

# Nota van zienswijzen externe stakeholders

Concept Programma Mobiliteit Gilze en Rijen

nr	Samenvatting zienswijze	Reactie zienswijze
1	<p>Ik wilde even doorgeven ik het prettig vind om in het plan te lezen dat we uitgaan van het STOMP-principe en dat de auto vooral een gastrol krijgt. Wat ik dan mis in het plan is hoe we gaan proberen het gedrag van inwoners aan te passen zodat zij ook via het STOMP-principe gaan denken. Ik zie nog heel veel kinderen met de auto naar school komen, volwassenen en kinderen met de auto naar de sportvereniging gaan, kinderen bij de boodschap worden afgezet met de auto voor dansles en mensen die met de auto naar de winkel gaan voor kleine boodschappen. Ik zou het mooi vinden wanneer we goede voorzieningen hebben voor voetgangers en fietsers, deze ook meer gebruikt gaan worden door inwoners omdat hun gedrag veranderd en ze eerder kiezen voor stappen of trappen. samenvatting voor nota van zienswijze maken op basis van bovenstaand stuk Ik hoop dat hier ook iets mee gedaan kan worden en mensen positief gestimuleerd kunnen worden om minder de auto te pakken. Succes met het plan!</p>	<p>Dank voor uw reactie. Wij herkennen en delen de wens en ambitie om te komen tot goede en aantrekkelijke voetgangers- en fietsverbindingen. Het voorliggende programma is kaderstellend van aard. In de verdere uitwerking zal worden bepaald met welke middelen en maatregelen de doelstellingen en uitgangspunten, waaronder het STOMP-principe, concreet worden gerealiseerd. Een van de mogelijke instrumenten daarbij is, zoals u terecht aangeeft, het inzetten op gedragsverandering door middel van educatieve en communicatieve maatregelen. Op die manier kan worden bijgedragen aan een bewuste en positieve stimulering van lopen en fietsen en het terugdringen van het autogebruik voor korte verplaatsingen.</p>
2	<p>Het bereikbaar zijn van adressen in ons kleine dorp Hulten vind ik erg belangrijk. Om ons bedrijf en woonadres Hulteneindsestraat goed bereikbaar te houden is het afsluiten van de Wierkstraat een slechte beslissing. Het is vreemd dat mensen uit de richting van dongen een hele omweg moeten maken, over de onnodige CO2 uitstoot gesproken. Om een klein dorp al gesplitst door een spoor , niet nog meer op te splitsen is vrij verkeer (en niet onnodige verkeersbewegingen) Erg wenselijk. Hopelijk neemt u dit in uw programma mobiliteit mee.</p>	<p>Dank voor uw reactie. In het Programma Mobiliteit stellen wij de kaders vast. De door u genoemde situatie heeft betrekking op een bestaande afspraak tussen de gemeente en ProRail, die voortvloeit uit de veiligheidseisen rondom de spoorwegovergang. De afsluiting van de Wierkstraat functioneert via een ontheffingsstelsel en maakt onderdeel uit van deze veiligheidsafspraken. In het programma is expliciet opgenomen dat wij de spoorwegovergang aan de Hulteneindsestraat open willen houden voor gemotoriseerd verkeer. Daarmee blijft de bereikbaarheid van Hulten voor bestemmingsverkeer geborgd. De huidige inrichting van de Hulteneindsestraat past binnen de functie van een erfdoorgangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/uur, die primair bedoeld is voor lokaal en bestemmingsverkeer. Bij de verdere uitwerking van maatregelen blijven veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid in onderlinge samenhang zorgvuldig afgewogen.</p>
3	<p>Hallo Deze mail over het concept programma mobiliteit. Ik zie mijn reactie nergens in terug. De voetganger oversteekplek bij de manege 5eiken naar oosterhout, is niet handig. De scholieren de van rijen naar oosterhout gaan moeten eerst om fietsen om vervolgens op de juiste kant van het fietspad te komen. Dit ook voor de leden van de schildervereniging kitty v gageldonk en spiridon. Je moet eerst om fietsen om de juiste weg te kunnen pakken. Of als je de bossen richting de schietberg wil. Nu wordt deze voetganger oversteek, vaak ook als fiets oversteek gebruikt. En terecht. Dit zou ook de oplossing zijn. Maak er algemene oversteekplek van. Vraag dit rond aan de gebruikers en je krijgt vaak Dit verhaal. Veel van de verenigingen en scholieren hebben het hier over.  Fijn als dit wordt meegenomen. Of een uitbreiding van het onderzoek.</p>	<p>Dank voor uw reactie. Wij begrijpen uw zorgen over de huidige voetgangersoversteek bij de manege Vijf Eiken. In de dagelijkse praktijk ervaren scholieren, leden van verenigingen en recreatieve gebruikers dat zij hier moeten omfietsen om veilig aan te sluiten op het fietspad richting Oosterhout. Dat wordt als onlogisch en onveilig ervaren. Het is daarom begrijpelijk dat de oversteek vaak ook door fietsers wordt gebruikt. Dit aandachtspunt is bij ons bekend en is eerder, samen met de gemeenteraad, onder de aandacht gebracht bij de wegbeheerder, de Provincie Noord-Brabant. Het Programma Mobiliteit heeft een kaderstellend karakter; concrete maatregelen worden in een volgende fase uitgewerkt in uitvoeringsplannen. Uw inbreng bevestigt het belang van deze locatie. Bij de verdere uitwerking van het Programma Mobiliteit beoordelen op welke manier we dit om kunnen onder de aandacht brengen bij de provincie, met oog voor het feitelijk gebruik en de verkeersveiligheid.</p>
4	<p>Goedendag, Ik zou graag willen meedenken met het Mobiliteitsplan. Het aantal kruisingen in Rijen met een ontsluitingsweg is best wel veel. Het verkeer komt van alle kanten. Ik vind het al jaren een gevaarlijk rommeltje. Ik noem Rijen altijd de Flipperkast. Als je gelukt hebt kom je eruit zonder dat iets jou raakt. Zelf loop ik bijna alles binnen het Dorp. Dus minder auto in de bebouwde kom. Wat mij opvalt is dat bijna heel Rijen wordt aangemerkt als Woonerf. Maar ik dacht dan, de Mariastraat wordt nooit een woonerf en maakt deel uit van een soort Cirkel. Die Cirkel is, Mariastraat, Hoofdstraat, Spoorlaan Noord, Rembrandlaan, Regentenstraat, Raadhuisplein. In Dongen heeft men het wel voor elkaar. Er is een ring in het Dorp Dongen en die is voornamelijk een richting verkeer. Dat is veel overzichtelijker en geeft veel meer ruimte voor ander verkeer. Je weet dan als fietser dat auto's maar van een kant komen. De Hoge Ham in Dongen is net als de Hoofdstraat in Rijen, maar de Hoge Ham is een richting verkeer. Als het daar kan waarom kan het dan niet in Rijen? Mijn idee is, Eenrichtingverkeer op bepaalde routes geeft meer rust en veiligheid. Is dit te simpel gedacht?</p>	<p>Dank voor uw reactie. Het Programma Mobiliteit is kaderstellend van aard. Overwegingen voor het instellen van eenrichtingsverkeer op grotere schaal, zoals door u voorgesteld, worden gemaakt in de vervolgfase bij de uitwerking in uitvoeringsplannen. Deze afwegingen vinden plaats op basis van de vastgestelde kaders, een integrale afweging van alle betrokken belangen en beschikbare data, zoals verkeersstromen, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Op basis daarvan wordt beoordeeld of en in welke vorm een dergelijke maatregel ook voor Rijen passend en haalbaar is.</p>
5.	<p>Dank voor de gelegenheid. Ik heb geen opmerkingen of aanvullingen op de inhoud. Ben blij met jullie aandacht voor de haltes, toegankelijkheid en het belang van een goede balans tussen snelheidsremmende maatregelen en doorstroming op OV-routes.  1 klein dingetje; de foto op blz 20 is geen Flexbus, maar een buurtbus. Je zou bijgaande foto kunnen gebruiken.</p>	<p>Dank voor uw reactie. De foto is aangepast naar een Bravo Flex halte (blz. 20).</p>

