Programma Mobiliteit

Alphen-Chaam in beweging: Verkeersveilig, Bereikbaar en Leefbaar

Plan voor mobiliteit in Alphen-Chaam Conceptversie

gemeente Alphen Chaam

cittaslow

Titel rapport:	Programma Mobiliteit - Alphen-Chaam in beweging: Verkeersveilig, Bereikbaar en Leefbaar
Kenmerk:	1092558
Datum publicatie:	05-03-2026
Projectteam ABG-organisatie:	M. van Bommel, H. van Rijen en M. Ciere
Projectteam Goudappel:	P. Willems, F. de Winter, H. Hulleman, R. de Reuver
Status:	Concept

CONCEPT

Willibrordplein
513001
Clear Channel
Jij denkt aan online tickets scoren.
Wij aan het snelste glasvezelinternet.
DELTA
Willibrordplein

Inhoud

Samenvatting **5**

Inleiding **6**
Waarom een Programma Mobiliteit? *6*
Opbouw van het Programma Mobiliteit (leeswijzer) *7*

Ambities **9**

Doelen en principes **10**
Voetganger en toegankelijkheid *10*
Verkeersveiligheid *10*
Fiets *11*
Openbaar vervoer *11*
Gemotoriseerd verkeer *12*
Groot en zwaar verkeer *12*
Parkeren en duurzame mobiliteit *13*

Netwerken **14**
Voetganger *15*
Fiets *18*
Openbaar vervoer *21*
Gemotoriseerd verkeer *23*
Groot en zwaar verkeer *26*
Landbouwverkeer *28*

Begrippenlijst **30**

Organisatie **31**

CONCEPT

Samenvatting

De gemeente Alphen-Chaam werkt aan een toekomstbestendig mobiliteitsbeleid. Dit programma vormt de uitwerking van de Omgevingsvisie en geeft richting voor de komende tien jaar. Het doel is duidelijk: zorgen voor een verkeersveilige, (be)leefbare en goed bereikbare gemeente waar **Cittaslow** waarden centraal staan.

De aanleiding ligt in actuele uitdagingen. Verkeersveiligheid staat onder druk, vooral op wegen waar auto's en fietsers gemengd rijden en bij schoolroutes. De afhankelijkheid van de auto is groot door beperkte openbaarvervoersverbindingen, terwijl ontwikkelingen zoals vergrijzing en elektrische mobiliteit nieuwe eisen stellen aan onze infrastructuur.

Het programma is niet alleen door experts opgesteld, maar samen met inwoners en stakeholders. Via enquêtes, gesprekken en een prioriteringsspel zijn zorgen en ideeën opgehaald. Inwoners vragen om lagere snelheden, veilige schoolzones, vrijliggende fietspaden, betere verlichting en meer stallingsmogelijkheden. Ook is er behoefte aan een beter openbaar vervoer, met hogere frequenties en verbindingen tussen dorpen en steden. Daarnaast speelt toegankelijkheid van voetpaden een grote rol, zeker gezien de vergrijzing.

De ambities zijn helder: **verkeersveiligheid, bereikbaarheid en (be)leefbaar.** Dit betekent nul verkeersslachtoffers, goede verbindingen voor alle vervoerswijzen en een openbare ruimte die uitnodigt tot wandelen en ontmoeten. Het STOMP-principe vormt de basis: eerst lopen, dan fietsen, openbaar vervoer, mobiliteitsdiensten en pas daarna de auto. Binnen dorpskernen heeft de auto een gastrol, met 30 km/u als uitgangspunt.

Om deze ambities waar te maken, zijn wensnetwerken opgesteld. Voor voetgangers komt er een basisnetwerk in alle kernen en een plusnetwerk rond voorzieningen zoals scholen en zorglocaties. Het fietsnetwerk bestaat uit de snelfietsroute Bels Lijntje, hoofdfietsroutes die dorpen en omliggende plaatsen verbinden. Vanuit recreatieve doeleinden zijn er fietsroutes die ook gebruikt worden voor woon-werkverkeer zoals Fietsallee en Fietspad Markdal. Het openbaar vervoer richt zich op directe busverbindingen naar Breda en Tilburg, verbinding tussen alle kernen aangevuld met vraagafhankelijk vervoer. Voor gemotoriseerd verkeer wordt gewerkt volgens het Duurzaam Veilig-principe, met herkenbare wegcategorieën en een duidelijke rol voor vrachtverkeer op geschikte routes. Het buitengebied heeft hierbij bijzondere aandacht vanwege de conflicten tussen verschillende gebruikers. De N639 door Chaam heeft speciale aandacht vanwege het grote aantal zwaar verkeer wat hier door de dorpskern rijdt.

Dit programma schetst het toekomstbeeld van mobiliteit in Alphen-Chaam: een gemeente waar iedereen zich veilig en comfortabel kan verplaatsen, met een infrastructuur die aansluit op de behoeften van vandaag én morgen.

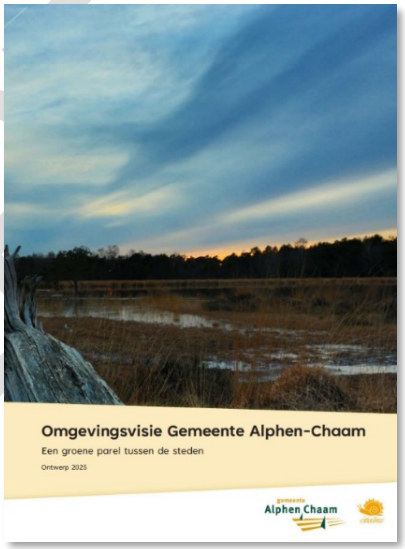
Het uitvoeringsprogramma volgt op dit programma, hierin zijn concrete projecten en maatregelen opgenomen welke worden uitgewerkt om de ambities, doelen en principes stap voor stap te realiseren.

CONCEPT

Inleiding

Waarom een Programma Mobiliteit?

Blijvend werken aan opgaven
Gemeente Alphen-Chaam werkt doorlopend aan een goed en veilig verkeers- en vervoersnetwerk. Om daarin de juiste keuzes te maken is beleid nodig dat rekening houdt met de opgaven van Alphen-Chaam. Zo staat de verkeersveiligheid onder druk op plekken waar fietsers en autoverkeer gemengd zijn. De afhankelijkheid van de auto is sterk omdat fietsafstanden groot zijn en het aanbod van openbaar vervoer beperkt is. Tegelijk zien we ontwikkelingen waar we rekening mee willen houden, zoals vergrijzing en de opkomst van elektrische fietsen en auto's. Om de komende 10 jaar de juiste maatregelen te kunnen treffen actualiseren we ons mobiliteitsbeleid in dit programma.



OMGEVINGSVISIE 2025

Uitwerking van de omgevingsvisie
De eind 2025 vastgestelde Omgevingsvisie beschrijft hoe we om willen gaan met de fysieke leefomgeving. Hier komen verschillende onderwerpen samen zoals water, milieu, natuur, landschap en mobiliteit. Als uitwerking van deze overkoepelende visie stellen we per onderwerp een programma op. Dit Programma Mobiliteit is de uitwerking van wat de omgevingsvisie stelt over verkeer en vervoer.

Lange termijn visie, korte termijn uitvoering
Ons Programma Mobiliteit stelt duidelijke doelen waar we als gemeente over een langere termijn aan willen werken. Bij elk van deze doelen hoort beleid dat we concreet maken met maatregelen waar we op de korte termijn al mee aan de slag gaan: het uitvoeringsprogramma.

CONCEPT

Opbouw van het Programma Mobiliteit (leeswijzer)

Dit programma beschrijft hoe de gemeente Alphen-Chaam werkt aan een toekomstbestendig mobiliteitsbeleid. Het document begint met de aanleiding en eindigt met de wijze waarop uitvoering en monitoring plaatsvinden.

Het start met een **samenvatting** waarin de kern van het programma wordt weergegeven: een verkeersveilige, goed bereikbare en leefbare gemeente. Vervolgens volgt de **inleiding**, waarin de achtergrond en de relatie met de Omgevingsvisie worden toegelicht. Ook wordt de opbouw van het document uitgelegd.

Daarna komen de **ambities** aan bod. Dit zijn de drie pijlers van het beleid: verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Deze vormen de basis voor alle beleidskeuzes.

In het hoofdstuk **doelen en principes** worden zeven concrete doelen en de bijbehorende beleidsprincipes beschreven, waaronder het STOMP-principe, een maximumsnelheid van 30 km/u in dorpskernen en extra aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers.

