

Mobiliteitsplan Woensdrecht 2026-2030



Deel D: Duurzame mobiliteit

Inhoudsopgave

1.1 Aanleiding	3
1.2 Aanpak	5

Duurzame mobiliteit

In de recent vastgestelde Duurzaamheidsvisie 2025 gemeente Woensdrecht is een uitgebreid hoofdstuk over duurzame mobiliteit opgenomen. In dit Mobiliteitsplan borduren we hierop voort. Enerzijds vatten we samen wat er in de duurzaamheidsvisie staat, anderzijds werken we iets concreter uit hoe we tot realisatie van de doelen willen komen. Dit doen we aan de hand van de thema's die we in de duurzaamheidsvisie hebben opgenomen.

1.1 Aanleiding

Op 11 februari 2025 heeft de gemeente Woensdrecht de Duurzaamheidsvisie vastgesteld, een ambitieuze stap richting een groenere en toekomstbestendige leefomgeving.

Mobiliteit zorgt voor zo'n 20% van de CO₂-uitstoot. We hebben de afspraak gemaakt om deze in 2050 naar nul te brengen. De transitie naar volledig emissievrij reizen is op dit moment voor veel mensen nog niet betaalbaar of haalbaar bijvoorbeeld vanwege kosten of ontbrekende infrastructuur. Tegelijkertijd loopt het elektriciteitsnet, dat nodig is voor elektrische auto's, ook tegen haar grenzen aan.

Waar staan we nu?

De uitstoot van mobiliteit in de gemeente Woensdrecht is, na een dip in 2020-2021 terug op het niveau van 2015. De gemiddelde aantallen elektrische auto's en laadpalen zijn in Woensdrecht dan ook lager dan in heel Nederland.

Qua fietsbeleving en -voorzieningen scoort onze gemeente juist weer iets beter dan het gemiddelde in Nederland, al is het verschil kleiner dan vijf jaar geleden.

Trends en ontwikkelingen

Er zijn een aantal autonome en demografische ontwikkelingen die van invloed zijn op ons mobiliteitssysteem en de transitie daarbinnen:

- Een steeds beperkter aanbod van OV: De concessie wordt door de Provincie aanbesteed en vooral de steeds duurdere bus rijdt minder.
- Verstedelijking: Zowel binnen de gemeente als in relatie tot de regio zorgen diverse vormen van verstedelijking tot extra vervoersbewegingen. Het is zaak om hier grip op te hebben en om onze infrastructuur en voorzieningen hierop af te stemmen.
- Vergrijzing: We zien in onze gemeente zowel een hogere gemiddelde leeftijd als een snellere stijging dan in heel Nederland. Dit heeft invloed op het type, het aantal en het moment van verplaatsingen, maar het vraagt ook iets van ons ten aanzien van veiligheid en inrichting.
- Netcongestie: Meer dan de helft van het aantal nieuw verkochte auto's is nu (deels) elektrisch en dat aantal is groeiende en tegelijkertijd zit het elektriciteitsnet vol. Dat zorgt voor uitdagingen.

Waar willen we naar toe?

Het verkeer is op dit moment nog sterk afhankelijk van fossiele brandstoffen. Dit veroorzaakt niet alleen CO₂ uitstoot, maar ook luchtverontreiniging door fijnstof, stikstofoxiden en koolstofmonoxide.

Vanuit de duurzaamheidsvisie zijn 2 doelstellingen geformuleerd:

De doelstelling op lange termijn: *'De gemeente Woensdrecht werkt toe naar een emissievrij vervoerssysteem in 2050'*. Dat betekent dat er vanaf dat jaar geen schadelijke uitlaatgassen meer vrijkomen uit voertuigen die op de wegen in Woensdrecht rijden. Om dit te bereiken, is nog een verdere ontwikkeling van elektrisch auto's, rijden en opladen nodig.

De doelstelling op korte termijn: *‘Voor 2030 willen we de CO₂ uitstoot van het wegverkeer (exclusief snelwegen) met 35% hebben verminderd’.*

De verwachting is dat de grootse omslag naar elektrische auto's na 2030 komt. De groei van elektrische auto's komt door toenemend milieubewustzijn, stimuleringsmaatregelen van de overheid en de verbeterde laadinfrastructuur.

Om richting te geven aan beslissingen en gedrag zijn er drie leidende principes opgesteld:

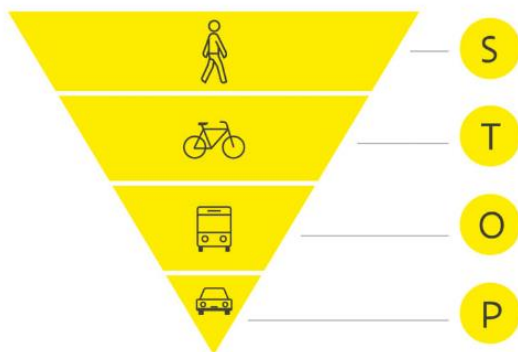
1. Nabijheidsprincipe
2. Individuele keuzevrijheid
3. Betaalbaarheid

Nabijheidsprincipe

Met het nabijheidsprincipe in relatie tot duurzame mobiliteit wordt bedoeld dat mensen zo min mogelijk afstand hoeven af te leggen om op locatie te komen. Dat betekent dat alle faciliteiten zo dicht mogelijk bij elkaar zouden moeten zijn. Deze locaties kunnen dan lopend, fietsend of met het openbaar vervoer bereikt worden. Mensen kiezen dan sneller voor lopen en fietsen wat uiteindelijk zorgt voor een duurzamere mobiliteit.

