

Raadsvoorstel

Portefeuillehouder(s)	wethouder A.M.J. Dingemans Med
Datum commissiebehandeling	12 februari 2026
Datum raadsbehandeling	12 maart 2026
Zaaknummer	1775782
Onderwerp	Mobiliteitsprogramma gemeente Moerdijk

Voorgesteld besluit

1. Het mobiliteitsprogramma Moerdijk vast te stellen
2. Het bereikbaarheidsplan als onderdeel van het mobiliteitsprogramma vast te stellen
3. Het verkeersveiligheidsplan als onderdeel van het mobiliteitsprogramma vast te stellen

Publiekssamenvatting

Het mobiliteitsprogramma is een inhoudelijk programma dat enerzijds richting geeft aan en anderzijds leidend dient te zijn voor keuzes die we als gemeente maken op het gebied van mobiliteit, verkeer, bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

Het programma richt zich op het verbeteren van de bereikbaarheid, de transitie van/naar (duurzame) mobiliteit en toename van verkeersveiligheid. Zo streven we naar een betere bereikbaarheid van woonwijken, werkgebieden en voorzieningen, met een sterke focus op (duurzame) vervoersmiddelen zoals fietsen, wandelen en openbaar vervoer. Tegelijkertijd zijn we ons bewust van het feit dat de auto in onze gemeente een belangrijke rol zal blijven spelen, gezien het type gemeente dat Moerdijk is.

Aan de hand van deze uitgangspunten speelt het mobiliteitsprogramma ook in op het versterken van de leefbaarheid en het vergroten van brede welvaart binnen de gemeente. Het doel is om een duurzaam, veilig en toekomstbestendig mobiliteitssysteem te realiseren dat aansluit bij de behoeften van onze inwoners, ondernemers en bezoekers.

Inleiding

In december 2023 is de omgevingsvisie van de gemeente Moerdijk vastgesteld. Het mobiliteitsprogramma is, zoals ook beschreven in het programma zelf, een inhoudelijke uitwerking op het thema mobiliteit en verkeer afgeleid uit de omgevingsvisie. Dit mobiliteitsprogramma is geen programma zoals bedoeld onder de Omgevingswet. Wel werkt dit document de doelen uit de omgevingsvisie nader uit

Het mobiliteitsprogramma is (grofweg) in 3 schaalniveaus in te delen: strategisch, tactisch en operationeel.

Bij het strategische schaalniveau kijken we naar de lange termijn (2040 en verder):
Waarom willen we zaken op het gebied van verkeer en mobiliteit verbeteren? Wat zijn onze visie en doelstellingen die we willen behalen, afgeleid van onze omgevingsvisie? Denk daarbij aan doelstellingen voor bijvoorbeeld verkeersveiligheid, bereikbaarheid, maar ook het verbeteren van de leefbaarheid. Aspecten die daarin o.a. aan bod komen zijn de transitie van mobiliteit (mensen proberen op een andere manier te laten reizen dan met de auto), openbaar vervoer, maar ook aan het in kaart brengen van belangrijke (in de praktijk gebruikte) fietsroutes. Uiteindelijk moet het mobiliteitsprogramma daar leidend en sturend voor zijn.

Door het opstellen van lange termijn doelen, kunnen door de loop van de jaren tactische keuzes worden gemaakt op het gebied van mobiliteit en verkeer. De tactische fase kenmerkt zich door: Hoe lange termijn visie om te zetten naar concrete plannen en acties op middellange termijn (denk hierbij aan 4-8 jaar). Een voorbeeld kan zijn een wegcategoryeringsplan, verkeersveiligheidsplan of bereikbaarheidsplan. Door dit soort (beleids)stukken kan de gemeente gerichter (tactischer) te werk gaan als het gaat om het adviseren en besluiten over belangrijke verkeers- en mobiliteitsvraagstukken. Naar mate het mobiliteitsprogramma steeds gedetailleerder wordt en er daadwerkelijk projecten uit zullen voortvloeien, hebben we het over de operationele fase c.q. uitvoeringsfase. Wat is er operationeel (projectmatig) nodig om plannen uit te voeren? Dit zullen elke keer nieuwe projecten zijn, voortvloeiend uit de eerdere fases van het mobiliteitsprogramma. In deze fase is participatie steeds essentieel en zal het proces van participatie gemeente breed worden toegepast.

