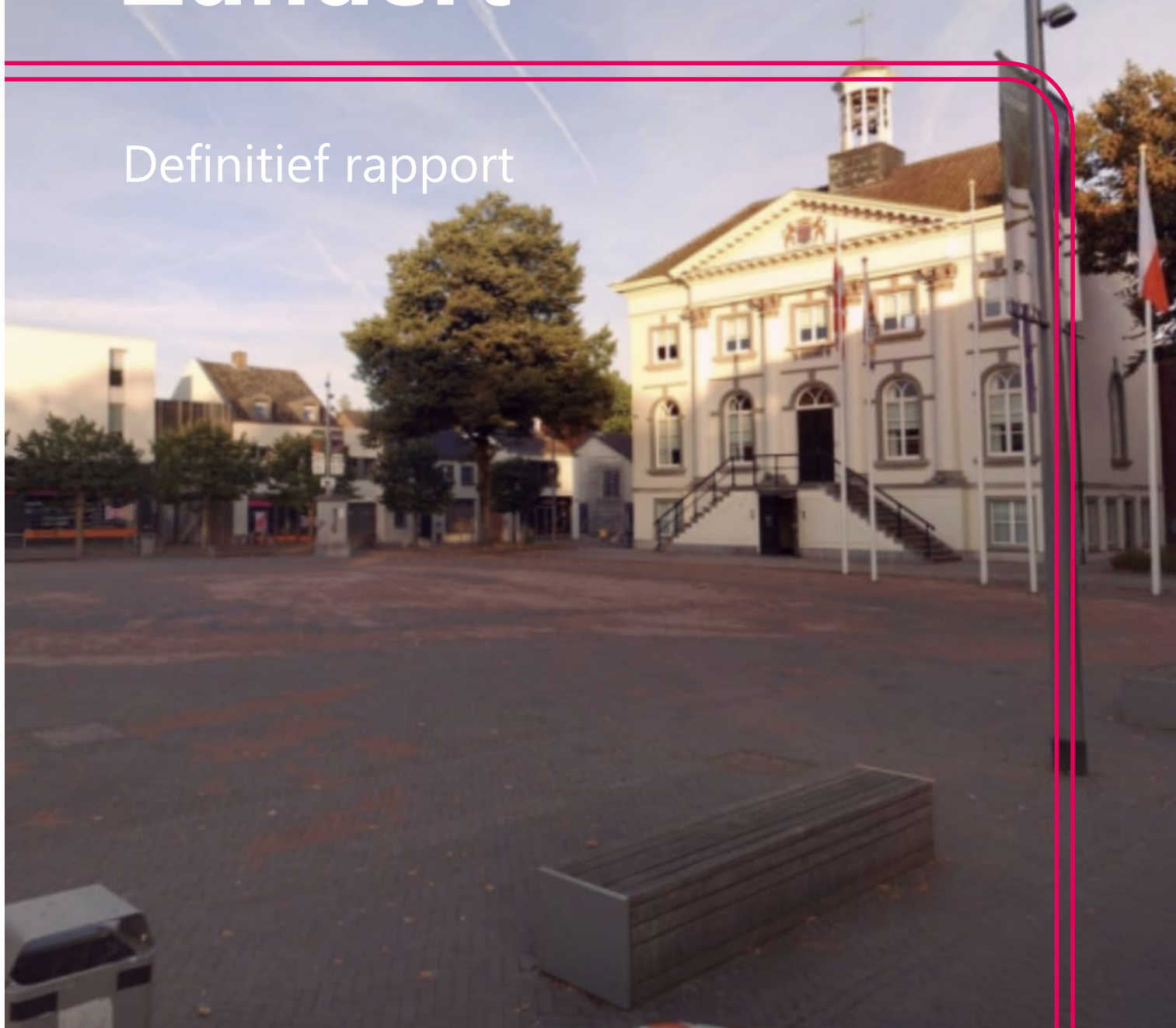


# Knelpuntenanalyse Rijsbergen en Zundert

Definitief rapport



Opdrachtgever  
Titel rapport

Gemeente Zundert  
Knelpuntenanalyse Rijsbergen en Zundert

Kenmerk  
Datum publicatie

015717.20231108R1.02  
30 november 2023

Projectteam Goudappel

Rutger Klein en Dennis Ernst

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 30-11-23

# Inhoudsopgave

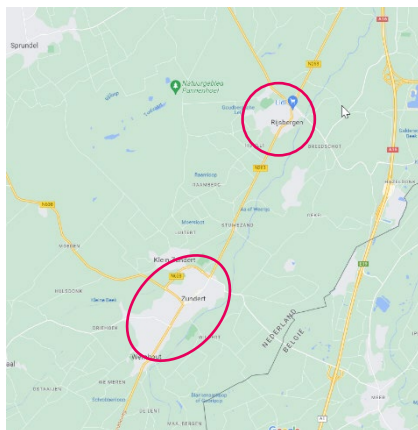
<b>1. Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1 Aanleiding en vraag Goudappel	4
1.2 Leeswijzer	4
<b>2. Verkeersintensiteiten</b>	<b>5</b>
2.1 Uitgangspunten	5
2.1.1 Infrastructuur	5
2.1.2 Ruimtelijke ontwikkelingen	6
2.2 Huidige en toekomstige verkeersintensiteiten	7
2.3 Streefwaarden wegvakken	9
2.4 Ongevallen analyse	13
2.5 Invloed ontwikkeling IKC	14
<b>3. Online enquête</b>	<b>16</b>
3.1 Opzet online enquête via Maptionnaire	16
3.2 Resultaten Maptionnaire	17
3.2.1 Persoonskenmerken	17
3.2.2 Waardering mobiliteitsaspecten	17
3.2.3 Knelpunten op locatieniveau	20
<b>4. Conclusie</b>	<b>21</b>

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding en vraag Goudappel

Zundert en Rijsbergen zijn twee kernen gelegen in het landelijk gebied tussen Breda/Etten-Leur en de Belgische grens (Figuur 1). De N263, N394, N638 en Meirseweg zijn de belangrijkste ontsluitingswegen van de kernen. In 2015 is in het kader van het verminderen van verkeersoverlast een noordoostelijke randweg om Zundert aangelegd. In de huidige situatie wordt echter nog verkeersoverlast ervaren door bewoners van de beide kernen. Deze overlast hangt vermoedelijk samen met hoge aantallen (doorgaand) verkeer op een aantal wegen binnen de kernen.

De gemeente Zundert wil in meer vat krijgen op de problematiek door middel van (1) een analyse van de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten binnen de beide kernen en (2) het bevragen van de bewoners over de door hun ervaren problematiek. Goudappel is daarom gevraagd een knelpuntenanalyse uit te voeren.



Figuur 1.1: Studiegebied

## 1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de verkeersintensiteiten op enkele belangrijke wegen in Zundert en Rijsbergen. Hierbij is ook gekeken naar het aandeel vrachtverkeer en het aandeel doorgaand verkeer. In hoofdstuk 3 zijn de subjectieve knelpunten beschreven, zoals door bewoners aangegeven in de Maptionnaire enquête. Hoofdstuk 4 vat de uitkomsten van objectieve en subjectieve analyse samen in een samenvattend hoofdstuk.

