken worden gemaakt.

In hoofdstuk 3 gaan we in op de fysieke verkeersomgeving en benoemen we de maatregelen binnen de pijler infrastructuur. In hoofdstuk 4 staat verkeersgedrag centraal, met aandacht voor bewustwording en educatie. Hoofdstuk 5 sluit af met de pijler handhaving en laat zien hoe toezicht en controle bijdragen aan naleving en veiligheid.

Hoofdstuk 3

Infrastructuur

De inrichting van de verkeersinfrastructuur is een bepalende factor voor de verkeersveiligheid in Woensdrecht. Wegen die herkenbaar en geloofwaardig zijn vormgegeven, nodigen uit tot veilig gedrag en voorkomen conflicten tussen verkeersdeelnemers. Om de verkeersveiligheid binnen de gemeente Woensdrecht structureel te verbeteren, kijken we niet alleen naar ongevalgegevens, maar hanteren we een risicogestuurde aanpak. In dit hoofdstuk beschrijven we hoe we de infrastructuur van Woensdrecht veiliger maken. Daarbij bouwen we voort op de bevindingen uit hoofdstuk 2 en sluiten we aan bij eerder vastgesteld beleid.

3.1 Aanleiding

De verkeersinfrastructuur van de gemeente Woensdrecht is op veel plekken niet volledig in lijn met de principes van Duurzaam Veilig. Dit leidt tot verhoogde risico's, zeker voor kwetsbare verkeersdeelnemers. In dit hoofdstuk werken we de pijler infrastructuur uit volgens de opbouw die in hoofdstuk 1 is geïntroduceerd: aanleiding en aanpak. Deze structuur stelt ons in staat om risico's systematisch te analyseren, strategisch te benaderen en te vertalen naar concrete maatregelen. De belangrijkste knelpunten komen voort uit diverse bronnen:

- De risicoanalyse verkeersveiligheid (2022): veel 30- en 60 km/u wegen voldoen niet aan de ontwerprichtlijnen en scoren 'matig' of 'onvoldoende' op de vormtoets.
- De BLIQ-rapportage (2020–2024): deze toont verhoogde risico's op wegen met een hoge CROSS-score, waar verkeersongevallen en snelheidsoverschrijdingen samenkomen.
- Het Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP): benadrukt de noodzaak tot verbetering van infrastructuur, met focus op fietsveiligheid, afleiding en onervaren verkeersdeelnemers.
- Het vorige GVVP 2021–2025: enkele maatregelen zijn nog niet uitgevoerd of vragen structureel vervolg.

3.2 Aanpak

De gemeente Woensdrecht baseert haar aanpak op het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) en de principes van Duurzaam Veilig. Deze benadering richt zich op het voorkomen van verkeersongevallen door veilige inrichting, gedragssturing en risicogestuurd beleid. Centraal staat het principe: voorkomen is beter dan genezen.

Toepassing Duurzaam Veilig in Woensdrecht

- Wegen worden ingericht op basis van hun functie (verblijfsgebied, erftoegangsweg, gebiedsontsluitingsweg).
- Herinrichtingen worden voorafgegaan door een vormtoets conform CROW-richtlijnen.
- De infrastructuur wordt afgestemd op kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers, ouderen en kinderen.
- Kruispunten krijgen extra aandacht vanwege hun verhoogde ongevalsrisico.

Aansluiting bij provinciaal beleid

De aanpak sluit aan bij de speerpunten van het Brabants Verkeersveiligheidsplan, met focus op:

- Fiets – Verbeteren van infrastructuur volgens CROW: brede fietsstroken, veilige oversteken en vrijliggende fietspaden. Waar mogelijk.

- Afleiding – Verwijderen van visuele ruis zoals overbodige bebording of reclameobjecten.
- Onervaren verkeersdeelnemers – Sobere en overzichtelijke inrichting in schoolomgevingen en woonwijken.

Daarnaast vormt het vorige GVVP een belangrijke basis. Lopende acties en openstaande knelpunten worden opnieuw beoordeeld en waar nodig opgepakt of geactualiseerd.

Risicogestuurde aanpak

In 2022 zijn alle gemeentelijke wegen beoordeeld op basis van verkeersveiligheidsrisico's. Dit onderzoek is uitgevoerd aan de hand van een systematische analyse, waarin de volgende aspecten zijn meegenomen:

1. Locatie wegvak – Exacte ligging en kenmerken van de weg.
2. Categorisering – Classificatie als gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg en de functie binnen het verkeersnetwerk (bijvoorbeeld een hoofdroute voor landbouwverkeer, fietsers of openbaar vervoer).
3. Objectieve verkeersgegevens – Inclusief:
 - a. Gemeten snelheid (bandbreedte) op basis van VIA Speedprofiles
 - b. Geregistreerde ongevallen uit VIAstat
 - c. Globale verkeersintensiteiten
4. Subjectieve signalen – Meldingen afkomstig van:
 - a. Het Participatiepunt van Veilig Verkeer Nederland
 - b. Bekende meldingen bij de gemeente Woensdrecht
5. Wegvakttoetsing – Beoordeling van de veiligheid van de weginrichting:
 - a. Een vormtoets (beoordeeld als voldoende, matig of onvoldoende) waarbij wordt gekeken naar afwijkingen van de ontwerprichtlijnen volgens Duurzaam Veilig en CROW.
 - b. Extra aandacht voor de inrichting van kruispunten, aangezien deze vaak risicovolle locaties zijn binnen het wegennet.

De resultaten van deze risico-inventarisatie uit 2022 bieden waardevolle inzichten en helpen ons om gericht verbeteringen door te voeren, zodat de verkeersveiligheid in Woensdrecht verder wordt versterkt.

Aandachtspunt: de Raadhuistraat in Hoogerheide

De Raadhuistraat in Hoogerheide is een belangrijke winkelstraat in de gemeente. Bewoners en bezoekers kunnen hier terecht voor hun dagelijkse boodschappen en andere winkels. Daarnaast zijn er diverse voorzieningen gevestigd, zoals ouderencentrum TanteLouise, horecagelegenheden en woningen. Ook liggen meerdere basisscholen op loopafstand.

