



## Bijlage 4 Programma Mobiliteit

Alphen-Chaam in beweging: Verkeersveilig, Bereikbaar en Leefbaar

Uitvoeringsplan concept versie

Titel rapport: Programma Mobiliteit - Alphen-Chaam in beweging: Verkeersveilig, Bereikbaar en Leefbaar -  
Uitvoeringsplan

Kenmerk:

Datum publicatie: .....

Projectteam ABG-organisatie:

M. van Bommel, H. van Rijen, M. Ciere

Projectteam Goudappel:

P. Willems, F. de Winter, H. Hulleman, R. de Reuver

Status:

Concept



Willibrordplein

513001

Clear Channel

Jij denkt aan online tickets scoren.



Wij aan het snelste glasvezelinternet.

Check je aanbod op delta.nl

DELTA  
van alle providers

Erpde

Willibrordplein

Willibrordplein

Willibrordplein

# Inhoud

<b>Inleiding</b> .....	<b>5</b>
<b>Uitvoeringsplan</b> .....	<b>6</b>
<i>Programmalijn verkeersveiligheid</i> .....	7
<i>Programmalijn voetganger en toegankelijkheid</i> .....	10
<i>Programmalijn fiets</i> .....	11
<i>Programmalijn openbaar vervoer</i> .....	12
<i>Programmalijn parkeren en duurzame mobiliteit</i> .....	13
<i>Programmalijn groot en zwaar verkeer</i> .....	14
<i>Monitoring en evaluatie</i> .....	15
<i>Organisatie</i> .....	16

# Inleiding

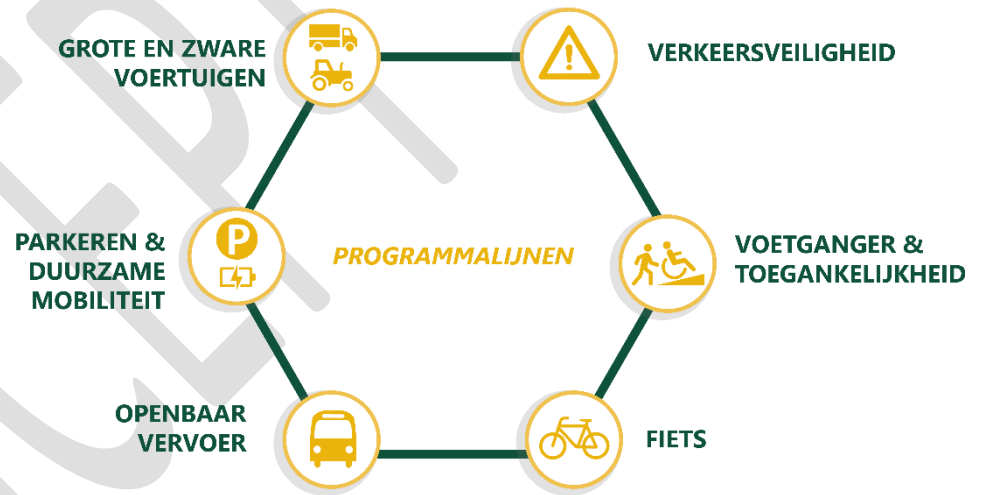
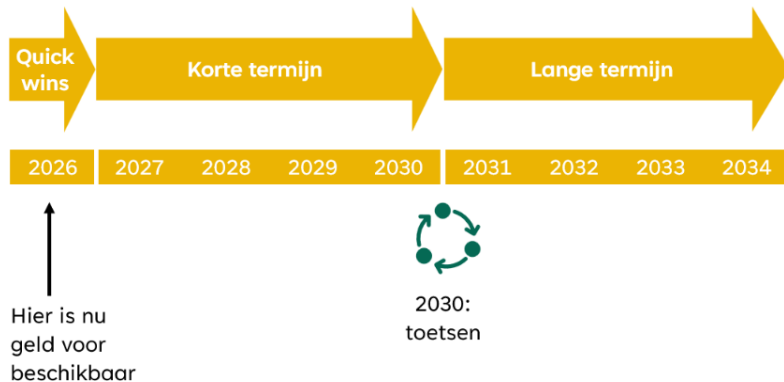
Om onze ambities voor een verkeersveilig, bereikbaar en leefbaar Alphen Chaam waar te maken, zijn concrete maatregelen nodig. Dit uitvoeringsplan vormt de praktische vertaling van het Programma Mobiliteit - Alphen-Chaam in beweging: Verkeersveilig, Bereikbaar en Leefbaar en geeft richting aan de acties die we de komende jaren ondernemen.