Het hoofdstuk **netwerken** laat zien hoe de infrastructuur wordt vormgegeven. Voor elke vervoerswijze – voetganger, fiets, openbaar vervoer, auto, vracht- en landbouwverkeer – is een wensnetwerk opgesteld dat het toekomstbeeld schetst.

In de **bijlage 1** wordt de **totstandkoming** toegelicht: participatie met inwoners en stakeholders via enquêtes, gesprekken en een prioriteringsspel. Hun input is verwerkt in de maatregelen. De **situatieschets** geeft inzicht in de huidige stand van zaken: achterstallig onderhoud van voetpaden, beperkte OV-bereikbaarheid, parkeerdruk en verkeersveiligheidsknelpunten.

In **bijlage 2** zijn de feiten en cijfers opgenomen en **bijlage 3** de participatieverslagen.

CONCEPT

Galder
gem. Alphen-Chaam
Breda 6,1
Galder 0,0
Rijsbergen 8,5

Ambities

In ons Programma Mobiliteit gaan we verder dan het oplossen van bestaande verkeersknelpunten. Met ons mobiliteitsbeleid sluiten we aan op de bredere ambities die we hebben. De vraag die daarbij centraal staat is: wat voor gemeente willen we zijn?

Het programma staat niet op zichzelf, maar moet bijdragen aan de ambities vanuit andere ruimtelijke thema's. Onze omgevingsvisie vormt hierin de basis. Voor mobiliteit staan in deze visie 3 ambities centraal:

*"In de gemeente Alphen-Chaam staan we voor diverse uitdagingen op het gebied van **bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid**. Verkeersveiligheid is een topprioriteit, met verschillende soorten verkeer die samenkomen in onze dorpen en het buitengebied. Daarnaast streven we naar mobiliteitsoplossingen die bijdragen aan de leefbaarheid, waarbij we de overgang van auto's naar fietsen en elektrisch rijden willen bevorderen om onze CO2-uitstoot te verminderen"*

~ Omgevingsvisie Alphen-Chaam

Cittaslow bij het bereiken van onze ambities staan de Cittaslow waarden centraal.

Ambitie 1: Verkeersveilig
Het is belangrijk dat onze inwoners en bezoekers zich altijd en overal veilig kunnen verplaatsen. Ze moeten zich veilig voelen bij het maken van verplaatsingen. Dat betekent dat er bijvoorbeeld niet te hard wordt gereden.

Ambitie 2: Bereikbaar
Wij blijven goed bereikbaar met verschillende vervoerswijzen. Zo blijft de gemeente een fijne plek om te wonen, te werken en te bezoeken. Ook blijft de regio makkelijk te bereiken.

Ambitie 3: (Be)Leefbaar
Hoe we ons verplaatsen, heeft invloed op hoe prettig het is om ergens te wonen, te verblijven of te werken. Door ons samen op een duurzame manier te verplaatsen, blijft de omgeving (be)leefbaar. De openbare ruimte is zo ingericht dat iedereen zich er prettig en (sociaal) veilig voelt.

CONCEPT

Doelen en principes

Een verkeersveilige, bereikbare en leefbare gemeente bereiken we niet vanzelf. Om dit concreet te maken, werken we in dit programma vanuit 7 duidelijke doelen voor mobiliteit. Deze richten zich op de verschillende thema's vanuit de situatieschets: Verkeersveiligheid, voetganger en toegankelijkheid, fiets, openbaar vervoer, gemotoriseerd verkeer, groot/zwaar verkeer en parkeren en duurzame mobiliteit. Bij elk van de doelen hoort een aantal beleidsprincipes die duidelijk maken hoe we de komende jaren aan deze doelen willen werken.

Verkeersveiligheid

Ons wegennetwerk moet verkeersveilig zijn voor iedereen. Het beschermt kwetsbare verkeersdeelnemers en draagt bij aan de landelijke ambitie van nul verkeersslachtoffers

- In **woonbuurten en dorpsharten** zijn **voetgangers en fietsers** het meest belangrijk. De **auto is te gast**;
- Binnen de **bebouwde kom en op bedrijventerreinen** gaan we uit van **30 km/u als maximumsnelheid**. Op belangrijke wegen voor hulpdiensten en de bus zoeken we naar de goede balans tussen snelheid en veiligheid;
- Bij het nemen van verkeersveiligheidsmaatregelen hanteren we een **risico-gestuurde aanpak**, met extra aandacht voor kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers. Deze aanpak gaat uit van wetenschappelijk onderbouwde informatie over ongevalsoorzaken en niet van beleefde verkeersonveiligheid;
- **Schoolzones** zijn duidelijk herkenbaar en er zijn veilige routes richting de scholen om te lopen en fietsen;
- In **buurtschappen in het buitengebied** is een passende snelheid toegepast om de veiligheid te waarborgen.

Voetganger en toegankelijkheid

De openbare ruimte moet uitnodigen tot lopen, wandelen, ontmoeten en verblijven. Het moet toegankelijk zijn voor iedereen

- Voor voetgangers brengen we de **basis op orde**: de ruimte voor voetgangers is vrij van obstakels en het onderhoud is op peil;
- Nabij **voorzieningen** zoals supermarkten en basisscholen binnen de bebouwde kom streven we naar een **plusnetwerk** (zie Netwerken) voor voetgangers: voetpaden zijn voldoende breed, er zijn passende oplossingen voor hoogteverschillen en wegen zijn goed **oversteekbaar;**
- Bij herinrichting van wegen vormt de **Ontwerpwijzer voetgangers** van het kennisplatform CROW het uitgangspunt. De **lokale inclusiegroep** wordt betrokken;[1]
- In **dorpskernen staat leefbaarheid voorop**: de openbare ruimte is vooral ingericht voor verblijven, gezond bewegen en geschikt voor een veranderend klimaat. Dit past bij ons Cittaslow keurmerk.

CONCEPT

[1] We gaan met de inclusiegroep in gesprek om te komen tot een passende werkwijze.

Fiets

Wij zijn een fietsvriendelijke gemeente. Ons fietsnetwerk is compleet, veilig en comfortabel. Bij voorzieningen is genoeg ruimte om fietsen te parkeren

- **Snelfietsroutes** geven ruimte aan grote stromen fietsers met bestemmingen op regionale schaal. Ze vormen directe, comfortabele routes;
- **Hoofdfietsroutes** vormen de belangrijkste fietsverbindingen tussen onze dorpen en omliggende dorpen. Binnen de bebouwde kom verbinden ze de belangrijkste voorzieningen. Veiligheid staat hier voorop;
- De **inrichting van een fietsroute** is afhankelijk van 2 zaken: de functie en het gebruik van de fietsroute en de functie en het gebruik van de weg voor het gemotoriseerde verkeer;
- In woon- en werkgebieden zijn **veel verbindingen voor voetgangers en fietsers**, zodat het makkelijk is om van de ene naar de andere plek te komen. De auto mag er soms wat langer over doen;
- Bij publieke voorzieningen zijn de **stallingsvoorzieningen** op orde.
- Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden **normen** gesteld **voor aantallen en type fietsparkeerplaatsen;**
- Veelgebruikte fietsroutes zijn veilig door **passende inrichtingskenmerken** (o.a. markering, verlichting)**.**

Openbaar vervoer

We zetten ons in voor behoud en versterking van de bestaande busverbindingen met Tilburg, Breda en Baarle-Nassau. We ondersteunen initiatieven die lokale ov-verplaatsingen mogelijk maken

- Het **regionale openbaar vervoer** zorgt voor directe verbindingen vanuit de dorpen Alphen, Chaam en Galder naar de omliggende gemeenten Breda, Tilburg, Baarle-Nassau en Hoogstraten (B);
- Het **lokale openbaar vervoer** voorziet in verbindingen binnen de gemeente en naar omliggende kleinere dorpen (Gilze, Ulicoten). Daarnaast biedt het reizigers de mogelijkheid om over te stappen op het regionaal openbaar vervoer. Onder lokaal openbaar vervoer valt ook vraagafhankelijk vervoer zoals Bravoflex;
- We voeren een **actieve lobby** richting Provincie Noord-Brabant en de vervoerder voor **het behoud en de versterking van de bereikbaarheid** van openbaar vervoer in de gemeente. Een goede aansluiting van buslijnen onderling en aantrekkelijke reistijden naar omliggende steden hebben daarin de prioriteit;
- We ondersteunen initiatieven die inspelen op **kleinschalige, lokale vervoersvragen** om vervoervraag en -aanbod bij elkaar te brengen, zoals ANWB AutoMaatje;
- **Bushaltes zijn goed ingericht**. Er zijn genoeg fietsenstallingsvoorzieningen, mensen kunnen prettig wachten en actuele reisinformatie krijgen. Ook de looproutes van- en naar bushaltes zijn op orde.