De straat wordt intensief gebruikt door verschillende verkeersdeelnemers: voetgangers, fietsers, automobilisten en vrachtverkeer voor laden en lossen. Dit leidt tot drukte op de weg en kan de verkeersveiligheid negatief beïnvloeden. De straat is momenteel ingericht als een 30 km/u-zone. Om de verkeersveiligheid te verbeteren, wordt een onderzoek uitgevoerd (Q3/Q4 2025) naar een veiligere inrichting van de Raadhuistraat. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de mogelijkheid om (gedeeltelijk) eenrichtingsverkeer in te voeren. Dit zou kunnen bijdragen aan een vermindering van de verkeersdruk en een veiligere en overzichtelijkere omgeving. Ook de parkeerstromen worden meegenomen in het onderzoek. In de directe omgeving van de Raadhuistraat bevinden zich namelijk diverse grote parkeerterreinen, zoals de Haviksberg (Albert Heijn, Aldi), Jumbo (de genoemde terreinen bij de supermarkten zijn gedeeltelijk van de supermarkten) en het Lucasplein. Deze kunnen mogelijk efficiënter benut worden. Tot slot wordt ook gekeken naar de rol van de Scheldeweg als alternatieve route. Deze weg is geschikt voor het opvangen van een deel van het verkeer en zou in combinatie met maatregelen in de Raadhuistraat kunnen bijdragen aan een betere spreiding van het verkeer in het dorpscentrum.

Hoofdstuk 4

Gedrag en educatie

Verkeersveiligheid is in belangrijke mate afhankelijk van het gedrag van weggebruikers. Educatie en bewustwording zijn dan ook onmisbare instrumenten binnen het verkeersveiligheidsbeleid. De gemeente Woensdrecht zet actief in op het bevorderen van veilig verkeersgedrag – niet alleen via verkeerseducatie op scholen, maar ook door gerichte voorlichting, campagnes en gedragsinterventies in de openbare ruimte. Deze inzet is relevant voor alle verkeersdeelnemers, van jonge fietsers tot ouderen op e-bikes, en draagt bij aan een verkeerssysteem waarin risico's structureel worden verminderd.

4.1 Aanleiding

Veilig verkeersgedrag ontstaat niet vanzelf, maar vraagt om een langdurige en gezamenlijke inzet van onderwijs, ouders, overheid en maatschappelijke partners. Educatie, bewustwording en gedragsbeïnvloeding zijn daarom essentieel binnen elk verkeersveiligheidsbeleid. Ook de gemeente Woensdrecht onderschrijft dit principe en zet actief in op het bevorderen van gewenst verkeersgedrag voor alle verkeersdeelnemers – van jonge fietsers tot oudere e-bikegebruikers.

Binnen Woensdrecht zien we dat gedragsfactoren op verschillende manieren bijdragen aan risico's in het verkeer. Dit blijkt niet alleen uit landelijke trends, maar ook uit lokale signalen van inwoners, verkeerswerkgroepen en de gemeenteraad. Rondom scholen, oversteeklocaties en drukke routes worden regelmatig zorgen geuit over snelheid, afleiding en onduidelijk verkeersgedrag. Daarnaast zijn kwetsbare groepen zoals ouderen en jongeren extra gevoelig voor ongevallen, mede door gebrekkige ervaring of fysieke beperkingen. Onderstaande inzichten vormen de aanleiding voor aanvullende aandacht:

- Landelijk (CBS): een groot deel van de dodelijke fietsongevallen betreft 70-plussers; ongeveer één derde gebeurt met een e-bike.
- Uit de BLIQ-analyse blijkt dat ongeveer 50% van de verkeersslachtoffers in Woensdrecht gebruikmaakt van een kwetsbare modaliteit (fiets, e-bike, bromfiets).
- 28% van de verkeersslachtoffers is jonger dan 25 jaar, vaak door onervarenheid of afleiding.
- In signalen van inwoners, verkeerswerkgroepen en de raad wordt onveilig verkeersgedrag herhaaldelijk genoemd – met name bij scholen, oversteeklocaties en op drukke routes.

Het Brabants Verkeersveiligheidsplan benoemt drie gedragsmatige focusthema's die ook in Woensdrecht relevant zijn:

- Fietsveiligheid – vergroten van weerbaarheid en vaardigheden, onder meer voor e-bikegebruikers;
- Afleiding in het verkeer – aanpak van smartphonegebruik en andere vormen van afleiding, vooral onder jongeren;
- Onervaren verkeersdeelnemers – gerichte educatie bij de overstap naar voortgezet onderwijs en beginnende scooterrijders.

Deze inzichten benadrukken de noodzaak van een brede en samenhangende gedragsaanpak, waarin educatie, communicatie en samenwerking centraal staan.

4.2 Aanpak

De gemeente Woensdrecht kiest voor een integrale gedragsaanpak waarin educatie, communicatie en samenwerking met maatschappelijke partners centraal staan. Deze aanpak richt zich op het vergroten van verkeersbewustzijn, het beïnvloeden van gedrag en het versterken van verkeersveiligheid in de dagelijkse praktijk. De volgende pijlers vormen de kern van deze aanpak:

Verkeerseducatie via scholen

De gemeente Woensdrecht ondersteunt basisscholen actief bij deelname aan het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL). Het ZuidWestHoekCollege ontvangt de Totally Traffic (TT) subsidie. Dit zorgt voor structurele aandacht voor verkeerseducatie, praktijklessen en de inrichting van een veilige schoolomgeving.

Campagnes en samenwerking

De gemeente werkt samen met partijen als Veilig Verkeer Nederland (VVN), politie, BOA's en zorgpartners aan campagnes zoals MONO (tegen afleiding). Hierbij worden lesprogramma's, informatiemateriaal en verkeersdagen aangeboden in samenwerking met lokale scholen en sportverenigingen. Ook stimuleren we lokale acties zoals de inzet van verkeersveiligheidsjasjes voor leerlingen, de 'Val op Shop' en andere bewustwordingsactiviteiten gericht op zichtbaarheid in het verkeer.

Gerichte gedragsinterventies

Op risicolocaties worden gedragsmaatregelen ingezet, zoals snelheidsdisplays, verkeersacties en tijdelijke bewustwordingscampagnes. Daarbij wordt nadrukkelijk aangesloten op piekmomenten in het jaar, zoals de start van het schooljaar of de winterperiode. In 2024 is de actie 'Mobiël zonder mobiel' opgezet. Hierbij kregen kinderen uit groep 8 en kinderen uit de 1ste klas van het ZuidWestHoekCollege een workshop over bewustwording en de gevaren van smartphonegebruik in het verkeer.