# Uitvoeringsplan

Om ons toekomstbeeld waar te maken, zijn maatregelen nodig. De maatregelen die we de komende jaren willen nemen zijn opgenomen in een uitvoeringsplan. 24 maatregelen leveren een bijdrage aan onze ambities: Een verkeersveilig, bereikbaar en leefbaar Alphen-Chaam. De maatregelen verdelen we over 6 programmalijnen. Per programmalijn zijn de maatregelen op de volgende pagina's toegelicht.

## Werken in termijnen

De maatregelen kunnen niet tegelijk worden uitgevoerd. Er moet voldoende budget en ambtelijke capaciteit beschikbaar zijn. Daarom stellen we prioriteiten. Per maatregel is een termijn meegegeven waarin deze uitgevoerd kan worden. Een 'quick win' kan in 2026 uitgevoerd worden, een korte termijn maatregel binnen 5 jaar en een lange termijn maatregel na 2030. We maken per maatregel onderscheid in *onderzoek* en *uitvoering*. Veel maatregelen vragen verdere uitwerking en afstemming met andere partijen voordat deze genomen kan worden. In 2030 maken we de balans op en toetsen we of we nog de juiste prioriteit stellen aan de verschillende maatregelen.





## Programmatisch verkeersveiligheid

### 1. Opstellen uitvoeringsplan verkeersveiligheid inclusief realisatie maatregelen

We werken aan een uitvoeringsplan verkeersveiligheid vanuit het Rijksbeleid Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Ons uitvoeringsplan bevat een projectenlijst uitgezet in tijd, geld en capaciteit. De realisatie en actualisatie van dit plan vraagt structurele actie: daarom blijven we monitoren en sturen we waar nodig bij. Aanknopingspunt daarvoor is het actuele SPV-onderzoek uit 2024. Dit signaleert met name risico's op locaties waar 50 of 60 km/u wordt gereden en waar fietsers geen of onvoldoende bescherming krijgen door de weginrichting.

We gaan in 2027 aan de slag om in beeld te brengen wat op de risicolocaties aan maatregelen nodig is, zodat deze vervolgens kunnen worden verbeterd. We leggen per project vast wat de planning is, welk budget nodig is en welke capaciteit wordt ingezet.

*Start onderzoek: Korte termijn (doorlopende momenten van actualisatie)*

*Start uitvoering: Korte termijn - Lange termijn*

### 2. Uitvoeren inrichtingsscan herkenbaarheid wegen inclusief realisatie maatregelen

We voeren een inrichtingsscan uit om de herkenbaarheid van wegen te verbeteren. We controleren of de bebording en weginrichting overeenkomen met de categorie waarin de wegen zijn ingedeeld (zie hoofdstuk Netwerken van Programma Mobiliteit). Als er afwijkingen worden vastgesteld, worden aanpassingen doorgevoerd zodat bebording en inrichting goed aansluiten bij de gewenste wegcategorie. In het buitengebied zijn bijvoorbeeld wegen waar op dit moment conform bebording een maximumsnelheid van 80 km/u geldt, terwijl de inrichting en het gebruik beter bij een 60 km/u-weg past. Hier wordt de maximumsnelheid verlaagd naar 60 km/u om de snelheid passend te maken bij de functie, vormgeving en het gebruik. Voorbeeld hiervan is de Druisdijk. Hier kan het plaatsen van een bord al voldoende zijn. Ook op de Rielseweg geldt een maximumsnelheid van 80km/u die we willen verlagen naar 60 km/u. Hiervoor geldt de voorwaarde dat dit hulpdiensten en ov-vervoerders niet onevenredig veel hindert.

