



## Bijlage 1 Programma Mobiliteit

Totstandkoming en situatieschets

# Inhoud

**Hoe is dit programma tot stand gekomen? 3**

*Participatietraject 4*

*Situatieschets Gilze en Rijen 9*

# Hoe is dit programma tot stand gekomen?

## **Programma met draagvlak**

Alleen een goed doordacht en breed gedragen programma kan succesvol zijn. Daarom zijn we begonnen met het verzamelen van feiten en cijfers over verkeer en vervoer in de gemeente. Vervolgens zijn meningen, zorgen en ideeën van onze inwoners opgehaald. Tenslotte zijn de kennis en expertise vanuit de ABG-organisatie en adviesbureau Goudappel ingezet. Dit alles geeft vorm en inhoud aan het programma. Hieronder beschrijven we hoe dit traject is ingericht, welke participatiemethoden zijn gebruikt en welke inzichten zijn verzameld.

## **Vormgeving van de participatie**

Het doel van het participatietraject was het verzamelen van meningen en ervaringen van inwoners, ondernemers en andere betrokkenen. Dit werd gedaan door middel van verschillende participatiemethoden, waaronder een enquête, gesprekken met belangenorganisaties en informele gesprekken op straat. De verkregen inzichten hebben bijgedragen aan de invulling van ons programma. De verschillende stappen van het participatieproces zijn op de volgende pagina weergegeven.








## **Demografie van de deelnemers**

Het participatietraject heeft een diverse groep aan deelnemers aangetrokken, waardoor we goed inzicht hebben gekregen in de meningen, zorgen en ideeën van de deelnemers. De deelnemers variëerden van basisschoolleerlingen tot senioren. Verschillende generaties hebben hun inzichten over verkeer en vervoer met ons gedeeld.

# Participatietraject

## Meerdere stappen

In het participatietraject zijn verschillende manieren gebruikt om een zo goed mogelijk inzicht te verzamelen vanuit onze inwoners. Onderstaand overzicht toont de methoden die zijn gebruikt om meningen, zorgen en ideeën van inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden te verzamelen. De gemeenteraad hebben we op 2 momenten bijgepraat over het programma en is gebruikt als klankbord en stakeholder.

| Wat gaat goed? Wat kan beter?  |  |  |  |  | Maatregelen programma   |   |
|--|--|--|--|--|---|---|
|  <p><b>Enquête onder inwoners</b></p>   |  <p><b>Gesprekken met belangenorganisaties</b></p>  |  <p><b>Informele gesprekken op de markt</b></p>   |  <p><b>Informele gesprekken op sportverenigingen</b></p>   |  <p><b>Verkeersbingo</b></p>  |  <p><b>Prioriteringsspel</b></p>   |  <p><b>Regietafel</b></p>  |
| <p>Een online vragenlijst, ingevuld door 436 inwoners om op brede schaal inzicht te krijgen in ervaren positieve punten en knelpunten binnen de gemeente. De enquête laat zien dat men tevreden is over de bereikbaarheid binnen de gemeente, maar dat er veel winst valt te behalen op het gebied van verkeersveiligheid en de voorzieningen van fietsers en voetgangers.</p> | <p>Gesprekken met belangenorganisaties waaronder vertegenwoordigers van dorps/buurtverenigingen, de Fietsersbond, Staatsbosbeheer, en ZLTO over hoe zij verkeer en vervoer in hun gemeente ervaren. Men is over het algemeen tevreden met de fietsvoorzieningen. Verkeersveiligheid en overlast van land- en vrachtverkeer komen naar voren als aandachtspunten.</p> | <p>Gesprekken met inwoners op de markt in Gilze omdat zij licht ondervertegenwoordigd waren in de brede enquête. Men vindt verkeersveiligheid op sommige kruispunten een aandachtspunt, net als het onderhoud van bepaalde fietspaden.</p> | <p>1-op-1 gesprekken met jongeren bij sportparken omdat jongeren algemeen ondervertegenwoordigd zijn in de brede enquête. Positief vinden jongeren de aanpassingen op kruispunt Stationsstraat. Ze geven aan ontevreden te zijn over het gebrek aan goede ov-verbindingen en slecht zicht doordat er te weinig wordt gesnoeid.</p> | <p>Kinderen hebben op een speelse manier deelgenomen aan een verkeersbingo, door situaties af te strepen en aan te geven wat ze goed en minder goed vinden gaan. Kinderen vinden het fijn dat ze veilig buiten kunnen spelen, ze vinden het minder prettig dat er zoveel kinderen op fatbikes te hard rijden. Ook staan de paaltjes bij het fietspad te dicht op elkaar wat het lastig maakt om doorheen te fietsen.</p> | <p>Prioriteringsspel met inwoners gespeeld waarbij ze op een interactieve manier aan de slag gaan met maatregelen. Welke maatregelen hebben prioriteit en welke minder?</p> | <p>Online bijeenkomst met buurgemeenten en regionale partijen om te kijken of het mobiliteitsprogramma aansluit bij het beleid, waarbij samenwerking en gezamenlijke ambities centraal staan.</p> |