Aandacht voor specifieke doelgroepen

Voor jongeren ligt de focus op verkeerseducatie bij de overgang naar het voortgezet onderwijs en bewustwording rondom afleiding en groepsdruk. Voor ouderen wordt ingezet op veilig e-bikegebruik en herkenbare infrastructuur.

Monitoring en signalering

De gemeente volgt de effectiviteit van educatie en gedragsmaatregelen door overleg met scholen en partners. Daarnaast worden meldingen en signalen uit de samenleving benut als input voor gerichte interventies.

Met gerichte educatie, publiekscampagnes en gedragsinterventies werkt de gemeente Woensdrecht structureel aan veilig verkeersgedrag. Deze aanpak sluit aan op de behoeften van verschillende doelgroepen en vormt een belangrijk fundament naast infrastructurele maatregelen. In het volgende hoofdstuk gaan we in op de rol van handhaving: een noodzakelijke schakel om naleving van verkeersregels te bevorderen en de effectiviteit van gedragsmaatregelen te ondersteunen.

Hoofdstuk 5

Handhaving

Verkeershandhaving speelt een essentiële rol in het bevorderen van veilig verkeersgedrag. Het versterkt de norm dat verkeersregels niet vrijblijvend zijn en dat overtredingen consequenties hebben. Door middel van gerichte controles en sancties kan de naleving van deze regels effectief worden afgedwongen, waardoor de kans op verkeersongevallen afneemt.

5.1 Aanleiding

Effectieve verkeershandhaving draagt bij aan het naleven van verkeersregels en daarmee aan de verkeersveiligheid. Het verhoogt niet alleen de kans dat overtredders worden gecorrigeerd, maar draagt ook bij aan bewustwording en gedragsverandering. Daarbij speelt vooral de subjectieve pakkans – de indruk dat controle mogelijk is – een doorslaggevende rol. Dit effect wordt versterkt door zichtbare en herhaalde handhavingsacties, zoals snelheidsmetingen, politiecontroles of het inzetten van verkeersregelaars.

In de gemeente Woensdrecht geven inwoners regelmatig signalen af over snelheidsovertredingen, onveilig gedrag en het negeren van verkeersregels. Dit betreft onder meer het sluipverkeer bij filevorming op de A4/A58, gedrag op schoolroutes en de overlast van scooters.

Tegelijkertijd staat de handhavingscapaciteit onder druk. Politie en BOA's kunnen slechts beperkt structurele inzet leveren, waardoor handhaving veelal ad hoc of incidentgericht plaatsvindt. Dit leidt tot een lage (ervaren) pakkans, wat negatieve gevolgen kan hebben voor de naleving van regels. Daarom is het noodzakelijk om handhaving strategisch te versterken en slim te combineren met educatie en infrastructuurmaatregelen. De gemeenteraad heeft op 22 mei 2025 een besluit genomen tot een tijdelijke uitbreiding van de boa-formatie met 2 fte voor een periode van 2 jaar. In het laatste (tweede jaar) volgt een evaluatie over de effectiviteit van de inzet van de twee extra boa's.

5.2 Aanpak

De gemeente Woensdrecht kiest voor een strategische benadering van verkeershandhaving, waarin samenwerking, risicogestuurd werken en zichtbare aanwezigheid centraal staan. Omdat de inzet van politiecapaciteit onder druk staat en de landelijke beleidsregels (zoals die van het Openbaar Ministerie) niet altijd ruimte bieden voor preventieve handhaving, zoekt de gemeente actief naar aanvullende mogelijkheden. De aanpak rust op drie pijlers:

Risicogestuurde inzet

Op basis van ongevallendata, snelheidsmetingen en inwonerssignalen worden locaties geselecteerd waar verhoogde risico's bestaan. Hier wordt – waar mogelijk – handhaving afgestemd op de feitelijke én gevoelsmatige onveiligheid. Dit betreft met name dorpsentrees en schoolomgevingen.

Slimme en zichtbare handhaving

Naast inzet van politie en BOA's, wordt gekeken naar technologische ondersteuning, zoals:

- Snelheidsdisplays ter bewustwording
- Verplaatsbare meetapparatuur voor tijdelijk toezicht
- Ondersteuning van landelijke campagnes zoals MONO (afleiding) en NIX18 (alcoholgebruik)

Lokale samenwerking

De gemeente werkt nauw samen met de politie, het Openbaar Ministerie, BOA's en verkeerswerkgroepen. Bij structurele overlast of meldingen, zoals bij sluipverkeer over Calfven bij files op de A4/A58, worden tijdelijke maatregelen getroffen zoals inzet van verkeersregelaars. Ook wordt de samenwerking gezocht voor thematische handhavingsacties, bijvoorbeeld gericht op snelheid, scootercontroles of gedrag rond schooltijden. Deze geïntegreerde aanpak zorgt ervoor dat handhaving niet op zichzelf staat, maar onderdeel is van een breder palet aan maatregelen binnen het verkeersveiligheidsbeleid.

Verkeershandhaving is een onmisbare schakel in het verbeteren van de verkeersveiligheid. Hoewel de beschikbare capaciteit bij politie en BOA's onder druk staat, blijkt uit de praktijk dat gerichte en zichtbare handhavingsacties wel degelijk effect sorteren. Door in te zetten op slimme samenwerking, lokaal maatwerk en het koppelen van handhaving aan educatie en infrastructuurmaatregelen, ontstaat een integrale aanpak die bijdraagt aan veilig gedrag en grotere naleving van verkeersregels.

De komende jaren zal de gemeente Woensdrecht blijven investeren in de versterking van deze aanpak. In het uitvoeringsprogramma wordt dit nader uitgewerkt, met aandacht voor prioritaire locaties, samenwerking met ketenpartners en een optimale inzet van beschikbare middelen. Daarmee zetten we samen met inwoners, partners en handhavingsdiensten concrete stappen richting een veiliger Woensdrecht.