6.	<p>Het ontwerpprogramma mobiliteit is algemeen en geeft geen concrete acties weer. Graag zou ik concrete plannen zien:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- een fietspad naar Riel</li> <li>- 30 km. Zone in de Nieuwstraat in Gilze</li> <li>- rolstoelvriendelijk maken van de trottoirs in Gilze</li> </ul> <p>Deze concrete acties passen binnen jullie beleidsplan.</p>	<p>Dank voor uw reactie. Het programma is kaderstellend. In de verdere uitwerking worden dit type keuzes gemaakt op basis van de opgestelde kaders, data en een integrale afweging van alle betrokken belangen. De door u voorgestelde projecten sluiten in hoofdlijn inderdaad aan op de doelen en principes uit het programma.</p>
7.	<p>Na medewerking te hebben verleend aan dit project op de avond waaraan bewoners mee konden denken was ik natuurlijk geïnteresseerd in de resultaten.</p> <p>Verschillende punten zijn goed ingezet en het belangrijkste zal zijn een 30km gebied binnen de bebouwde kom. Het verrast mij wel dat zwaarder verkeer uit de kern wordt geleid via de wegen buiten de bebouwde kom. Daarvan hebben wij en anderen op deze avond aangegeven dat wandelaars in het buitengebied enorm veel risico lopen. Met de inzet om zoveel mogelijk verkeer buiten de bebouwde kom het dorp te laten verlaten zal de veiligheid voor de wandelaars buiten de bebouwde kom niet verbeterd worden. Ook zijn er geen oplossingen geboden om deze veiligheid te waarborgen. Met de extra bebouwing buiten de bebouwde kom die er nu is en nog gaat komen zal dat ook nog meer verkeer en meer voetgangers met zich meebrengen. Dit had dan ook een punt van aandacht moeten zijn. Natuurlijk ben ik bereid om dit persoonlijk toe te komen lichten.</p>	<p>Dank voor uw reactie. Uw zorg is gehoord en bij ons bekend. In dit stadium zijn wij echter kaderstellend bezig. In de verdere uitwerking van het mobiliteitsbeleid worden dit type keuzes gemaakt op basis van de vastgestelde kaders, beschikbare data en een integrale afweging van alle betrokken belangen.</p> <p>Bij het nemen en beoordelen van verkeersveiligheidsmaatregelen hanteren wij een risico-gestuurde aanpak, waarbij prioriteit wordt gegeven aan kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers. Deze aanpak gaat uit van wetenschappelijk onderbouwde inzichten in ongevalsorzaken en risicolocaties, en niet van uitsluitend subjectief ervaren verkeersonveiligheid. Dit principe vormt een belangrijk uitgangspunt van het Programma Mobiliteit en is richtinggevend bij het beoordelen en uitwerken van vervolgstappen en concrete maatregelen.</p>
8.	<p>Met betrekking tot het concept heb ik over een drietal zaken een opmerking/vraag:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De verkeersveiligheid/overlast van het (groot en zwaar) vrachtverkeer van en naar het industrieterrein aan de Van Gherstraat in Rijen. In de aangrenzende straten ontstaan geregeld onveilige situaties voor kwetsbare verkeersdeelnemers doordat de vrachtwagens langs, en tussen, geparkeerde auto's rijden. Aangezien het industrieterrein niet direct aan een ontsluitingsweg ligt en er in de nabijheid ook een basisschool en kinderopvang gelegen zijn, vraag ik me af hoe de gemeente de situatie hier beter/veiliger kan maken.</li> <li>2. Het plan om voldoende rustplaatsen te creëren vind ik een prima idee, ik hoop echter wel dat er ook rekening gehouden wordt met mensen met een visuele beperking. Zelf heb ik ook te maken met een visuele uitdaging (ik maak echter geen gebruik van een taststok) en heb bijvoorbeeld gemerkt/pijnlijk ondervonden dat de brede houten banken in onder andere de Hoofdstraat in Rijen niet voldoende opvallen in de openbare ruimte. Bovendien zorgen deze ervoor dat de voetpaden nog smaller worden, met als gevolg dat er uitgeweken moet worden naar het aangrenzende fietspad.</li> <li>3. Geleidelijnen sluiten niet goed aan op ingangen, maar lopen dood tegen een muur of glazen onderdeel. Gaat hier meer aandacht voor komen vanuit de gemeente?</li> </ol>	<p>Dank voor uw reactie en voor het delen van uw zorgen en ervaringen. Wij begrijpen dat de door u genoemde punten in de dagelijkse praktijk als knelpunten worden ervaren. Het Programma Mobiliteit is kaderstellend van aard. Dit betekent dat hierin de beleidsmatige uitgangspunten en principes worden vastgelegd. In de verdere uitwerking, bijvoorbeeld via uitvoeringsplannen, worden concrete keuzes en maatregelen gemaakt op basis van de vastgestelde kaders, beschikbare data en een integrale afweging van alle betrokken belangen.</p> <p>In reactie op uw specifieke punten:</p> <p><b>Vrachtverkeer en verkeersveiligheid</b> Op basis van de vastgestelde principes binnen het thema verkeersveiligheid worden in de uitvoeringsplannen nadere keuzes gemaakt. De door u geschetste situatie kan daarbij worden betrokken. In dit stadium kan hier echter nog geen concrete uitspraak over worden gedaan.</p> <p><b>Rustplaatsen en toegankelijkheid voor mensen met een visuele beperking</b> Uw opmerking over de zichtbaarheid en positionering van rustvoorzieningen nemen wij mee in de verdere uitwerking van het thema voetganger, waarbij toegankelijkheid en bruikbaarheid voor alle gebruikers aandachtspunten zijn.</p> <p><b>Aansluiting van geleidelijnen</b> Ook uw constatering over geleidelijnen die niet logisch aansluiten op ingangen nemen wij mee bij de verdere uitwerking van het thema voetganger en de inrichting van de openbare ruimte.</p>
9.	<p>Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van het Concept Programma Mobiliteit van de gemeente Gilze en Rijen. Hartelijk dank voor het toesturen.</p> <p>Wij zijn verheugd over het voornemen om binnen vrijwel de gehele bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/u voor gemotoriseerd verkeer in te voeren. Dit vinden wij een zeer positieve ontwikkeling, die aansluit bij zowel onze eigen wens als die van de landelijke Fietsersbond.</p> <p>Met betrekking tot de fiets (p. 18) lezen wij met genoegen dat de hoofdfietsroutes binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk in asfalt zullen worden uitgevoerd. Dit draagt zonder twijfel bij aan het comfort en gebruiksgemak voor fietsers.</p> <p>Graag pleiten wij ervoor om dit voornemen eveneens te laten gelden voor de fietspaden buiten de bebouwde kom. In het conceptprogramma staat nu uitsluitend vermeld dat het om vrijliggende fietspaden moet gaan; over het type wegdek wordt geen uitspraak gedaan. Als Fietsersbond zouden wij het zeer op prijs stellen wanneer ook buiten de kernen zoveel mogelijk voor asfalt wordt gekozen.</p>	<p>Dank voor uw reactie. Hoofdfietsroutes binnen de bebouwde kom op of naast gebiedsontsluiting willen we inderdaad zoveel als mogelijk uitvoeren in een gesloten verharding. Met gesloten verharding trekken we het iets breder dan enkel asfalt. Dit maakt het uitvoerbaarder zonder dat het ten koste gaat van comfort. Dit geldt ook voor de fietsvoorzieningen in het buitengebied.</p> <p>Wij voegen de term <b>gesloten verharding toe bij voor fietsinfra in het buitengebied bij gebiedsontsluitingswegen binnen kom vervangen wij asfalt voor gesloten verharding (blz. 18).</b></p>