Beoogd effect

Het beoogde effect van het mobiliteitsprogramma is om verkeer en mobiliteit binnen de gemeente duurzaam, efficiënt, veilig en toegankelijk in te richten of te verbeteren naar de toekomst toe. Doordat je dit doet, wil je ook positief bijdragen aan de leefbaarheid en brede welvaart van mensen.

Argumenten

1.1 Mobiliteitsprogramma is leidend op het gebied van verkeer en mobiliteit

Het programma geeft aan waarom, hoe en op welke manier we in de toekomst willen acteren op het gebied van verkeer en mobiliteit. Hierom is het in de uitvoeringsfase veel eenduidig(er) waarom we o.a. wegen of verkeerssituaties in moeten richten.

1.2 Mobiliteitsprogramma geeft richting c.q. sturing op het gebied van verkeer en mobiliteit

Het programma geeft aan waarom, hoe en op welke manier we in de toekomst willen acteren op het gebied van verkeer en mobiliteit. Hierom is het in de uitvoeringsfase eenduidig(er) hoe we o.a. wegen of verkeerssituaties in moeten richten.

1.3 Het mobiliteitsprogramma als onderdeel van de omgevingsvisie

In de omgevingsvisie wordt op strategisch niveau op hoofdlijnen beschreven hoe op lange termijn de ontwikkeling van de gemeente eruitziet (2040-2050). De ontwikkeling op verkeer en mobiliteit is hier een onderdeel van. Hierom de noodzaak voor een mobiliteitsprogramma.

1.4 Een mobiliteitsprogramma draagt (indirect) ook bij aan andere doelen

Dat een goed mobiliteitsprogramma belangrijk is voor verkeer en mobiliteit is evident, maar het draagt ook (indirect) bij aan de volgende doelen:

1.4.1. Duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit leefbaarheid en klimaat

Het stimuleren van duurzame vervoersmodaliteiten zorgt voor minder CO₂ uitstoot en dus ook voor betere luchtkwaliteit. Daarnaast willen we aan de hand van het mobiliteitsprogramma ook toekomstige wegen e.d. integraal ontwerpen c.q. uitvoeren. Daarbij wordt ingezet op herverdeling van de ruimte door meer in te zetten op voetgangers, fietsers en groenvoorziening.

1.4.2. Economische voordelen

Beter bereikbare bedrijven(terreinen) en (toeristische) voorzieningen stimuleert de economie. Daarnaast hebben we voor grote(re) mobiliteitsopgaven in onze gemeente vaak samenwerking nodig van Het Rijk, provincie of regio. Het mobiliteitsprogramma dient enerzijds als leidraad waar we dan op in gaan zetten, maar anderzijds ook als randvoorwaarde om eventuele subsidies hiervoor te kunnen genereren.

1.4.3. Positieve bijdrage aan sociale inclusie

Zoveel mogelijk inzet op mobiliteit voor iedereen, zorgt dat zoveel mogelijk mensen zich kunnen verplaatsen en biedt zoveel mogelijk gelijke kansen voor iedereen.

Kanttekeningen en risico's

2.1 Financiële risico's

Het mobiliteitsprogramma kan diverse (potentiële) financiële risico's met zich meebrengen.

2.1.1. Ambities van het mobiliteitsprogramma kunnen groter zijn dan de praktische haalbaarheid

In dat geval zou het kunnen zijn dat het budget overschreden wordt of niet het bestaande budget niet toereikend genoeg is, waardoor we ambities niet waar kunnen maken. Dat geldt ook als we bijvoorbeeld onvoldoende subsidies van Het Rijk of provincie binnen kunnen halen.

2.1.2. Kosten(in)efficiëntie

De kans bestaat dat bepaalde investeringen, afgeleid uit het mobiliteitsprogramma, niet het gewenste maatschappelijke of economische effect hebben (gehad).

2.2. Politiek bestuurlijke risico's

Nieuwe politieke coalities kunnen andere inzichten hebben m.b.t. verkeer en mobiliteit, waardoor bepaalde uitvoeringsprogramma's, die voortkomen uit het mobiliteitsprogramma, niet of in mindere mate van de grond komen, afhankelijk van politieke voorkeuren en wensen.

2.3. Sociale en gedragsmatige risico's

Met het mobiliteitsprogramma proberen we ook te sturen op gedragsverandering bij mensen als het gaat om vervoersbewegingen. Garantie hierop hebben we niet, dus een risico blijft dat dit niet lukt. Dat geldt ook voor gelijke (mobiliteit)kansen voor zoveel mogelijk mensen. Daar zet je op in als gemeente, maar je ontkomt er niet aan dat sommige delen van de gemeente beter voorzien zijn van vervoersmogelijkheden dan andere delen. Hierdoor kan er ongelijkheid optreden of blijven bestaan.