Bijlage 1

Bronnenoverzicht

Objectieve bronnen

- **BLIQ Verkeersveiligheidsrapportage Woensdrecht 2020–2024**
VIA Nederland, editie maart 2025.
→ Inzicht in ongevallen, snelheidsovertredingen en risico-locaties (CROSS-score).
- **Risicoanalyse Verkeersveiligheid Gemeente Woensdrecht (2022)**
Royal HaskoningDHV, in opdracht van de gemeente Woensdrecht (SPV2030-methodiek).
→ Beoordeling van weginrichting, snelheden, intensiteiten, risicothema's.
- **TomTom Move Dashboard**
Online tool: <https://move.tomtom.com/dashboard>
→ Realtime data over herkomst en bestemmingen, reistijden, congestie en snelheden.
- **VIAstat – statistieken snelheden en ongevallen**
VIA Software: <https://www.via.software/Start>
→ Ongevallengegevens, snelheidsgegevens snelheidsprofielen.

Subjectieve bronnen

- **Signalen en meldingen vanuit inwoners**
Gemeentelijk meldsysteem (Signalen).
→ Input bewoners betreft mobiliteit
- **Input vanuit de raadsbijeenkomst**
Politiek-bestuurlijke signalen en aandachtspunten m.b.t. verkeersveiligheid.
→ Op basis van de sessie van 27-02



Bijlage 2

Risicoanalyse Verkeersveiligheid Woensdrecht

In 2022 is door Royal HaskoningDHV een risicoanalyse uitgevoerd voor de gemeente Woensdrecht, in het kader van het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV2030). De analyse biedt inzicht in verkeersveiligheidsrisico's op gemeentelijk niveau en vormt een onderbouwing voor risicogestuurd beleid. De risicoanalyse is uitgevoerd op basis van objectieve data, subjectieve signalen en de SPV-methodiek. Hiermee worden risicothema's en specifieke locaties met verhoogd risico geïdentificeerd.

2.1 Risico thema's

30 km/u wegen

- **Probleem:** Relatief veel van deze wegen zijn formeel 30 km/u, maar de inrichting is hierop onvoldoende aangepast.
- **Vormtoets:** 16 wegen beoordeeld, gemiddelde score: **4,8/9**.
 - Slecht scorende wegen: Nieuweweg Hoogerheide (2,5), Dorpsstraat (3,5), Moriaansdreef, Schoolstraat, Kerkstraat Putte (allen 4).
- **Snelheid:** V85-waarden vaak te hoog, snelheidslimiet wordt niet algemeen geaccepteerd.
- **Ongevallen:** 25% van alle slachtoffers op 30 km/u wegen.
- **Risicogroep:** Fietzers zijn het meest betrokken (30%)

60 km/u wegen

- **Probleem:** Inrichting sluit niet aan op snelheidsregime; gebrek aan plateaus, snelheidsremmers, slechte bermkwaliteit.
- **Vormtoets:** 10 wegen beoordeeld, gemiddelde score: **3/8** → onvoldoende.
 - Slecht scorende wegen: Koeleweg, Laagstraat, Nieuweweg Ossendrecht (score 2).
- **Snelheid:** Snelheidsoverschrijding op alle beoordeelde wegen.
- **Ongevallen:** 26% van alle verkeersslachtoffers op 60 km/u wegen.
- **Locatiebeeld:** Ongevallen verspreid over verbindingen tussen kernen en buitengebied.

Fiets en e-bike

- **Probleem:** Stijgend aandeel e-bikegebruikers en fietsers met letsel; fietsinfrastructuur niet altijd toereikend.
- **Slachtoffers:** 37% van de letsels betreft fietsers/e-bikers.
 - 60% van deze slachtoffers is ouder dan 50 jaar.
- **Ongevallenlocaties:** Meest in Hoogerheide; 76% op wegvakken, 24% op kruispunten.
- **Verkeerstype:** Vooral enkelvoudige ongevallen, vaak bij oudere e-bikers.

Oudere (e-)fietsers

- **Demografie:** Vergrijzing stijgt sterk, met name in buitengebieden van Putte en Huijbergen.
- **Slachtoffers:** 20% van de verkeersslachtoffers is 60+, waarvan 67% op fiets/e-bike.
- **Probleem:** Hogere kwetsbaarheid, beperkte ervaring met e-bikes, drukte op fietspaden.

Rijden onder invloed

- **Data:** Lastig te concretiseren op lokaal niveau.
- **Regionale trend:** Lichte toename in alcoholgebruik achter het stuur sinds 2019.
- **Risicogroep:** Jongvolwassenen 25–49 jaar (vooral mannen).
- **Bevindingen:** Alcohol en drugs spelen vermoedelijk een grotere rol dan zichtbaar wordt in de registratie.

Snelheid in het verkeer

- **V85-data:** Snelheidsovertredingen vooral op 30 en 60 km/u wegen.
- **CROSS-score:** Trajecten met hoge snelheid én ongevalscore:
 - Bergsestraat, Weg naar Wouw, Huijbergsebaan, Moerkantsebaan.
- **Kruispunten met hoge impact (snelheid ≥ 2.5 op 5):**
 - Abdijlaan, Westerstraat, Postweg, Groene Papegaai.

Afleiding in het verkeer

- **Informatie:** Weinig harde data op gemeentelijk niveau.
- **Landelijke trends:**
 - Hoog telefoongebruik bij fietsers en jongeren.
 - 19% van fietsongevallen op SEH met afleiding als bijdragende factor.
 - Sterk verband met leeftijd en risicoperceptie.
- **Beleidsopgave:** Focus op bewustwording en educatie.

Verkeersovertreders

- **Aard van risico:** Moeilijk kwantificeerbaar, maar erkend probleem.
- **Agressief rijgedrag:** Wordt steeds vaker gesignaleerd (bumper kleven, afsnijden).
- **SWOV-onderzoek:**
 - Klein deel van de bestuurders is veelpleger, maar betrokken bij relatief veel ongevallen.
 - Jongere mannen overschatten hun eigen rijvaardigheid en vertonen vaker risicozoekend gedrag.

2.2 Risicolocaties

De analyse leidt tot de volgende risicolocaties. De toelichting op de risicolocaties is opnieuw in lijn met het stappenplan risicoanalyse van het Kennisnetwerk SPV (zie inleiding Detailanalyse), maar dan toegespitst op locaties. Dit overzicht met risicolocaties is niet limitatief. Het is een voorbeeld dat op basis van de nu beschikbare informatie laat zien hoe in lijn met het SPV risicogestuurd risicolocaties kunnen worden gesignaleerd én onderbouwd.