Het eerste deel van de participatie had als doel om inzicht krijgen in wat goed gaat en wat beter kan op het gebied van verkeer en vervoer. In het 2de deel lag de focus op het verzamelen van lokale en regionale input voor de maatregelen van dit programma. De verslagen van de verschillende participatiemomenten zijn bijgevoegd in de bijlage.

## Belangrijkste inzichten participatie deel 1: Wat gaat goed? Wat kan beter?

Het eerste deel van het participatietraject leverde veel meningen, zorgen en ideeën op. Hieronder zijn deze samengevat per thema:

### Verkeersveiligheid

Inwoners maken zich zorgen over de onduidelijkheid bij kruispunten, vooral voor kinderen zijn sommige kruispunten gevaarlijk door druk verkeer en onduidelijke voorrangssituaties. Er wordt gepleit voor betere markeringen en verkeersmaatregelen om de veiligheid te verhogen. Verder wordt de staat van sommige fietspaden bekritiseerd.

### Openbaar vervoer

Er is ontevredenheid over het openbaar vervoer. Inwoners noemen de lage frequentie van bussen, regelmatige uitval, slechte aansluitingen en het ontbreken van directe verbindingen, bijvoorbeeld tussen Gilze en Chaam.

### Fietsvoorzieningen

Er is behoefte aan vrijliggende fietspaden en logische, veilige verbindingen voor fietsers. Er wordt ook gevraagd om meer veilige en toegankelijke plekken voor het stallen van fietsen, zoals fietsboxen, om het gebruik van de fiets te bevorderen.

### Verkeersproblemen

Inwoners wijzen op onveilige situaties die ontstaan door het hard rijden van bepaalde voertuigen, zoals fatbikes, en het gebrek aan handhaving, vooral op het gebruik van telefoons tijdens het fietsen en autorijden. Er is een groeiende behoefte aan meer verkeerseducatie voor jongeren om veilig deel te nemen aan het verkeer.

### Positieve punten

Er wordt positief gesproken over de leefbaarheid van het dorp. Veel inwoners ervaren het als een fijne plek om te wonen, met goede bereikbaarheid van diverse voorzieningen en locaties. De fietspaden tussen grotere steden worden als een positief punt genoemd.