2.4. Technische en eventuele uitvoeringsrisico's

Denk hierbij aan civieltechnische beperkingen, of beperkingen aan ruimte voor infrastructuur vanwege andere ruimtelijke opgaven (groen, water, etc.)

Daarnaast zal in de toekomst ook steeds meer integratie nodig zijn met bestaande (digitale) systemen. Denk hierbij aan apps voor (OV) routes e.d. Het vergt wel dat mensen met deze ontwikkelingen mee moeten gaan om exclusie te voorkomen.

Middelen

Financiële middelen

Voor het opstellen van dit mobiliteitsprogramma is €120.000 beschikbaar. Het programma is aanbesteed voor €67.500, met een uitloop tot maximaal €100.000. Daar blijven we ruimschoots binnen. In eerste instantie hadden wij de wens dat er ook al een uitvoeringsprogramma tot stand gekomen zou zijn onder dit programma. Tijdens het proces met de externe partij is echter gebleken dat zij dit in deze termijn (nog) niet haalbaar was.

Vanwege (politiek) gemaakte afspraken is ervoor gekozen om voor het bedrag van €67.500 in ieder geval wel deze delen van het mobiliteitsprogramma aan te bieden ter vaststelling, omdat dit de basis vormt. We realiseren ons dat er nog aanvullende, verdiepende, onderzoeken nodig zijn om uiteindelijk te kunnen komen tot goede uitvoeringsprogramma's. Voor deze aanvullende onderzoeken en een uitvoeringsprogramma gebruiken we het restantbudget wat over blijft van de €120.000 vanuit de initiële raming.

Daarnaast is er vanuit een eerder bestuursakkoord (2022-2026) afgesproken dat er na vaststelling van dit mobiliteitsprogramma structureel €500.000 beschikbaar komt t.b.v. dit programma. In de meerjarenbegroting 2026-2029 is hiervan structureel €103.000 opgenomen voor een adviseur verkeer en vervoer Ruimtelijk Economische Ontwikkeling en een stelpost nieuw beleid voor €397.000 voor 2026 t/m 2030.

Desondanks is het mogelijk dat zowel dit restbudget als het structurele bedrag niet toereikend genoeg zijn voor uitvoeringsprogramma's c.q. projecten die voortvloeien uit het mobiliteitsprogramma. Daarvoor zal ter zijne tijd per programma of projectbudget gevraagd moeten worden bij college en raad. Wij zijn voornemens dit, indien nodig, te regelen binnen de reguliere P&C cycli.

Ook behoort tot de mogelijkheden dat voor deze uitvoeringsprogramma's en/of projecten extra (inhuur) personeel benodigd is, wat ook geld kost. Echter zijn deze uitvoeringsprogramma's en projecten nu nog niet inzichtelijk.

Personele middelen

Voor het opstellen van het mobiliteitsprogramma zelf zijn geen extra personele middelen benodigd, dat in de huidige formatie. Wanneer er uitvoeringsprogramma's en/of projecten voortkomen uit het mobiliteitsprogramma, zou het zo kunnen zijn dat we daar extra (inhuur) personeel voor nodig hebben.

Communicatie

Zodra het mobiliteitsprogramma is vastgesteld, zal deze worden gepubliceerd via alle gemeentelijke kanalen en via de openbare website van de gemeente. Met de besturen van de stads- en dorpsafels is (procesmatig) afgesproken dat de adviseur mobiliteit proactief laat weten als het programma is vastgesteld door de raad.

Verwijs naar het participatietraject

Het ophalen van draagvlak voor dit mobiliteitsprogramma is om een aantal redenen essentieel. Ten eerste omdat het mobiliteitsprogramma een document is dat de leidraad vormt voor de koers die we als gemeente gaan varen op het gebied van verkeer en mobiliteit.

Ten tweede omdat uitvoeringsprogramma's en projecten, die voortkomen uit het programma, een significante impact (kunnen) hebben op de fysieke en sociale leefomgeving van mensen. En niet in de laatste plaats omdat je een programma maakt voor de gebruikers ervan. Draagvlak komt voor een groot deel tot stand door participatie. We hebben op verschillende manieren participatie toegepast bij de totstandkoming van dit programma.