N289 Putte (deel 50 km/u): fiets/e-bike

De N289 in Putte is een 50 km/u weg. Op de weg begeven zich ca. 6000 mvt/etmaal. De weg is onderdeel van een VO-route met weliswaar een vrijliggend fietspad. Doordat deze zeer strak tegen de weg aanligt is er een bepaalde mate van onveiligheidsgevoel bij de fietsers. De V85 is ca 55 km/u, wat met name bij de VO-route oversteek Postbaan voor risico's kan zorgen. Deze oversteek kan weliswaar gefaseerd, maar de fietser is niet volledig beschermd. Op de weg hebben in het verleden enkele ongevallen plaatsgevonden. De N289 is in beheer bij de Provincie Noord-Brabant.

Oversteek N289 Putte - Bosweg: fiets/e-bike

De oversteek van de N289 naar de Bosweg is onderdeel van een recreatieve fietsroute en richting de sportverenigingen. Op de weg rijden ca. 6000 mvt/etmaal en de V85 ca 55 km/u, VO-route. Geen gefaseerd oversteken. Er is slecht zicht door huizen nabij kruising en gefaseerd oversteken is niet mogelijk.

Kruising Onze-Lieve-Vrouwe-Ter Duinenlaan (t.b.v. ZuidWestHoekCollege) – N289: fiets/e-bike

Deze kruising is een zeer drukke VO-oversteek. Op de weg rijden ca. 9000 mvt/etmaal. Het is niet mogelijk om gefaseerd over te steken. Echter: er kan voor worden gekozen om niet over te steken omdat er ook een 2-richtingenfietspad is. De V85 is met 78 km/u acceptabel, maar de impact bij een ongeval op de oversteek is wel groot.

Abdijlaan: 60 km/u wegen, fiets/e-bike

De Abdijlaan is een drukke VO-route. Op de weg rijden ca. 1500 mvt/etmaal. De weg is voorzien van een smal aanliggend fietspad. De V85 ligt met 78 km/u fors boven de 60 km/u.

Kruising Heijmansven en Veenbes met Bergsestraat: 30 km/u wegen, fiets/e-bike

Deze kruising is onderdeel van een VO-route en een oversteek naar de sportverenigingen. De kruising beschikt niet over een plateau en op de Bergsestraat ligt een gesloten verharding. Mede daardoor ligt de V85 op de Bergsestraat op ca. 45 km/u.

Bergsestraat: 30 km/u wegen, fiets/e-bike

De weg is onderdeel van een VO-route en recreatieve fietsroute. Op de weg rijden ca. 2500 mvt/etmaal. De weg is voorzien van een gesloten verharding, snelheidsremmers ontbreken en door het brede wegprofiel is er een ongelooftwaardige snelheidslimiet. De V85 ligt dan ook op ca. 45 km/u.

Kruising Weg naar Wouw – Overbergseweg: 60 km/u wegen, fiets/e-bike

Deze kruising is onderdeel van een VO-route en een recreatieve fietsroute. Op de Weg naar Wouw rijden ca. 5000 mvt/etmaal. Het is niet mogelijk om gefaseerd over te steken en de kruising is niet voorzien van een plateau. De V85 ligt op ca. 73 km/u en daarmee fors boven de 60 km/u. Het risico op een ongeval met slechte afloop is daardoor hoog.

Alle kaartmateriaal bijbehorend bij SPV (tabblad 6 – als naslagwerk):

<https://experience.arcgis.com/experience/2e90e8b2ff984e93a96c3a8dac479b00/page/15-%3A-Prioriteren>

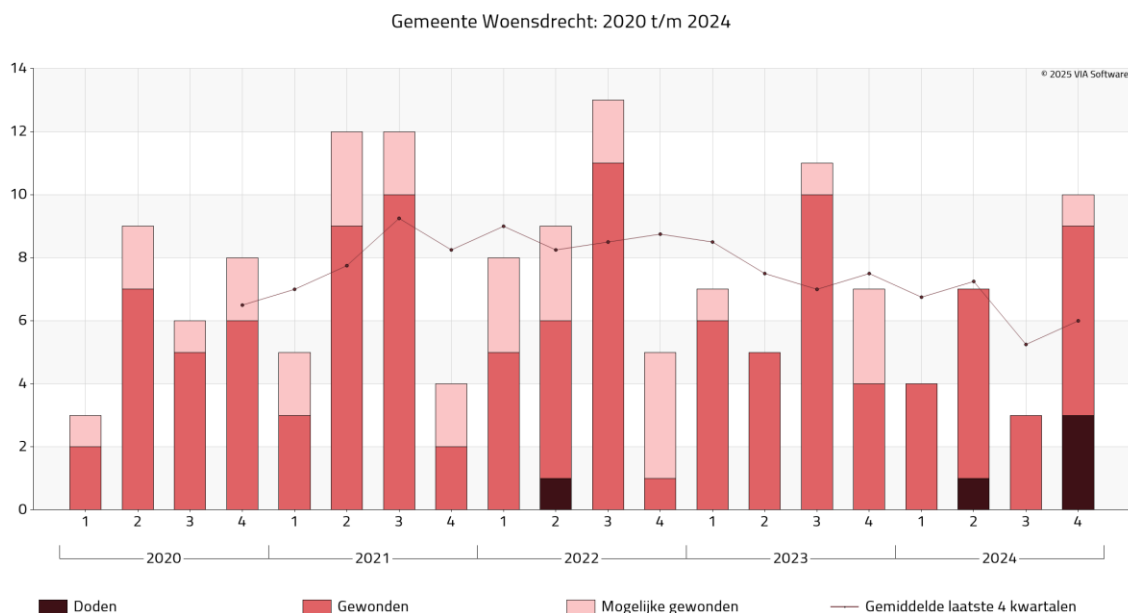
Bijlage 3

BLIQ Verkeersveiligheidsrapportage Woensdrecht 2020-2024

Tijdsperiode	Status	Verkeersongevallen	Gewonden	Mogelijke gewonden	Doden
2020	Afgesloten	96	20	6	0
2021	Afgesloten	122	24	9	0
2022	Afgesloten	133	22	12	1
2023	Afgesloten	140	25	5	0
2024	Afgesloten	187	19	1	4
Totaal		678	110	33	5