<p>10.</p>	<p>Met interesse heb ik het concept programma Mobiliteit van de Gemeente Gilze en Rijen doorgelezen. Ik ben verheugd te constateren dat in het programma bij "Doelen en Principes" m.n. verkeersveiligheid van voetgangers en fietsers als meest belangrijk benoemd wordt (zie pag. 10 van het programma). Er wordt gesteld dat de openbare ruimte moet uitnodigen tot lopen, wandelen en verblijven.</p> <p>Kunt u aangeven hoe dit principe in de praktijk toegepast gaat worden op de Mosstraat als er zoveel meer gemotoriseerd verkeer vanuit het plan "Tussen de Leijen" gebruik gaat/moet maken om op de Hannie Schaftlaan te komen en/of naar het centrum te rijden via de straten van wijk Wolfsweide? Er is (zo ver mij bekend) geen vrij liggend voetpad/fietspad gepland vanaf de Schorsstraat tot aan de kruising met de Hannie Schaftlaan.</p> <p>M.a.w.: de Mosstraat nodigt op deze wijze (zonder een vrij liggend fiets-/voetpad) helemaal niet uit voor voetgangers en fietsers om op de Hannie Schaftlaan te komen. Er ontstaat een conflict met het vele gemotoriseerde verkeer (voetgangers moeten steeds in de berm springen als er twee auto's elkaar moeten passeren; ik spreek uit ervaring). Het fietspad van de Hannie Schaftlaan is een mooi, uitdagend pad om te wandelen, fietsen, hard te lopen. Dit is door veel Rijenaren inmiddels al ontdekt; er wordt veelvuldig gewandeld en gefietst!</p> <p>Tevens zal er gekeken moeten worden naar een veilige mogelijkheid om de Mosstraat over te steken om vanuit plan "Tussen de Leijen"/fietspadje achter Sporkt op de Schorsstraat te komen. Via de Schorsstraat kunnen wandelaars en fietsers Recreatiepark Wolfsweide bereiken. Deze route wordt nu al door veel mensen gebruikt; de Schorsstraat is een populair wandel-/fietspad. Als de gemeente als doel heeft verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers, zal er ook aandacht moeten zijn voor veilig oversteken van de Mosstraat .</p> <p>Graag antwoord op mijn twee vragen:  1. Hoe wordt een veilige mogelijkheid gecreëerd voor wandelaars en fietsers om vanuit wijk Wolfsweide/"Tussen de Leijen" naar de kruising Mosstraat - Hannie Schaftlaan te wandelen/fietsen?  2. Hoe wordt een veilige oversteek van de Mosstraat gecreëerd voor wandelaars/fietsers (heel veel schooljeugd!) vanuit "Tussen de Leijen" naar de Schorsstraat v.v.?</p>	<p>Dank voor uw reactie. Voor de verkeersontsluiting van "Tussen de Leijen" loopt momenteel nog een onderzoek. Op basis van dit onderzoek en proces zal worden bepaald hoe toekomstige verkeersintensiteiten op de Mosstraat eruit zien en welke maatregelen daarbij horen.</p>
<p>11.</p>	<p>Als bewoners vragen wij aandacht voor de verkeersproblemen die wij, in de straat waarin wij wonen, ervaren. betreft de Korte Wagenstraat en Steenakkerplein (het gedeelte dat in het verlengde ligt van de Korte Wagenstraat). Anders omschreven: de weg tussen de kruising Nieuwstraat-Lange Wagenstraat en Korte Wagenstraat en de kruising Steenakkerplein-Abdis van Thornstraat-RidderstraatKapittelstraat. Dit weggedeelte is ruim 200 m lang en is 4.95 m breed. De straat is voorzien van 11 parkeerplaatsen aan de Zuidzijde en 14 parkeerplaatsen aan de Noordzijde. In de straat staan 11 bewoonde panden aan de Zuidzijde en 18 bewoonde panden aan de Noordzijde. Hieronder puntsgewijze de problemen die wij graag onder uw aandacht brengen: - Er komt heel veel verkeer door de straat, het aantal voertuigbewegingen neemt alleen maar toe. Met name in de ochtend- en avondspsits is het bijvoortdurend een rij van voertuigen die door de straat rijdt. Uitstappen uit een geparkeerd voertuig is nauwelijks mogelijk. Ook het wegrijden vanuit een parkeervak is met zo'n drukte niet te doen. - De toenemende verkeersdruk leidt tot geluidsoverlast in onze woningen. - Het vele verkeer veroorzaakt ook stankoverlast door de uitlaatgassen. - De Korte Wagenstraat/Steenakkerplein is een onderdeel van de busroute die naar Princenbosch rijdt. 43 keer per dag rijdt er een bus door de straat. De consequentie daarvan is dat 43 keer per dag het overige verkeer daarvoor moet uitwijken. Dat is vaak, door gebrek aan ruimte, niet te doen. De straat is te smal om elkaar te kunnen passeren. - Er komt heel veel vrachtverkeer door de straat. Ook dan moet het overige verkeer een plek weten te vinden om deze te laten passeren. - Opvallend is ook het aantal land bouwvoertuigen die door de straat rijden. Deze zijn ook van een formaat dat er voor het overige verkeer geen ruimte meer is. - Veel werkverkeer, busjes met zwaar beladen aanhangwagens, rijden door de straat. Deze zijn ook van een formaat dat het passeren heel erg lastig is. - De vele opstoppingen kunnen leiden tot een slechte doorstroming voor de hulpdiensten. - Het weliswaar beperkte verkeer uit het Botermanshof kan bij drukte met moeite invoen in het drukke verkeer. - Het vele en zware verkeer veroorzaakt trillingen die in huis worden gevoeld. Bij veel huizen in onze straat zijn daardoor scheuren in muren van de woningen ontstaan. Ter illustratie zijn een aantal foto's bijgevoegd. Dit is slechts een selectie van de geconstateerde schades. - Het drukke en zware verkeer leidt vaak tot schade aan de geparkeerde voertuigen in de straat. Veel bewoners zijn geconfronteerd met krassen op de zijkant van hun voertuig. Ook worden regelmatig spiegels van de geparkeerde voertuigen of gereden of beschadigd. Hiervan zijn foto's en video's beschikbaar. - s-Avonds en s-nachts en ook overdag, als het verkeersaanbod minder is, wordt er onverantwoord hard gereden in de straat. - Het Schoenmakerpad wordt door kinderen gebruikt als route om naar school en weer terug naar huis te gaan. De oversteek van de Korte Wagenstraat vormt daarin een onveilige oversteek voor de kinderen. - De beperkte parkeerruimte in de straat wordt ook gebruikt door bezoekers van de winkels en horeca in de buurt, bezoekers van de vrijdagmarkt, grote evenementen in de sporthal waardoor de bewoners de auto niet kunnen parkeren in hun woonstraat. Een analyse op de hierboven genoemde problematiek leidt tot de navolgende opmerkingen: - De Korte Wagenstraat/Steenakkerplein is zodanig ingericht dat deze het verkeersaanbod niet kan verwerken. - De straat is te smal om daar bussen, vrachtwagens, landbouwvoertuigen door te laten rijden in combinatie met het overige verkeer. - De straat is een 30- km-zone maar is niet ingericht dat deze snelheid door de inrichting wordt afgedwongen. De drempel en het verhoogde kruisingsvlak kunnen met hoge snelheid worden genomen. - De straat wordt gebruikt als sluiproute als er een file staat op de A-58. Het verkeer neemt de afslag Bavel en komt via de Bavelseweg, Ridderstraat, Steenakkerplein/Korte Wagenstraat naar een bestemming in het dorp of verder naar Tilburg, Riel, Alphen, Baarle-Nassau. Dit leidt tot extra verkeersdruk in de straat. - Als er in Gilze een omleiding moet komen in verband met werkzaamheden in andere straten is het altijd de Korte Wagenstraat/Steenakkerplein die daar onderdeel van is. Dit leidt tot een nog hogere verkeersdruk. Bovengenoemde problematiek is al een lange periode onderwerp van gesprek onder de bewoners. Ook overige verkeersdeelnemers delen hun gelukkiglokkende ervaringen met ons. Door de genoemde verkeersproblemen ontstaan onveilige en gevaarlijke situaties in de straat. Ook constateren wij toenemende irritaties onder de verkeersdeelnemers die leiden tot overdreven claxonneren, scheld- en zelfs tot onderlinge vechtpartijen. De grens is voor ons als bewoners bereikt. Reden om dit aan uw College voor te leggen. Wij zullen deze brief in afschrift sturen naar de fracties in de Gemeenteraad. Ook de politieke partijen in de gemeente stellen wij in kennis van onze ervaringen. Wij verzoeken het College om alles in het werk te stellen om de overlast te reduceren en de straat veiliger en leefbaarder te maken. Graag willen wij de problemen bespreken en wij zijn bereid om mee te denken over de eventuele oplossingen. Hoogachtend,</p>	<p>Dank voor uw reactie. Wij hebben begrip voor uw zorgen en erkennen dat de door u geschetste situatie als belastend en onveilig kan worden ervaren. Wij hebben elkaar hier over gesproken. Het Programma Mobiliteit richt zich op het vaststellen van de hoofdlijnen van het mobiliteitsbeleid, waaronder de kaders, doelen en principes. Het programma bevat daarom nog geen locatiespecifieke maatregelen. Uw aandachtspunten nemen wij mee in de vervolgfase, waarin per locatie en maatregel zorgvuldig wordt beoordeeld of en op welke wijze hieraan concreet invulling kan worden gegeven, op basis van de vastgestelde kaders, beschikbare data en een integrale afweging van alle betrokken belangen.</p>

12.	<p>Arriva is blij om te lezen dat de gemeente Gilze-Rijen zich actief wil inzetten om het openbaar vervoer te behouden en te versterken. Ook vinden wij het positief dat de gemeente aandacht vraagt voor de bereikbaarheid van het treinstation en dat er actieve GOW30 trajecten worden voorgesteld. Wij denken en werken hier graag samen aan mee.</p> <p>Voor Gilze-Rijen is het treinstation erg belangrijk. Hier zitten verschillende overstappen tussen verschillende vormen van OV (trein, bus en buurtbus). Betrouwbaarheid en snelheid van de aanrijdroutes zijn essentieel. Wij zijn kritisch over het lange traject in Rijen wat wordt afgewaardeerd van 50 km/h naar 30 km/h. Dit betreft de route van buslijn 170 die in beide richtingen treinaansluitingen heeft. Een afwaardering over zo'n lang traject heeft negatieve gevolgen. Uitkomst kan zijn dat de treinaansluiting maar in één richting wordt geboden of dat deze helemaal vervalt. Om dit te voorkomen willen we de gemeente vragen om kritisch te kijken naar afwaardering van 50 naar 30 en dit alleen op plaatsen te doen waar dit echt nodig is en waar het OV-belang is meegewogen.</p> <p>Als er toch afgewaardeerd wordt vinden wij het positief dat aan een GOW30 wordt gedacht. We zien in het verkeersplan nog niet hoe dat er exact uit ziet. Wij stellen voor om de bus routes altijd in de voorrang te houden en bus vriendelijke drempels (1:30) te gebruiken of eventueel GUMATEC drempels. Zo blijft in ieder geval de betrouwbaarheid en het comfort op peil. Onlangs hebben wij overleg gehad over de Mary Zeldenrustlaan en de Lange Wagenstraat waarbij de gemeente veel drempels voorstelt en waar in het laatste voorbeeld op een lang traject verkeer van rechts voorrang heeft. Wij vragen de gemeente kritisch te kijken naar weginrichting op OVroutes. Arriva ziet graag wel concrete maatregelen er worden genomen om het station goed bereikbaar te houden (nu zien we vooral veel afwaarderingen) en we zien graag concreet hoe een GOW30 eruit komt te zien. Uiteraard staan wij open voor overleg en kijken we samen naar de best haalbare optie.</p>	<p>Dank voor uw reactie. Wij delen het belang dat u hecht aan een goed toegankelijk, betrouwbaar en toekomstbestendig busnetwerk en herkennen de meerwaarde van overleg en samenwerking hierbij. De exacte invulling van concrete inrichtingsmaatregelen, waaronder de vormgeving van GOW30-trajecten en de uitwerking van maatregelen op OV-routes, vindt plaats in de verdere uitwerkingsfase. In deze fase wordt, binnen de kaders van het Programma Mobiliteit, zorgvuldig afgewogen hoe verkeersveiligheid, doorstroming en het belang van het openbaar vervoer optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Daarbij blijven wij graag in gesprek met Arriva.</p>
13.	<p>Graag geef ik u hierbij mijn reactie op het concept programma mobiliteit. Wat mij opvalt is dat de Hannie Schaftlaan wordt aangemerkt als verbindingsweg voor groot en zwaar verkeer. Ik wil hierbij uw aandacht voor het volgende.</p> <p>1.De Hannie Schaftlaan ligt dicht tegen de bebouwde kom aan en groot en zwaar verkeer veroorzaakt geluid en trillingen op de nabijgelegen woningen (ook de toekomstige woningen in Tussen de Leijen). Het is daarom niet wenselijk om meer groot en zwaar verkeer toe te laten dan noodzakelijk (bestemmingsverkeer)</p> <p>2.Het doorgaand vrachtverkeer van Dongen naar de A58 en vice versa dient te geschieden via de Burg.Letschertweg. Om dit ook daadwerkelijk te laten plaatsvinden zal er op de Hannie Schaftlaan uitsluitend gebruikgemaakt mogen worden van groot en zwaar verkeer met de bestemming Rijen. Wilt u dit op de kaart als zodanig aanduiden in de definitieve versie.</p>	<p>Dank voor uw reactie. Vanuit de ambitie om de bereikbaarheid van de kern en omliggende functies te waarborgen, achten wij het niet passend om de Hannie Schaftlaan uit het netwerk voor groot en zwaar verkeer te halen. Deze weg is destijds aangelegd met een ontsluitingsfunctie en vervult binnen het bestaande wegennet deze rol voor de bereikbaarheid.</p> <p>Bij de verdere uitwerking van het Programma blijft wel aandacht bestaan voor het zorgvuldig afwegen van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Eventuele aanvullende maatregelen om hinder te beperken worden in die fase beoordeeld binnen de vastgestelde kaders.</p>
14.	<p>De gemeente Alphen-Chaam complimenteert de gemeente Gilze en Rijen met het zorgvuldig opgestelde Concept Programma Mobiliteit – Onderweg naar een verkeersveilig, leefbaar en bereikbaar Gilze en Rijen. Het document biedt een helder toekomstbeeld waarin verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid op een integrale en consistente wijze samenkomen. De wijze waarop inwoners, organisaties en regionale partners zijn betrokken bij de totstandkoming, waarden wij bijzonder.</p> <p>Wij herkennen veel van de mobiliteitsopgaven die in het programma worden geschetst. Ook voor onze gemeente zijn verkeersveiligheid, leefbaarheid in de kernen en het versterken van het openbaar vervoer belangrijke thema's. Wij zien daarom duidelijke kansen om de ambities van beide gemeenten in samenhang en vanuit het ABG verband verder te brengen. Een daarvan die we in bijzonder willen benoemen is onze gedeelde wens voor een busverbinding tussen Gilze en Chaam waarvoor we graag samen willen optrekken in gesprek met de hiervoor relevante partners.</p> <p>Wij onderschrijven de ambitie voor een beter fietsnetwerk. De gemeente Alphen Chaam hecht daarnaast grote waarde aan het behoud van zandpaden. Vanuit dit belang kiezen wij er op dit moment in het programma voor de Oude Gilzeweg (het verlengde van de Alphensebaan te Gilze) niet te verharden. Mede ook omdat er al een goede alternatieve fietsverbinding is langs de N260.</p> <p>Samenwerking als kans</p> <p>Wij onderschrijven de passage in uw programma waarin staat dat onze gemeenten parallel soortgelijke mobiliteitsprogramma's ontwikkelen en dat samenwerking essentieel is omdat verkeer niet stopt bij gemeentegrenzen.</p> <p>Tot slot</p> <p>De gemeente Alphen-Chaam spreekt haar waardering uit voor de duidelijke koers die Gilze en Rijen met dit programma zet. Wij denken graag constructief mee en blijven nauw betrokken bij de vervolgstappen, zodat we gezamenlijk kunnen werken aan een verkeersveilig, leefbaar en bereikbaar gebied. Mocht u behoefte hebben aan een verdiepende bestuurlijke of ambtelijke toelichting, dan leveren wij die uiteraard graag.</p>	<p>Dank voor uw reactie. Wij delen, zoals door u beschreven, de wens om goed samen te werken, waarbij wij met name op het gebied van openbaar vervoer duidelijke kansen zien om gezamenlijk op te trekken en ambities verder te brengen.</p> <p>Ten aanzien van het fietsnetwerk streven wij naar veilige, directe en aantrekkelijke verbindingen tussen de kernen. Daarbij hebben wij begrip voor het belang dat u hecht aan het behoud van zandpaden. Tegelijkertijd zien wij vanuit bereikbaarheid en toegankelijkheid een meerwaarde in het verbeteren van de fietsverbinding tussen de Alphensebaan en de Oude Gilzeweg door het verharderen van het betreffende zandpad. Vanuit die overweging is deze fietsroute tot aan de gemeentegrenzen opgenomen in ons fietsnetwerk.</p> <p>Wij zien dit als een logisch onderdeel van een samenhangend regionaal fietsnetwerk en blijven hierover graag in gesprek om, waar mogelijk, tot een goede afstemming tussen onze gemeenten te komen.</p>