## 2. Verkeersintensiteiten

### 2.1 Uitgangspunten

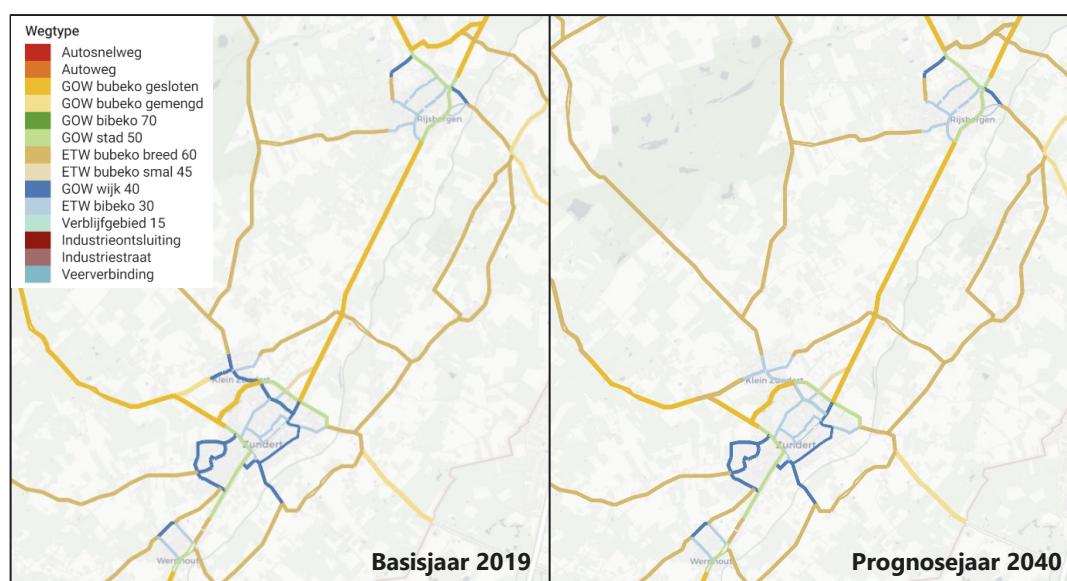
Om de toekomstige verkeersintensiteiten in te schatten is gebruik gemaakt van het Regionaal Verkeersmodel West-Brabant (BBMA 2022). Dit verkeersmodel bevat zowel informatie over het basisjaar (2019) als het prognosejaar (2040).

Allereerst is een ingangscntrole uitgevoerd waarin is verkend welke infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen zijn opgenomen in het verkeersmodel voor de kernen Zundert en Rijsbergen. Dit is van belang om een betrouwbare schatting te kunnen maken van eventuele verkeersgroei (of -afname) op de wegen in en rond Rijsbergen en Zundert. Hierbij is tevens gebruik gemaakt van beschikbare tellingen van de gemeente Zundert.

#### 2.1.1 Infrastructuur

In figuur 2.1 zijn de netwerken in het basisjaar 2019 en het prognosejaar 2040 weergegeven. Tussen 2019 en 2040 zijn in het verkeersmodel geen wijzigingen in het netwerk voorzien. De gemeente Zundert heeft aangegeven dat er wel enkele nieuwe wegen in woonwijken zijn/worden aangelegd, maar deze zijn voor dit onderzoek niet van belang om in het verkeersmodel toe te voegen. Het verkeersmodel is niet dusdanig verfijnd dat erftoegangswegen van lage orde zijn opgenomen.

De Bredaseweg (N263) is buiten de kom ingericht als GOW80. Binnen de kom is in Zundert sprake van een maximumsnelheid van 30 km/u met een éénrichtingsinrichting op de Molenstraat. Ten zuiden van de Prinsenstraat is de Wernhoutseweg ingericht als GOW50. In Rijsbergen is de gehele Sint Bavostraat ingericht als GOW50. Alternatieve routes gaan via de Gommersstraat, Oranjestraat en Laguitensebaan. Deze zijn opgenomen als ETW30.

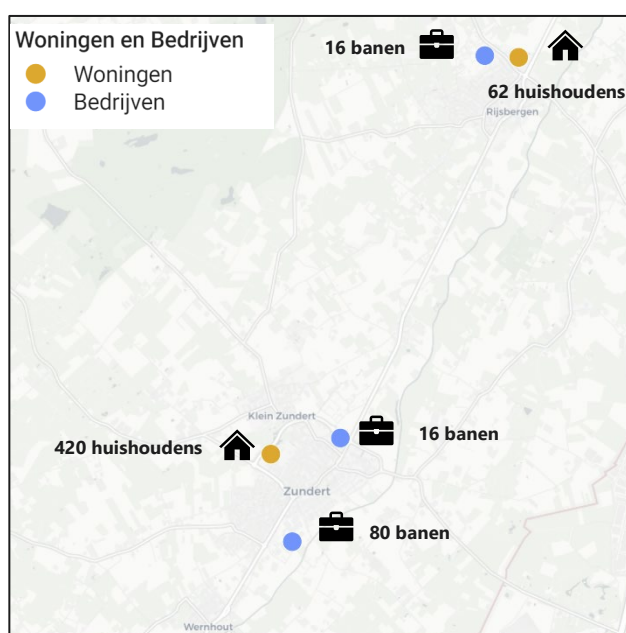


Figuur 2.1: Infrastructurele maatregelen tussen 2019 en 2040 in Zundert en Rijsbergen.

### 2.1.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

In het verkeersmodel zijn, in tegenstelling tot de infrastructuur, wel ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen in de periode 2019-2040. Figuur 2.2 toont een overzicht van de ruimtelijke ontwikkelingen zoals opgenomen in het verkeersmodel.

In Zundert zijn 200 huishoudens (420 inwoners) opgenomen in het verkeersmodel voor het prognosejaar 2040. Dit betreft de ontwikkeling De Tuinderij. Verder zijn de ontwikkelingen Molenzicht (16 arbeidsplaatsen) en Beekzicht (80 banen) voorzien. In Rijsbergen is de woningbouwontwikkeling 'Groene Kamers' voorzien. Hiervoor zijn 62 huishoudens (130 inwoners) opgenomen. Daarnaast zijn 60 banen opgenomen (ontwikkeling De Waterman II).



Figuur 2.2: Ruimtelijke ontwikkelingen in Zundert en Rijsbergen tussen 2019 en 2040.

## 2.2 Huidige en toekomstige verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteiten zijn inzichtelijk gemaakt voor de belangrijkste routes van Zundert en Rijsbergen. Hierbij is gekeken naar totale intensiteiten en het aandeel vrachtverkeer. Deze analyse is uitgevoerd op de volgende wegen:

- Molenstraat, Zundert
- Veldstraat, Zundert
- Burgemeester Manderslaan, Zundert
- Prinsenstraat, Zundert
- Wernhoutseweg, Zundert
- Sint Bavostraat, Rijsbergen
- Gommersstraat, Rijsbergen
- Risten, Rijsbergen

Tabel 2.1 biedt een overzicht van de 'huidige' verkeersintensiteiten op basis van het verkeersmodel (BBMA2022, basisjaar 2019 en prognosejaar 2040) en recente tellingen van de gemeente Zundert. Hieruit blijkt dat de verkeerstellingen uit 2022 op de meeste wegvakken in lijn liggen met de schattingen uit het verkeersmodel. In Rijsbergen komen de verkeersmodelwaarden op grote lijnen goed overeen met de verkeerstellingen. Op de Risten blijkt uit een verkeerstelling (2022) dat de verkeersintensiteit in de praktijk hoger is dan in het verkeersmodel wordt geschat.

In Zundert is sprake van een andere verdeling van verkeer in het verkeersmodel dan blijkt uit de tellingen: er is sprake van een onderschatting (50%) van verkeer op de Burgemeester Manderslaan en een overschatting (50%) op de Veldstraat. In de analyses is hier verder rekening mee gehouden door de intensiteiten voortkomend uit de tellingen te hanteren als basis.

In de verkeersintensiteiten is een duidelijk verschil zichtbaar tussen de kern Zundert en de kern Rijsbergen. In Zundert ligt de verkeersintensiteit in het dorpscentrum fors lager dan in Rijsbergen het geval is. De drukste verbinding door de dorpskern van Zundert is de Molenstraat. Hier rijden in de toekomst naar verwachting ca. 4.700 motorvoertuigen per etmaal, waarvan ca. 200 vrachtbewegingen (4%). In Rijsbergen is binnen de dorpskern sprake van fors hogere verkeersintensiteiten. De telling in 2022 maakt duidelijk dat ca. 11.180 motorvoertuigen per etmaal over de Sint Bavostraat, dwars door de kern Rijsbergen, rijden. Hiervan zijn ca. 1.450 voertuigbewegingen te classificeren als vrachtverkeer (13%).