CONCEPT

Gemotoriseerd verkeer

Ons autowegennet is klaar voor de toekomst. Gemotoriseerd verkeer verzamelt zich op wegen die daarvoor geschikt zijn

- Onze wegen delen we op in categorieën die aansluiten bij het **Duurzaam Veilig Principe**. Wegen van dezelfde categorie zijn **steeds op dezelfde manier, herkenbaar en logisch ingericht.** Dat is duidelijk voor weggebruikers, maar ook voor slimmer wordende voertuigen;
- Op wegen binnen de bebouwde kom krijgt **verkeersveiligheid en leefbaarheid prioriteit boven doorstroming**;
- **Bedrijventerreinen** sluiten zo direct mogelijk aan op gebiedsontsluitingswegen die geschikt zijn voor groot en zwaar verkeer om **overlast van vrachtverkeer te voorkomen**;
- We blijven een **actieve lobby** voeren in de regio voor goede doorstroming op de Rijkswegen A16 en A58 en provinciale wegen om sluipverkeer door de gemeente tegen te gaan;
- Om goed op de toekomst voorbereid te zijn hebben we bij het **ontwikkelen van woningen of banen** aandacht voor een passende ontsluiting voor alle vervoerswijzen op basis van het **STOMP principe** (**S**tappen, **T**rappen, **O**penbaar vervoer, **M**obiliteitsdiensten en **P**ersonenauto);
- Gebiedsontwikkelingen worden zo direct mogelijk **verbonden met gebiedsontsluitingswegen**.

Groot en zwaar verkeer

Groot en zwaar verkeer wordt zo veel mogelijk om dorpen heen geleidt. Er worden maatregelen genomen die groot en zwaar verkeer ontmoedigen en de impact hiervan verminderen

- Er is binnen de bebouwde kom **alleen plaats voor vracht- en landbouwverkeer** dat hier ook een **bestemming** heeft. We zoeken actief naar oplossingen om doorgaand verkeer te weren;
- We werken samen met Provincie Noord-Brabant aan **andere maatregelen** die de overlast van vracht- en landbouwverkeer zo veel mogelijk verminderen. We richten ons op manieren die het aantal **verkeersbewegingen te verminderen.** We kijken naar doorgaande verkeersstromen én lokaal verkeer. De N639 door Chaam heeft onze speciale aandacht;
- We werken samen met de Provincie en stakeholders aan de realisatie van **kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer**. Daar waar realisatie na onderzoek onrealistisch blijkt, zoeken we **samen met agrarische sector** naar oplossingen om de impact van dit verkeer op de omgeving zo veel mogelijk te verminderen;
- Wanneer **bedrijven uitbreiden**, wordt onderzocht of de ontsluiting nog geschikt is. Dit kan leiden tot een aanpassing aan het (landbouw)netwerk met daarbij de bijbehorende aanpassingen in de infrastructuur. De kosten hiervan zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

CONCEPT

Parkeren en duurzame mobiliteit

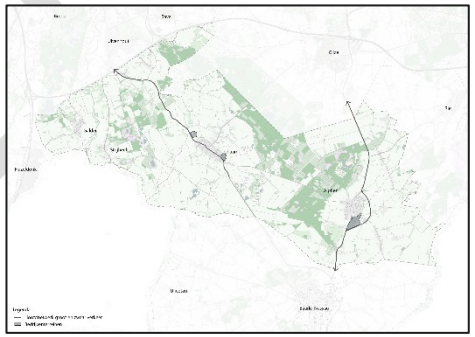
We dragen bij aan een gezonde balans tussen het parkeeraanbod en de parkeervraag en daarmee het behoud en versterking van de leefbaarheid

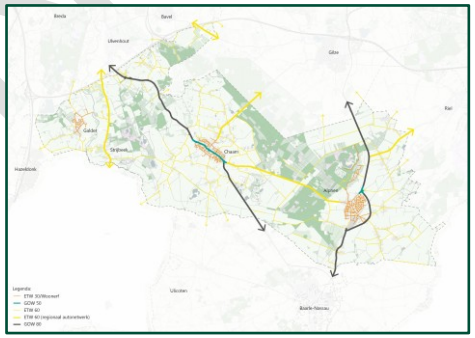
- Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het aantal **parkeerplaatsen afgestemd op het echte autobezit en -gebruik**, om te voorkomen dat er te veel of te weinig plekken zijn. Dit betekent bijvoorbeeld dat parkeernormen voor grotere dorpen anders kunnen zijn dan voor kleinere dorpen en buurtschappen;
- De openbare ruimte is beperkt. We willen deze ruimte toegankelijk en groen houden, en goed laten passen bij het veranderende klimaat. Daarom zijn we **terughoudend met het aanleggen van extra verharding**. Bij voorkeur verminderen we de hoeveelheid verharding. Of we parkeerplekken toevoegen of weghalen, bekijken we daarom altijd zorgvuldig en **in samenhang** met andere opgaven;
- Er wordt gestreefd naar een **acceptabele parkeerdruk op buurtniveau**. Het is daarmee niet vanzelfsprekend dat iedereen altijd voor de eigen deur kan parkeren;
- Op plekken rondom voorzieningen en recreatiegebieden kunnen **blauwe zones** of **parkeerverbod zones** worden toegepast om parkeeroverlast te voorkomen. We werken met **duidelijke regels voor ontheffingen**, passend bij de situatie;
- De overgang naar elektrisch autorijden wordt ondersteund met een **passend aanbod aan laadpunten**. Wij sluiten hierbij aan bij de regionale aanpak laadinfrastructuur (RAL Zuid) en de Regionale Laadagenda Stedelijke Regio Breda Tilburg. Het aanbod wordt afgestemd op het gebruik. Voor laadplekken geldt dat ze niet gecompenseerd hoeven te worden, ook niet in drukke parkeergebieden;
- We verwelkomen initiatieven voor **deelmobiliteit**.

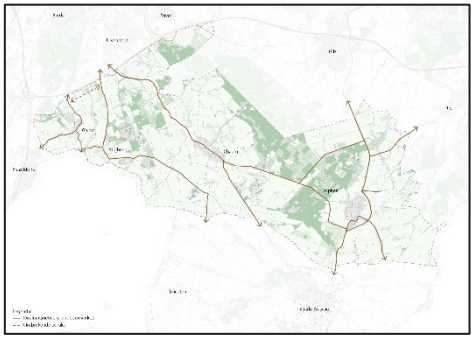
CONCEPT

Netwerken

Op basis van het huidige netwerk, de ambities en doelen zijn nieuwe netwerken opgesteld voor verschillende vervoerswijzen. Deze wensnetwerken zijn de basis voor onze mobiliteitsaanpak en vormen het eindbeeld voor de verdere toekomst. Er zijn netwerken gemaakt voor voetgangers, fietsers, het openbaar vervoer, gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering), vrachtverkeer en landbouwverkeer. Een deel is al gerealiseerd en een deel moet nog gerealiseerd worden. Nog te realiseren onderdelen van het netwerk zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma.





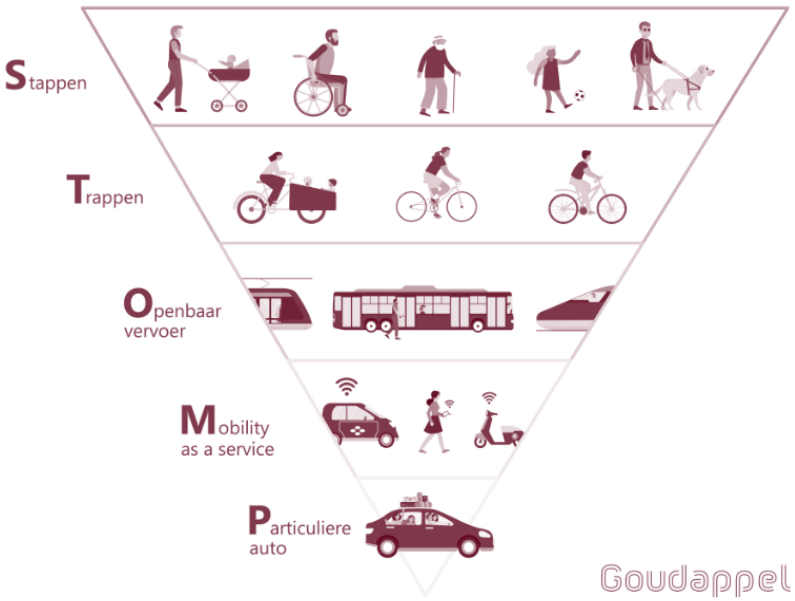


CONCEPT

Voetganger

Concept

In lijn met het STOMP-principe stellen we als doel dat wandelen wordt gestimuleerd met goede voetgangersvoorzieningen. Bovendien dragen kwalitatieve voetgangersvoorzieningen bij aan de toegankelijkheid van voorzieningen voor iedereen en stimuleert het om meer te bewegen.



