



Programma Mobiliteit

Onderweg naar een verkeersveilig, leefbaar en bereikbaar Gilze en Rijen

Plan voor mobiliteit in Gilze en Rijen conceptversie

Titel rapport	Programma Mobiliteit - Onderweg naar een verkeersveilig, leefbaar en bereikbaar Gilze en Rijen
Kenmerk	1092557
Datum publicatie	06-05-2026
Projectteam ABG-organisatie	M. van Bommel, H. van Rijen, M. Ciere
Projectteam Goudappel	P. Willems, F. de Winter, H. Hulleman, R. de Reuver
Status	Concept





Inhoud

Samenvatting	5
1. Inleiding	6
1.1 <i>Waarom een programma mobiliteit?</i>	6
1.2 <i>Opbouw van het Programma Mobiliteit (leeswijzer)</i>	7
2. Ambities	9
3. Doelen en principes	10
3.2 <i>Voetganger en toegankelijkheid</i>	10
3.1 <i>Verkeersveiligheid</i>	10
3.3 <i>Fiets</i>	11
3.4 <i>Openbaar Vervoer</i>	11
3.5 <i>Gemotoriseerd verkeer</i>	12
3.6 <i>Parkeren en duurzame mobiliteit</i>	12
4. Netwerken	13
4.1 <i>Voetganger</i>	14
4.2 <i>Fiets</i>	17
4.3 <i>Openbaar vervoer</i>	19
4.4 <i>Gemotoriseerd verkeer</i>	21
<i>Wegcategorisering</i>	21
4.5 <i>Groot en zwaar verkeer</i>	24
5. Begrippenlijst	26

Samenvatting

De gemeente Gilze en Rijen 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, leefbare en goed bereikbare gemeente.

De aanleiding ligt in actuele uitdagingen. Verkeersveiligheid staat onder druk, vooral bij kruispunten en schoolzones. 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 schoolroutes, 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**, **leefbaarheid** en **bereikbaarheid**. Dit betekent nul verkeersslachtoffers, een openbare ruimte die uitnodigt tot wandelen en ontmoeten, en goede verbindingen voor alle vervoerswijzen. Het STOMP-principe vormt de basis: eerst lopen, dan fietsen, openbaar

vervoer, mobiliteitsdiensten en pas daarna de auto. Binnen dorpskernen krijgt 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 F58 tussen Breda en Tilburg en hoofdfietsroutes die dorpen en omliggende plaatsen verbinden. Het openbaar vervoer richt zich op het station in Rijen als kernpunt, aangevuld met directe busverbindingen en vraagafhankelijk vervoer. Voor gemotoriseerd verkeer wordt gewerkt volgens het Duurzaam Veilig-principe, met herkenbare wegcategorieën en een duidelijke rol voor vrachtverkeer op geschikte routes.

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

Als vervolg stellen we een uitvoeringsplan op, waarin concrete projecten en maatregelen worden uitgewerkt om de ambities, doelen en principes stap voor stap te realiseren.

1. Inleiding

1.1 Waarom een programma mobiliteit?

1.1.1 Blijvend werken aan opgaven

Gemeente Gilze en Rijen 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 Gilze en Rijen. 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.

1.1.2 Uitwerking van de omgevingsvisie

Eind 2025 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie vastgesteld. Deze visie 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.

1.1.3 Lange termijn visie, korte termijn uitvoering

Ons Programma Mobiliteit stelt duidelijke doelen waar we als gemeente over een langere termijn aan willen werken. Na vaststelling van dit programma vertalen we deze doelen in beleid dat we concreet maken in het uitvoeringsplan waar we mee aan de slag gaan.

1.1.4 Samenhang met andere beleidsthema's

Mobiliteit gaat over meer dan verplaatsen; het raakt de inrichting en kwaliteit van onze leefomgeving. In dit programma maken we toekomstgerichte keuzes vanuit een integrale benadering, waarbij mobiliteit in samenhang wordt gezien met ruimtelijke ontwikkeling, samenleving en duurzaamheid. De openbare ruimte is een plek om te bewegen, te ontmoeten en te verblijven. Daarom streven we naar een veilige, toegankelijke en leefbare inrichting voor iedereen. Omdat de ruimte schaars is, bieden de keuzes in dit programma richting voor de uitvoering en dragen zij bij aan een gezonde en toekomstbestendige leefomgeving.



1.2 Opbouw van het Programma Mobiliteit (leeswijzer)

Het **Programma Mobiliteit Gilze en Rijen** geeft richting aan het mobiliteitsbeleid voor de komende tien jaar. Het document start met een **samenvatting** waarin de kernopgaven worden benoemd: verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. De aanleiding ligt in actuele uitdagingen zoals hoge afhankelijkheid van de auto, beperkte OV-verbindingen en vergrijzing.