15.	<p>Dankjewel dat je ons in de gelegenheid hebt gesteld om te reageren op het conceptprogramma Mobiliteit van de gemeente Gilze en Rijen. Dit zijn onze aandachtspunten:</p> <p><b>Algemeen</b> - Bij fiets (blz. 11) mis ik iets over deelfietsen, zoals bijv. de OV-fiets. - Op blz. 12 staat dat de gemeente een actieve lobby gaat voeren voor een goede doorstroming op o.a. provinciale wegen om sluisverkeer door de gemeente tegen te gaan. Maar wat als er juist sluisverkeer gebruik maakt van die provinciale weg? Moet dat dan juist gefaciliteerd of ontmoedigd worden? Ook op blz. 12 staat dat gebiedsontwikkelingen zo direct mogelijk verboden worden met GOW's en dat de ontwikkeling niet mag leiden tot doorstromingsknelpunten. Maar hoe wordt dat dan voorkomen? Veel kleine ontwikkelingen zullen ieder voor zich geen problemen veroorzaken maar tezamen wel. Hoe dan te handelen? - Op blz. 15 staat dat in woongebieden fietsers en voetgangers de hoofdgebruikers zijn. Ik mis daar echter een keus tussen fiets of voetganger, ook deze twee kunnen conflicteren en onduidelijk is waar dan de prioriteit gelegd wordt. - De kaart van het fietsnetwerk (blz. 17) laat zien dat langs de N282a in Hulten een hoofdfietsroute is gedacht. Laat de gemeente die nu net hebben opgeruimd, tegen onze zin in. Dus kaartje komt niet overeen met het (recente) handelen van de gemeente. - Bij de fietsroutes op blz. 18 mis ik hoe met de fiets wordt omgegaan bij verkeerslichten, wat voor prioriteit krijgen de fietsers daar? - Op de kaart op blz. 24 mis ik de defensieterrainen rondom de Broodbaan. En ook verbaas ik erover dat de bedrijven in Hulten niet als zodanig zijn aangemerkt. - In de hele nota lees ik niets over landbouwverkeer, en de mogelijke hinder die dat veroorzaakt (denk bijv. aan fietsers bubeko). Vanwege de lagere snelheid is dit niet op een hoop te gooien met vrachtverkeer. -In de inhoudsopgave staan ook bijlagen vermeld, die heb in deze versie niet kunnen vinden. - Het is weinig of onduidelijk op welke wijze men inzet op de mobiliteitstransitie. - Voor het vrachtverkeer in de dorpskernen kan men ook venstertijden invoeren. - Op pagina 16 sportvoorzieningen mist de fietsbereikbaarheid van deze voorzieningen. En misschien ook over de sociale veiligheid om deze voorzieningen te bereiken?</p> <p><b>Verkeersveiligheid</b></p> <p>Reactie (positief): Scherpe spiegel, Prominente aandacht voor verkeersveiligheid!, Goede beleidsmatige basis: STOMP en ook de vertaling naar 6 doelen is goed vormgegeven, Nette vorm van participatie, Op aantal vlakken echt wel pittig (goed) ambitieniveau. Zoals "Op wegen binnen de bebouwde kom krijgt verkeersveiligheid en leefbaarheid de prioriteit boven doorstroming". Per modaliteit een heldere kaart met ambities. Inhoudelijk gewoon goed verhaal met goede ambities, zie qua vraag over haalbaarheid wel laatste bullet hierna.</p> <p>Input (wat mis ik/kan scherper):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Kijkend naar het centraal zetten van STOMP, vind ik het primair stellen als doel: "Voor voetgangers brengen we de basis op orde: de ruimte voor voetgangers is vrij van obstakels en het onderhoud is op peil" niet meteen heel zwaar ingezet. Iets meer lef en daadkracht zou goed zijn. Niettemin is dit benoemen wel al een erg goede basis, zeker omdat de overige uitgangspunten voor de voetganger meer ambitie laten zien</li> <li>•De uitgangspunten voor fiets (pag. 11-12) zijn redelijk algemeen en niet heel concreet, zoals "er worden normen gesteld" of "Er wordt gestreefd naar een acceptabele parkeerdruk op buurtniveau" à welke norm dan, wat is acceptabel? Een norm stellen aan sich zegt niet heel veel</li> <li>•De kaarten per modaliteit met ambities leggen de lat best hoog. Inhoudelijk echt goede insteek. Vraag die ergens wel opkomt, is het realiseerbaar, past het binnen de (financiële) mogelijkheden. Belangrijk bij de (gemeentelijke) afweging bij het vastleggen: hoe vertaalt zich e.e.a. in een financiële paragraaf.</li> </ul> <p><b>Fiets</b> - In de tekst bij Fiets kan duidelijker aangegeven worden hoe de genoemde hoofdfietsroutes zich verhouden tot het hoofdfietsnetwerk dat de provincie heeft gemaakt (ik lees dat namelijk in het programma van Alphen-Chaam wel terug).</p> <p><b>OV</b>-Geen opmerkingen. Het blijft vrij algemeen.</p>	<p>Dank voor uw reactie. Hieronder geven wij puntsgewijs onze beantwoording.</p> <p><b>Deelmobiliteit / deelfietsen</b> Deelfietsen en andere vormen van deelmobiliteit vallen onder het thema Duurzame mobiliteit.</p> <p><b>Gebiedsontwikkelingen en doorstroming</b> Aan het principe "Gebiedsontwikkelingen worden zo direct mogelijk verbonden met gebiedsontsluitingswegen. Daarbij moeten we voorkomen dat extra verkeer door deze ontwikkeling leidt tot doorstromingsknelpunten" voegen wij toe: "<b>We rekenen mogelijke effecten proactief door</b>" (pagina 12). Hiermee kunnen de verkeerseffecten van meerdere ontwikkelingen in samenhang tijdig worden beoordeeld en waar nodig bijgesteld. <b>STOMP-principe: voetganger en fietser</b> De voetganger heeft prioriteit, gevolgd door de fietser. Deze prioritering wordt in de verdere uitwerking vertaald naar concrete maatregelen, met aandacht voor mogelijke conflicten. <b>Fietsroute Hulten / Oude Baan</b> De hoofdfietsroute loopt inderdaad via de Oude Baan en niet langs de N282a. Dit wordt aangepast in de definitieve versie van het programma (pagina 17). Deze wijziging volgt uit keuzes die zijn gemaakt binnen het provinciale project N282. De gemeente heeft de werkzaamheden aan de Oude Baan afgestemd op dit provinciale project, waarvan op dit moment nog slechts een deel is uitgevoerd.</p> <p><b>Verkeerslichten en fietsprioriteit</b> De gemeente beheert geen verkeerslichten en gaat uit van een fietsgerichte afwikkeling door andere wegbeheerders. <b>Kaartbeeld bedrijvigheid</b> De kaart toont de grootste bedrijventerreinen; kleinere bedrijven zijn niet afzonderlijk aangegeven. <b>Landbouwverkeer</b> in regionaal verband wordt momenteel gewerkt aan een netwerk voor landbouwverkeer. Zodra dit netwerk is vastgesteld, kan dit ook worden toegepast in het gemeentelijk beleid. Landbouwverkeer is in dit programma niet als afzonderlijk thema opgenomen en valt momenteel onder groot en zwaar verkeer, maar kan in de uitwerking van het thema verkeersveiligheid wel als een belangrijke aparte modaliteit worden beschouwd. Om dit te verduidelijken voegen wij de volgende zin toe (pagina 25): "Landbouwverkeer met een lagere snelheid maakt ook gebruik van andere wegen; in regionaal verband werken we aan een netwerk voor landbouwverkeer." <b>Uitwerking in uitvoeringsplannen</b> Concrete maatregelen, prioritering en financiële onderbouwing worden uitgewerkt in uitvoeringsplannen. <b>Relatie met provinciaal hoofdfietsnetwerk</b></p> <p><b>De relatie tussen het gemeentelijke fietsnetwerk en het hoofdfietsnetwerk van de Provincie Noord-Brabant is tekstueel toegevoegd in het programma (pagina 18).</b></p>
16.	Dank je voor het versturen van het concept programma. Deze ziet er goed uit en we hebben daar geen opmerkingen over.	Dank voor uw reactie.