Niet overal zijn evenveel voetgangers en ook de behoeften kunnen per voetganger verschillen. Daarom maken we onderscheid in de kwaliteit die we voetgangers willen bieden per locatie.

Het wensbeeld voor de voetganger is ingericht op basis van 2 kwaliteitsniveaus: een basisnetwerk binnen de bebouwde kom en een plusnetwerk rondom voorzieningen (bijvoorbeeld scholen, zorgvoorzieningen en supermarkten)(mocht een van de voorzieningen verschuiven zal het gebied rondom worden toegevoegd aan het plusnetwerk).

BASISNETWERK

Het basisnetwerk bestaat uit de bebouwde kom van Alphen, Chaam en Galder. De eisen voor het basiskwaliteitsniveau stellen dat de omgeving bruikbaar, bereikbaar en begrijpelijk moet zijn voor iedereen. Daarvoor is het nodig dat we deze basis overal op orde brengen. Dit houdt in:

- **Onderhoud op peil:** vlak en voldoende stroef trottoir;
- **Zo veel mogelijk vrij van obstakels:** voldoende breed en geen hinderlijke paaltjes, fietsen, overhangend groen etc.;
- **In woongebieden zijn fietsers en voetgangers hoofdgebruikers:** de auto is te gast.

CONCEPT

PLUSNETWERK

Het plusnetwerk kent een hoger kwaliteitsniveau. Op plekken met voorzieningen is het aantal voetgangers hoger en is toegankelijkheid nog belangrijker. We hebben in deze gebieden extra aandacht voor mensen met een mobiliteitsbeperking en voor de oversteekbaarheid. Dit houdt in:

- **Oplossingen voor hoogteverschillen:** Plateaus, hellingen en of verlaagde/geen trottoirbanden;
- **Goede oversteekbaarheid voor iedereen:** Ingericht voor alle doelgroepen, bijv. met geleidelijnen en 'zebrapaden';
- **Voldoende rustpunten en verlichting:** Met bankjes op routes nabij zorgvoorzieningen.

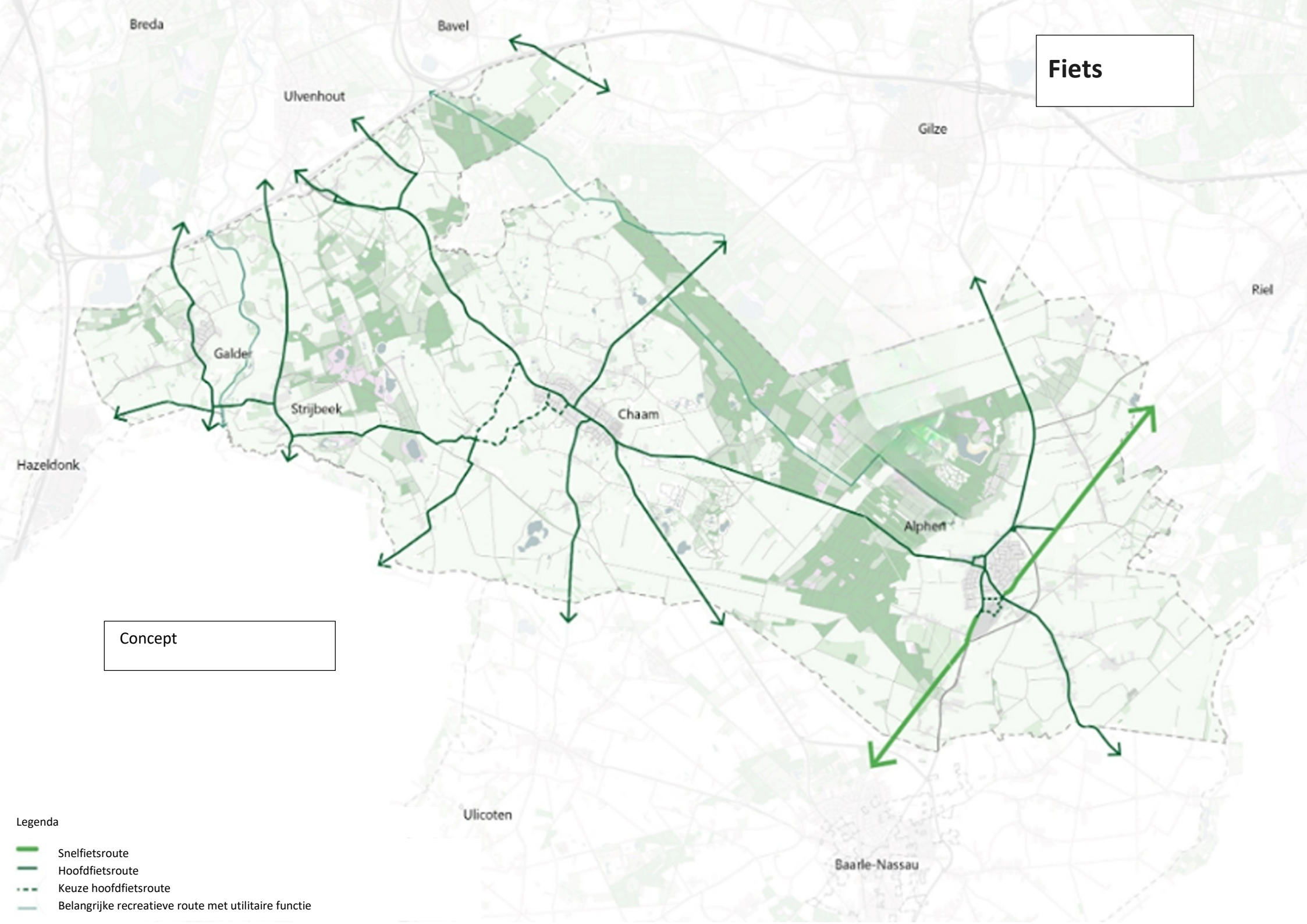
Bij het vormgeven van het plusnetwerk worden lokale inclusiegroepen betrokken.

Het plusnetwerk is van toepassing op voetpaden binnen een straal van 200 meter hemelsbreed rondom voorzieningen. Bij het toepassen van maatregelen wordt per locatie gezocht naar een logische afstand om het plusnetwerk toe te passen, zodat deze aansluiten op de belangrijkste voetgangersstromen.

Sociale veiligheid we willen dat iedereen zich veilig kan verplaatsen wat betreft dit programma houdt dat in dat wij ons focussen op verkeersveiligheid (a.o. vlakke brede trottoirs en waar nodig verlichting). Sociale veiligheid houdt niet op bij verkeersveiligheid is daarom ook in andere programma's.

Voetgangers in Galder

Fiets



Concept

Legenda

- Snelfietsroute
- Hoofdfietsroute
- Keuze hoofdfietsroute
- Belangrijke recreatieve route met utilitaire functie

Fietsen is een duurzame manier van verplaatsen met positieve effecten op onze gezondheid, uitstoot van CO_2 en de bereikbaarheid van de gemeente. Dit stimuleren we graag. Fietsen moet op een veilige en aantrekkelijke manier worden gefaciliteerd. Dit geldt voor praktische verplaatsingen zoals naar werk, school en winkels, maar ook voor recreatieve verplaatsingen. Het netwerk voor de fiets kent 2 type routes: een snelfietsroute en hoofdfietsroutes.