De **inleiding** legt uit dat dit programma een uitwerking is van de Omgevingsvisie en dat het beleid zowel lange termijn ambities als korte termijn maatregelen bevat. Het STOMP-principe (stappen, trappen, OV, mobiliteitsdiensten, personenauto) vormt de basis.

Daarna volgen de **ambities**: nul verkeersslachtoffers, een aantrekkelijke openbare ruimte en goede verbindingen voor alle vervoerswijzen. In **doelen en principes** worden zeven beleidsdoelen uitgewerkt, waaronder veilige schoolroutes, een compleet fietsnetwerk en een duurzaam autogebruik.

Het hoofdstuk **netwerken** beschrijft het gewenste eindbeeld voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, gemotoriseerd verkeer en vrachtverkeer. Vervolgens worden deze thema's afzonderlijk behandeld:

- **Voetganger**: basisnetwerk in alle kernen en plusnetwerk rond voorzieningen.
- **Fiets**: snelfietsroute F58 en hoofdfietsroutes.
- **Openbaar vervoer**: betere busverbindingen, vraagafhankelijk vervoer en goed ingerichte haltes.
- **Gemotoriseerd verkeer**: wegategorisering volgens Duurzaam Veilig.
- **Groot en zwaar verkeer**: maatregelen om overlast te beperken.

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.



2. 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 de volgende ambities centraal:

“In 2040 is Gilze en Rijen een verkeersveilige, goed bereikbare en fijne plek om te wonen. Inwoners en bezoekers voelen zich veilig in het verkeer, of ze nu lopen, fietsen, met de bus reizen of met de auto gaan. Fietsen wordt aantrekkelijker. Er ligt een goed en compleet netwerk van fietspaden. De openbare ruimte is zo ingericht dat deze uitnodigt tot wandelen, verblijven en ontmoeten.

De dorpen binnen de gemeente zijn goed verbonden met elkaar, met het station in Rijen en met de omliggende regio. Auto's krijgen vooral ruimte op wegen die daarvoor bedoeld zijn, waardoor woongebieden leefbaar en veilig blijven. Parkeervoorzieningen zijn zorgvuldig afgestemd op de omgeving, zodat er een goede balans is tussen parkeerruimte en de kwaliteit van de leefomgeving.

Met deze aanpak zorgen we samen voor een gezonde, schone en prettige woonomgeving. Zo blijft Gilze en Rijen een aantrekkelijke plek om te wonen, te werken en te bezoeken.”

~ Omgevingsvisie Gilze en Rijen

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.

Ambitie 2: Leefbaar

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

Ambitie 3: 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.

3. Doelen en principes

Een verkeersveilige, bereikbare en leefbare gemeente bereiken we niet vanzelf. Om dit concreet te maken, werken we in dit programma vanuit 6 duidelijke doelen voor mobiliteit. Deze richten zich op de verschillende thema's uit de situatieschets: verkeersveiligheid, voetganger en toegankelijkheid, fietsen, openbaar vervoer, gemotoriseerd verkeer en parkeren & duurzame mobiliteit. Bij elk van de doelen hoort een aantal beleidsprincipes die duidelijk maken hoe we de komende jaren aan deze doelen willen werken.



3.1 Verkeersveiligheid

Ons wegennetwerk moet verkeersveilig zijn voor iedereen. Het beschermt kwetsbare verkeersdeelnemers en draagt bij aan de 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 en beoordelen van verkeersveiligheidsmaatregelen ligt de prioriteit bij 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;
- We hebben oog voor beleefde verkeersonveiligheid. We gaan met deze melders in gesprek om te achterhalen waar de zorgen zitten en of we als gemeente een rol kunnen hebben in de oplossing;
- **Schoolzones** zijn duidelijk herkenbaar en er zijn veilige routes richting de scholen om te lopen en fietsen;
- We werken samen met ProRail aan **veilige spoorwegovergangen**. Het behoud van de 6 plekken waar we het spoor kunnen kruisen is belangrijk om de bereikbaarheid van de gemeente te behouden.



3.2 Voetganger en toegankelijkheid

De openbare ruimte moet uitnodigen tot lopen, wandelen 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. Wanneer het gaat om een weg die onderdeel is van het plusnetwerk wordt de **lokale inclusiegroep** betrokken;
- In **dorpskernen staat leefbaarheid voorop**: de openbare ruimte is vooral ingericht voor verblijven, gezond bewegen en geschikt voor een veranderend klimaat.