17.	<p>De voorgenomen classificatie van het noordelijke deel van de Hannie Schaftlaan (ook wel oostelijke ontsluitingsweg ) is een ETW 60 binnen het regionale autonetwerk. Wij hebben hier over het gedeelte tussen de Dongenseweg en de kruising met de Mosstraat. Wij vinden dit een buitengewoon onlogische keuze, omdat in de huidige situatie de Hannie Schaftlaan kan worden gekarakteriseerd als een 'racebaan', waar niet zelden, met name ook door motorrijders zeer hoge snelheden worden bereikt. Wij zijn van mening dat het volledige gedeelte tussen de rotonde Dongenseweg en de kruising met de Mosstraat een 50 km/u zone (GOW50) moet worden net als het vervolg van de kruising Mosstraat tot de Oude Bredaseweg. Inconsistentie in wegkarakterisering, zoals in dit geval, leidt tot verwarring bij weggebruikers met alle gevolgen van dien. Wij zijn tevens van mening dat snelheidsbeperkende maatregelen op de gehele Hannie Schaftlaan moeten worden aangelegd, zoals ook op de Dongenseweg. Snelheidsbeperking kan niet alleen bestaan uit het plaatsen van borden</p> <p>2. Mede vanuit het bovengenoemde punt 1 vinden wij het zeer merkwaardig dat de gemeente geen aandacht schenkt in het onderwerp 'verkeersveiligheid' (blz. 10) aan de manier waarop handhaving gaat plaatsvinden op de diverse weg categorieën (zie Legenda blz. 21). Het is algemeen bekend dat binnen en buiten de bebouwde kom te snel wordt gereden. Daar komt bij dat binnen de bebouwde kom nauwelijks borden met de maximum snelheid zijn te vinden. Het is daarom ook niet verwonderlijk dat er nogal wat ongevallen gebeuren. Gesteld kan worden dat dit geen beleidsaspect is. Echter, het aspect 'gedragsverandering' is dat wel en wordt niet bereikt met papieren plannen of goedbedoelde voornemens. Er moet feitelijk iets gebeuren, zeker als verkeerveiligheid tot thema wordt benoemd.</p> <p>3. In toenemende mate kan vastgesteld worden dat vrachtverkeer zich nauwelijks iets gelegen laat liggen aan de beperkingen binnen de bebouwde kom. Wij bedoelen hier niet het bestemmingsverkeer. Daar komt bij dat het vrachtverkeer steeds intensiever wordt en dat door de toenemende afmetingen van vrachtwagens de bestaande wegen hierop nauwelijks berekend zijn. Nu de Hannie Schaftlaan binnen afzienbare tijd tot de bebouwde kom zal worden gerekend is het de vraag of de beperkingen niet stringenter moeten worden doorgevoerd mede gelet op de verkeersveiligheid, maar ook de leefbaarheid. Het zou in dit geval te overwegen zijn om vrachtverkeer via de N632 te routeren. Deze sluit aan op de N260 (Burg. Letschertweg). Ook de N631 biedt naar onze mening prima mogelijkheden. Het industrieterrein Haansberg kan via deze route gemakkelijk worden bereikt en heeft de bebouwde kom minder hinder. Hiermee wordt trouwens ook recht gedaan aan het STOMP principe zoals verwoord op blz. 15.</p> <p>4. Wat in het plan in het geheel niet naar voren komt is de wijze waarop de uitvoering van dit plan vorm krijgt en hoe de effecten zullen worden gemeten. Papier is immers geduldig. In het voortraject in 2025 zijn burgers geïnformeerd en betrokken geweest en het lijkt ons logisch dat dit wordt gecontinueerd. In dit verband is het te overwegen om betrokkenheid te organiseren in de vorm van overleg- of klankbordgroep waarin het beleid wordt geëvalueerd en waar ideeën voor verbetering of aanvullende maatregelen worden opgehaald of getoetst.</p>	<p>Dank voor uw reactie. Wij delen uw zienswijze dat het verlagen van gereden snelheden kan bijdragen aan een verkeersveiliger verkeersnetwerk.</p> <p>Het doortrekken van de bebouwde-komgrens op het traject tussen de Mosstraat en de Schorsstraat achten wij echter niet passend. Bij het instellen of aanpassen van een bebouwde-komgrens is niet alleen de gewenste snelheid van belang, maar ook de ruimtelijke inrichting en het karakter van de omgeving, zoals bepaald in de Wegenverkeerswet. Het vergroten van de bebouwde kom dient aan te sluiten bij een stedelijke ruimtelijke context.</p> <p>Voor het gedeelte tussen de Zwarte Dijk en de Mosstraat is die ruimtelijke samenhang wel aanwezig, mede vanwege de woningbouwontwikkeling Tussen de Leijen. Om die reden is hier een uitbreiding van de bebouwde-komgrens wél passend.</p> <p>Binnen het lopende project Schorsstraat wordt bovendien een aanpassing gerealiseerd aan de kruising Schorsstraat – Hannie Schaftlaan. In de verdere uitwerking van het Programma Mobiliteit zal worden onderzocht en bepaald of aanvullende maatregelen op dit traject noodzakelijk zijn, mede in relatie tot verkeersveiligheid, snelheid en leefbaarheid.</p> <p>Concrete maatregelen en de daarvoor in te zetten middelen, onder andere op het gebied van handhaving en gedragsbeïnvloeding, worden nader uitgewerkt in de uitvoeringsplannen die volgen op het Programma Mobiliteit.</p>
18.	<p>Ik heb het concept programma Mobiliteit Gilze en Rijen zojuist even gescreend. De inhoud daarvan geeft ons geen aanleiding om daarop te reageren. Maar ik wil jullie bij dezen nog wel bedanken voor de actieve wijze waarop jullie ons als buurgemeente betrokken hebben.</p>	<p>Dank voor uw reactie.</p>