SNELFIETSROUTE

Zorgt voor een vlotte doorstroming van fietsers op regionale schaal door middel van ruime, comfortabele en veilige fietspaden, zoveel als mogelijk in de voorrang. Het Bels Lijntje is aangemerkt als snelfietsroute, in overeenstemming met het snelfietsroutenetwerk van Provincie Noord-Brabant. Belangrijke uitgangspunten zijn:

- **Vrijliggend fietspad in 2 richtingen**;
- **In basis 4 meter breed** zodat er ruimte is voor inhalen;
- De fietser heeft **zo veel mogelijk voorrang** op het overige verkeer;
- De route wordt uitgevoerd in **(rood) asfalt**.

HOOFDFIETSROUTES

Deze fietsroutes verbinden onze dorpen met elkaar en met omliggende plaatsen zoals Gilze, Goirle, Hazeldonk, Meersel-Dreef, Ulvenhout, Baarle-Nassau en Ulicoten. Dit netwerk komt grotendeels overeen met het hoofdfietsnetwerk van Provincie Noord-Brabant. De manier waarop hoofdfietsroutes worden vormgegeven is afhankelijk van het gebruik en functie van de weg.

Binnen de bebouwde kom:

- **Gebiedsontsluitingsweg**: Fietsstroken of vrijliggende fietspaden. De fietser heeft bij voorkeur voorrang op het overige verkeer. De route voor fietsers wordt zo veel mogelijk uitgevoerd in asfalt;
- **Erftoegangsweg**: Gemengd verkeer. Hier gelden reguliere voorrangsregels.

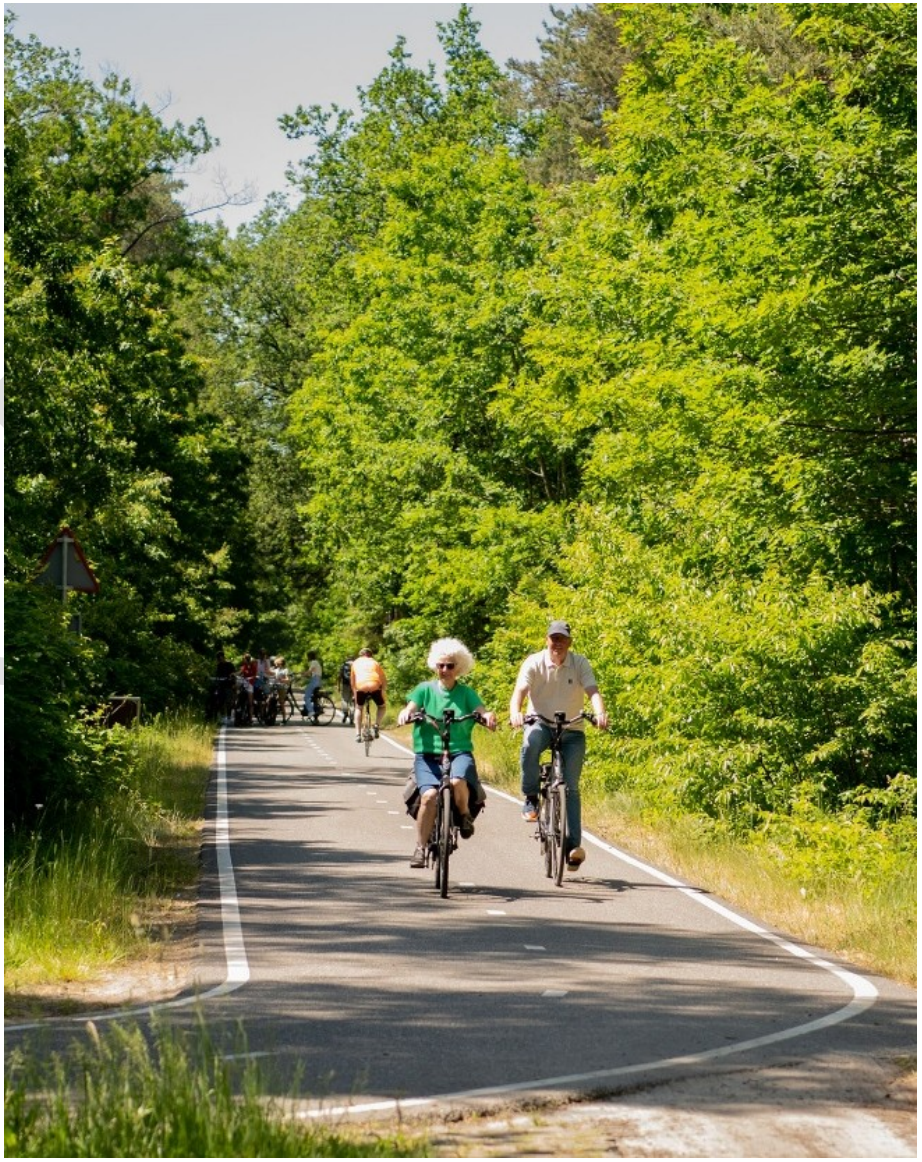
Buiten de bebouwde kom:

- **Gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg in het regionaal autonetwerk:** Vrijliggend fietspad. Fietsers hebben dan geen voorrang op het verkeer op de gebiedsontsluitingsweg;
  Voorbeelden hiervan zijn de Strijbeekseweg en de Alphensebaan.
- **Erftoegangsweg:** Fietsstroken. Daar waar vrijliggende fietspaden liggen, behouden we deze graag. Hier gelden reguliere voorrangsregels.

CONCEPT

Belangrijke recreatieve verbindingen
In de gemeente wordt veel gefietst als vorm van recreatie. Dit willen we graag behouden. Het fietsnetwerk van dit programma richt zich primair op praktische verplaatsingen, zoals woon-werkverkeer. Tegelijkertijd worden deze recreatieve verbindingen, door de goede ligging ook gebruikt voor woon-werkritten. We zien de Fietsallee tussen Alphen en Breda en het recreatieve fietspad langs de Mark daarom als belangrijke toevoegingen aan het fietsnetwerk.

Recreatief verkeer
In dit programma benaderen we recreatief en utilitair verkeer als verkeer. Dit betekent dat recreatieve routes en voorzieningen worden geïnitieerd vanuit het taakveld Toerisme.