3.3 Fiets

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

- 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;
- **Snelfietsroutes** geven ruimte aan grote stromen fietsers met bestemmingen op regionale schaal. Ze vormen directe, comfortabele routes;
- **Hoofd fietsroutes** vormen de belangrijkste fietsverbindingen tussen onze dorpen en omliggende dorpen. Binnen de bebouwde kom verbinden ze de belangrijkste voorzieningen. Veiligheid staat hier voorop;
- 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, ook voor buitenformaat fietsen. Waar het nodig en mogelijk is, krijgen ook bushaltes voorzieningen om de fiets te stallen;
- Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden **normen gesteld voor aantallen en type fietsparkeerplaatsen**;
- Veelgebruikte fietsroutes zijn veilig door **passende inrichtingskenmerken** (zoals verlichting, markering).



3.4 Openbaar Vervoer

Wij zien het station als een blijvende kracht voor onze gemeente. We werken aan betere busverbindingen naar omliggende kernen, vooral in de weekenden en avonden. Er dient een passend aanbod van gedeelde mobiliteit te zijn dat voor iedereen toegankelijk is

- We werken aan een **prettige spoorzone** in Rijen waar **het vervoer van en naar het station** goed is geregeld. De gemeente faciliteert daarom samen met ProRail en NS een breed aanbod aan stallingsvoorzieningen, Park & Ride-voorzieningen, deelauto's en deelfietsen;
- Het **regionale openbaar vervoer** zorgt voor directe verbindingen vanuit Gilze en Rijen naar de omliggende gemeenten Breda Tilburg, Alphen-Chaam, Oosterhout en Dongen;
- Het **lokale openbaar vervoer** voorziet in verbindingen binnen de gemeente en naar omliggende kleinere dorpen. 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 en toegankelijk ingericht**. Er zijn genoeg stallingsvoorzieningen, mensen kunnen prettig wachten en krijgen actuele reisinformatie. Ook de looproutes van- en naar bushaltes zijn op orde.



3.5 Gemotoriseerd verkeer

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

- De 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;
- Er is binnen de bebouwde kom alleen **plaats voor auto- en vrachtverkeer** dat hier ook een bestemming heeft;
- Op wegen binnen de bebouwde kom krijgt **veerkerseveiligheid en leefbaarheid de prioriteit boven doorstroming**;
- **Bedrijventerreinen en het defensieterrein** sluiten zo direct mogelijk aan op gebiedsontsluitingswegen die geschikt zijn voor groot en zwaar verkeer om **overlast van vrachtverkeer te voorkomen**;
- We voeren een **actieve lobby** in de regio voor goede doorstroming op de Rijksweg A58 en provinciale wegen om sluipverkeer door de gemeente tegen te gaan en de autobereikbaarheid op peil te houden;
- 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** (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten en Personenauto);
- Gebiedsontwikkelingen worden zo direct mogelijk **verbonden met gebiedsontsluitingswegen**. Daarbij moeten we voorkomen dat extra verkeer door deze ontwikkeling leidt tot doorstromingsknelpunten. We rekenen mogelijke effecten proactief door.



3.6 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 buurniveau**. 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). 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**.

4. 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 van dit programma. Er zijn netwerken gemaakt voor voetgangers, fietsers, het openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering en groot en zwaar verkeer). Een deel is al gerealiseerd en een deel moet nog gerealiseerd worden. Nog te realiseren onderdelen van het netwerk worden opgenomen in het uitvoeringsplan.



4.1 Voetganger



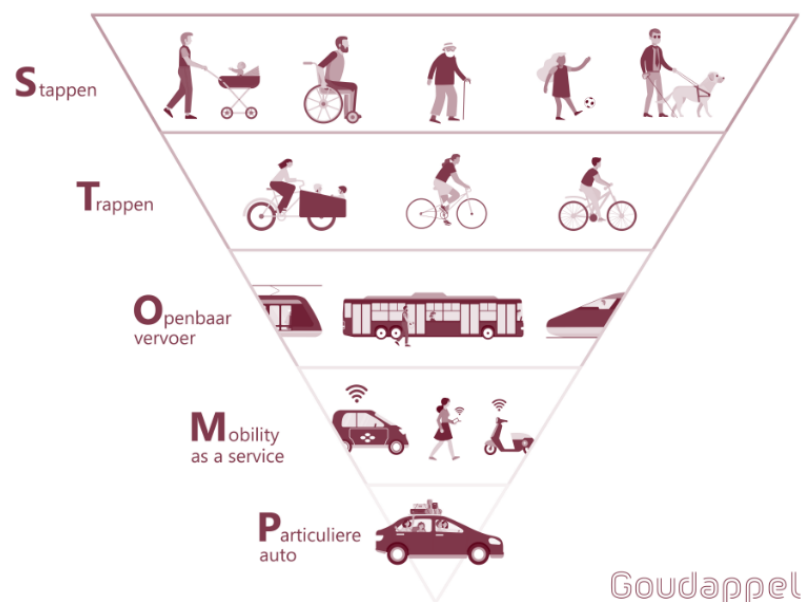
- Legenda:
- Plusnetwerk voetganger
 - Gemeentehuis
 - Supermarkt
 - Station
 - Basisschool
 - Zorginstelling
 - Buurthuis / Cultureel centrum
 - Sportvoorziening

Chaam

Tilburg

Riel

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).