Deze maatregelen zijn deels apart opgenomen in dit uitvoeringsplan (maatregel 3 t/m 6). De prioriteit in het aanpakken van wegen die nog niet aansluiten bij de wegategorisering bepalen we aan de hand van de risicolocaties.

*Start onderzoek: Korte termijn*

*Termijn uitvoering: Korte termijn, Lange termijn*

### 3. Duidelijk inrichten komgrenzen

Het doel is om de grenzen van de bebouwde kom duidelijk en veilig in te richten. De komgrenzen worden meer herkenbaar gemaakt en voorzien van elementen die het (ingaaende) verkeer afremmen. Hierbij vormen de bevindingen uit een inrichtingsscan de basis.

*Start en termijn uitvoering: Korte termijn*



*Voorbeeld van een duidelijke inrichting van een komgrens*

### 4. Treffen van passende maatregelen t.b.v. verkeersveiligheid in buurtschappen

De verkeersveiligheid en leefbaarheid in buurtschappen is een belangrijk thema in dit programma. Om de situatie hier te verbeteren werken we aan passende maatregelen voor de verschillende buurtschappen. Mogelijke maatregelen zijn het aanleggen van verkeersdrempels en verhoogde plateaus, die helpen om de snelheid van voertuigen te verminderen.

Als dit onvoldoende oplevert, overwegen we het instellen van een 30 km/u-regime om een veiligere omgeving te creëren voor alle weggebruikers. Ook onderzoeken we het weren van groot en zwaar verkeer. De buurtschappen Kwaalburg, Terhonska en Geersbroek zijn vanuit de participatie naar voren gekomen.

*Start onderzoek: Quick win*

*Termijn uitvoering: Korte termijn*

## 5. Inrichten schoolzones en -routes

Het doel is om schoolzones en routes naar school duidelijker en veiliger te maken. We accentueren schoolzones door deze gebieden extra te benadrukken met markeringen en bebording en door snelheidsremmende maatregelen te treffen waar dit nog onvoldoende is toegepast. Daarnaast richten we ons op het veilig inrichten van fietspaden en oversteekplaatsen. Voor realisatie het nieuwe Kindcentrum Chaam worden er verbetermaatregelen genomen op de Gilzeweg.



Schoolzone bord Galder

*Termijn uitvoering: Korte termijn*

## 6. Invoeren van 30 km/u op bedrijventerreinen

We willen de snelheid op bedrijventerreinen naar 30 km/u verlagen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarbij zorgen we ervoor dat de terreinen ten minste voldoen aan de basiskennmerken van een erftoegangsweg, zoals passende bebording en de juiste voorrangssituatie. We houden rekening met het verkeersaanbod bij het bepalen van gewenste breedtes en verhardingskeuze. De resultaten van de inrichtingsscan (maatregel 2) dienen hiervoor als basis. Waar nodig leidt dit tot fysieke aanpassingen.

*Termijn uitvoering: Lange termijn*

## 7. In contact over handhaving op SPV knelpunten

Handhaving valt buiten de scope van dit programma, maar raakt wel sterk aan het onderwerp verkeer. We streven er daarom naar om handhaving zo goed mogelijk te ondersteunen bij het identificeren van kritische locaties en gedragingen die extra handhaving nodig hebben. Door samen te werken en input te geven, helpen we bepalen waar handhaving het meeste effect zal hebben op de verkeersveiligheid. Deze maatregel is enkel uit te voeren als er voldoende capaciteit is bij de handhavende partijen.