Wegvak	Locatie	Verkeersintensiteit (mvt/etm)			Aandeel vrachtverkeer
		Basisjaar 2019 (BBMA2022)	Telling 2022 (gem. werkdag)	Prognosejaar 2040 (BBMA2022)	Basisjaar 2019 (BBMA2022)
Molenstraat, Zundert	tussen Eikenlaan en Wildertsedijk	4.370	4.080	4.680	4%
Veldstraat, Zundert	tussen Katerstraat en Elzenstraat	870	<b>1.990</b>	980	0%
Burgemeester Manderslaan, Zundert	tussen Turnstraat en Heerdgang	3.810	<b>1.977</b>	4.020	5%
Prinsenstraat, Zundert	Tussen Berkenring en Hoge Dreef	6.250	<b>8.553</b>	7.440	12%
Wernhoutseweg, Zundert	Tussen Lijsterstraat en Leeuwerikstraat	10.710	9.982	11.500	10%
Sint Bavostraat, Rijsbergen	tussen Minister Verschuurstraat en Bungalowpark	10.220	11.180	10.600	13%
Gommersstraat, Rijsbergen	tussen Pastoor Verbuntstraat en Kap. L. de Nijstraat	2.480	2.362	2.690	11%
Risten, Rijsbergen	tussen Hogestraat en Sint Bavostraat	2.100	<b>4.241</b>	2.460	12%

Tabel 2.1: Verkeersintensiteiten en aandeel vracht op enkele belangrijke wegen in Zundert en Rijsbergen.

#### AANDEEL DOORGAAND VERKEER

Met behulp van de TomTom Move Tool is inzicht verkregen in het aandeel doorgaand verkeer op de betreffende vijf wegen. Sinds kort is dit TomTom-dataportal gratis beschikbaar gesteld in Nederland door het NDW. In dit dataportal kunnen verschillende analyses gedaan worden op basis van Floating Car Data. De data zijn afkomstig uit navigatiesystemen en (andere) in-car apparatuur die gebruik maken van de TomTom-software.

De TomTom-data zijn niet geschikt om absolute verkeersaantallen uit te gebruiken. De data bestaan immers alleen uit verkeer dat de beschikking heeft over een TomTom-navigatiesysteem. De data zijn echter wel goed bruikbaar om relatieve aandelen van doorgaand verkeer te achterhalen. In het dataportal is het mogelijk om verschillende zones te definiëren waarbij gebruikte routes kunnen worden achterhaald.

Voor de analyse naar doorgaand verkeer is data uit 2022 toegepast op Rijsbergen en Zundert. Voor de Veldstraat, Burgemeester Manderslaan, Prinsenstraat en Wernhoutseweg is verkeer als doorgaand getypeerd wanneer het verkeer zowel een herkomst als bestemming buiten de kern van Zundert heeft. Specifiek voor de Molenstraat is bestemmingsverkeer beperkt tot verkeer dat een herkomst en/of bestemming heeft aan ten noorden van de Prinsenstraat. Voor de Sint Bavostraat, Gommersstraat en Risten is doorgaand verkeer getypeerd als verkeer dat geen herkomst en bestemming heeft binnen de kern Rijsbergen. Dit betekent dat verkeer met een herkomst of bestemming in de kern Zundert als doorgaand verkeer is getypeerd voor de wegen in Rijsbergen en vice versa. Voor inwoners van Rijsbergen maakt het immers geen verschil of verkeer doorrijdt naar Zundert of naar België; het voelt nog steeds als doorgaand verkeer.

Tabel 2.2 vat de uitkomsten van de analyse samen. Net als in de analyse van de verkeersintensiteiten en aandelen vrachtverkeer, is ook in het aandeel doorgaand verkeer een groot verschil te zien tussen Zundert en Rijsbergen. Waar in Zundert op de drukste verbinding door de kern (Molenstraat) sprake is ca. 12% doorgaand verkeer, bedraagt dit in Rijsbergen ruim 70% op de Sint-Bavostraat. Op de Risten bedraagt het aandeel doorgaand verkeer (geen herkomst/bestemming binnen de bebouwde kom van Rijsbergen) ca. 17%. Dit is weliswaar lager dan het geval is op de Sint-Bavostraat, maar nog steeds hoog voor een



woonstraat. Dit, in relatie met het eveneens hoge aandeel vrachtverkeer (en landbouwverkeer), is niet wenselijk voor een straat zoals de Risten.

Het effect van een randweg is in Zundert goed zichtbaar. Doorgaand verkeer kiest hier eerder voor de route buitenom via de randweg, waardoor verkeer om het centrum heen wordt geleid. Rijsbergen heeft geen rondweg, wat resulteert in grote stromen doorgaand verkeer door het centrum van Rijsbergen (ca. 7.800 mvt/etm). Op de Prinsenstraat en Wernhoutseweg (Zundert) is daarentegen wel sprake van hogere aantallen doorgaand verkeer, mogelijk door de directe aansluitingen van deze wegen op de provinciale wegen naar België en Etten-Leur (N638).

Wegvak	Aandeel doorgaand verkeer
Molenstraat, Zundert	11,9 %
Veldstraat, Zundert	2,7 %
Burgemeester Manderslaan, Zundert	2,8 %
Prinsenstraat, Zundert	27,7%
Wernhoutseweg, Zundert	34,4%
Sint Bavostraat, Rijsbergen	71,0 %
Gommersstraat, Rijsbergen	5,6 %
Risten, Rijsbergen	17,1%

Tabel 2.2: Aandeel doorgaand verkeer (analyse TomTom-data).

## 2.3 Streefwaarden wegvakken

Vanuit het GVVP 2020-2030 van de gemeente Zundert zijn voor enkele wegvakken streefwaarden ten aanzien van de maximale verkeersintensiteit genoemd. Dit is het geval voor de Veldstraat, Burgemeester Manderslaan en de Sint Bavostraat. Voor de Veldstraat en de Burgemeester Manderslaan in Zundert zijn streefwaarden van maximaal 4.000 mvt/etm, waarvan 80 grote voertuigen, vastgesteld. Voor de Sint Bavostraat is een streefwaarde van 10.000 mvt/etm vastgesteld, zonder een streefwaarde voor de grote voertuigen te noemen. Voor de overige wegen die in dit onderzoek specifiek worden bekeken, zijn geen grenswaarden opgesteld. Voor de Molenstraat en Gommersstraat is daarom een passende streefwaarde opgesteld op basis van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer en de Wegenscan.

Wegvak	Streefwaarden (GVVP)		Streefwaarde (Wegenscan/Ontwerpwijzer Fietsverkeer/ ASVV)
	Aantal mvt/etm	Aantal grote voertuigen/etm	Aantal mvt/etm
Molenstraat, Zundert	n.b.	n.b.	2.500 (Ontwerpwijzer fietsverkeer)
Veldstraat, Zundert	4.000	80	n.v.t.
Burgemeester Manderslaan, Zundert	4.000	80	n.v.t.
Prinsenstraat, Zundert	n.b.	n.b.	6.000 -15.000 (oversteekbaarheid ASVV)
Wernhoutseweg, Zundert	n.b.	n.b.	6.000 -15.000 (oversteekbaarheid ASVV)
Sint Bavostraat, Rijsbergen	10.000	n.b.	n.v.t.
Gommersstraat, Rijsbergen	n.b.	n.b.	3.500 (Wegenscan)
Risten, Rijsbergen	n.b.	n.b.	3.500 (Wegenscan)

Tabel 2.3: Streefwaarden op aantal belangrijke wegvakken in Zundert en Rijsbergen.

De **Molenstraat** in Zundert is heringericht tot een 30 km/u fietsstraat met éénrichtingsverkeer in zuidelijke richting. Conform de Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW (publicatie 351), kent een fietsstraat met een fietsintensiteit van 500 tot 2.500 fietsers per etmaal een maximale intensiteit van **2.500 motorvoertuigen per etmaal**. Bij een hogere intensiteit van gemotoriseerd verkeer of een lagere fietsintensiteit is een fietsstraat normaliter niet gewenst en is een gemengde inrichting of fietsstrook/fietspad meer passend.

Voor de **Gommersstraat** is de maximale streefwaarde van het gemotoriseerd verkeer bepaald met behulp van de Wegenscan. De werking van de Wegenscan is beschreven in het kader op de volgende pagina. De maximale streefwaarde van de Gommersstraat is bepaald op **3.500 mvt/etm**, waarbij de breedte van de weg de bepalende factor is.

Op de **Prinsenstraat** geldt, op basis van de huidige inrichting, een streefwaarde van ca. **6.000 mvt/etm**. Hierbij is de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers de beperkende factor (tabel 2.5 – o.b.v. oversteekgrafiek ASVV). Met aanvullende maatregelen kan de oversteekbaarheid worden vergroot. Met een (extra) goed vormgegeven zebrapad, in combinatie met een snelheidsremmende voorziening of het aanbrengen van een middeneiland, kan de oversteekbaarheid worden vergroot voor alle groepen, bij de oversteek van een rijbaan tot een acceptabele verkeersintensiteit van circa 15.000 mvt/etmaal.