4.1.1 BASISNETWERK

Het basisnetwerk bestaat uit de bebouwde kom van Gilze, Rijen, Molenschot en Hulten. 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.

4.1.2 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.

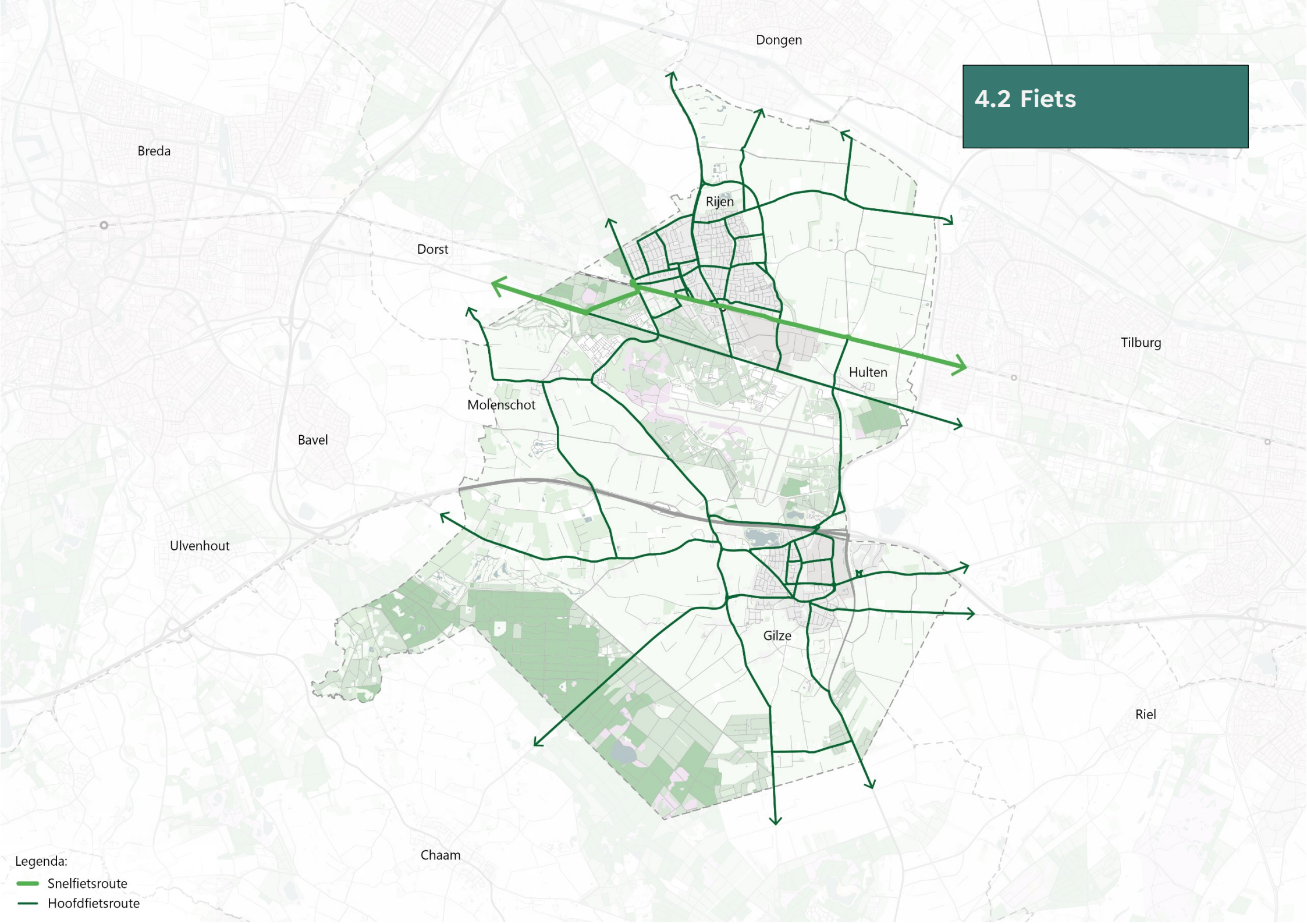


Sportvoorzieningen zijn enkel opgenomen in het plusnetwerk als deze aaneengesloten te bereiken zijn via het plusnetwerk. Voor Sportvoorzieningen in het buitengebied (zoals Vijf Eiken, Verhoven, Hoogeind, Leemputten) is er aandacht voor de voetgangersvoorziening tussen parkeerterrein en sportvoorziening.