*Termijn uitvoering: Doorlopend*

## 8. Opstellen uitvoeringsplan Mensgericht Verkeer Maatregelen

We ontwikkelen een uitvoeringsplan voor mensgerichte verkeersmaatregelen en bouwen voort op onze ervaring van de afgelopen jaren. Hierin zijn dus zowel bestaande als extra activiteiten opgenomen. Dit plan richt zich op het beïnvloeden van het gedrag van weggebruikers om de verkeersveiligheid te verbeteren. We zetten in op voorlichting, educatie en campagnes om bewustzijn en verantwoord verkeersgedrag te bevorderen.

*Termijn opstellen plan: Korte termijn*

*Termijn uitvoering: Doorlopend*



## Programmalijn voetganger en toegankelijkheid

### 9. Onderzoeken quick wins en realiseren maatregelen om toegankelijkheid te verbeteren in het plusnetwerk

We willen de toegankelijkheid in het plusnetwerk voor voetgangers verbeteren. Met een onderzoek brengen we in beeld waar we met kleine aanpassingen veel kunnen veranderen: bijvoorbeeld door het wegnemen van obstakels, het verbeteren van opgangen naar stoepen, het aanbrengen van geleidelijnen, het verbreden van voetpaden en verbeteren van de verlichting voor sociale veiligheid. Bij voorkeur pakken we deze zaken direct op korte termijn. Daarnaast kijken we naar het toevoegen van rustpunten. Een specifieke locatie waar deze maatregelen waardevol kunnen zijn, is bij het nieuwe Kindcentrum in Chaam.

*Start onderzoek: Quick win*

*Termijn uitvoering: Doorlopend*

### 10. Uitwerken Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR)

We leveren een actieve bijdrage aan de uitwerking van het Handboek Inrichting Openbare Ruimte vanuit een verkeerskundig perspectief. Dit is uiteenzetting van alle verkeersaspecten waar een ontwerper van de openbare ruimte rekening mee dient te houden. Dit gaat verder dan alleen voetgangers- en toegankelijkheidsaspecten. Het omvat ook herkenbaarheidseisen, waaronder duidelijke voorzieningen voor fietsers en andere verkeersdeelnemers. Dit is een doorlopend proces.

*Termijn uitvoering: Doorlopend*

### 11. In beeld brengen van mogelijkheden van toepassen STOMP-principe in bestaande wijken inclusief realisatie

We onderzoeken de mogelijkheden om het STOMP-principe toe te passen in bestaande wijken. Dit houdt in dat we de routes voor voetgangers en fietsers prioriteren boven gemotoriseerd verkeer.



Een van de manieren waarop we dit kunnen realiseren, is door doorsteekjes aan te leggen, die voetgangers en fietsers voordeel bieden ten opzichte van gemotoriseerd verkeer. Bijvoorbeeld doordat ze hierdoor sneller en veiliger hun bestemming kunnen bereiken.

Deze aanpak draagt bij aan de ambitie 'duurzame verkeersafwikkeling' uit het Meerjarig Uitvoeringsprogramma Chaam (MUP) en het daarin opgenomen project 'creëren samenhangende structuur veilige en comfortabele fiets- en looproutes'. De aanpak verleidt in- en extern verkeer in Chaam, om niet voor de auto te kiezen.

*Start onderzoek: Korte termijn*

*Termijn uitvoering: Lange termijn*



## Programmalijs fiets

### 12. Uitvoeren inrichtingsscan kwaliteit fietsnetwerk

We voeren een inrichtingsscan uit om te controleren of het fietsnetwerk voldoet aan de vastgestelde kwaliteitseisen voor snel- en hoofdfietsroutes (hoofdstuk 5 van Programma Mobiliteit). Deze scan omvat ook het inventariseren van overbodige obstakels op fietspaden. Vervolgens nemen we maatregelen om deze knelpunten aan te pakken en het fietsnetwerk te verbeteren (zie ook maatregel 13).