Eenzelfde streefwaarde is van toepassing op de **Wernhoutseweg**. Ook hier geldt op basis van de huidige inrichting een streefwaarde **6.000 mvt/etm**, waarbij de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer punt van aandacht is. Ook op de Wernhoutseweg kan de streefwaarde worden verhoogd bij maatregelen om de oversteekbaarheid te verbeteren.

Voor de **Risten** in Rijsbergen is in het GVVP al de ambitie gesteld om deze GOW50 af te waarderen naar een maximumsnelheid van 30 km/u. Met huidige intensiteiten van ca. 4.200 mvt/etm (gemeentelijke telling 2022) en een fors aandeel vracht (ca. 12%) vraagt dit wel om een verlaging van de verkeersintensiteiten. Voor overige, soortgelijke wegen is in het GVVP een streefwaarde van 4.000 mvt/etm opgesteld. Gezien de wegbreedte i.c.m. de fietsvoorzieningen en het aandeel vracht is een verkeersintensiteit van **3.500 mvt/etm** echter meer passend (Wegenscan).

Weg-categorie	Maximumsnelheid gemotoriseerd verkeer (km/h)	Intensiteit gemotoriseerd verkeer (mvt/etm)	Fietsnetwerkategorie		
			Basisstructuur (fiets <750/etm)	Hoofd fietsnetwerk (fiets 500-2.500/etm)	Snelle fietsroute (fiets > 2.000/etm)
Erf-toegangsweg	stapvoets of 30	< 2.500	gemengd verkeer	gemengd verkeer of fietsstraat	fietsstraat (met voorrang)
		2.000-5.000		gemengd verkeer of fietsstrook	fietspad of fietsstrook (met voorrang)
		> 4.000	fietsstrook of fietspad		
Gebieds-ontsluitingsweg	50	2x1 rijstrook	niet relevant	fietspad	
		2x2 rijstroken		fietspad	
	70			fiets-/bromfietspad	

Tabel 2.4: Keuzeschema voor fietsvoorzieningen bij wegvakken binnen de bebouwde kom (CROW-publicatie 351 – Ontwerpwijzer fietsverkeer).

Situatie	Aantal rijstroken	Lengte oversteek	Grens intensiteit (in een keer over te steken (mvt/etm))	Grens intensiteit (bij een 2x1-strooksweg) mvt/etm
GOW bebouwd gebied	1	4 meter	8.000	16.000
GOW bebouwd gebied, voetganger	2	7 meter	6.000	6.000
GOW bebouwd gebied, fiets	2	7 meter	8.000	8.000
GOW niet bebouwd gebied	1	4 meter	10.000	20.000
GOW niet bebouwd gebied	2	7 meter	10.000	10.000

Tabel 2.5: Criteria oversteekbaarheid – o.b.v. oversteekgrafiek ASVV.

## **Wegescan Goudappel**

De wegescan bevat hulpmiddelen voor het beoordelen van de relatie vorm-functie-gebruik van de weg. De tool richt zich op erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom, met de nadruk op de zogenaamde grijze wegen: wegen met een vorm, functie en gebruik die niet optimaal op elkaar aansluiten. Het resultaat is een theoretische streefwaarde met name gericht op verkeersveiligheid. Leefbaarheid (bijvoorbeeld afstand van de woningen tot de weg) is hierin niet meegenomen.

De volgende aspecten worden beoordeeld:

1. Gebruik van de weg - vormgeving van de weg: intensiteitsgrenzen
2. Vormgeving van de weg – functie: basiskennmerken
3. Functie van de weg - vormgeving (en omgeving): verkenning wegfunctie

### *Intensiteitsgrenzen*

De vormgeving van de weg stelt grenzen aan de maximaal wenselijke intensiteit. Soms wordt deze maximaal wenselijke intensiteit bepaald door de capaciteit van wegvakken en kruispunten. Kan het verkeersaanbod worden verwerkt of ontstaan er files en wachtrijen? Op wegen in een stedelijke omgeving en wegen die (ook) een functie hebben voor andere verkeersdeelnemers dan gemotoriseerd verkeer, is een toets aan de capaciteit van de weg onvoldoende. Daar is de vraag hoeveel (gemotoriseerd) verkeer op een veilige manier kan worden afgewikkeld, zonder de belangen van de andere verkeersdeelnemers in gevaar te brengen. Kan nog worden overgestoken? Kan er veilig worden gefietst? Kan de bus veilig stoppen?

De wegescan toetst in het onderdeel intensiteitsgrenzen aan al deze aspecten. De laagste intensiteit –de zwakste schakel – is maatgevend voor de acceptabele intensiteit op een bepaald weggedeelte.

### *Verkenning wegfunctie*

De kenmerken die worden verzameld voor de toets aan de intensiteiten kunnen – aangevuld met een aantal kenmerken van de omgeving – ook worden gebruikt om de meest gewenste wegfunctie te bepalen. Dit onderdeel van de wegescan is bedoeld voor zogenaamde grijze wegen, wegen met een gecombineerde verkeers- en verblijfsfunctie. Aan de hand van de kenmerken van de weg en de gewichten die aan de kenmerken worden toegekend, kan de meest geschikte wegfunctie worden bepaald.

### *Basiskennmerken wegontwerp*

Per wegcategorie worden in 'basiskennmerken wegontwerp' kenmerken beschreven die nodig zijn voor de herkenbaarheid en veiligheid van deze weg. Sommige kenmerken mogen bij de categorie wel en sommige juist niet voorkomen.

## 2.4 Ongevallen analyse

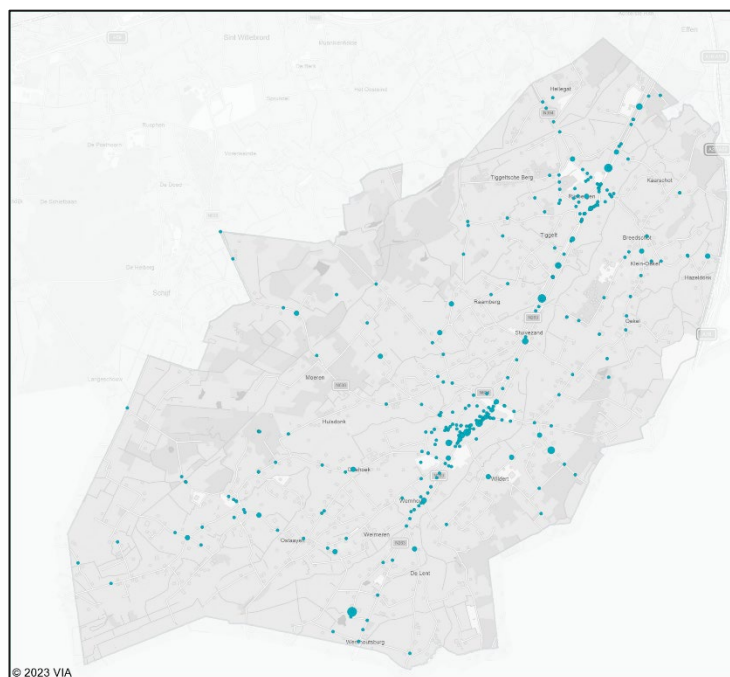
### DODELIJKE ONGEVALLEN

Binnen de gemeente Zundert hebben sinds 2018 zes dodelijke ongevallen plaatsgevonden. Twee hiervan vonden plaats aan of op de doorgaande route N263 (in beheer van Provincie Noord-Brabant), de focus van dit onderzoek. Beide ongevallen vonden plaats buiten de bebouwde kom en hadden een relatie met een vrachtauto. Binnen de kernen van Zundert en Rijsbergen vonden de afgelopen 5 jaren geen ongevallen met dodelijke afloop plaats.