Een belangrijk deel van het mobiliteitsprogramma is gebaseerd op uitgangspunten over mobiliteit is de omgevingsvisie, die in 2023 is vastgesteld. Tijdens het proces van de omgevingsvisie heeft uitgebreid participatie plaatsgevonden.

Specifiek op inhoud voor dit programma konden inwoners, ondernemers en bezoekers van onze gemeente op een kaart (digitaal) aangeven waar zij zowel knel-/verbeter- als positieve punten ervoeren. Deze input is o.a. gebruikt bij het opstellen van dit programma. Ook hebben we input opgehaald uit de vakgroep werkgroepen verkeer die veel stads- en dorpsafels hebben in onze kernen. Tevens hebben we, uiteraard, voor veel zaken in het programma input gebruikt uit onze gemeentelijke systemen waar klachten en meldingen binnenkomen over verkeer en mobiliteit. Los van dit alles hebben we ook nog specifiek een sessie met ZLTO en Cumula plaatsgevonden om input van hen op te halen, omdat we onderschrijven dat de agrarische sector en/i.r.t. landbouwverkeer een belangrijk thema is in onze gemeente.

Ook op het proces van het programma heeft participatie plaatsgevonden. Dorps- en stadstafels zijn geïnformeerd over een stukje inhoud, maar bovenal (vervolg)proces van het programma en er is de mogelijkheid geboden tot het stellen van vragen. Tijdens deze infoavond met deze tafels is ook aangegeven dat het evident is dat in de daadwerkelijke uitvoeringsfase het reguliere participatieproces voor desbetreffende inwoners en dorps-/stadstafel van kracht zal zijn. Tot slot is ook de gemeenteraad aan het begin van dit programma meegenomen over het proces. Input van die informatieavond is verwerkt in het programma. Belangrijk om te vermelden is ook dat nuttige informatie en input dat er al was n.a.v. eerder gestarte trajecten tot het opstellen van een mobiliteitsprogramma, dat om diverse redenen is uitgesteld, is verwerkt in dit programma.

Vervolg

Zodra het programma is vastgesteld zal zo snel mogelijk worden gestart met het uitvoeringsprogramma. Daarin moeten concrete projecten of programma's worden gedefinieerd. Daarmee samenhangend zullen ook haalbaarheid qua kosten en capaciteit voor deze projecten of programma's in kaart moeten worden gebracht.

Voor wat betreft participatie is afgesproken met de besturen van de stads- en dorpsafels dat de gemeente een aanzet maakt tot een uitvoeringsprogramma en dat deze aan desbetreffende tafels wordt voorgelegd als het hun kern betreft. Vanaf dat startpunt wordt dan geïnventariseerd of de aanzet overeenkomt met de input van de stads- en dorpsafels of andere inwoners.

Bijlagen

1. Mobiliteitsprogramma gemeente Moerdijk
2. Bereikbaarheidsplan gemeente Moerdijk
3. Verkeersveiligheidsplan gemeente Moerdijk

Mocht u vragen hebben over dit voorstel, dan kunt u contact opnemen van de griffier via +31168 366764 of via e-mail: griffie@moerdijk.nl.

Zevenbergen, 27 januari 2026

Burgemeester en wethouders van Moerdijk,



S. Elseman
Gemeentesecretaris



A.J. Moerkerke
Burgemeester

RAADSBSLUIT

Raadsvergadering van 12 maart 2026

De raad van de gemeente Moerdijk,

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 27 januari 2026;

Overwegende dat:

- Een programma mobiliteit een essentieel programma vormt voor zowel hedendaags als richting de toekomst op het gebied van verkeer en mobiliteit.
- gelet op: Verkeer en mobiliteit is een onderwerp waar inwoners, ondernemers en overige gebruikers dagelijks gebruik van maken en onderdeel van zijn en een onderwerp dat in de toekomst steeds belangrijker wordt in het licht van maatschappelijke ontwikkelingen zoals vergrijzing, demografie, woningbouw en economie.

BESLUIT

1. Vaststellen van het mobiliteitsprogramma Moerdijk
2. Vaststellen van bereikbaarheidsplan als onderdeel van het mobiliteitsprogramma
3. Vaststellen van het verkeersveiligheidsplan als onderdeel van het mobiliteitsprogramma

Vastgesteld in de raadsvergadering d.d. 12 maart 2026,

de griffier,
H.M. Vonk-Schenkel

de voorzitter,
A.J. Moerkerke