*Termijn onderzoek: Korte termijn*

### 13. Opstellen uitvoeringsplan Fiets

We ontwikkelen een uitvoeringsplan voor het fietsbeleid, gebaseerd op de resultaten van de inrichtingsscan (maatregel 12). Dit plan biedt een overzicht van fietsprojecten met een planning in tijd, budget en benodigde capaciteit. Bij de uitvoering geven we prioriteit aan de belangrijkste verkeersveiligheidsknelpunten, kansen om 'werk met werk' te maken en de bijdrage aan de ambitie 'duurzame verkeersafwikkeling' uit het Meerjarig Uitvoeringsprogramma Chaam (MUP) en het daarin opgenomen project 'creëren samenhangende structuur veilige en comfortabele fiets- en looproutes'.

In het uitvoeringsplan worden ten minste de volgende projecten opgenomen:



- Het verbreden van de snelfietsroute Bels Lijntje (start al als quick win);
- Het aanleggen van fietsvoorzieningen op de hoofdfietsroutes Chaamseweg/Alphensebaan en Markweg en Chaam-Ulvenhout (Geersbroek);
- Onderzoek en realisatie om de volgende hoofdfietsroutes te verbeteren: Alphen-Gilze, Alphen-Terover (Sint-Jansstraat), Chaam-Meerle (mits nut blijkt), Chaam-Ulicoten (Ulicotenseweg).

*Termijn onderzoek: Korte termijn*

*Termijn uitvoering: Korte termijn - Lange termijn*

### 14. Opstellen nota fietsparkeernormen

We stellen normen vast voor het aantal fietsparkeerplaatsen dat nodig is bij nieuwe woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen. Deze fietsparkeernormen zijn verbonden aan de nota voor autoparkeernormen binnen de programmalijs Parkeren en Duurzame Mobiliteit (maatregel 20). Hierdoor zorgen we voor een geïntegreerde aanpak van zowel auto- als fietsparkeren bij nieuwe ontwikkelingen.

*Termijn uitvoering: Quick win*

### 15. Onderzoeken behoefte aan openbare fietsparkeerplaatsen

We onderzoeken of er behoefte is aan extra openbare fietsparkeerplaatsen, waarbij we ons richten op locaties zoals winkels en recreatieve bestemmingen. Zo willen we bepalen waar extra stallingen nodig zijn om fietsgebruik te stimuleren.

*Termijn onderzoek: Lange termijn*



## Programmatisch openbaar vervoer

### 16. Aanleggen toegankelijke bushaltes

We werken aan fysieke en visuele toegankelijkheid van bushaltes. We zoeken hierbij de samenwerking op met Provincie Noord-Brabant. Als quick win plaatsen we in 2026 fietsleunbeugels bij meerdere bushaltes en een in Chaam en Alphen een dynamische route informatiepaneel (DRIS).

*Termijn onderzoek: Doorlopend*

*Termijn uitvoering: Doorlopend*

### 17. Optimaliseren buslijnen

In aanloop naar en gedurende de (nieuwe) busconcessie werken we samen met de Provincie en vervoerder aan maatregelen om vervoervraag en -aanbod beter op elkaar aan te laten sluiten. Vanuit dit Programma Mobiliteit staan diverse zaken op onze wensenlijst: hogere frequenties van lijnen, betere beschikbaarheid in avonden en weekenden, maar ook directe buslijnen tussen Alphen en Chaam en Chaam en Gilze (en Rijen).

De nieuwe concessies (Oost-Brabant vanaf 2027 en West-Brabant vanaf 2025) zijn ook een mooie stap om, in lijn met het Schone Lucht Akkoord (SLA), over te stappen op elektrische bussen ter vervanging van de huidige dieselveertuigen.