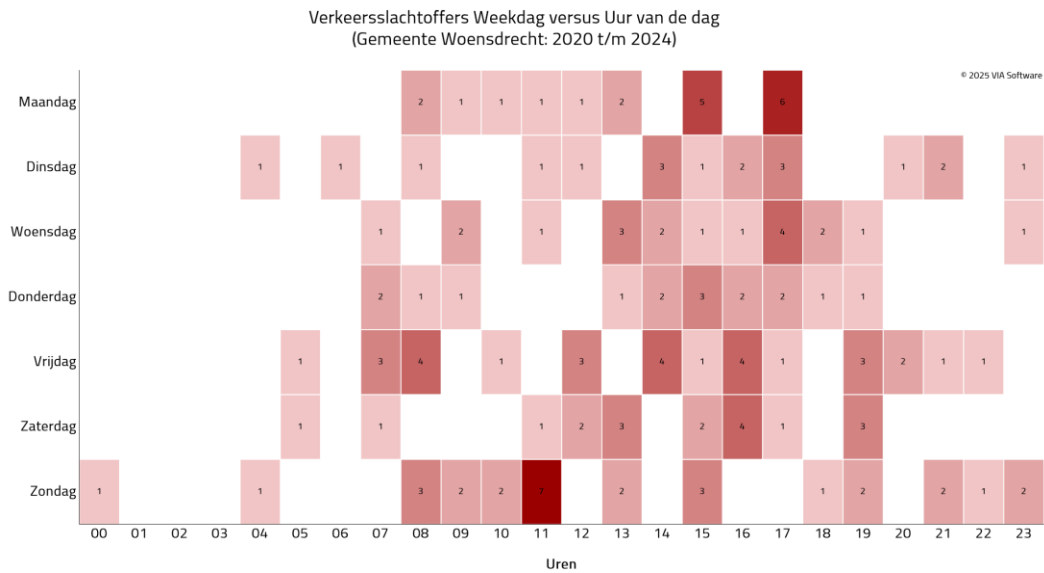
© 2025 VIA, Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdsperiode

Grafiek brengt het aantal verkeersslachtoffers per kwartaal in beeld, uitgesplitst naar doden en (mogelijke) gewonden. De lijn in de grafiek geeft het voortschrijdend gemiddelde aan van het aantal verkeersslachtoffers van de meest recente 52 weken ('het zwevende gemiddelde').



Wanneer gebeurt het?

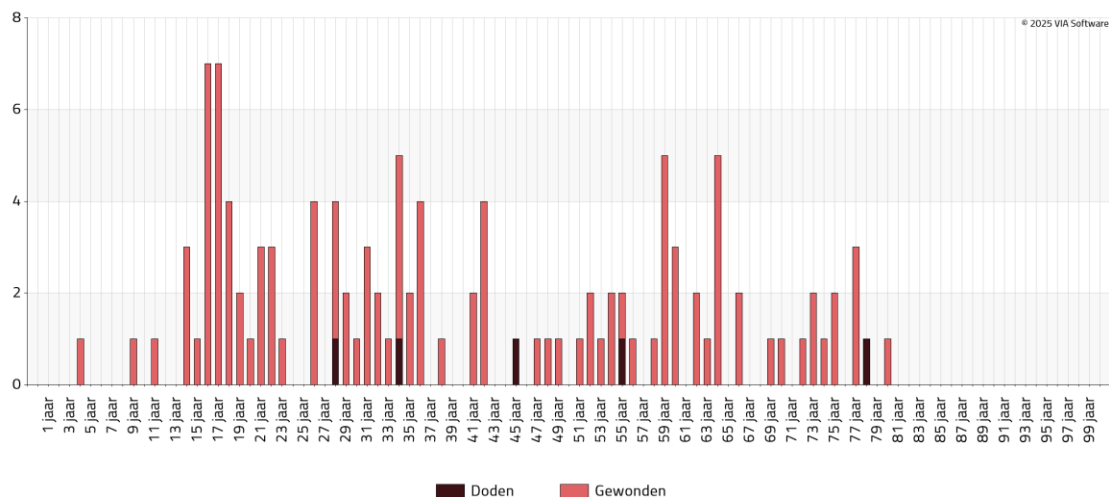
In onderstaande grafiek is door middel van kleur aangegeven op welke uren van de dag de meeste verkeersslachtoffers vallen. Hoe donkerder de kleur, hoe meer (mogelijke) gewonden en doden op dat moment zijn gevallen. Het getal in het blokje geeft het totaal aantal aan.



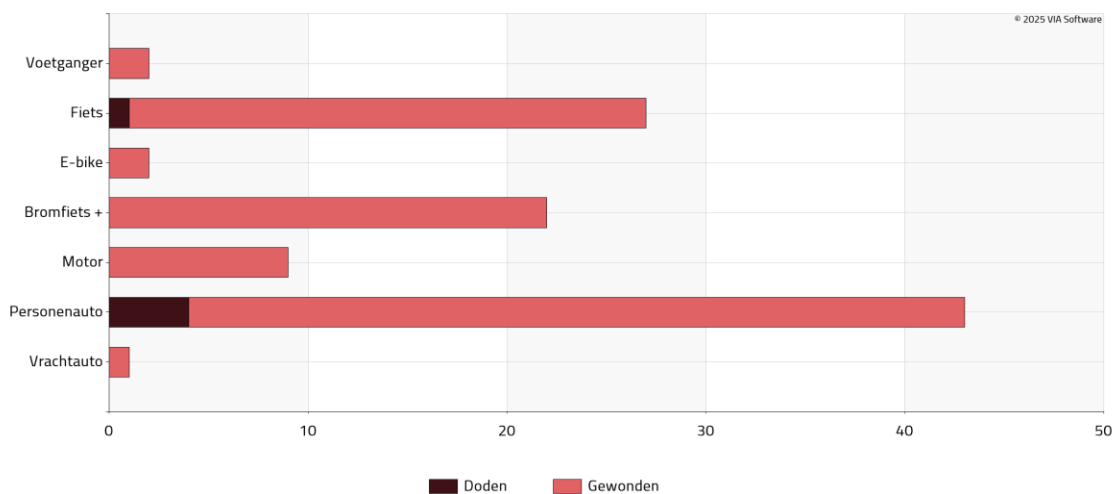
Wie zijn er betrokken?