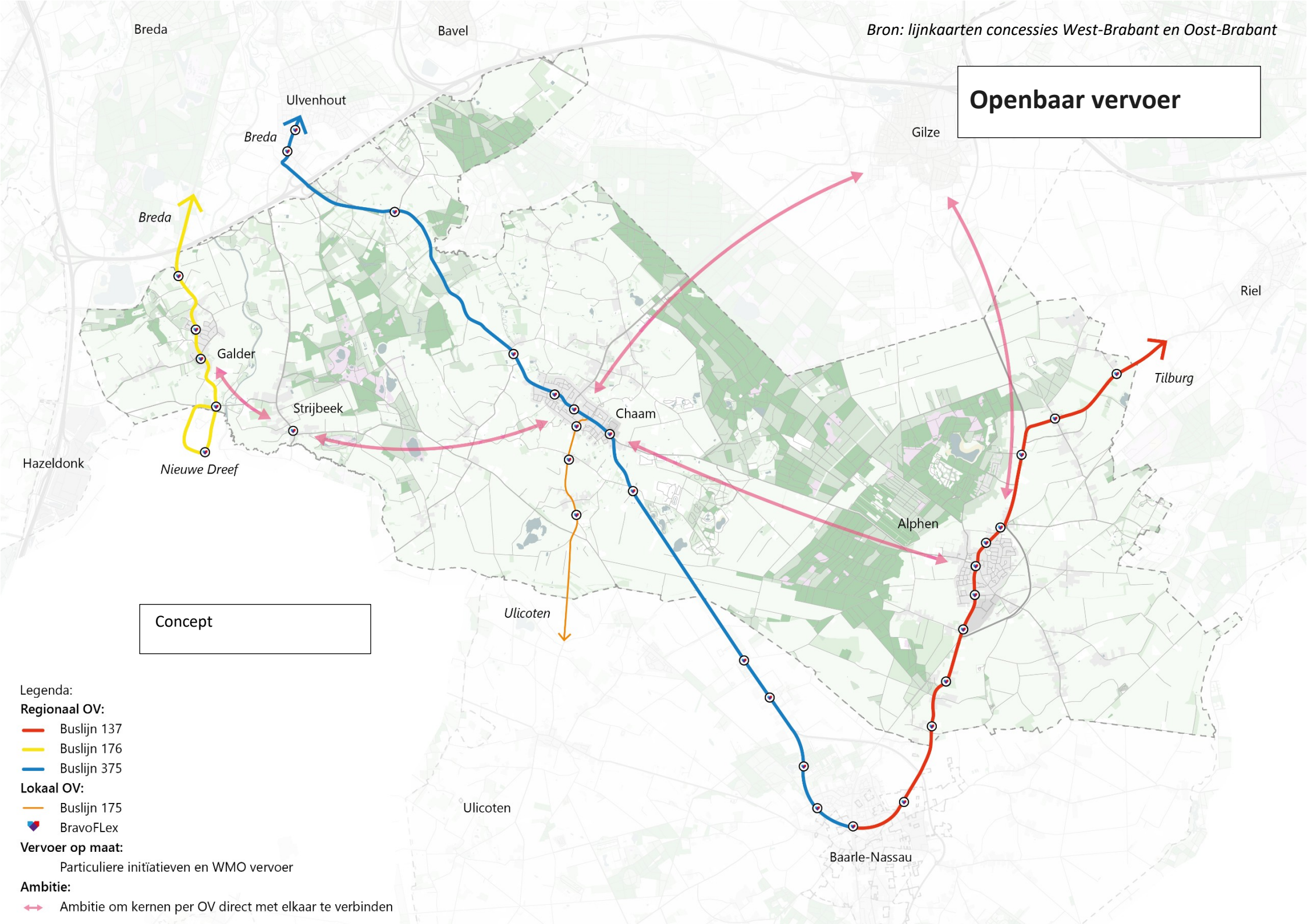


Fietsallee

CONC

Bron: lijnkaarten concessies West-Brabant en Oost-Brabant

Openbaar vervoer



Concept

Legenda:

Regionaal OV:

- Buslijn 137
- Buslijn 176
- Buslijn 375

Lokaal OV:

- Buslijn 175
- BravoFLex

Vervoer op maat:

Particuliere initiatieven en WMO vervoer

Ambitie:

Ambitie om kernen per OV direct met elkaar te verbinden

Een goed openbaar vervoersysteem draagt bij aan een bereikbaar en inclusief Alphen-Chaam. Tegelijk zijn we een landelijke gemeente. De dorpen zijn beperkt in omvang, waardoor het aantal ov-reizigers beperkt is. Dit maakt het voor vervoerders moeilijk om de hele dag een uitgebreid netwerk van buslijnen aan te bieden. Het busnetwerk moet daarom effectief ingericht zijn, zodat de buslijnen goed functioneren en de dorpen bereikbaar blijven. Als aanvulling faciliteren we vraagafhankelijk openbaar vervoer om "gaten" in het busnetwerk te dichten. Ons wensbeeld kent 2 schaalniveaus van openbaar vervoer:

REGIONAAL VERVOER
Regionaal vervoer wordt gevormd door directe busverbindingen vanuit Alphen, Chaam en Galder naar omliggende dorpen/steden zoals Breda, Tilburg en Baarle-Nassau.

LOKAAL VERVOER
Lokaal vervoer bedient verbindingen binnen de gemeente en naar omliggende kleinere dorpen. Het geeft reizigers de mogelijkheid om over te stappen op regionaal openbaar vervoer. Er zijn 2 vormen van lokaal vervoer:

Buslijnen
Buslijnen rijden met een vaste dienstregeling via een vaste route, zonder dat hier een reservering voor nodig is. Deze buslijnen hebben vaak een lage frequenties en lange reistijd.

Vraagafhankelijk vervoer
Vraagafhankelijk vervoer rijdt op basis van een reservering, zonder een vaste route en is beschikbaar in de gehele gemeente. Het is vaak sneller en directer dan een lokale buslijn. In de huidige concessie heet dit vraagafhankelijke vervoer 'Bravo*flex*'. Bravo*flex* brengt reizigers van een halte in de buurt naar een ov-overstaphalte en andersom. De ov-overstaphalte is een grotere bushalte of treinstation vanwaar je verder kunt reizen met het reguliere openbaar vervoer. Bravo*flex* is ook beschikbaar als lokale of regionale buslijnen niet meer rijden.

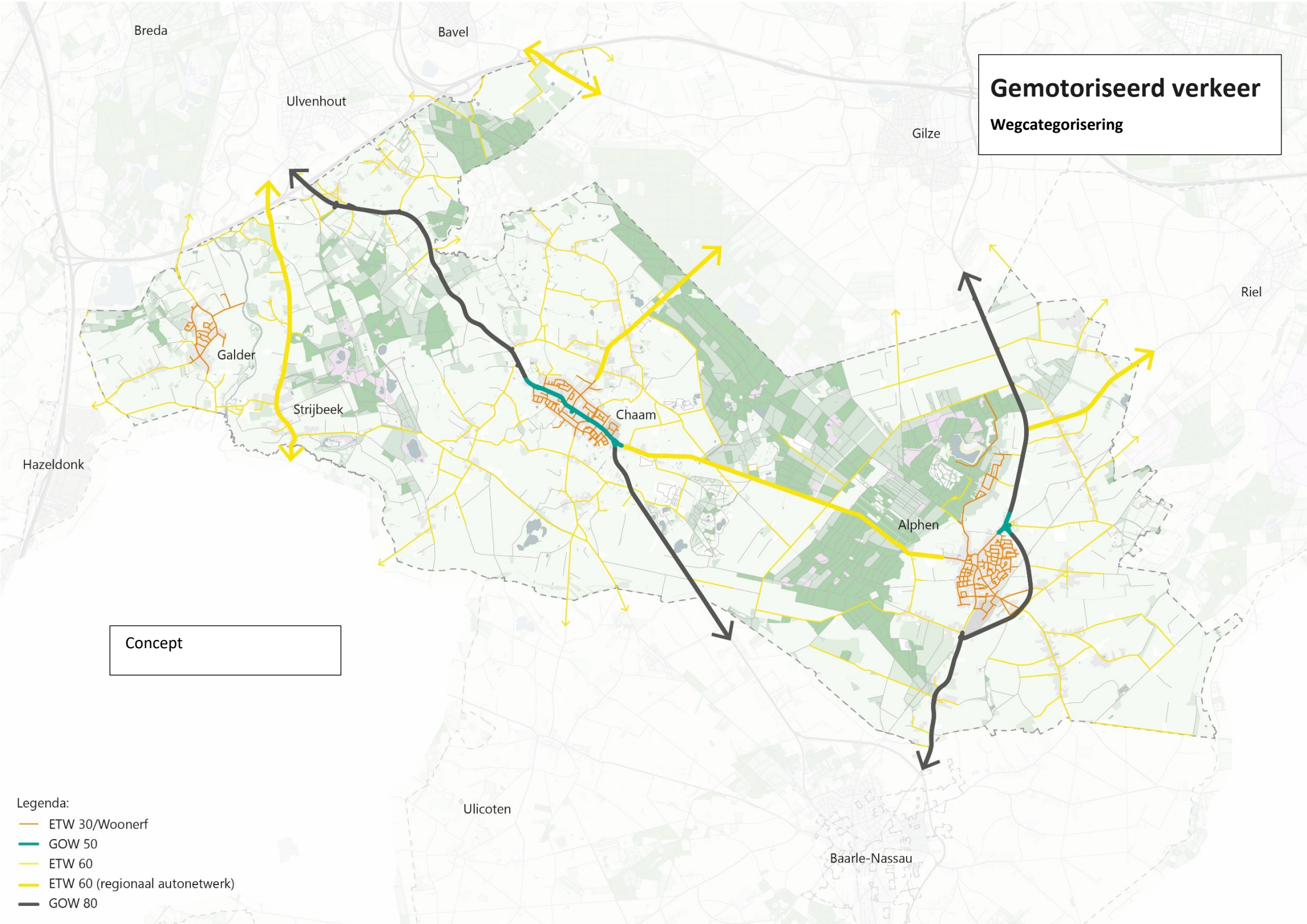
Hoewel het aanbod aan openbaar vervoer vooral een provinciale aangelegenheid is, blijven we ons inzetten om het aanbod en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te verbeteren. Denk daarbij aan het verbeteren van bushaltes en een actieve rol bij de vormgeving van de concessies. Ook brengen we vervoersarmoede in de gemeente in beeld. Zo weten we beter welke maatregelen om van a naar b te komen helpen voor onze inwoners.

Er staan diverse zaken op onze wensenlijst: hogere frequenties van lijnen, betere beschikbaarheid in avonden en weekenden, maar ook directe ov-verbindingen tussen Alphen en Chaam en Chaam en Gilze (en Rijen). Reizen tussen de dorpen binnen de ABG-gemeenten moet mogelijk zijn met het ov.