*Termijn uitvoering: Doorlopend*

### 18. Onderzoeken van vervoersarmoede en realisatie maatregelen

Omdat het aanbod aan openbaar vervoer niet voor iedereen geschikt is en reizen kostbaar kan zijn, bestaat het risico dat inwoners onvoldoende kunnen meekomen in de maatschappij. Dit willen we graag voorkomen. Om een beeld te krijgen welke inwoners een betere bereikbaarheid het hardste nodig hebben, voeren we een onderzoek uit naar de omvang, oorzaken en mogelijke oplossingen voor vervoersarmoede in onze gemeente. Dit onderzoek richt zich op 5 onderwerpen: de bruikbaarheid, begrijpelijkheid, beleving, betaalbaarheid en beschikbaarheid van (semi-) openbaar vervoer. Door deze aspecten te onderzoeken, verkrijgen we beter inzicht in de uitdagingen en kunnen we passende oplossingen ontwikkelen om vervoersarmoede te verminderen. We trekken hierin samen op met het sociaal domein.

*Termijn onderzoek: Lange Termijn*

*Termijn uitvoering: Lange Termijn*



## Programmatisch parkeren en duurzame mobiliteit

### 19. Actualiseren parkeerbeleidsregels

We actualiseren de parkeerbeleidsregels met speciale aandacht voor de grotere parkeerpleinen in Alphen en Chaam. We evalueren het gebruik van blauwe zones en de uitgifte van parkeeronthefingen, om zo het parkeerbeleid te optimaliseren. Ook voeren we periodiek parkeerdrukmetingen uit om een goed beeld te houden.

*Termijn uitvoering: Lange termijn*

### 20. Actualiseren parkeernormennota auto

We actualiseren de parkeernormennota voor auto's samen met de gemeenten Baarle-Nassau en Gilze en Rijen. Deze nota stemmen we af op de fietsparkeernota, zodat er een samenhangend parkeerbeleid ontstaat.

*Termijn uitvoering: Quick win*

### 21. Uitvoeren mobiliteitsmaatregelen vanuit de Strategie Duurzaamheid en Meerjarig Uitvoeringsprogramma Chaam

We committeren ons aan de Regionale aanpak laadinfrastructuur (RAL Zuid) en de Regionale Laadagenda Stedelijke Regio Breda Tilburg. We stimuleren en faciliteren de transitie naar elektrische mobiliteit door een eigen laadbeleid op te stellen.



Daarnaast bevorderen we schone en duurzame vormen van mobiliteit, zoals lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit.

Daarnaast blijven we ons inzetten voor het beperken van het autoverkeer in en door Chaam, door uitvoering van het onderdeel Mobiliteitstransitie uit het Meerjarig Uitvoeringsprogramma Chaam (MUP). Maatregelen variëren van een werkgeversaanpak (bijv. het gebruik van de fiets als woon-werkverkeer) tot het stimuleren van het gebruik van de (elektrische) fiets en openbaar vervoer. We blijven ons inzetten voor uitvoering van deze maatregelen binnen het kader van het MUP. De provincie is trekker van dit onderdeel.

*Termijn uitvoering: Doorlopend*



## Programmatisch groot en zwaar verkeer

### 22. Realiseren kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer

We werken samen met de Provincie en betrokken partijen aan de realisatie van het kwaliteitsnetwerk voor landbouwverkeer. Dit bevat onder meer het toelaten van landbouwverkeer op de N639, bij het viaduct over de A58 bij Ulvenhout en de rondweg N260 bij Alphen.

Op de korte termijn doen we lokaal onderzoek naar knelpunten en pakken we deze waar mogelijk aan in aanvulling op onderhouds- en reconstructiewerkzaamheden.