De volgende grafieken geven de verdeling weer van het aantal verkeersslachtoffers voor de verschillende leeftijden en vervoerswijzen. Onder de jongeren, in de leeftijd van 12 tot en met 24 jaar, valt 28% van de slachtoffers. In de groep kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, e-bike (incl. fatbike) en bromfietzers+ (= bromfiets, snorfiets, speed pedelec, scootmobiel en brommobiel)) valt ongeveer 50% van de verkeersslachtoffers.

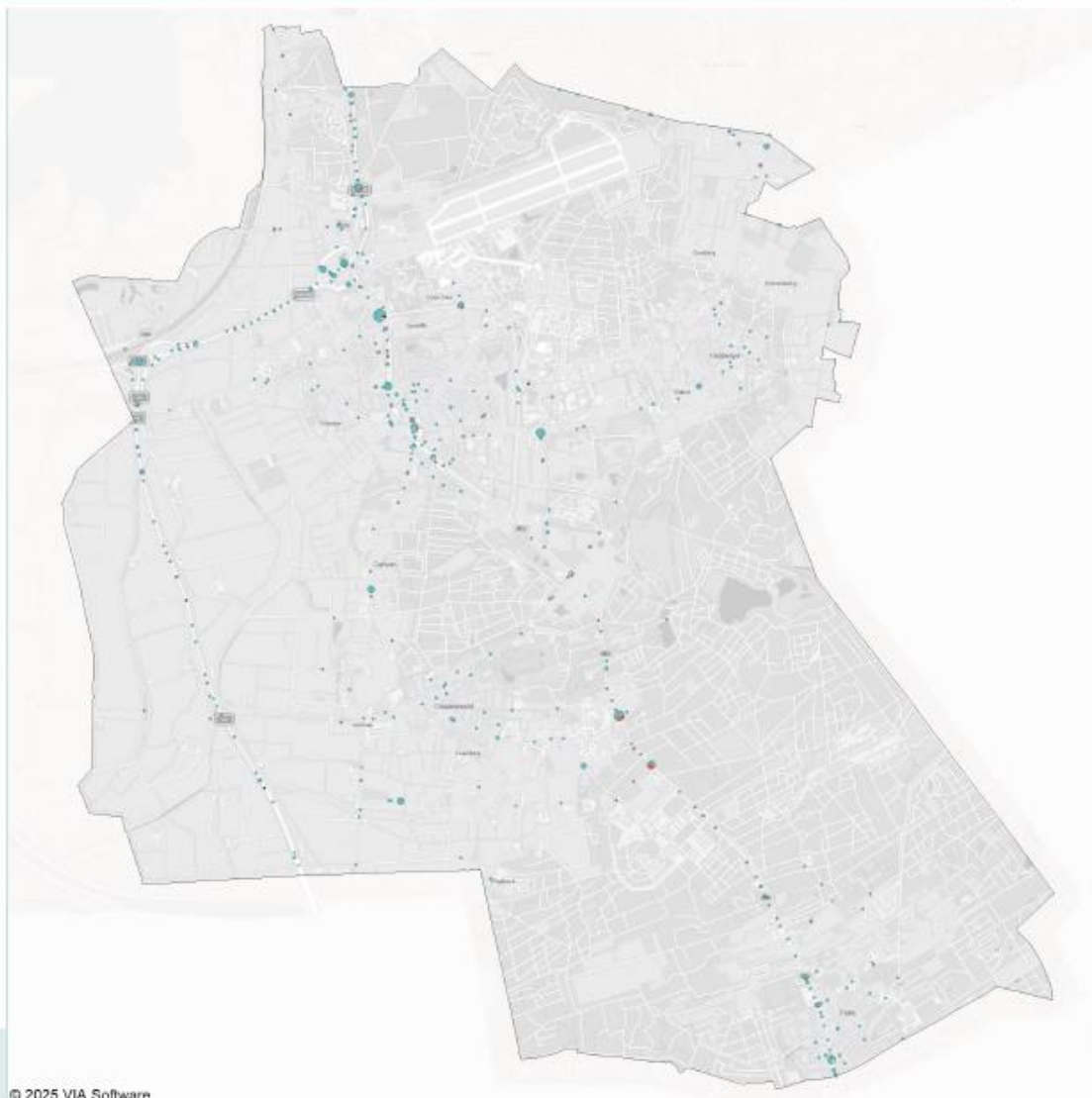
Verkeersslachtoffers versus Leeftijd
(Gemeente Woensdrecht: 2020 t/m 2024)



Verkeersslachtoffers versus Vervoerswijze
(Gemeente Woensdrecht: 2020 t/m 2024)



Verkeersongevallenkaart met VOC's



© 2025 VIA Software

Op deze kaart zijn de ongevallen die dicht bij elkaar liggen (<25 meter) samengenomen tot een concentratie. Hoe groter de bol op de kaart, hoe meer ongevallen er hebben plaatsgevonden.

Opmerking: locaties die op de gemeentegrens liggen tonen ook de ongevallen die aan de buurgemeente zijn toegerekend.

Opmerking: de locatie van 19% van de verkeersongevallen is niet exact bekend en niet in deze kaart opgenomen.

Legenda

- Ongevallen met doden
- Ongevallen met gewonden
- Ongevallen met mogelijke gewonden
- Ongevallen met enkel schade