CONCEPT

Gemotoriseerd verkeer

Wegcategorisering



Concept

Bij het inrichten van wegen voor gemotoriseerd verkeer houden we vast aan een duidelijk onderscheid tussen verschillende type wegen. Wegen van dezelfde categorie zijn op dezelfde manier, herkenbaar en logisch ingericht. We onderscheiden 5 wegcategorieën:

ERFTOEGANGSWEG 30 KM/U (ETW30)
Deze wegen bieden toegang tot woningen, bedrijven, scholen en winkels binnen de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom is de snelheid daarom 30 km/u. Dat geldt in de toekomst ook voor bedrijventerreinen.

GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 50 KM/U (GOW50)
Deze wegen komen in de gemeente op 2 plekken voor: in het noorden van Alphen t.h.v. de rotonde Goedentijd-N260 en de N639 door Chaam. In Alphen geldt dat de GOW50 vooral een verkeersfunctie heeft, als verbinding tussen Alphen en de N260. In Chaam is de functie van de N639 als gebiedsontsluitingsweg minder duidelijk. Omdat de hoeveelheid verkeer dwars door het dorp leidt tot overlast, is de verkeersfunctie voor ons niet het belangrijkste. Leefbaarheid en verkeersveiligheid staan voorop.

De Provincie Noord-Brabant is beheerder van deze weg. Dit betekent dat we maatregelen om de gevolgen van het (vracht)verkeer door de kern te verminderen in samenwerking met de Provincie moeten nemen. Het Meerjarig Uitvoeringsprogramma Chaam is daarvoor de basis.

In het algemeen geldt dat de GOW50 een belangrijke functie vervult in het busnetwerk en de bereikbaarheid van hulpdiensten.

ERFTOEGANGSWEG 60 KM/U (ETW60)
Erftoegangswegen met een snelheid van 60 km/u liggen buiten de bebouwde kom. Omdat deze wegen niet allemaal dezelfde rol vervullen in het netwerk, maken we onderscheid in 2 soorten erftoegangswegen 60km/u:

Erftoegangsweg 60 km/u
Deze wegen bieden toegang tot woningen, bedrijven en andere voorzieningen buiten de bebouwde kom. Hier staat de bereikbaarheid van bestemmingen aan de weg centraal. Hierbij moet worden opgemerkt dat Alphen Chaam reletief veel van dit type wegen kent welke gebruikt worden door meerdere gebruikers (recreatief (fiets)verkeer en zwaar en groot verkeer) gaan samen. Op veel plaatsen zijn de wegprofielen krap voor het grote verkeer. Deze plaatsen hebben onze aandacht.

Erftoegangsweg 60 km/u regionaal autonetwerk
Een aantal erftoegangswegen buiten de bebouwde kom heeft een regionale netwerkfunctie. Ze vormen de belangrijkste autoverbindingen tussen een aantal dorpen in en buiten de gemeente. Bijvoorbeeld tussen Alphen en Chaam, maar ook met Gilze, Riel en Ulvenhout. Verkeer op deze wegen heeft voorrang op kruispunten. Daarnaast is het van belang dat fietsers en voetgangers een veilige plek hebben, omdat deze wegen vaak onderdeel zijn van het hoofdfietsnetwerk. De Alphensebaan-Chaamseweg en Strijbeekseweg zijn hiervan voorbeelden.

CONCEPT

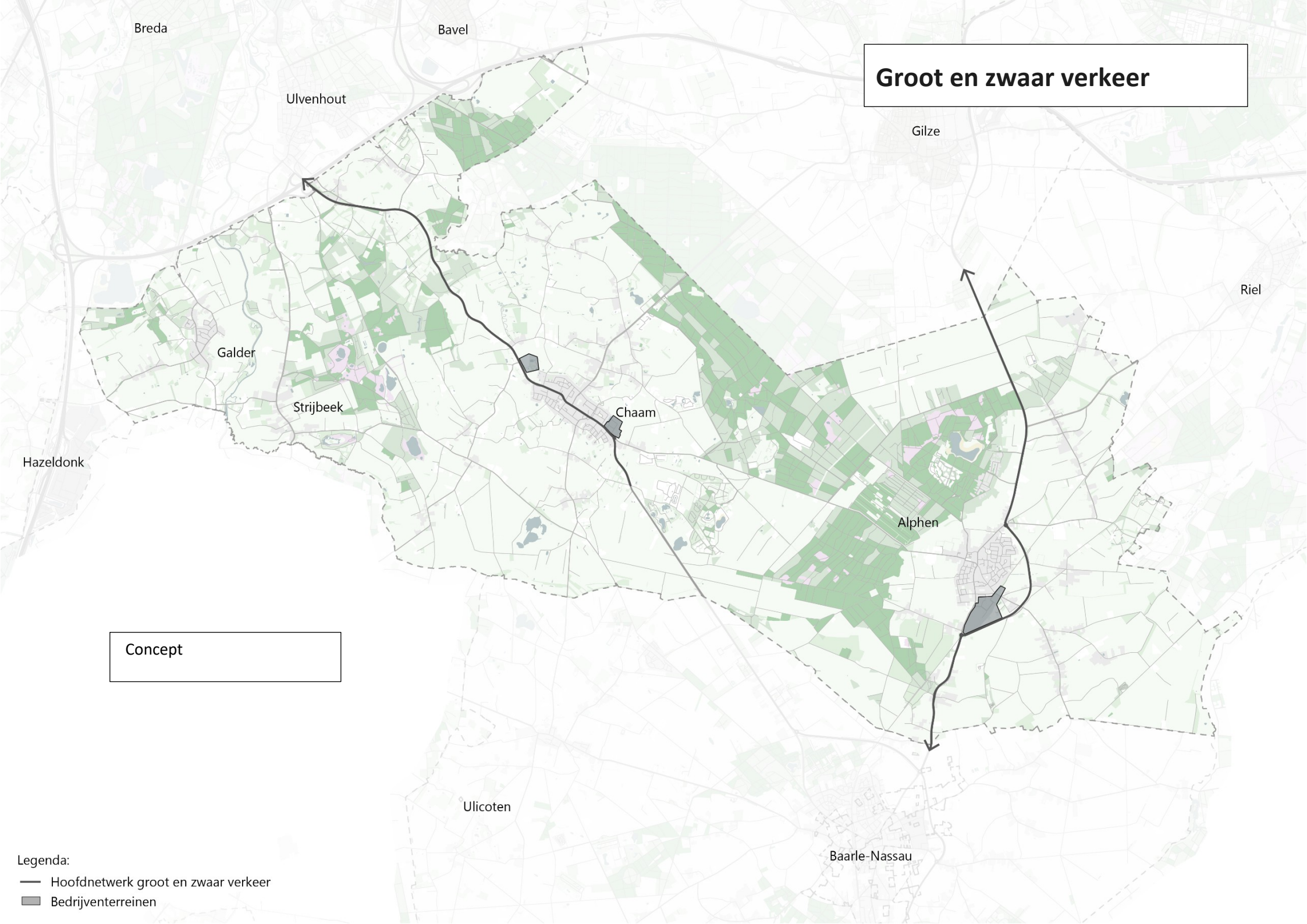
GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 80 KM/U (GOW80)

Deze wegen verbinden grotere dorpen met elkaar op een regionale schaal. Ze liggen buiten de bebouwde kom en zijn qua inrichting geschikt om grote (vracht)verkeersstromen te verwerken. Kruisingen op 80km/u wegen hebben in relatie tot verkeersveililgheid onze bijzonder aandacht als het gaat om verkeersveiligheid een voorbeeld hiervan is de kruising Rielseweg-N260.

De N639 door Chaam

CONC

Groot en zwaar verkeer



We hebben in de gemeente te maken met veel groot en zwaar verkeer. Een groot deel hiervan heeft een bestemming of herkomst bij een van de vele agrarische bedrijven in het buitengebied of op een bedrijventerrein in de gemeente. Deze bereikbaarheid draagt bij aan een goed ondernemersklimaat. Tegelijk blijkt uit de situatieschets dat vrachtverkeer kan leiden tot verkeersonveilige situaties. Het is oncomfortabel om hiernaast te moeten fietsen of lopen en ze draagt bij aan geluidsoverlast en trillingen.