*Termijn onderzoek: Korte termijn.*

*Termijn uitvoering: Doorlopend.*

### 23. Weren vrachtverkeer bebouwde kom Chaam

Hiervoor geven we verdere opvolging aan de ambitie 'duurzame verkeersafwikkeling' uit het Meerjarig Uitvoeringsprogramma Chaam (MUP). De Provincie Noord-Brabant is trekker van deze ambitie, waarbij we werken aan maatregelen die de impact van (vracht)-verkeer door Chaam zo veel mogelijk verminderen. Chaam blijft daarbij, als lintdorp ruimte bieden aan het afwikkelen van doorgaand auto verkeer. Doel is verbetering van leefbaarheid en verkeersveiligheid.



Eén van de acties uit het MUP is het weren van het vrachtverkeer door het instellen van een verbod. De mogelijkheden en effecten daarvan zijn in beeld gebracht.

De provincie is als wegbeheerder aan zet voor de invoering ervan. We blijven ons inzetten voor het realiseren van een dergelijk verbod.

*Termijn uitvoering: Doorlopend.*

### 24. Onderzoeken en realiseren verbetermaatregelen voor conflicten tussen groot en zwaar verkeer en woningen dicht op rijbaan in het buitengebied

We onderzoeken en realiseren verbetermaatregelen om conflicten tussen groot en zwaar verkeer en nabijgelegen woningen te verminderen. We stimuleren vrachtverkeer zonder lokale bestemming om de hoofdwegen te gebruiken door het invoeren van maatregelen zoals venstertijden, bewegwijzering, selectieve toegang of een algeheel vrachtverbod. De focusgebieden zijn onder andere de omgeving Terover/Hondseind, Kwaalburg, Legstraat, Schellestraat/Looneind, Heikantsestraat, Wildertstraat en Geersbroek. Hiermee verbeteren we de leefbaarheid en veiligheid in deze gebieden.

*Termijn onderzoek: Korte termijn*

*Termijn uitvoering: Korte termijn*

## Monitoring en evaluatie

Het programma zet koers voor een periode van 10 jaar. In deze lange periode kan veel gebeuren wat nu niet allemaal te overzien is. Daarom is het van belang om te monitoren en op gezette tijden te evalueren. Hierbij wordt de vraag gesteld: zijn we met de juiste dingen bezig en liggen we op koers?

Via monitoring en evaluatie kan tussentijds bijgestuurd worden. Voor hoe we dit gaan doen, stellen we een plan op. Hierin nemen we in ieder geval de momenten van evaluatie op en welke data we nodig hebben om de monitoring uit te voeren. Denk bijvoorbeeld aan periodieke parkeerdrukmetingen en verkeerstellingen. Via de planning-en-control cyclus rapporteren we over de voortgang.



*Cyclus van monitoring en evaluatie*



## Organisatie

De medewerkers van de ABG-organisatie zetten zich dagelijks in om de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid binnen onze gemeente te verbeteren. Denk daarbij aan het afhandelen van klachten en meldingen, het ondersteunen van scholen in de uitrol van verkeereducatie, het monitoren van verkeersstromen om overlast van verkeer tegen te gaan, het toetsen van gebiedsontwikkelingen aan ons Programma Mobiliteit en deelnemen aan regionale samenwerkingen in Stedelijke regio Breda Tilburg (SRBT) verband.

Samenwerken heeft grote voordelen, omdat verkeer niet stopt bij onze gemeentegrens. Parallel aan ons Programma Mobiliteit stelt de gemeente Gilze en Rijen een vergelijkbaar programma op met soortgelijke maatregelen. Daar waar maatregelen gelijk zijn of op elkaar aansluiten, pakken we deze gezamenlijk beet. Zo werken we efficiënt samen.



De uitvoering van ons programma valt of staat met voldoende capaciteit bij de ABG-organisatie. We blijven ons hardmaken voor een daadkrachtige organisatie met passende (lokale) kennis expertise. Waar nodig gebruiken we ons eigen netwerk en (vrijwillige) lokale organisaties als aanvulling hierop.