Ongevallen in de periode 2020 t/m 2024



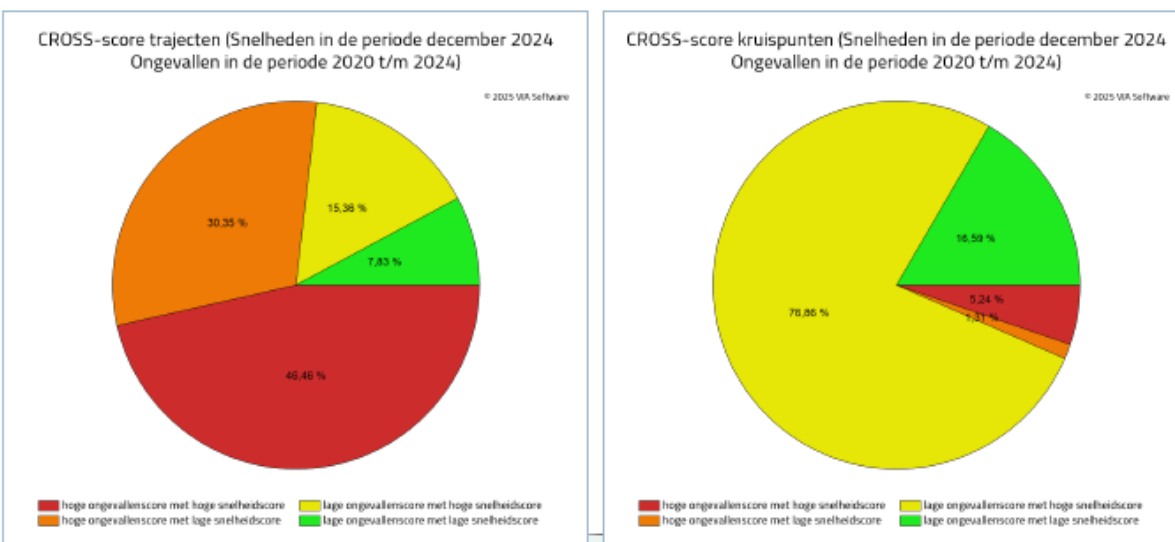
In lijn met het risicogestuurd werken volgens SPV 2030 werkt BLIQ met de CROSS-methode. CROSS combineert de **ongevallenscore** met een **verklarende variabele**, zoals de snelheidsscore. De ongevallenscore bepaalt de prioriteit, mede door een hogere waarde aan de recente ongevallenjaren toe te kennen, in de *'Top 10 meest onveilige trajecten en kruispunten'*. De CROSS-score combineert, via de kleurenmatrix, beide scores. Het rode vlak bevat de trajecten of kruispunten met een hoge ongevallen- én snelheidsscore.

De **Ongevallenscore** is een combinatie van vier *indicatoren* omdat:

- **Burgers** kritisch zijn naar het *totaalaantal ongevallen*;
- **Beleid** is gericht op terugdringen van het *aantal slachtofferongevallen*;
- **Politiek en media** veel aandacht vragen voor het *aantal dodelijke ongevallen*;
- **Wegen en verkeer** per situatie sterk kunnen verschillen. Deze worden gecorrigeerd met een *coëfficiënt*.

De **Snelheidsscore**, als verklarende variabele, is een combinatie van drie *indicatoren* omdat:

- **Beleid** is gericht op de V85 voor *mate van limietoverschrijding*;
- **Veiligheid** van de gebruikers wordt bepaald door de *aandeel overtreiders*;
- **Wegen en verkeer** per situatie sterk kunnen verschillen. Deze worden gecorrigeerd met een *coëfficiënt*.



Opmerking: in Corona-jaren 2020 en 2021 zijn ook de snelheden door de maatregelen beïnvloed.

Top 10 meest onveilige trajecten

Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 12 voor exacte locatie)					Score
1	0		N289 WOENSDECHT	Ongevallen	Snelheid
2	+4		OSSENDRECHTSEWEG WOENSDECHT	Ongevallen	Snelheid
3	-1		N289 WOENSDECHT	Ongevallen	Snelheid
4	0		N289 WOENSDECHT	Ongevallen	Snelheid
5	-2		WEG NAAR WOUW WOENSDECHT	Ongevallen	Snelheid
6	-1		LANGEWEG WOENSDECHT	Ongevallen	Snelheid
7	+14		N289 WOENSDECHT	Ongevallen	Snelheid
8	0		A4 BERGEN OP ZOOM, WOENSDECHT	Ongevallen	Snelheid
9	+1		A4 WOENSDECHT	Ongevallen	Snelheid
10	-3		HUIJBERGSEBAAN, MOERKANTSEBAAN BERGEN OP ZOOM, ROOSENDAL, WOENSDECHT	Ongevallen	Snelheid

© 2025 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2024) en ongevallen (2020 t/m 2024)

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijnsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere gewing aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijk gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.



Top 10 meest onveilige kruispunten

Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- en hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen.
(zie kaart pagina 12 voor exacte locatie)

Score

1	+1		N289_PUTSMOLENTIE WOENSDRECHT	Ongevallen		Snelheid	
2	-1		N289_PANNENHOEF WOENSDRECHT	Ongevallen		Snelheid	
3	+9		N289_POSTBAAN WOENSDRECHT	Ongevallen		Snelheid	
4	+8		OSSENDRECHTSEWEG, VAN DER MEULENPLEIN WOENSDRECHT	Ongevallen		Snelheid	
5	+6		AVIOLANDALAAN, N289 WOENSDRECHT	Ongevallen		Snelheid	
6	-3		N289_SCHELDEWEG WOENSDRECHT	Ongevallen		Snelheid	
7	+5		ANTWERPSESTRAATWEG, SCHELDEWEG WOENSDRECHT	Ongevallen		Snelheid	
8	-6		DORPSSTRAAT, RIJZENDEWEG WOENSDRECHT	Ongevallen		Snelheid	
9	-3		DOELSTRAAT, SCHELDEWEG WOENSDRECHT	Ongevallen		Snelheid	
10	-5		HUIJBERGSEBAAN, ZANDSTRAAT BERGEN OP ZOOM, WOENSDRECHT	Ongevallen		Snelheid	

© 2025 VdK, kruispunten o.b.v. snelheid (december 2024) en ongevallen (2020 t/m 2024)

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

Verkeersveiligheidskaart met CROSS-score voor trajecten en kruispunten



© 2025 VIA Software © 2025 HERE

Verkeersveiligheidskaart met CROSS-score voor het drukste wegennet en de ligging van de Top 10 van meest onveilige trajecten 1 en kruispunten 1 (zie tabellen vorige pagina's). Een interactieve versie van deze kaart is te vinden op www.bliq.report. Er is geen onderscheid gemaakt naar wegbeheerder.

De verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze kaart opgenomen.

Legenda

- Hoge ongevallenscore met hoge snelheidsscore
- Hoge ongevallenscore met lage snelheidsscore
- Lage ongevallenscore met hoge snelheidsscore
- Lage ongevallenscore met lage snelheidsscore
- Onvoldoende gegevens over snelheden
- Kleine weglengte

Snelheden in de periode december 2024
Ongevallen in de periode 2020 t/m 2024