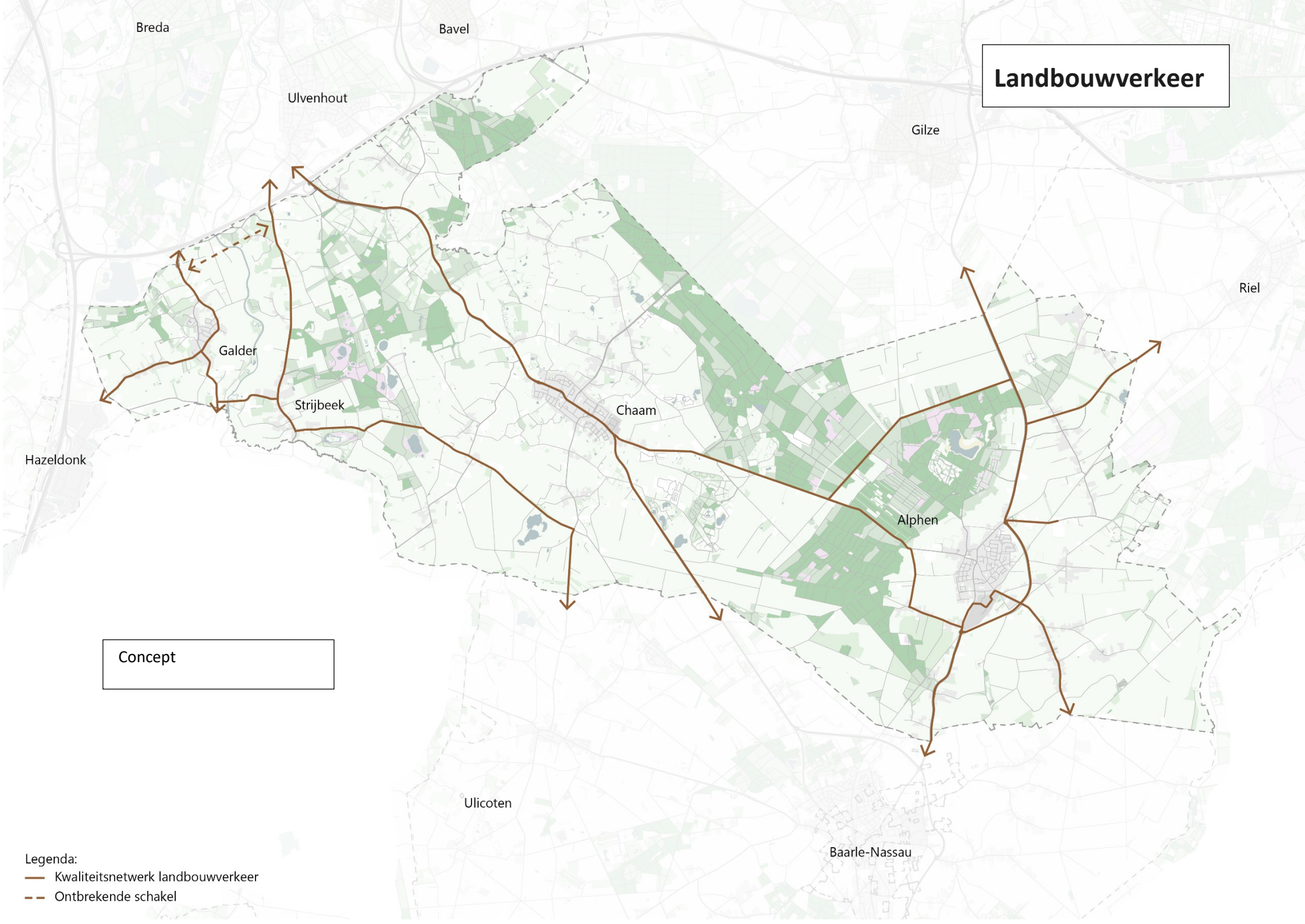
We zetten ons daarom in om dit verkeer zoveel mogelijk te leiden over wegen die daarvoor geschikt zijn. Dit zijn de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom, gescheiden van langzaam verkeer. Industriegebieden trekken het meeste vrachtverkeer aan. Deze gebieden moeten dus goed ontsloten worden op het vrachtnetwerk. Desondanks onze inzet om verkeer goed te structureren moet er worden opgemerkt dat dit type conflicten bij een landelijke gemeente horen en dat we dit van elkaar moeten accepteren en om samen te komen tot een haalbare en reële inrichting van de openbare ruimte.

In Alphen leidt de route voor vrachtverkeer via de N260 om de kern heen. In Chaam is dit alternatief er niet en rijdt dit verkeer door de kern. Dit is nodig om de bedrijventerreinen Baarleseweg en Dassemus bereikbaar te houden. Tegelijk rijdt over deze weg ook verkeer dat geen bestemming of herkomst heeft in Chaam of de directe omgeving daarvan. In samenwerking met de Provincie werken we aan maatregelen om de impact van dit verkeer door de kern te verminderen. Het Meerjarig Uitvoeringsprogramma Chaam is daarvoor de basis. Voor doorgaand vrachtverkeer komend vanuit Ulvenhout (Breda), Baarle-Nassau of verder is het uitgangspunt dat zij via de N260 rijden.

Chaam, N639

CONC

Landbouwverkeer



Concept

Legenda:
- Kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer
- Ontbrekende schakel

Wij zijn een landelijke en agrarische gemeente. Landbouwverkeer komt veel voor en verdient daarom extra aandacht bij het vormgeven van netwerken. Net als voor ander groot en zwaar verkeer geldt dat de combinatie met langzaam verkeer kan leiden tot verkeersonveilige situaties. We zien dat landbouwvoertuigen steeds groter worden en meer afstand afleggen omdat ze meerdere agrarische bedrijven bedienen.

Provincie Noord-Brabant heeft samen met Regio West-Brabant een wensnetwerk opgesteld voor (land)bouwverkeer. Dit wensnetwerk is in samenspraak met de sector opgesteld. Het netwerk houdt rekening met het feit dat het weren van (land)bouwverkeer op gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom (zoals het Provinciaal beleid was) leidt tot knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid in dorpskernen[2]. Door deze gebiedsontsluitingswegen weer open te stellen voor landbouwverkeer, ontlast dit de dorpskernen.

Verder is een aantal ontbrekende schakels in beeld. Welke wegen geschikt zijn om de ontbrekende schakels in te vullen moet bepaald worden in een verdere studie.

Het kwaliteitsnet Landbouwverkeer van de Provincie Noord-Brabant nemen we over als gemeentelijk netwerk. Een aantal wegen voegen we toe, zoals de Sint Jansstraat, Fransebaan en Schellestraat.

CONCEPT

[2] Kwaliteitsnet Landbouwverkeer, Regio West Brabant (oktober, 2023)

Begrippenlijst

Programma Mobiliteit: Plan van de gemeente Alphen-Chaam voor toekomstbestendig mobiliteitsbeleid.

Omgevingsvisie: Overkoepelende visie op de fysieke leefomgeving, inclusief mobiliteit.

STOMP-principe: Prioriteit: Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten, Personenauto.

Duurzaam Veilig: Principe voor herkenbare en veilige inrichting van wegen per categorie.

Basisnetwerk (voetgangers): Minimale kwaliteit voor voetpaden: goed onderhoud, obstakelvrij, toegankelijk.

Plusnetwerk (voetgangers): Hoger kwaliteitsniveau bij voorzieningen: extra toegankelijkheid, oversteekbaarheid, rustpunten.

Snelfietsroute: Brede, vrijliggende fietspaden voor regionale verbindingen.

Hoofdfietsroute: Belangrijkste fietsverbindingen tussen dorpen en omliggende plaatsen.

Regionaal OV: Directe busverbindingen naar steden zoals Breda en Tilburg.

Lokaal OV: Verbindingen binnen de gemeente en naar kleinere dorpen, inclusief vraagafhankelijk vervoer.

Erftoegangsweg (ETW): Toegangswegen naar woningen/bedrijven. ETW30: 30 km/u binnen bebouwde kom; ETW60: 60 km/u buiten.

Gebiedsontsluitingsweg (GOW): Wegen die dorpen verbinden. GOW50: 50 km/u; GOW80: 80 km/u buiten bebouwde kom.

Kwaliteitsnet landbouwverkeer: Provinciaal netwerk voor landbouwvoertuigen, overgenomen door gemeente.

Cittaslow: Keurmerk voor leefbare, duurzame en sociaal veilige gemeenten.

Participatietraject: Proces waarin inwoners en stakeholders input geven via enquêtes, gesprekken en prioriteringsspellen.

Monitoring en evaluatie: Planmatige controle van voortgang en bijsturing van maatregelen via data en rapportages.

CONCEPT

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.

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.

CONCEPT