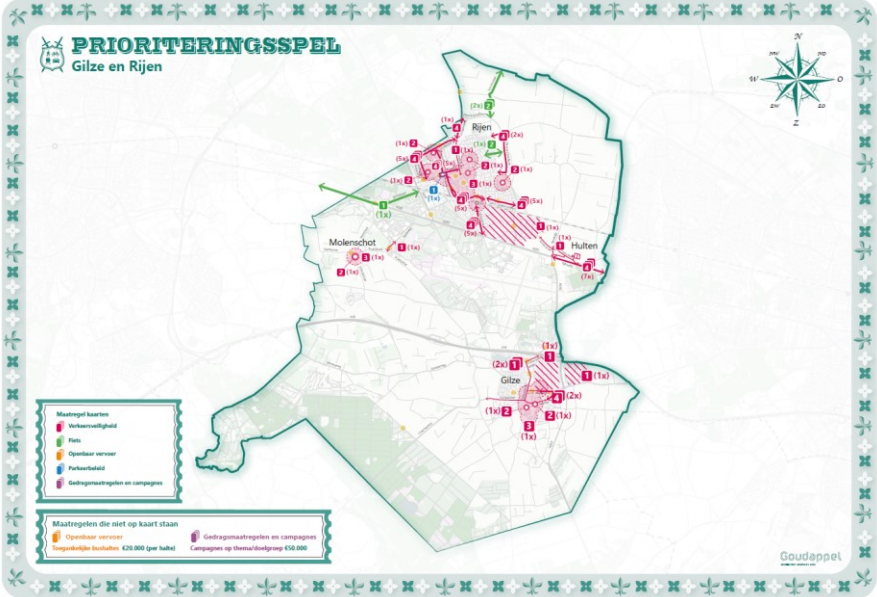
### Toegankelijkheid en communicatie

Er is een vraag naar meer communicatie van de gemeente over de keuzes die gemaakt worden met betrekking tot verkeer en vervoer. Bewoners begrijpen dat niet alles opgelost kan worden, maar het zou gewaardeerd worden als ze beter geïnformeerd worden over de afwegingen die worden gemaakt en welke projecten wel of niet aangepakt worden.

# Belangrijkste inzichten participatie deel 2: Maatregelen

## Prioriteringsspel

Het prioriteringsspel vormde het laatste onderdeel van het participatietraject met inwoners. In kleine groepen bespraken inwoners de voorgestelde maatregelen en bepaalden samen wat volgens hen de hoogste, laagste of ontbrekende prioriteiten waren. Daarbij werd ook rekening gehouden met de verwachte effecten en het beschikbare (fictieve) budget.



Op basis hiervan zijn de voorgestelde maatregelen geordend naar prioriteit. Hierna zijn de maatregelen gepresenteerd die als hoogste prioriteit worden gezien, gevolgd door die met lagere prioriteit en maatregelen die nog gemist worden volgens de deelnemers.

### **Maatregelen met hoogste prioriteit**

#### **Verbetering van verkeersveiligheid:**

Er is een sterke wens voor de handhaving van snelheid, zowel voor gemotoriseerd verkeer als op parkeerterreinen, zoals de blauwe zone. Verder wordt er gepleit voor lagere snelheidslimieten, met name in woonwijken en bij schoolzones.

#### **Fietsvoorzieningen:**

Er is behoefte aan het verbeteren van de infrastructuur voor fietsers en voetgangers, met name door het aanleggen van vrijliggende fietspaden en het verbeteren van schoolzones. Daarnaast is er de wens voor betere verlichting op fietspaden en veilige fietsstallingen.

#### **Verbetering openbaar vervoer:**

Er is een sterke vraag naar uitbreiding van de busfrequentie, vooral in de avonduren en in het weekend, en betere verbindingen tussen dorpen en omliggende steden.

#### **Verbetering van de toegankelijkheid van openbare ruimte:**

Er is een wens om voetpaden rondom voorzieningen te verbreden en beter te onderhouden, vooral voor mensen met een mobiliteitsbeperking.

### **Maatregelen met lagere prioriteit**

#### **Snelheidsbeperkingen op bedrijventerreinen:**

Hoewel er begrip is voor snelheidsbeperkingen op bedrijventerreinen, wordt dit als minder urgent ervaren.

#### **Parkeermaatregelen:**

Er is weinig behoefte aan wijziging van het parkeerbeleid, hoewel er wel vraag is naar strengere handhaving.