### ONGEVALLEN ZONDER DODELIJKE AFLOOP

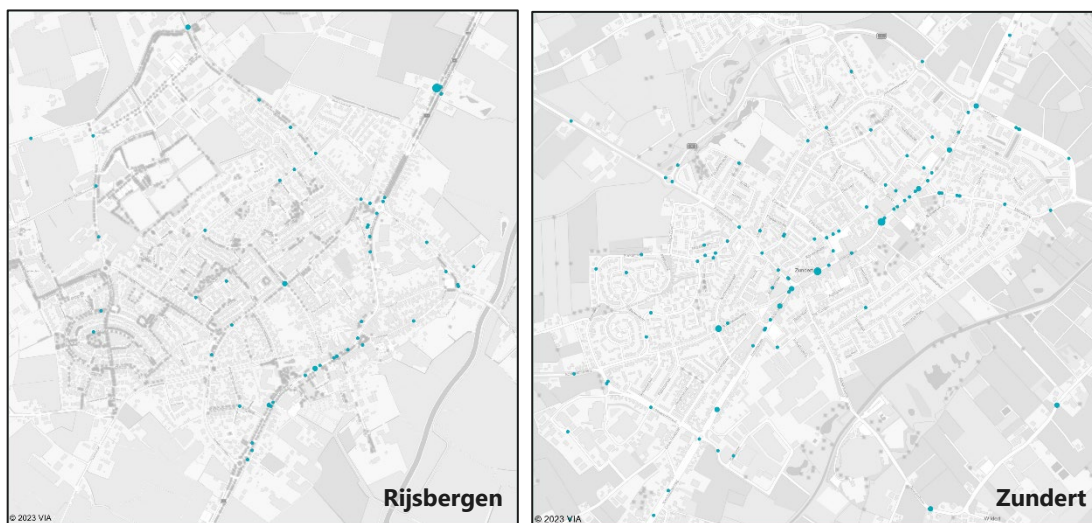
Figuur 2.3 laat alle ongevallen zonder dodelijke afloop zien in de periode 2018-2022 in de gemeente Zundert. In totaal betreft dit 433 ongevallen, allen aangegeven met een blauwe stip. Hoe groter de stip, hoe meer ongevallen op dezelfde plek hebben plaatsgevonden.

De figuur laat duidelijk zien dat verreweg het grootste deel van de ongevallen zich concentreert rondom de doorgaande route N263. De provinciale verbinding kent buiten de kom de hoogst gereden snelheid en de hoogste verkeersintensiteit. Een gevolg is een nadelig effect langs deze weg voor de verkeersveiligheid, wat goed terug is te zien in de ongeval data.



Figuur 2.3: Ongevallen zonder dodelijke afloop tussen 2018 en 2022.

Een blik specifiek op de kernen Rijsbergen en Zundert toont een duidelijker beeld van de gevolgen van een doorgaande route voor de verkeersveiligheid. Figuur 2.4 maken duidelijk dat een groot deel van de verkeersongevallen plaatsvonden in Zundert en Rijsbergen, specifiek op en langs de Sint Bavostraat in Rijsbergen en de Molenstraat in Zundert. Beide wegen springen er op het gebied van verkeersveiligheid in negatieve zin uit.



Figuur 2.4: Ongevallen zonder dodelijke afloop tussen 2018 en 2022, ingezoomd op beide kernen.

Naast ongevallen op de Sint Bavostraat zijn ook meerdere ongevallen voorgevallen op de Risten, Gommersstraat en de Ettenseweg. Dit betreft voornamelijk ongelukken waarbij enkel personenauto's betrokken zijn.

In Zundert is zogezegd het grootste deel van de bekende ongevallen zichtbaar op en rond de Molenstraat. Deze ongevallen zijn zichtbaar over de gehele Molenstraat, maar enkele 'hotspots' zijn te vinden op de kruising met de Prinsenstraat, nabij de kruising Eikenlaan en ter hoogte van de Markt. Enkele andere plaatsen met meerdere geregistreerde ongevallen zijn te zien op de kruising Achtmaalseweg – Lijsterstraat, de Wernhoutseweg, Prinsenstraat, Berkenring en Meirseweg.

Al met al zijn met name de Sint Bavostraat in Rijsbergen en de Molenstraat in Zundert te typeren als verkeersveiligheidsknelpunten. Hier hebben de afgelopen 5 jaar veel ongelukken plaatsgevonden, terwijl dit de centrumgebieden van beide kernen betreft. Juist hier is een veilige en verblijfsvriendelijke omgeving wenselijk waarbij verblijven centraal staat.

## 2.5 Invloed ontwikkeling IKC

De gemeente Zundert heeft aangegeven dat er momenteel onderzoek loopt naar de ontwikkeling van een Integraal Kind Centrum (IKC) dat plaats gaat bieden aan de Annaschool, Zonnebloem school en Kober Kinderopvang. Deze ontwikkeling staat nog niet vast en ook de locatie staat nog niet vast. Er is sprake van een *zacht plan*. Als potentiële locatie wordt momenteel gesproken over het gebied ter hoogte van de Randweg en Prinsenstraat (ten zuidoosten van de rotonde).

Een ontwikkeling zoals het IKC levert extra verkeersbewegingen op. De gemeente Zundert heeft daarom gevraagd om globaal inzicht te geven in de gevolgen van deze ontwikkeling op de uitkomsten van dit rapport.

Het huidige concept ontwikkelplan (zoals aangeleverd door de gemeente) bestaat uit:

- 2 basisscholen met in totaal ca. 415 leerlingen (2.725 m2 bvo)
- 1 kinderopvang met in totaal ca. 85 kinderen (1.040 m2 bvo)
- Gymzaal
- Sporthal

In tabel 2.6 is een globale inschatting gemaakt van de orde van grootte in het aantal verkeersbewegingen dat kan worden verwacht als gevolg van de ontwikkeling IKC. Voor de verkeersgeneratie van de basisscholen is uitgegaan van gemiddeld 21 kinderen per klaslokaal, wat resulteert in ca. 20 leslokalen. Voor de kinderopvang, gymzaal en sporthal is uitgegaan van landelijke CROW-kencijfers voor de berekening van verkeersgeneratie. Hierbij is uitgegaan van een weinig stedelijke ligging en planlocatie gelegen in de rest bebouwde kom.

Functie	Aantal/omvang	per	Kencijfer (max)	Inschatting verkeersgeneratie
Basisschool	20	leslokaal	4*	80,00
Kinderdagverblijf	1.040	100 m2 bvo	38**	395,20
Gymzaal/sportzaal	620	100 m2 bvo	14,3**	88,66
Sporthal	2.475	100 m2 bvo	10,9**	26,98
<b>Totaal, afgerond naar boven</b>				<b>591 mvt/etm</b>

Tabel 2.6: Globale inschatting verkeersgeneratie IKC.

\* gebaseerd op gemeentelijke parkeernorm van 1,0, uitgaande van 4 verkeersbewegingen per dag (2x halen/2x brengen).

\*\* o.b.v. parkeerkencijfers CROW-publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren (sterk stedelijke gemeente, planlocatie rest bebouwde kom).

Al met al is de groffe inschatting (zonder maatwerk) dat, in orde van grootte, de verkeersgeneratie circa 600 mvt/etm bedraagt. De verwachting is dat het grootste deel van dit verkeer over de Prinsenstraat en Randweg rijden. Dat betekent dat de in paragraaf 3.1 aangegeven verbeterpunten op de Prinsenstraat (t.a.v. oversteekbaarheid) urgenter worden. De toename in verkeer is weliswaar niet enorm, maar heeft zeker in combinatie met de verkeersbewegingen van kinderen extra aandacht.

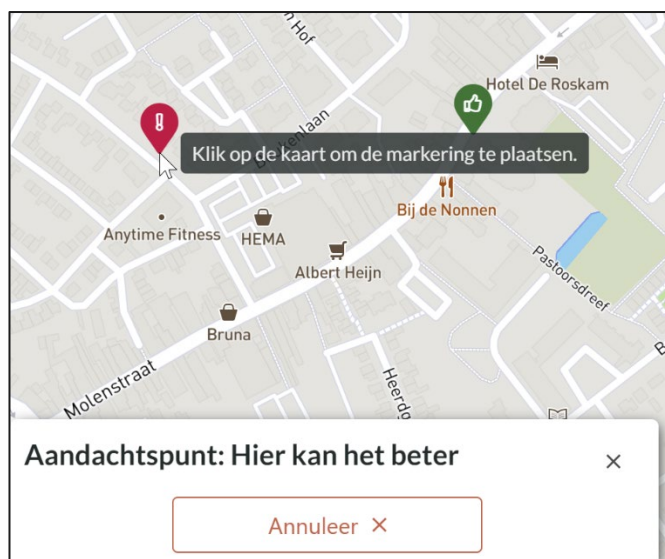
# 3. Online enquête

## 3.1 Opzet online enquête via Maptionnaire

Om de objectieve analyse aan te vullen en te vergelijken met subjectieve knelpunten, zijn bewoners van de kernen gevraagd en digitale enquête in te vullen. De digitale enquête is ontwikkeld met behulp van de tool Maptionnaire. Het doel van de enquête was het ophalen van verkeerskundige knelpunten die worden ervaren door inwoners. Voor beide kernen is een aparte enquête opgesteld om recht te doen aan de verschillende verkeerssituaties.