Voetganger in bebouwde kom

4.2 Fiets



- Legenda:
- Snelfietsroute
 - Hoofd fietsroute

Fietsen is een duurzame manier van verplaatsen met positieve effecten op onze gezondheid, uitstoot van CO₂ 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.

4.2.1 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. De F58 tussen Breda en Tilburg is de snelfietsroute, aansluitend op 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**.

4.2.2 HOOFDFIETSROUTES

Deze fietsroutes verbinden onze dorpen met elkaar en met omliggende plaatsen zoals Oosterhout, Dongen, Tilburg, Riel, Alphen, Chaam, Bavel en Dorst. Dit netwerk komt grotendeels overeen met het netwerk vanuit het Uitvoeringsprogramma Fiets en het hoofdfietsnetwerk van Provincie Noord-Brabant. De manier waarop hoofdfietsroutes worden vormgegeven is afhankelijk van het gebruik en functie van de weg.

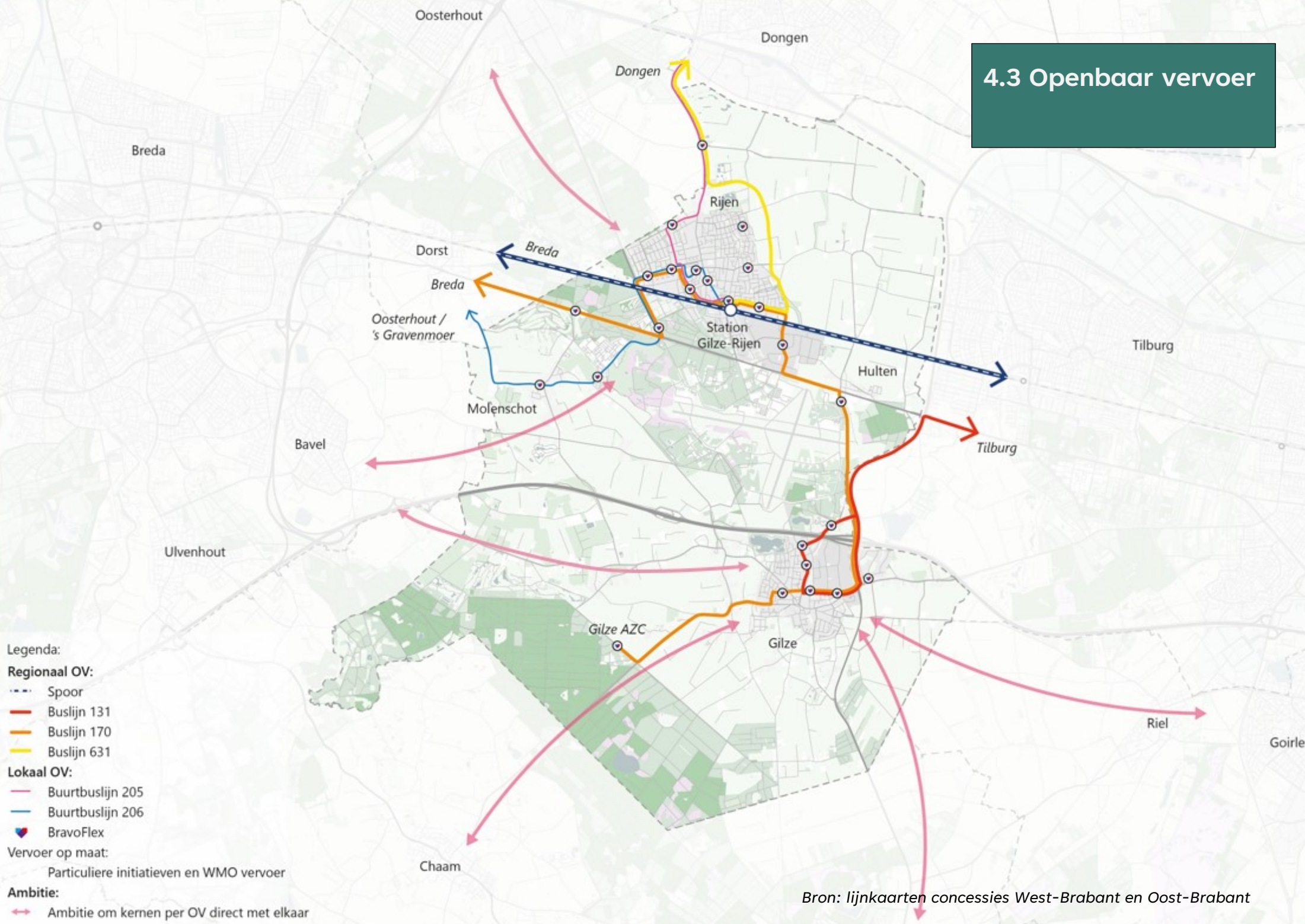
Binnen de bebouwde kom:

- **Gebiedsontsluitingsweg:** in de basis zijn rode fietsstroken mits geen vrijliggend fietspad (mogelijk) aanwezig. De fietser heeft bij voorkeur voorrang op het overige verkeer. De route voor fietsers wordt zo veel mogelijk uitgevoerd in gesloten verharding;
- **Erftoegangsweg:** Gemengd verkeer. Hier gelden reguliere voorrangsregels.

Buiten de bebouwde kom:

- **Gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg in het regionaal autonetwerk:** Vrijliggend fietspad. Fietsers hebben geen voorrang op het overige verkeer bij oversteken van de gebiedsontsluitingsweg. De route voor fietsers wordt zo veel mogelijk uitgevoerd in gesloten verharding;
- **Erftoegangsweg:** Fietsstroken. Daar waar vrijliggende fietspaden liggen, behouden we deze graag. Hier gelden reguliere voorrangsregels. De route voor fietsers wordt zo veel mogelijk uitgevoerd in gesloten verharding;

4.3 Openbaar vervoer



- Legenda:**
- Regionaal OV:**
- Spoor
 - Buslijn 131
 - Buslijn 170
 - Buslijn 631
- Lokaal OV:**
- Buurtbuslijn 205
 - Buurtbuslijn 206
 - ♥ BravoFlex
- Vervoer op maat:**
- Particuliere initiatieven en WMO vervoer
- Ambitie:**
- ↔ Ambitie om kernen per OV direct met elkaar

Bron: lijnkaarten concessies West-Brabant en Oost-Brabant

Een goed openbaar vervoersysteem draagt bij aan een bereikbaar en inclusief Gilze en Rijen. Dankzij het treinstation Gilze-Rijen is er een goede regionale verbinding met steden zoals Breda, Tilburg en 's Hertogenbosch. In de spoorzone vergroten we de leefbaarheid en veiligheid o.a. door het realiseren van tunnel voor langzaam verkeer waar nu de gelijkvloerse spoorwegovergang Julianastraat-Stationstraat ligt. Tegelijk liggen Gilze, Molenschot en Hulten verder bij het station vandaan. Deze 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 wordt gevormd door directe busverbindingen vanuit de kernen Gilze en Rijen naar omliggende dorpen/steden zoals Breda, Tilburg en Dongen.

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:

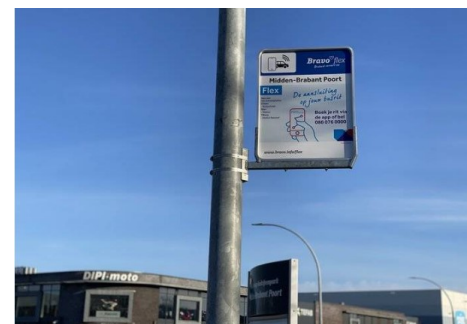
Buurtbuslijnen rijden met een vaste dienstregeling via een vaste route, zonder dat hier een reservering voor nodig is. Deze buslijnen hebben vaak een lage frequenties en lange reistijd.

Vraagafhankelijk vervoer 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 ‘Bravoflex’. Bravoflex 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. Bravoflex 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.