#### **Fietsverbindingen:**

**Hoewel er behoefte is aan verbetering van fietsverbindingen, wordt de uitbreiding van snelfietsroutes als minder belangrijk beschouwd dan investeringen in andere fietsroutes.**

#### **Campagnes en bewustwording:**

Niet alle bewoners zien meerwaarde in extra campagnes, hoewel bewustwording van verkeersveiligheid (met name voor basisschoolleerlingen) door anderen wel als belangrijk wordt beschouwd.

## Regiotafel

Mobiliteit stopt niet bij de gemeentegrens. Daarom is op 26 september 2025 gesproken met een groep partijen die betrokken is bij mobiliteit in de regio. Genodigden waren de buurgemeenten in Nederland en België, Provincie Noord-Brabant en vertegenwoordigers van SRBT, Kempen (IOK), vervoerders en de veiligheidsregio Midden- en West Brabant. Dit overleg had als doel om te toetsen of de inhoud van het programma aansluit op het regionale beleid. Diverse partijen gaven aan dat ze aan dezelfde opgaven en ambities werken en benadrukten het belang van regionale samenwerking

Kansen om als regio samen op te trekken zijn bijvoorbeeld:

- Het weren van sluipverkeer door de dorpen, in lijn met het Meerjarig MultiModaal Mobiliteitspakket Stedelijke Regio Breda Tilburg;
- Het uitwerken van het maatregelenpakket A58;
- het realiseren van het provinciaal fietsnetwerk;
- het verbeteren van de verkeersveiligheid, in lijn met het Brabants Verkeersveiligheidsplan 2024-2027.

### **Maatregelen die misten**

#### **Verbetering van kruispunten:**

Er wordt gevraagd om duidelijkere voorrangsbepalingen en verkeersveiligheidsmaatregelen bij kruispunten, die onduidelijk en gevaarlijk zijn, vooral voor kinderen.

#### **Verbetering van openbaar vervoer:**

Er is vraag naar meer maatregelen om het openbaar vervoer te verbeteren, met name voor bewoners van buitengebieden die moeilijk bereikbaar zijn met het huidige netwerk.

#### **Sociale veiligheid in het openbaar vervoer:**

Bewoners maken zich zorgen over de sociale veiligheid in het openbaar vervoer, vooral voor vrouwen en kinderen in de avonduren.

# Situatieschets Gilze en Rijen

Situatieschets  
Gilze & Rijen

*"Vele trottoirs vertonen verzakkingen, voor mensen die slecht ter been zijn, is dat zeer onprettig."*

**VOETPADEN**  
Het onderhoud van voetpaden wordt als onvoldoende ervaren, wat de toegankelijkheid belemmert.

**TOEGANKELIJKHEID**  
De toegankelijkheid staat onder druk door toenemende vergrijzing, matige kwaliteit van de voetpaden.

*"Fietspaden zijn slecht onderhouden en verlicht"*

*"Snelfietspad naar Tilburg is erg fijn"*

**BEREIKBAARHEID FIETS & VOORZIENINGEN**  
De belangrijkste fietsverbindingen zijn aanwezig, en er is winst te behalen in goede stallingsvoorzieningen, onderhoud en verbreding van fietspaden. Voor niet dagelijkse voorzieningen zijn inwoners aangewezen op de grotere kernen.

*"Busverbindingen zeer slecht en zeker in het weekend."*

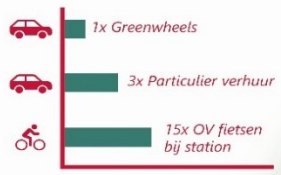
*"Superblij met het station."*

**BEREIKBAARHEID OV**  
Station Gilze-Rijen is een meerwaarde voor de gemeente, maar omliggende kernen zijn minder goed bereikbaar met het OV, vooral in de avond en het weekend.

**BEREIKBAARHEID PER AUTO**  
De bereikbaarheid en doorstroming voor autoverkeer is op orde binnen de gemeente. De snelwegen en toeleidende wegen staan wel onder druk in de spitsen.