De digitale enquête was opgebouwd uit drie delen:

1. In het eerste deel konden respondenten een algemene waardering geven (1-10) voor verschillende aspecten, zoals: Verkeersveiligheid, verkeersoverlast, bereikbaarheid, aantrekkelijkheid van de openbare ruimte, etc.
2. In het tweede deel konden respondenten op een interactieve kaart aandachtspunten plaatsen. Bijvoorbeeld over een knelpunt wat zij ervaren of een verkeerssituatie waar zij een bepaalde mening over hebben.
3. In het derde deel zijn enkele persoonlijke gegevens gevraagd om meer te weten te komen over de respondent.



*Figuur 3.1: Impressie deel 2 van de enquête: het aangeven van aandachtspunten op een interactieve kaart.*

De enquête was online beschikbaar in de periode van 15 september 2023 tot en met 8 oktober 2023.



## 3.2 Resultaten Maptionnaire

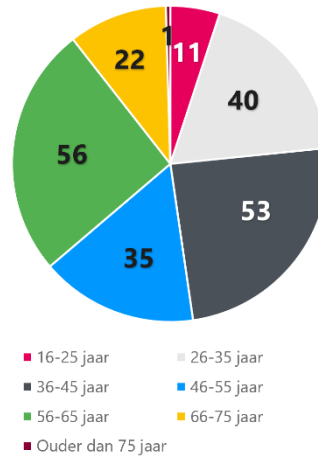
In totaal is data van 838 respondenten bruikbaar voor de data-analyse. Hiervan hebben 449 respondenten de enquête ingevuld voor de kern Zundert; de overige 389 respondenten hebben de enquête voor Rijsbergen ingevuld.

### 3.2.1 Persoonskenmerken

#### ZUNDEBT

Van de 449 respondenten die de enquête voor de kern Zundert hebben ingevuld zijn er 237 daadwerkelijk woonachtig in de kern Zundert. De rest van de respondenten komt voornamelijk uit Klein-Zundert, Wernhout en Achtmaal of is ondernemer binnen de gemeente.

De leeftijd van de respondenten (figuur 3.2) is redelijk goed verdeeld. Enkel personen jongeren (<26) en ouderen (>75) zijn minder goed vertegenwoordigd in de respons.

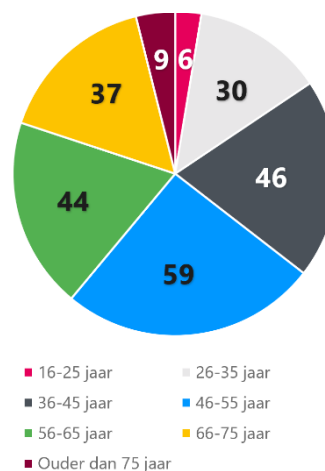


Figuur 3.2: Leeftijdsverdeling Zundert.

#### RIJSBERGEN

De enquête voor de kern Rijsbergen is voornamelijk ingevuld door inwoners van de kern (340) en ondernemers werkzaam in Rijsbergen (27). Daarnaast hebben enkele inwoners en ondernemers van omliggende kernen aandachtspunten op kaart geplaatst.

In de leeftijdsverdeling van respondenten van de enquête in Rijsbergen is eenzelfde beeld zichtbaar als in de kern Zundert het geval was (figuur 3.3). Ook hier is sprake van een goede verdeling van leeftijdsgroepen, met uitzondering van de jongeren (<26 jaar) en ouderen (>75 jaar).



Figuur 3.3: Leeftijdsverdeling Rijsbergen.

### 3.2.2 Waardering mobiliteitsaspecten

In de enquête zijn respondenten bevraagd over acht aspecten gericht op de mobiliteitssituatie in de betreffende kern. Hierbij is gekeken naar de kwaliteit van de autoverbindingen, bereikbaarheid van parkeren, OV- en fietsverbindingen, voetgangersvoorzieningen, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Respondenten zijn gevraagd om enerzijds het belang van een bepaald aspect te scoren (hoe belangrijk is het?) en vervolgens de huidige kwaliteit op dit aspect te beoordelen (hoe goed scoort het nu?).

De resultaten hiervan zijn per kern samengevat in een spidergraph. De mate van verschil in het belang en de huidige waardering geeft aan waar volgens de respondenten de prioriteit moet liggen in het mobiliteitsbeleid.

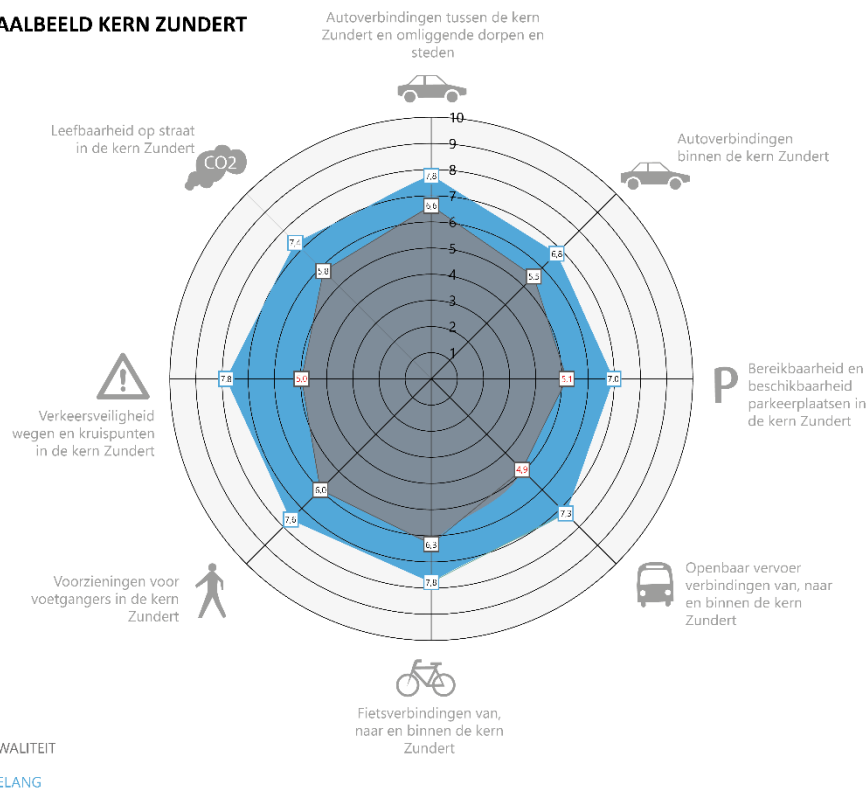
## ZUNDERT

Respondenten in de kern Zundert hechten het meest aan de autoverbindingen tussen Zundert en omliggende steden/dorpen, de fietsverbindingen van/naar en binnen Zundert en de verkeersveiligheid in de kern. Het belang van deze drie aspecten worden allen gescoord met een 7,8/10. Het minste belang wordt gehecht aan de autoverbindingen binnen de kern zelf (korte afstand).

Opvallend in de beoordeling van de huidige verkeerssituatie is drie aspecten een onvoldoende scoren. De kwaliteit van het OV (4,9) scoort het laagst, gevolgd door de verkeersveiligheid (5,0) en het aanbod aan parkeerplaatsen (5,1).

De verschillen tussen het algemene belang en de huidige waardering van de aspecten is het grootst voor de thema's verkeersveiligheid, leefbaarheid en de parkeervoorzieningen. De grootste winst is zodoende in deze aspecten te halen.