Het STOP-principe is groot geworden in Vlaanderen en vormde jarenlang de basis voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Dit principe is gebaseerd op het inzicht dat een groot deel van de verplaatsingen op korte afstand plaatsvindt en in veel gevallen te voet of per fiets kan worden afgelegd. De volgorde van het STOP-principe geeft de gewenste prioriteit aan als er gekeken wordt naar het inrichten van mobiliteit in de openbare ruimte.

- Stappen (lopen)
- Trappen (fietsen)
- Openbaar vervoer (bus en trein)
- Personenauto's



Het STOP-principe wordt ook toegepast in de gemeente Woensdrecht. De dorpskern van Hoogerheide vormt een goed voorbeeld van hoe het nabijheidsprincipe en het STOP-principe samenkomen in de praktijk. In de Raadhuisstraat zijn verschillende functies en voorzieningen op korte afstand van elkaar geplaatst. In de toekomst wordt er nieuwbouw gerealiseerd, is onlangs het zorgcentrum van TanteLouise opgeleverd en liggen zowel de basisschool als het sportcentrum in de directe omgeving. Ook wordt gekeken naar de herinrichting van de straat, waarmee de leefomgeving verder wordt verbeterd. Bijvoorbeeld door het Ouwe Raedthuysplein opnieuw in te richten en de huidige parkeerplaatsen daar te verwijderen.

De clustering van voorzieningen maakt het voor inwoners mogelijk om zich over relatief korte afstanden te verplaatsen, wat het gebruik van duurzame vervoersmiddelen stimuleert. In lijn met het STOP-principe krijgt lopen en fietsen hierbij de prioriteit. Voetgangers profiteren van brede en veilige trottoirs en recent zijn er extra

zebrapaden aangelegd om oversteken veiliger te maken. Fietzers kunnen gebruikmaken van goed verlichte fietspaden rondom de Raadhuisstraat, die zorgen voor veilige verbindingen tussen de verschillende voorzieningen. Ook het openbaar vervoer is goed bereikbaar, met bushaltes op loopafstand van het centrumgebied. Voor automobilisten zijn er voldoende parkeermogelijkheden in en rondom de Raadhuisstraat, zonder dat dit ten koste gaat van de verblijfskwaliteit en veiligheid in de kern. Denk hierbij aan de parkeerplaatsen langs de Raadhuisstraat, de parkeerplaatsen op het Lucasplein en bij de Albert Heijn/Aldi en de Jumbo.

Individuele keuzevrijheid

Belangrijk bij mobiliteit is dat mensen zelf de keuze hebben hoe zij zich willen verplaatsen. Voor de één is het een logische stap om met de fiets van Bergen op Zoom naar Hoogerheide te gaan, terwijl de ander liever de auto pakt. Die keuzes hebben echter wel invloed op de uitstoot, de verkeersdruk en uiteindelijk op de kwaliteit van onze leefomgeving. De belangen en effecten kunnen hierin met elkaar botsen.

Ook het aanbod van het openbaar vervoer speelt hierbij een belangrijke rol. De provincie is het bevoegd gezag van het openbaar vervoer. Hierbij werken zij samen met de gemeente Woensdrecht om de huidige buslijnen zoveel mogelijk in stand te houden.

Betaalbaarheid

Om duurzaamheid voor iedereen haalbaar te maken, is betaalbaarheid een belangrijk aspect. Niet alle inwoners zullen op korte termijn de overstap kunnen maken naar een elektrische auto of kunnen investeren in zonnepanelen. Ook heeft de gemeente niet de middelen om grootschalige subsidies te verstrekken. Om die reden wordt er gekeken wat wel mogelijk is. Denk hierbij aan aantrekkelijke fietsroutes, schoolroutes en logische overstappunten tussen vervoersvormen (in de vorm van een mobiliteitshub). Op deze manier wordt duurzame mobiliteit voor alle inwoners haalbaar. Het uitgangspunt is dan ook dat de kosten niet verhoogd worden voor de inwoners.

1.2 Aanpak

De gemeente Woensdrecht werkt aan een duurzame en bereikbare toekomst. Wandelen en fietsen worden gestimuleerd, maar ook voor de auto en het openbaar vervoer blijven verbeteringen nodig. Nieuwe initiatieven zoals snelfietsroutes, laadpalen, deelvervoer en mobiliteitshubs dragen bij aan een schonere, veiligere en beter verbonden gemeente.