19.	<p><b>Voetgangers basisnetwerk en plusnetwerk</b> Wordt overal in orde gebracht zoveel mogelijk vrij van.... In woongebieden geldt de voetganger en fietser als hoofdgebruiker. Auto is te gast. Er dient te worden gewerkt naar veilige voetgangsoversteekplaatsen, met name daar waar een plusnetwerk wordt ontwikkeld dienen voetgangers die een kruising of weg oversteken dit zonder hoogteverschil in het voetpad of trottoir te doen. De oversteek dient dan verhoogd te worden aangebracht. Dus niet zoals nu genoemd in dit programma verlaagd met een helling of verlaagde trottoirbanden. Dit zeker mede ten behoeve van personen die zich te voet moeilijk voortbewegen of met een (wandel)stok lopen, met een rollator of ander hulpmiddel. -Ik heb in de Nassaulaan, Rijen in 2025 twee keer gezien dat een persoon met rollator ten val kwam op een helling of verlaagde trottoirband. Eenmaal ter hoogte van de Boodschap en 1 keer ter hoogte van Hof van Liedekerke Blad 10: De te nemen maatregelen dienen te worden genomen op basis van wetenschappelijkheid en niet van beleefde verkeerveiligheid.</p> <p>Opmerkingen: In dit verband dient ook de gemeente zelf zich te onthouden van het nemen van maatregelen die een beleving oproepen van veiligheid die er in werkelijkheid niet is. Zoals het aanbrengen van een bord Auto te gast of een bord Fietsstraat. Onder de noemer doelen en principes staat bij het onderdeel verkeerveiligheid beschreven dat de auto te gast is in woonbuurten en dorpscharen. Dit bord heeft geen enkele juridische betekenis. De gangbare verkeersregels blijven gelden zoals de maximum snelheid voor de automobilist blijft 50 km/u. Fietzers dienen de auto's niet te hinderen en aan de kant te gaan als een auto passeert. Blijft dat de verkeersdeelnemers zich dienen te houden aan de verkeersregels, maar dat geldt voor alle wegen ook al staat er geen bord auto te gast. De te nemen maatregelen dienen op basis van wetenschappelijkheid ook juridisch goed zijn, zoals de inrichting van een woonerf, een weg met een 30 of 15 km bord. Of de inrichting van de weg zelf. <b>Fietsers:</b> Voor de veiligheid van de fietser is een fietspad, gescheiden van het autoverkeer, in te richten. Waar dit niet mogelijk is kan de inrichting van de weg de veiligheid van de fietser verhogen door voor het gemotoriseerde verkeer snelheidsbepalende maatregelen te nemen. Hiermee bedoel ik niet alleen een afgescheiden fietspad maar ook die punten op de weg waar de fietser de weg dient over te steken om het fietspad te volgen, voorzover het geen kruising betreft. Als voorbeelden noem ik er nu enkele: Zo is de oversteek voor fietsers die vanaf de Hoofdstraat in Rijen naar het Raadhuisplein fietsen extra gevaar doordat zij van de rechterzijde van de weg gedwongen worden die over te steken naar de linkerzijde van die weg waar het fietspad lang de Mariastraat begint. Eenzelfde extra risico bestaat ook op de Zwarte Dijk binnen de bebouwde waar de fietser, ter hoogte van de weg de Butter, van de rechterzijde naar de linkerzijde word gedwongen. Juist vandaag (18 maart 2026) vond op dat punt een aanrijding plaats tussen een auto en een fietster, waarbij de fietster lichamelijk letsel opliep. Zo is onlangs in Hulst nog een extra soortgelijk risico toegevoegd door een fietspad langs de Rijksweg te verwijderen. Waar het fietsnetwerk of anderszins een openbare weg overgaat naar de omliggende gemeenten of naar wegen in beheer van de Provincie of het Rijk, dienen de te nemen verkeersmaatregelen op elkaar afgestemd te zijn en ingericht te zijn zoals in dit Programma Mobiliteit aangegeven.</p> <p><b>Gemotoriseerd verkeer:</b> In het programma mobiliteit staat geen vermelding dat ter maatregelen worden getroffen ter voorkoming van afleiding van de bestuurder. Zo vind ik reclame langs de weg niet kunnen. Reclame is bedoeld om de aandacht van verkeersdeelnemer te trekken. Dit kan ernstige vormen van risico veroorzaken bijvoorbeeld door digitale reclameborden met bewegend beeld of film dat langdurige aandacht wil en kan trekken.</p> <p><b>Openbaar vervoer.</b> In de gemeente zijn verschillende particuliere vervoersmaatregelen uit sociaal oogpunt genomen. Dit type vervoer wordt in dit verband helemaal niet genoemd ook niet met facilitaire ondersteuning.</p> <p>In dit programma Mobiliteit wordt veel op hoofdlijnen besproken en af en toe gedetailleerd. Enige toelichting over aangehaalde verwijzingen, bv. De ontwerpwijzer voetgangers door CROW, is wenselijk voor een goed begrip. Als de inhoud hiervan maatgevend of richtinggevend is, kan dit van invloed zijn op het indienen van reacties op het programma Mobiliteit. Dit ontbreekt in een bijlage?</p>	<p>Dank voor uw reactie. Hieronder gaan wij puntsgewijs in op uw aandachtspunten.</p> <p><b>Voetgangers en basis- en plusnetwerk</b></p> <p>Waar een gelijkvloerse oplossing mogelijk is, omarmen wij deze zoveel mogelijk. Het kan echter voorkomen dat een volledig gelijkvloerse inrichting ruimtelijk of technisch lastig is in te passen. In dergelijke gevallen wordt gekeken naar alternatieve oplossingen die toch zo toegankelijk mogelijk zijn. Voor de uitvoerbaarheid van maatregelen ligt de focus met name op het plusnetwerk voor voetgangers.</p> <p>Wij merken daarbij op dat vallen verschillende oorzaken kan hebben. Verlaagde trottoirbanden en hellingen kunnen, mits zorgvuldig ontworpen en uitgevoerd, ook toegankelijk en veilig zijn voor een brede groep gebruikers, waaronder mensen met hulpmiddelen.</p> <p><b>Verkeerveiligheid</b></p> <p>In het Programma Mobiliteit is reeds het volgende uitgangspunt opgenomen:    "Bij het nemen en beoordelen van verkeerveiligheidsmaatregelen 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 ongevalsorzaken en niet van beleefde verkeersonveiligheid."</p> <p>Of door u genoemde maatregelen onder deze aanpak vallen, is afhankelijk van de specifieke situatie en het doel waarvoor een maatregel wordt toegepast. Dit wordt per locatie en maatregel beoordeeld in de verdere uitwerking.</p> <p><b>Fiets</b></p> <p>Wij erkennen, net als u, het belang van een veilig en samenhangend fietsnetwerk. De doelen en principes uit het Programma Mobiliteit zijn hierop afgestemd. In de verdere uitwerking van het programma wordt bepaald welke specifieke maatregelen wanneer kunnen worden uitgevoerd.</p> <p>Op basis van het bestaande fietsbeleid wordt de fietsoversteek op de Zwarte Dijk, zoals door u benoemd, voorzien van een snelheidsremmende maatregel (drempel) voor het gemotoriseerd verkeer, ten gunste van de veiligheid van fietsers.</p> <p><b>Gemotoriseerd verkeer</b></p> <p>Het Programma Mobiliteit beschrijft doelen en principes en bevat nog geen concrete maatregelen. Het tegengaan van afleiding in het verkeer past binnen de vastgestelde uitgangspunten voor verkeerveiligheid. In de uitvoeringsfase wordt nader bepaald op welke wijze en in welke mate hier invulling aan wordt gegeven.</p> <p><b>Openbaar vervoer en sociaal vervoer</b></p> <p>De door u genoemde particuliere vervoersvoorzieningen vanuit sociaal oogpunt maken onderdeel uit van het Wmo-beleid. In het Programma Mobiliteit is opgenomen dat wij initiatieven ondersteunen die inspelen op kleinschalige, lokale vervoersvragen en die vraag en aanbod bij elkaar brengen, zoals ANWB AutoMaatje.</p>
20.	<p>De opgenomen tekst in participatieverslagen (bijlage 3) strookt voor ons niet volledig met het gesprek. We zouden graag de volgende zinnen vervangen zien:</p> <p>“Er werd gemeld dat slagbomen soms vernield worden of niet goed worden gebruikt door agrariërs die toegang hebben tot de gebieden. Tot slot valt op dat er weinig functioneel (utiliteit) wordt gefietst in deze natuurgebieden. “</p> <p>Graag vervangen door:</p> <p>“Er werd gemeld dat er regelmatig slagbomen en rolbomen vernield worden waardoor (mogelijk) oneigenlijk toegang verschaft wordt tot het terrein van Staatsbosbeheer.”</p>	<p>Dank voor uw reactie. Tekst wordt overgenomen zoals voorgesteld.</p> <p>“Er werd gemeld dat er regelmatig slagbomen en rolbomen vernield worden waardoor (mogelijk) oneigenlijk toegang verschaft wordt tot het terrein van Staatsbosbeheer.” (bijlage 3, blz. 4).</p>