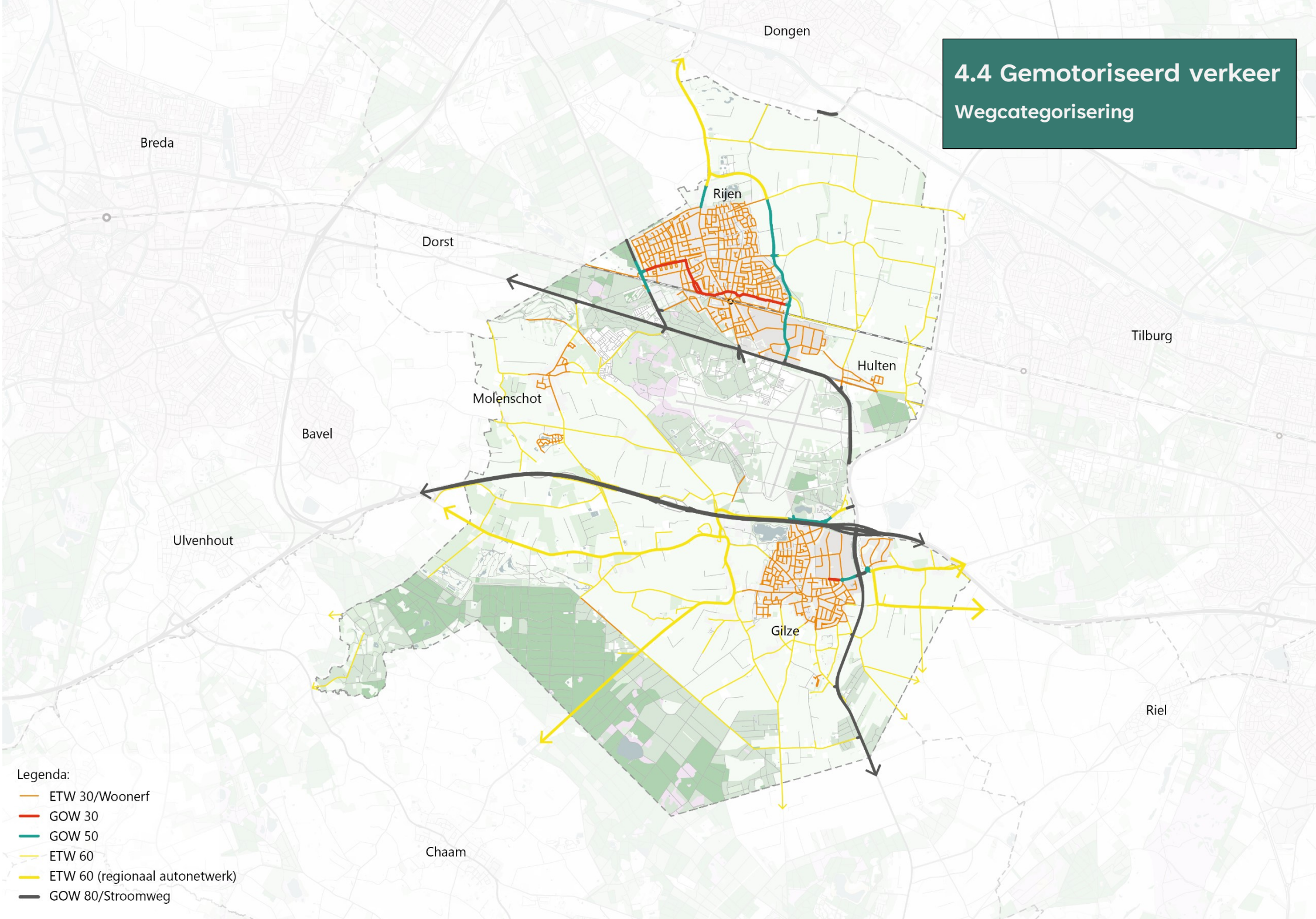


Bravoflex halte

Vanuit de participatie voor dit programma mobiliteit staan diverse zaken op onze wensenlijst: hogere frequenties van lijnen naar omliggende kernen, betere beschikbaarheid in avonden en weekenden, maar ook directe ov-verbindingen tussen Gilze en Chaam, Gilze en Breda via Bavel, Rijen en Oosterhout en het (beter) bereikbaar maken van bedrijventerrein(en) zoals Midden-Brabant Poort in Gilze met het openbaar vervoer.

4.4 Gemotoriseerd verkeer

Wegcategorisering



- Legenda:
- ETW 30/Woonerf
 - GOW 30
 - GOW 50
 - ETW 60
 - ETW 60 (regionaal autonetwerk)
 - GOW 80/Stroomweg

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 6 wegcategorieën:

4.4.1 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.

4.4.2 GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 30 KM/U (GOW30)

Binnen de bebouwde kom is 30 km/u de norm. Op dit moment heeft een aantal wegen binnen de bebouwde kom nog een maximumsnelheid van 50 km/u. Dat is niet voor niets. Deze wegen hebben een belangrijke functie in het netwerk van de bus, vormen een route voor hulpdiensten of concentreren het verkeer dat anders verspreid door woonbuurten rijdt. We zijn daarom terughoudend om alle wegen naar een ETW30 af te waarderen. Tegelijk geldt voor diverse 50 km/u wegen dat de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en leefbaarheid onder druk staat. Dit is reden dat we een nieuwe wegcategorie introduceren: de gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30). Deze wegcategorie is in de gemeente nog niet eerder toegepast en vereist op sommige plekken meer dan het plaatsen van een verkeersbord. De weg behoudt een ontsluitingsfunctie, ook om grote voertuigen en adequate bereikbaarheid voor hulpdiensten te faciliteren.