### TOTAALBEELD KERN ZUNDERT



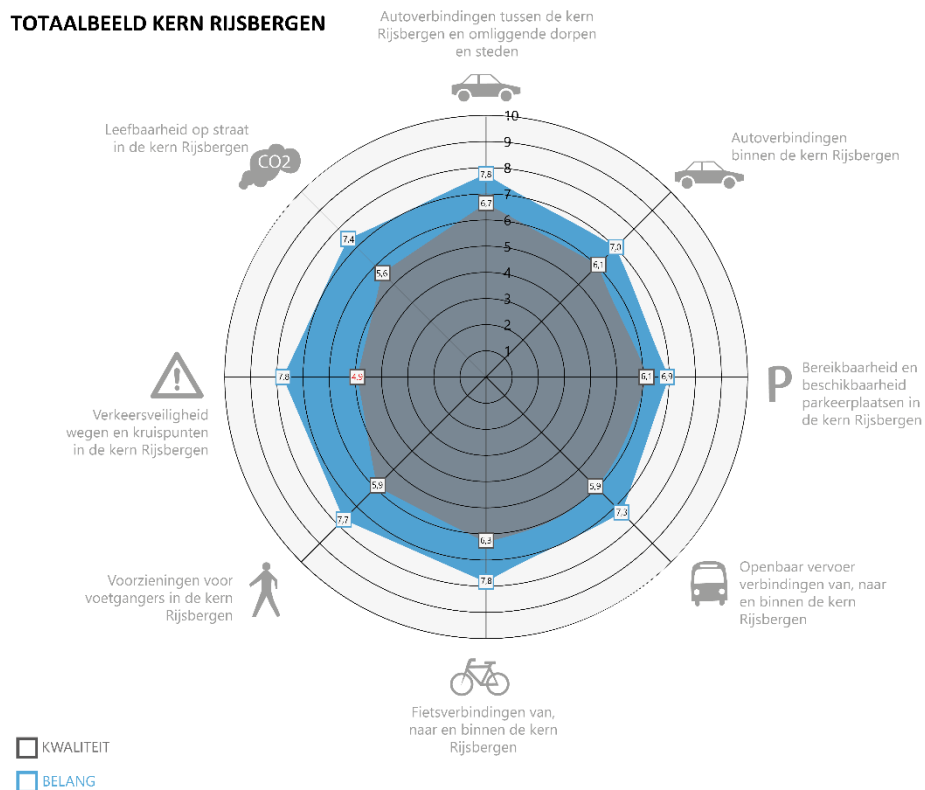
Figuur 3.4: De huidige waardering van 8 mobiliteitsaspecten afgezet tegen het belang hiervan in Zundert.

## RIJSBERGEN

De drie mobiliteitsaspecten waaraan respondenten in de kern Rijsbergen het meest hechten zijn de autoverbindingen tussen Rijsbergen en omliggende steden/dorpen, de fietsverbindingen van/naar en binnen Rijsbergen en de verkeersveiligheid in de kern. Deze aspecten krijgen allen een gemiddeld belang van 7,8/10. De autoverbindingen binnen de kern, oftewel het korte afstandsverkeer, scoort met een 6,8 het laagst. Hieraan hechten inwoners dus het minste belang, wat gezien de omvang van de kern Rijsbergen niet geheel verrassend is.

In de waardering van de huidige verkeerssituatie valt op dat enkele onderdelen als onvoldoende worden beoordeeld. De kwaliteit van het OV (4,9) scoort het laagst, gevolgd door de verkeersveiligheid (5,0) en het aanbod aan parkeerplaatsen (5,1). Dit komt overeen met de resultaten van de kern Zundert.

De verschillen tussen het algemene belang en de huidige waardering van de aspecten is het grootst voor de thema's verkeersveiligheid, leefbaarheid en de kwaliteit van de voetgangersvoorzieningen. De grootste winst in Rijsbergen is zodoende in deze aspecten te halen.



Figuur 3.5: De huidige waardering van 8 mobiliteitsaspecten afgezet tegen het belang hiervan in Rijsbergen.

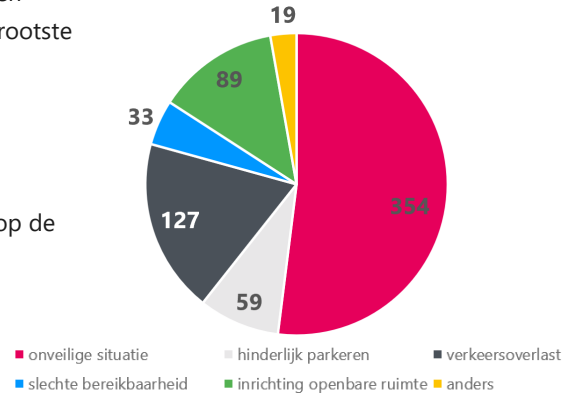
### 3.2.3 Knelpunten op locatieniveau

De knelpunten op locatieniveau zijn samengevat in de bijlage (015717.20231108.N1.01 Resultaten enquête Zundert & Rijsbergen.pdf) en zijn in te zien via de online resultaten op kaart<sup>1</sup>. In dit paragraaf worden de hoofdlijnen nogmaals benoemd.

#### ZUNDERT

In totaal zijn in de kern Zundert 681 aandachtspunten aangegeven op kaart. Hiervan heeft verreweg het grootste deel van de aandachtspunten betrekking op verkeersonveiligheid. Enkele wegvakken waar veel aandachtspunten zijn gemeld, zijn:

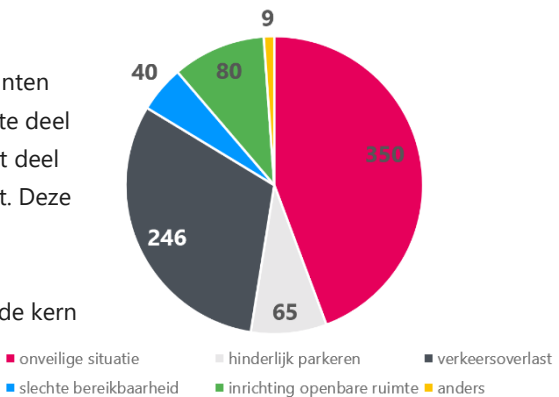
- De wegversmalling op de Achtmaalseweg.
- Onoverzichtelijke en verwarrende kruispunten op de Leeuwerikstraat.
- Te weinig ruimte voor de voetganger op de Molenstraat door terrassen.
- Gevaarlijke kruising Prinsenstraat - Molenstraat met slecht functionerende oversteek.
- Onduidelijke waar de fietser hoort te rijden op de Bredaseweg.
- Veel doorgaand en hardrijdend verkeer op de Prinsenstraat en vooral Molenstraat.



In het algemeen is vaak de wens uitgesproken om de Molenstraat autoluw of zelfs autovrij te maken. Bewoners van de kern Zundert ervaren naar eigen zeggen veel overlast van de hoge aantallen verkeer, waarvan grote aantallen vracht- en landbouwverkeer. Dit leidt tot onveilige oversteken, geluidsoverlast en een lage belevingswaarde voor de voetganger en fietser. Wanneer autovrij niet mogelijk is, zijn verkeersremmende maatregelen nodig, aldus een groot deel van de respondenten.

#### RIJSBERGEN

In de kern Rijsbergen zijn in totaal 790 aandachtspunten opgegeven. Net als in de kern Zundert heeft grootste deel betrekking op onveilige situaties, al is ook een groot deel van de aandachtspunten gericht op verkeersoverlast. Deze twee zaken hangen sterk samen in Rijsbergen.



Terugkerend thema in de aandachtspunten binnen de kern Rijsbergen is het grote aantal verkeersbewegingen dat dwars door de kern rijdt. Dit gaat zowel om reguliere auto's als vracht- en landbouwverkeer. Vooral de Sint Bavostraat, Ettenseweg en Risten worden aangeduid als problematisch. Klachten hebben betrekking op te veel verkeer, te veel hardrijdend verkeer en te zwaar verkeer. Hierdoor ervaren bewoners geluidsoverlast en verkeersonveiligheid.

<sup>1</sup> Resultaten inzichtelijk gemaakt via Google MyMaps.

## 4. Conclusie

In 2015 is in het kader van het verminderen van verkeersoverlast een noordoostelijke randweg om Zundert aangelegd. In de huidige situatie wordt echter nog verkeersoverlast ervaren door bewoners van de beide kernen. Deze overlast hangt vermoedelijk samen met hoge aantallen (doorgaand) verkeer op een aantal wegen binnen de kernen. De gemeente Zundert heeft Goudappel gevraagd om te onderzoeken welke verkeerskundige knelpunten door bewoners van Zundert en Rijsbergen worden ervaren en in hoeverre deze 'subjectieve' knelpunten worden ondersteund of herkend door data. Oftewel, voor welke knelpunten die leven onder bewoners is inderdaad een oplossing benodigd?