21.	<p>pag. 5 ontbreekt het stukje m.b.t. bravo Flex. Mi wezenlijk mooi iets vanuit de provincie geregeld weliswaar maar toch mooi aanvullend de moeite waard om bij samenvatting ook te vermelden.</p> <p>Pag.6 er ontbreekt het gebruik van scootmobielen, een wezenlijk iets, wat ook aandacht vraagt zeker m.b.t. cursus voor je zo n ding bestuurd. Ook de levensgevaarlijk snelle aso fat bikes worden niet genoemd maar ze vormen een bron van ergernis en gevaar.</p> <p>Pag. 10 top/ fijn dat de inclusie groep mee genomen wordt.</p> <p>Pag. 11 Het bravo Flex verhaal is super als er bekendheid aan gegeven kan worden, dit heb ik al gevraagd bij Communicatie maar die verwijzen weer terug naar provincie en tijdens de presentatie verwijst juist provincie naar gemeente.</p> <p>Pag. 11 fiets daar ontbreekt ook de opstomende fat bike. Je hoort hem niet maar hij suist op je af langs je heen vol gas. Levensgevaarlijk. Geen plaatje, geen helm, geen verzekering???</p> <p>Pag. 15 stomp geen benoeming scoot mobiel die toch een wezenlijk iets zijn in de mobiliteit dan wel ergernis en of trottoir wat niet toegankelijk is zoals in de hoofstraat</p> <p>Pag. 16 Let op niet alles gelijkvloers i.v.m. oriëntatie punten voor te stoppen voor blinde geleide honden.</p> <p>Pag. 20 bravo-Flex brengt bewoners van de dichtstbijzijnde halte naar een oversstap , er komen er ( volgens gzry 25 febr. JI. 2 in het industrie terrein gilze bravo!!!!</p> <p>Nogmaals hier voor moet nog de nodig PR gemaakt want als je het niet weet wordt het geen succes.</p> <p>Ik ben vast te simpel maakt alle straten bebouwde kom 30 km eenheid in het dorp kan er geen misverstand ontstaan.</p> <p>Pag. 25 gezien de spoorzone aanpassing zal er bij de hannie schaft straat/mazek tunnel heeeseeee veeeeeeeel zwaar verkeer komen, maar dat geeft dus vuile lucht (zie de luchtfilters maar eens bij het appartementen complex aldaar. Dan is het ook nog i.v.m. scate baan een super gevaarlijke oversteek situatie voor de jongeren. Daar gaan ongelukken gebeuren zie de drukte en de impulsieve gedrag.</p>	<p>Dank voor uw reactie en de gemaakte opmerkingen. Hieronder lichten wij onze keuzes en vervolgstappen nader toe. <b>Bravo Flex</b> is een voorbeeld van vraagafhankelijk vervoer. Dit type vervoer benoemen wij niet expliciet in de samenvatting, maar het sluit aan bij bredere ontwikkelingen die wel zijn opgenomen, zoals de trend van vergrijzing en veranderende mobiliteitsbehoeften.</p> <p>De verdere uitwerking van bestaande en lopende initiatieven, zoals Bravo Flex, vindt plaats binnen de uitvoeringsprogramma's en reeds lopende processen. <b>Toegankelijkheid en doelgroepen in de begrippenlijst (pagina 26) is verduidelijkt welke gebruikers wij bedoelen bij een toegankelijk voetgangersnetwerk.</b> Hiermee wordt expliciet aansluiting gezocht bij uiteenlopende vormen van verplaatsing die samenhangen met toenemende vergrijzing en inclusiviteit. <b>Uitwerking beleid en maatregelen</b> De verdere concretisering van thema's vindt plaats in de uitvoeringsplannen. Daarbij wordt ook bepaald in welke mate en op welke wijze de gestelde doelen en principes worden gerealiseerd. <b>Fatbikes en verkeersveiligheid</b> De aanpak van fatbikes kan mogelijk onderdeel worden van de maatregelen binnen het nog op te stellen uitvoeringsplan verkeersveiligheid, waarin specifieke risico's en prioriteiten nader worden uitgewerkt. <b>Gebruik van de term 'voetganger'</b> Wij hanteren de overkoepelende term voetganger. <b>In de begrippenlijst (pagina 26) is expliciet opgenomen dat hieronder niet alleen mensen worden verstaan die zich te voet verplaatsen, maar ook gebruikers van bijvoorbeeld een rolstoel of scootmobiel. Plusnetwerk voetgangers en oriëntatiepunten</b> De detaillering van het plusnetwerk voor voetgangers vindt in een latere fase plaats. In die verdere uitwerking zal nadrukkelijk aandacht worden besteed aan zaken als oriëntatiepunten, onder andere ten behoeve van mensen met een visuele beperking. <b>Samenvattend</b> De genoemde onderwerpen en zorgen zijn herkenbaar en sluiten aan bij de bredere beleidsdoelen. De huidige visie schetst de hoofdlijnen; de verdere verdieping, maatregelen en communicatie krijgen een plek in de vervolgfase via uitvoeringsprogramma's en lopende trajecten.</p>
22	<p>'Programma Mobiliteit' schrijft als ambitie: "nul verkeersslachtoffers", wat een mooi streven is. Het verbaast daarom, welke keuzes gemaakt worden met betrekking tot de inrichting van de Hannie Schaftlaan in Rijen, aangezien deze niet aansluiten bij de realiteit van waar de ongevallen met ernstige letsels daadwerkelijk hebben plaatsgevonden.</p> <p>De veiligheid voor weggebruikers op de Hannie Schaftlaan in Rijen laat regelmatig te wensen over. Naast voornamelijk 'blikshade ongevallen' op de kruising met de Mosstraat, zijn er rondom de kruising met de Schorsstraat, wél een aantal ongevallen met ernstige letsels geweest. Het is dan ook vreemd, dat met de beschreven ambitie, deze kruising niet in het plan wordt meegenomen. Het stuk tussen Schorsstraat en Mosstraat blijft in het programma ook 60km/uur, wat ook geen recht doet aan de 'blikshade' ongevallen die frequent op de kruising met de Mosstraat hebben plaatsgevonden.</p> <p>Het stuk Hannie Schaftlaan bij de Schorsstraat blijft in het programma 60km weg, behorend bij het regionaal autonetwerk dat naar Dongen loopt. Vanaf de kruising met de Mosstraat richting Dongen betekent dit, 'gas open', 'nu mag je harder', wat het voor de overstekende fietsers bij de Schorsstraat (scholieren, fietsnetwerk), alleen maar onveilig maakt! Komend vanaf Dongen is er voor auto's, geen enkele aanleiding om af te remmen en wordt de kruising met de Schorsstraat nu vaak met te hoge snelheid gepasseerd en dit wordt doorgetrokken naar de Mosstraat, welke dan ook vaak met te hoge snelheid gepasseerd wordt.</p> <p>Graag bieden we met deze zienswijze een alternatief: Het doortrekken van de 50km weg vanaf de Zwarte Dijk, niet tot aan de Mosstraat (zoals in het plan staat), maar tot en met de Schorsstraat! Dan vallen zowel de fietsoversteek bij de Schorsstraat, als de kruising van de Mosstraat én de beoogde aansluitingen met de nieuwe wijk 'Tussen de Leijen' binnen de bebouwde kom.</p> <p>Door van deze 450m ook 50km weg te maken, rijdt je vanaf Dongen, net na de waterzuivering Rijen binnen. Met een duidelijk zichtbare overgang, zet dit ook meteen aan tot afremmen, wat de kruising met de Schorsstraat een veiligere oversteek biedt en de huidige trend, om daar juist gas bij te geven, ontmoedigt. De verandering van randafwerking en weginrichting ondersteunt deze overgang nog extra. Op het stuk tussen de Schorsstraat en de Mosstraat gaat een 50km wegingdeling en randafwerking, óók minder uitnodigen tot hard rijden. Dit is niet alleen goed voor de veiligheid, het is ook kosten effectief. Zo wordt ook de kruising met de Mosstraat veiliger én ook de beoogde aansluitingen met de nieuwe wijk Tussen de Leijen op de Hannie Schaftlaan. Ook vervalt de noodzaak van een rotonde op de kruising met de Mosstraat, wat ook nog eens een forse kostenbesparing oplevert. Komend vanaf Tilburg via de Mosstraat, rijdt men dan ook net vóór de kruising de bebouwde kom in, met een duidelijke overgang zet dit ook meteen aan tot afremmen en heeft dit veel meer effect op de veiligheid van de kruising, dan het huidige stopbord.</p> <p>En mocht het gebied tussen Schorsstraat, Mosstraat en Hannie Schaftlaan in de toekomst bebouwd gaan worden, dan is de ontsluiting van deze nieuwe wijk al mooi voorbereid. Daarnaast heeft deze aanpassing een positief effect op de geluidsdruk vanaf de weg voor omwonenden.</p> <p>Samenvattend voorstel: Trek de GOV 50km vanaf de Zwarte Dijk door, tot voorbij de Schorsstraat!</p> <p>Het verschil van 60km naar 50km per uur over deze 450m is 6 seconden! En de toegenomen veiligheid van een fietsoversteek binnen de bebouwde kom ipv erbuiten onbetaalbaar. Door het uiterlijk van de GOW 50, waarbij ervan wordt uitgegaan dat de schuin opstaande randen zoals nu op de Hannie Schaftlaan vanaf de Margrieten tot aan de rotonde Zwarte Dijk verder worden doorgetrokken, heeft een remmende werking. De 'look and feel' wordt met deze aanpassing al vanaf de Schorsstraat, dat de Hannie Schaftlaan 'bij ons dorp' hoort, ipv dat het 'de snelle route buitenom' is.</p> <p>Tot slot, het is al enorm triest dat er ongevallen met ernstig letsel, ook recent nog, hebben plaatsgevonden op de Hannie Schaftlaan, zowel voor de slachtoffers als hun naasten. Door deze aanpassing laat de gemeente aan haar inwoners zien, dat ze deze realiteit in nieuwe planvorming meeneemt. Wij hopen dan ook van harte dat u deze zienswijze serieus meeneemt en dat dit terugkomt in de uiteindelijke versie. Deze versie ontvangen wij uiteraard graag van u.</p> <p>Wij horen het graag als er vragen zijn of u een verdere toelichting op deze zienswijze wenst.</p> <p>In afwachting van uw antwoord verblijven wij,</p>	<p>Dank voor uw reactie. Wij delen uw zienswijze waarin u stelt dat lagere snelheden bij kunnen dragen aan een verkeersveiligere verkeersnetwerk. Het doortrekken van de bebouwde kom grens ook tussen Mosstraat en Schorsstraat is echter niet passend bij inrichting van de ruimte er om heen wat van belang is bij het instellen van een bebouwde komgrens volgens de wegeverkeerswet. Het vergroten van de bebouwde kom moet passend zijn bij ruimtelijk omgeving. Op het stuk tussen Zwarte Dijk en Mosstraat is die er vanwege woningbouwontwikkeling Tussen de Leijen. Vanuit het lopende project Schorsstraat zal er een aanpassing gedaan worden aan de kruising Schorsstraat-Hannie Schaftlaan. In de verdere uitwerking van het programma Mobiliteit zal onderzocht en bepaald worden of er verdere maatregelen nodig zijn.</p>