Voor alle wegen waar we snelheidsverlaging voorstellen is afstemming met hulpdiensten, veiligheidsregio en vervoerder

(concessiehouder openbaar busvervoer) voorwaardelijk, zodat aanrijtijden en dienstregelingen meegewogen worden. Het college van Burgemeester en Wethouders krijgt een nadrukkelijke rol in de uiteindelijke afweging voor de snelheidsverlaging naar 30km/u nadat de effecten in kaart zijn gebracht.

4.4.3 GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 50 KM/U (GOW50)

Dit type weg binnen de bebouwde kom heeft voornamelijk een verkeersfunctie. Het vormen belangrijke routes om dorpen te ontsluiten en te verbinden met stroomwegen. Vaak vervult een GOW50 een belangrijke functie in het busnetwerk en de bereikbaarheid van hulpdiensten.

4.4.4 ERFTOEGANGSWEG 60KM/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.

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. Voor deze verbindingen is een stroomweg vaak niet een

gewenst alternatief. Bijvoorbeeld de Dongenseweg, een deel van de Hannie Schaftlaan, de Chaamseweg, de Biestraat en Klein Zwitserland. Verkeer op deze wegen heeft voorrang op kruispunten. Daarnaast is het van belang dat fietsers en voetgangers een veilige plek op de weg hebben, omdat deze wegen vaak onderdeel zijn van het hoofdfietsnetwerk.

4.4.5 GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 80 KM/U (GOW80) / stroomweg

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. De gemeente heeft deze wegen niet in beheer.

4.5 Groot en zwaar verkeer



- Legenda:
- Rijksweg
 - Hoofdnetwerk groot en zwaar verkeer
 - Industriegebied
 - Defensierrein

4.5.1 Groot en zwaar verkeer

We hebben in de gemeente te maken met groot en zwaar verkeer. Een groot deel hiervan heeft een bestemming of herkomst bij een van de agrarische bedrijven in het buitengebied of op een bedrijventerrein in de gemeente. De bereikbaarheid van deze bedrijven 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.

Een deel van het vrachtverkeer moet in de centra van Gilze en Rijen zijn voor leveringen aan winkeliers. Hierdoor is het soms noodzakelijk dat vrachtverkeer door woonstraten rijdt. We sturen vrachtverkeer naar wegen die het meest geschikt zijn. Zo beperken we de overlast.

Landbouwverkeer met een langere snelheid maakt ook gebruik van andere wegen in regio verband werken we aan een netwerk landbouwverkeer.



Vrachtwagen in centrum Rijen

5. Begrippenlijst

Programma Mobiliteit: Plan van de gemeente Gilze en Rijen voor een verkeersveilig, leefbaar en bereikbaar mobiliteitsbeleid, gebaseerd op de Omgevingsvisie.

Omgevingsvisie: Overkoepelende visie op de fysieke leefomgeving, waarin mobiliteit één van de thema's is.

STOMP-principe: Volgorde van prioriteit bij mobiliteit: Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten, Personenauto.

Duurzaam Veilig: Principe voor herkenbare en veilige inrichting van wegen per categorie, zodat weggebruikers weten wat ze kunnen verwachten.

Basisnetwerk: Minimale kwaliteit voor voetpaden binnen alle kernen: goed onderhoud, obstakelvrij, toegankelijk.

Plusnetwerk: Hoger kwaliteitsniveau rondom voorzieningen (scholen, zorg, supermarkten): extra toegankelijkheid, oversteekbaarheid, rustpunten en verlichting.

Snelfietsroute: Brede, vrijliggende fietspaden voor regionale verbindingen. Voorbeeld: F58 tussen Breda en Tilburg.

Hoofd fietsroute: Belangrijkste fietsverbindingen tussen dorpen en omliggende plaatsen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom.

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

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

Voetgangers: hiermee worden zowel mensen bedoeld die zich per voet verplaatsen maar ook mensen in bijvoorbeeld een rolstoel of scootmobiel.

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

Gebiedsontsluitingsweg (GOW): Wegen die dorpen verbinden. GOW30: 30 km/u binnen bebouwde kom; GOW50: 50 km/u; GOW80: 80 km/u buiten bebouwde kom.

Groot en zwaar verkeer: Routes voor vrachtverkeer en landbouwverkeer, zoveel mogelijk over gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom om overlast en onveiligheid te beperken.

Participatietraject: Proces waarin inwoners en stakeholders input geven via enquêtes, gesprekken en een prioriteringsspel. Resultaten zijn verwerkt in het programma.