Fiets

In 2025 wordt het onderzoek naar het snelfietspad tussen Bergen op Zoom en Antwerpen afgerond. De diverse fietsroutes zijn onderzocht aan de hand van fietspotentie en mogelijkheden als het gaat over de (bestaande) infrastructuur. Ook is er vanuit de provincie budget beschikbaar gesteld voor de realisatie van het snelfietspad tussen Bergen op Zoom en Aviolanda/de vliegbasis. Dit laatste is een belangrijke werkgever in de gemeente, waar dagelijks veel inwoners en mensen uit de regio werken.

Auto

De focus blijft liggen op wandelen en fietsen, maar de auto blijft een belangrijke rol houden. Zoals al eerder aangegeven is, is de elektrische markt in opkomst. Dit zal op termijn grote gevolgen hebben voor het gebruik en de inrichting van onze wegen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen het elektrisch rijden en wellicht toekomst gericht het rijden op andere 'energievrije' mogelijkheden. Het aantal openbare laadpalen zal toenemen. De plankaart voor openbare laadpalen is vastgesteld. Hier hebben inwoners reactie op kunnen geven. Deze openbare laadpalen zullen gefaseerd worden geplaatst. Daarnaast wordt er een snellaadstation ontwikkeld op de voormalige carpoolplaats in Hoogerheide. Op grote parkeerplaatsen zullen ook steeds meer laadpalen/laadpleinen ontstaan. Den hierbij aan de parkeerplaats bij de Albert Heijn/Gall&Gall in Hoogerheide, bij de parkeerplaats van de PLUS in Ossendrecht en de parkeerplaats bij de Jumbo in Putte.

OV

De gemeente Woensdrecht maakt onderdeel uit van de OV-concessie West-Brabant. De concessie is op 6 juli 2025 ingegaan en heeft een looptijd voor 10 jaar (2025-2035). De vorige concessiehouder was Arriva en zij hebben de huidige aanbesteding ook gewonnen. In deze concessie is de bereikbaarheid van Hoogerheide, Ossendrecht en Putte verbeterd. Ook blijft de halte Aviolandalaan bediend. Ten slotte is op 1 januari 2025 Bravoflex actief geworden. Deze service biedt vervoer op maat, vooral in gebieden waar reguliere busverbindingen ontbreken of minder frequent rijden.

Mobiliteitshub

Om een goede mobiliteitshub te kunnen realiseren is het van belang meerdere mobiliteitsvormen bij elkaar te zetten. Hierbij kan gedacht worden aan parkeerplaatsen, een bushalte, een fietsenstalling.

De entree bij Aviolanda leent ook voor de realisatie van een mobiliteitshub. De bushalte heeft daar al een vaste locatie. Daarnaast is daar voldoende ruimte om na te denken over deelvervoer (auto's en fietsers). En wordt er onderzocht wat de haalbaarheid is voor een snelfietspad dat Aviolanda aandoet.

Daarnaast kunnen ook kleinschalige maatregelen bijdragen aan het verbeteren van de mobiliteit en het stimuleren van duurzame vervoerskeuzes. Zo kan op strategische locaties – bijvoorbeeld bij bushaltes aan de rand van dorpen – met relatief eenvoudige ingrepen een mobiliteitshub worden gecreëerd. Denk hierbij aan het plaatsen van fietsnietjes of overdekte fietsenstallingen, zodat reizigers gemakkelijk kunnen overstappen van de fiets op de bus. Deze zogenaamde 'lichte hubs' dragen bij aan een betere bereikbaarheid, bevorderen ketenmobiliteit en maken het aantrekkelijker om voor kortere afstanden de auto te laten staan.

Deelmobiliteit

De afgelopen jaren hebben er deelfietsen op twee locaties in de gemeente gestaan (Hoogerheide en Huijbergen). Helaas zijn deze door te weinig gebruik weggehaald. De invoering van deze maatregel is een langdurig proces wat tijd nodig heeft. Ook is er een pilot uitgevoerd om deelauto's in de gemeente te krijgen, maar door te weinig animo is dat mislukt. Toekomst gericht zou het een verbetering zijn voor de mobiliteit als we deze beiden vormen van vervoer terugkrijgen. Dit kan in de buurt van een bushalte of bij een andere centrale plek in de gemeente, bijvoorbeeld bij een bushalte of een andere centrale plek in de gemeente.

Een goede infrastructuur en technologie draagt ook bij aan deelmobiliteit. Duidelijke routeringen en voorrangssituaties helpen het (deel)vervoer om snel en veilig te passeren in het bestaande verkeer. Om deelvervoer te kunnen vinden zijn goede apps nodig. Daarnaast moeten locaties duidelijk zijn, herkenbare opstappunten en laadpunten. Op deze manier ontstaat een gebruiksvriendelijk systeem wat de inwoner kan gebruiken.