23	<p>Als reactie op het concept programma mobiliteit van de gemeente Gilze en Rijen willen we graag het volgende onder de aandacht brengen. We vertegenwoordigen hierin het grootste deel van de aanwonenden van de Dongenseweg (Rijen), Rijenseweg (Dorst) en het Hespelpad (Dongen) Er is een flink toegenomen hoeveelheid verkeer gekomen op bovengenoemde wegen. Dit is bestemmingsverkeer, zwaar landbouwverkeer, vrachtverkeer, zwaar bouwverkeer enz. Daar is deze weg blijikbaar ook voor bedoeld maar het een ertoegegangsweg is, echter probleem is dat dit verkeer zich vaak niet aan de voorgeschreven snelheid houdt. Er bestaat veel 'oversteekgevaar'. Fietsers die willen oversteken moeten vaak lang wachten, maar ook als bewoners met hun eigen auto de weg op willen draaien moeten ze vaak veel geduld hebben om veilig de weg op te draaien. En met de korte lontjes van tegenwoordig gaat dat soms zelfs gepaard met geïrriteerd geclaxonner. Er wordt nog steeds vaak aan 'spookfietsen' gedaan. We hebben al eerder een verzoek ingediend om bv. met borden of pijlen op het fietspad de richting aan te geven. Dit is echt gevaarlijk als bewoners hun oprit uitrijden, uiteraard naar links kijken of er verkeer aan komt en vervolgens te maken krijgen met van rechts met grote snelheid aankomende wielrenners of fatbikes Bewoners ervaren erg veel geluidsoverlast. Op spitsuren krijg je zelfs de ervaring van een snelweg (met dito snelheden en hoge dB). Bewoners hebben regelmatig te maken met langs scheurende motoren met bijbehorend geluid en dat overschrijdt het aantal decibels flink. De zogenaamde 'snelle jongens' in auto en op motoren lijken de Dongenseweg en Rijenseweg soms te zien als 'even lekker doortrekken-zone' Bovengenoemde wegen zijn verbindingswegen tussen dorpen. Door de groei van het aantal inwoners van Rijen (en Dongen), denk alleen al aan de twee nieuwe wijken in beide dorpen, zal de belasting nog verder toenemen. Zoals bekend hebben we te maken met drie gemeenten. Eén van de bewoners uit Dorst geeft aan dat er vorig jaar een enquête is geweest onder inwoners van Gilze en Rijen, maar daar zij onder gemeente Oosterhout vallen, hebben zij deze enquête uiteraard niet gehad. Zij kunnen dan ook niet ageren tegen de plannen van de gemeente Gilze en Rijen. Ik citeer: 'omdat de weg in drie gemeenten ligt, worden we niet gehoord terwijl onze leefbaarheid en veiligheid meer en meer wordt aangetast'. In het concept mobiliteit komen deze zaken niet echt naar voren, maar bewoners ervaren wel erg veel overlast en gevaarlijke situaties. Het gaat vooral om de hoge snelheden en daarmee dus ook de geluidsoverlast en veiligheid bij het oversteken. We zouden het op prijs stellen als de gemeente (mee-)denkt aan een oplossing.</p>	<p>Dank voor uw reactie. De Dongenseweg is zoals u beschrijft de verbinding tussen Rijen en Dongen en in ons programma opgenomen als ertoegegangsweg 60km/u regionaal netwerk. Voor ons staat deze functie niet ter discussie al kan het wel zo zijn dat uit verdere uitwerking van programma blijkt dat er aanvullende maatregelen nodig zijn. In de verdere uitwerking beoordelen wij dan ook of en hoe we invulling kunnen geven aan de door u aangedragen zorgen.</p>
24.	<p>In de samenvatting wordt aangegeven dat zorgen en ideeën zijn opgehaald. Persoonlijk heb ik de stappen gemist, dat zal vooral aan mijzelf liggen. In gesprekken met familie, vrienden, buurtgenoten viel mij op dat niemand op de hoogte was van de voorbereiding om te komen tot een programma mobiliteit. Het zal best zo zijn dat iedereen het had kunnen weten maar dit resultaat heeft bij mij de vraag opgeworpen of de gekozen methode wel de juiste is geweest om de inwoners van de gemeente bij het traject te betrekken.</p> <p>Het aantal reacties op een onderwerp waar de inwoners dagelijks mee te maken hebben en de resultaten zijn heel mager. Een aantal veelvoorkomende problemen komen niet voor in de opsomming zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zware belasting van een aantal straten in de gemeente met name tijdens de spits</li> <li>- overlast van het vele zware vrachtverkeer die door de dorpskernen rijden</li> <li>- overlast van landbouw- en werkverkeer die geen ruimte bieden aan het overige verkeer</li> <li>- slecht inrichting van de straten in de gemeente. Te veel straten "nodigen uit" om hard te rijden</li> <li>- slechte inrichtingen van veel kruisingen in de gemeente die voor het verkeer niet duidelijk zijn</li> <li>- geluidsoverlast van het verkeer.</li> <li>- te zware belasting van een aantal straten in de gemeente die het verkeersaanbod niet aan kunnen. Het is absurd om alle verkeer door een straat te sturen die dat niet aan kunnen.</li> </ul> <p>In het concept programma wordt uitgegaan van het Stomp-principe. Een prima uitgangspunt dat de komende periode heel veel zal vragen van de inrichting van de wegen in de gemeente. Veel voetpaden zijn zo smal dat net de breedte wordt gehaald voor een rolstoel of kinderwagen. Inrichting van de wegen binnen de bebouwde kom als 30-km zone zal alleen functioneren als de straten zodanig worden ingericht dat de snelheid daardoor wordt afgedwongen.</p> <p>Een aantal groepen verkeersdeelnemers ontbreken in de Stomp-benadering zoals: Bussen, vrachtwagens, landbouw- en werkverkeer, motoren, vakantieverkeer. Dit zijn vaak overlastgevend verkeersdeelnemers. De vraag is waar dit verkeer een plaats gaat krijgen.</p> <p>De veiligheid in het verkeer valt of staat met het gedrag van verkeersdeelnemers. Het gedrag is afdwingbaar door de straten zodanig in te richten dat het gewenste gedrag wordt afgedwongen. Ook kan op een andere manier inwoners van de gemeente op hun gedrag worden aangesproken.</p> <p>Het onderwerp verkeer is in de gemeente te lang niet serieus genomen. Niet alleen op papier maar zeker in de uitvoeringsplannen zal het onderwerp nadrukkelijker op de agenda moeten komen.</p>	<p>Dank voor uw reactie. Wij zijn blij dat u toch nog via deze wijze heeft kunnen reageren.</p> <p>Voor het opstellen van het Programma Mobiliteit hebben wij op verschillende manieren input opgehaald bij inwoners, onder andere via posters bij bushaltes, berichten op sociale media, artikelen in het weekblad en enquêtes op de weekmarkt. Hoewel wij uiteraard op meer reacties hadden gehoopt, zijn wij tevreden met de respons, mede omdat deze afkomstig is uit alle kernen en verschillende leeftijdsgroepen.</p> <p>Een deel van de door u genoemde aandachtspunten, zoals overlast van vrachtverkeer en zorgen over verkeersveiligheid, is ook tijdens de participatiesessies naar voren gekomen. Mede op basis van deze signalen zijn de doelen, ambities en principes van het programma opgesteld. Deze vormen het kader en de richting waar we naartoe willen werken.</p> <p>In de opvolgende uitvoeringsplannen worden, binnen deze kaders en een integrale afweging concrete keuzes gemaakt om te komen tot tastbare maatregelen. Daarbij geldt dat het realiseren van de doelstellingen op sommige locaties meer inspanning zal vragen dan op andere.</p> <p>Het STOMP-principe is één van de principes binnen het thema gemotoriseerd verkeer. In de overige principes is tevens aandacht besteed aan de inrichting van de openbare ruimte en aan de verschillende vervoersvormen die u benoemt, zoals vrachtverkeer, landbouw- en werkverkeer.</p>

## Wijzigingen door zienswijze externe stakeholders

1.	Foto bravoflex aangepast	Aangepast op blz. 20. De foto van buurtbus is aangepast naar een Bravo Flex halte.
2.	Tekst hoofdfietsroute	Toegevoegd een aangepast op blz 18. Wij voegen de term gesloten verharding toe bij voor fietsinfra in het buitengebied bij gebiedsonsluitingwegen binnen kom vervangen wij asfalt voor gesloten verharding.

3.	Effecten van gebiedsontwikkelingen op verkeersnet	Toegevoegd op blz 12. "We rekenen mogelijke effecten proactief door".
4.	Groot en zwaar verkeer alinea landbouwverkeer	Toegevoegd op blz 25. "Landbouwverkeer met een lagere snelheid maakt ook gebruik van andere wegen in regio verband werken we aan een netwerk landbouwverkeer".
5.	Gespreksverslag Staatsbosheer	Aangepast in bijlage 3 blz 4. "Er werd gemeld dat er regelmatig slagbomen en rolbomen vernield worden waardoor (mogelijk) oneigenlijk toegang verschaft wordt tot het terrein van Staatsbosbeheer."
6.	Definitie voetgangers, rolstoelgebruiker en scootmobiel	We hebben in de begrippenlijst (blz. 26) toegevoegd welke gebruikers we bedoelen als het gaat om een toegankelijk voetgangersnetwerk.
7.	Relatie hoofdfietsnetwerk Provincie Noord Brabant	Toegevoegd op blz 18. relatie met hoofdfietsnetwerk Provincie Noord Brabant tekstueel toegeegd.
8.	Netwerk fiets	Toegevoegd op blz 17. De nieuwe fietsroute moet inderdaad zijn via Oude Baan ipv N282a. (Dit passen we aan in de definitieve eindversie.)

## Ambtshalve wijzigingen

1.	Alinea over samenhang met andere beleidsthema's toegevoegd.	Toegevoegd op blz. 6 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.
2.	Verduidelijking beheer wegen	Toegevoegd op blz 23 Bij GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 80 KM/U (GOW80) / stroomweg (blz. 23). "De gemeente heeft deze wegen niet in beheer"
3.	Kleine tekstuele aanpassingen	Correcties taalkundige fouten.
4.	De term gezondheid toegevoegd aan ambitie 2.	Toegevoegd op blz 9 'en gezonde manier' in de zin 'Door ons samen op een duurzame manier en gezonde manier te verplaatsen, blijft de omgeving leefbaar'.
5.	Term uitvoeringsprogramma aanpast naar uitvoeringsplan. (samenhang termen andere programma's)	Aangepast op blz. 5, 6 en 13 Uitvoeringprogramma naar Uitvoeringsplan
6.	Koppen genummerd	De koppen zijn genummerd.
7.	Industriegebied aangepast naar bedrijventerrein.	Aangepast op blz. 24 Industriegebied naar bedrijventerrein. (dit passen we aan definitieve eindversie)