Uit de digitale enquête blijkt dat de verkeerssituatie erg leeft onder inwoners en ondernemers van de kernen Zundert en Rijsbergen. Terugkerend thema binnen de kernen Zundert en Rijsbergen is het grote aantal verkeersbewegingen dat dwars door de kern rijdt. Specifiek wordt overlast ervaren van te veel verkeer, te hard rijdend verkeer en te zwaar verkeer. Onder inwoners leeft sterk het gevoel dat er veel verkeer rijdt dat niet door de dorpskernen heen zou moeten rijden. Deze signalen zijn met name sterk op de Sint Bavostraat, Molenstraat, Risten en Prinsenstraat.

De data-analyse onderschrijft deze gevoelens ten dele. Wanneer we kijken naar de totale verkeersintensiteiten valt op dat op twee van de specifiek onderzochte wegvakken de streefwaarde wordt overschreden. De totale verkeersintensiteit (mvt/etm) is op de Molenstraat (Zundert) en de Sint Bavostraat (Rijsbergen) in de huidige situatie al hoger dan de streefwaarde. Richting de toekomst (2040) neemt de verkeersintensiteit op beide wegen naar verwachting verder toe als gevolg van autonome ontwikkelingen. Op de Veldstraat (Zundert), Burgemeester Manderslaan (Zundert) en Gommersstraat (Rijsbergen) blijft de verkeersintensiteit onder de streefwaarde.

De verkeersintensiteit op de Prinsenstraat en Wernhoutseweg is hoog. Vanuit de functie van een gebiedsontsluitingsweg zijn deze wegen in principe in staat dit verkeer af te wikkelen. Wel zijn hier verbeteringen aan te brengen in de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers. Met een goed vormgegeven oversteekpunten (zebrapad in combinatie met een snelheidsremmende voorziening of het aanbrengen van een middeneiland) stijgt de streefwaarde van deze wegen en zijn huidige verkeersintensiteiten naar verwachting beter passend.

Met name op de Prinsenstraat zijn deze aandachtspunten ten aanzien van de oversteekbaarheid een aandachtspunt. Wanneer de ontwikkeling van het IKC nabij de rotonde Randweg-Prinsenstraat doorgang vindt moet rekening worden gehouden met extra verkeersbewegingen (ordegrootte ca. 600 mvt/etm). Dit is een groffe inschatting. Wanneer het IKC daadwerkelijk wordt gerealiseerd, is de behoefte van betere kwaliteit oversteekvoorzieningen op de Prinsenstraat dus urgenter.

Wegvak	Locatie	Streefwaarde (mvt/etm)	'Huidige' Verkeersintensiteit (mvt/etm)	Verkeersintensiteit 2040 (mvt/etm)	Aandeel vrachtverkeer	Aandeel doorgaand verkeer
Molenstraat, Zundert	tussen Eikenlaan en Wildertsedijk	2.500	4.370 (BBMA2022)	4.680 (BBMA2022)	4%	9,4 %
Veldstraat, Zundert	tussen Katerstraat en Elzenstraat	4.000	1.990 (o.b.v. telling)	2.240 (telling doorberekend naar 2040)*	0%	2,7 %
Burgemeester Manderslaan, Zundert	tussen Turnstraat en Heerdgang	4.000	1.977 (o.b.v. telling)	2.090 (telling doorberekend naar 2040)*	5%	2,8 %
Prinsenstraat, Zundert	Tussen Berkenring en Hoge Dreef	6.000-15.000	8.553 (o.b.v. telling)	10.030 (telling doorberekend naar 2040)*	10%	27,7%
Wernhoutseweg, Zundert	Tussen Lijsterstraat en Leeuwerikstraat	6.000-15.000	10.710 (BBMA2022)	11.500 (BBMA2022)	10%	34,4%
Sint Bavostraat, Rijsbergen	tussen Minister Verschuurstraat en Bungalowpark	10.000	11.180 (o.b.v. telling)	11.600 (telling doorberekend naar 2040)*	13%	71,0 %
Gommersstraat, Rijsbergen	tussen Pastoor Verbuntstraat en Kap. L. de Nijssstraat	3.500	2.480 (BBMA2022)	2.690 (BBMA2022)	11%	5,6 %
Risten, Rijsbergen	tussen Hogestraat en Sint Bavostraat	3.500	4.241 (o.b.v. telling)	4.970 (telling doorberekend naar 2040)*	12%	17,1%

Tabel 4.1: Overzicht data-analyse.

\* groeipercentage uit BBMA2022 (2019-2040) toegepast op telwaarden.

Een blik op het aandeel vrachtverkeer op deze wegen maakt ook duidelijk dat de verkeerssituatie in Zundert en Rijsbergen niet één op één vergelijkbaar is. Het aandeel vrachtverkeer is in Rijsbergen hoger dan in de kern Zundert het geval is. In Zundert beperkt het vrachtverkeer zich binnen de kern met name tot de Prinsenstraat en Wernhoutseweg, terwijl in Rijsbergen ook 'dwars door de kern' (Risten, Sint-Bavostraat) veel vrachtbewegingen zijn.

Eenzelfde beeld is te zien bij het aandeel doorgaand verkeer. Niet alleen rijdt er dus meer (vracht)verkeer over de Sint Bavostraat; ook is ruim 2/3<sup>e</sup> van het verkeer te typeren als doorgaand verkeer zonder herkomst en bestemming binnen de kern Rijsbergen. Dit in tegenstelling tot in Zundert waar de op de belangrijkste verbinding (Molenstraat) 'slechts' 12% doorgaand verkeer zichtbaar is. Dit is onder andere te verklaren door de recente netwerkenaanpassingen in Zundert, zoals de randweg Zundert en het éénrichtingsverkeer op de Molenstraat. In Zundert lijkt het verkeer dat op de Molenstraat grotendeels dus wel bestemmingsverkeer te zijn. In Rijsbergen lijkt momenteel meer winst te behalen om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren.

De huidige verkeerscirculatie door de kern van Rijsbergen vraagt zodoende om een oplossing. Dit kan tevens een oplossing bieden voor de zorgen van bewoners over de verkeersdruk op de Risten. In het GVVP is al de ambitie gesteld om deze GOW50 af te waarderen naar een maximumsnelheid van 30 km/u. Met huidige intensiteiten van ca. 4.200 mvt/etm (gemeentelijke telling 2022) en een fors aandeel vrachtverkeer (ca. 12%) vraagt dit

wel om een verlaging van de verkeersintensiteiten. Voor overige, soortgelijke wegen is in het GVP een streefwaarde van 4.000 mvt/etm opgesteld. Gezien de wegbreedte i.c.m. de fietsvoorzieningen en het aandeel vracht is een verkeersintensiteit van 3.500 mvt/etm echter meer passend (Wegenscan). Het is daarom raadzaam om bij de zoektocht naar een oplossing voor het doorgaand- en vrachtverkeer door de kern Rijsbergen integraal naar de wegenstructuur te kijken en ook de problematiek op de Risten mee te nemen in een oplossing.

#### **AANBEVELINGEN**

Op basis van dit onderzoek en de resultaten van de digitale enquête is het raadzaam om meerdere oplossingsrichtingen te onderzoeken. De enquête maakt duidelijk dat de verkeerssituatie in zowel Rijsbergen als Zundert erg leeft onder inwoners. Inwoners ervaren overlast en verkeersonveiligheid als gevolg van de verkeersstromen. De data-analyse ondersteunt deze ervaringen van inwoners, met name in de kern Rijsbergen. In de kern Zundert is weliswaar ook sprake van vracht- en doorgaand verkeer dat door de kern rijdt, maar dit is wel van minder grote orde dan in Rijsbergen het geval is.

Het advies is om in ieder geval voor de kern Rijsbergen een variantenstudie uit te voeren waarbij de gemeente samen met bewoners van de kern op zoek gaan naar mogelijke oplossingen. In het verkeersmodel kan vervolgens het oplossend vermogen van de maatregelen worden berekend.

Eventueel kan ook voor de kern Zundert een variantenstudie worden opgezet. De omvang van de problematiek is in de kern Zundert echter minder groot dan in de kern Rijsbergen, waardoor de urgentie voor directe oplossingen minder groot is.



*Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland*

Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
Nederland

Postbus 161  
7400 AD Deventer  
Nederland

+31(0) 570 666 222  
info@goudappel.nl  
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01  
KVK 3801 7479  
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32