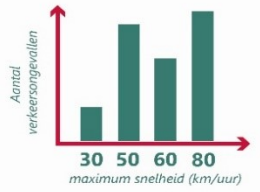
*"Bij de Lidl is nooit plaats, het lijkt of heel Rijen daar hun auto parkeert."*

**DUURZAME MOBILITEIT**  
Het aanbod van deelmobiliteit is beperkt en de vraag ernaar ook. Elektrisch rijden groeit maar leidt ook tot discussie rondom laadplekken en parkeerdruk.



*"Er zijn al op veel locaties oplaadplekken. Jammer dat er vaak geen elektrische auto's staan."*

**OVERLAST**  
Er wordt overlast van verkeer ervaren door hoge snelheden en vrachtverkeer door de kernen.



**VERKEERSVEILIGHEID**  
Er zijn veel verkeersveiligheidsknelpunten, met name door de combinatie van auto's en langzaam verkeer bij bijv. scholen en op kruispunten.

**PARKEREN**  
Lokaal wordt parkeerdruk ervaren; met name binnen de oude wijken en nabij voorzieningen.





### Het onderhoud van voetpaden wordt als onvoldoende ervaren, wat de toegankelijkheid belemmert

Vanuit het participatietraject blijkt dat voetpaden binnen de gemeente vaak achterstallig onderhoud hebben. De breedte wordt vaak beperkt door obstakels zoals op de stoep geparkeerde auto's en containers. Tegels liggen vaak scheef. Dit is een belemmering voor voetgangers, zeker voor inwoners die slecht ter been zijn.



### De toegankelijk van de openbare ruimte staat onder druk door toenemende vergrijzing en de matige kwaliteit van voetpaden

De Nederlandse bevolking vergrijst. In Gilze en Rijen is deze trend sterker dan gemiddeld in Nederland. Dit brengt uitdagingen met zich mee voor de inrichting van de openbare ruimte. Steeds

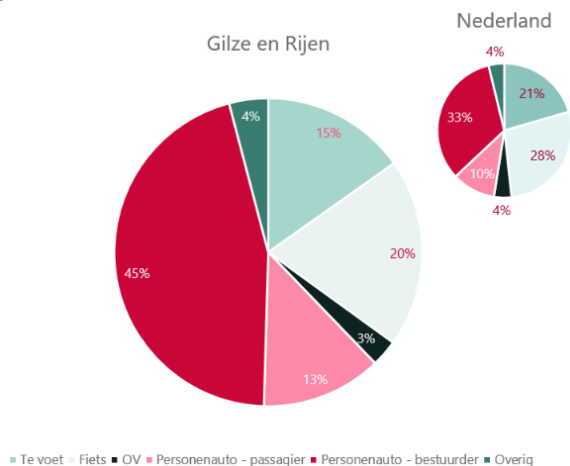
meer mensen worden afhankelijk van toegankelijke infrastructuur. Op dit moment zijn veel voetpaden binnen de gemeente niet toegankelijk voor een rolstoel of rollator. Door achterstallig onderhoud is de kans op vallen groter. Daarnaast is een aantal van de bushaltes niet toegankelijk ingericht voor alle gebruikers.



### De belangrijkste fietsverbindingen zijn aanwezig, maar er is winst te behalen in goede stallingsvoorzieningen, onderhoud en verbreding van fietspaden. Voor niet dagelijkse voorzieningen zijn inwoners aangewezen op de grotere kernen

In onze gemeente zijn op veel belangrijke locaties goede fietsverbindingen aanwezig. Dit geldt niet alleen voor wegen in de dorpen, maar ook daartussen. De snelfietsroute tussen Rijen en Tilburg is een goed voorbeeld. Tegelijkertijd blijkt uit de participatie dat het onderhoud en de breedte aandacht vragen, zoals op de Hoofdstraat en Dongenseweg. Ook het gebrek aan verlichting wordt genoemd, met name op fietsroutes tussen kernen in het buitengebied. Deze zijn belangrijk voor fietsers omdat ze toegang bieden tot voorzieningen die we in onze gemeente missen zoals, zoals middelbare scholen.

We zien dat 53% van de verplaatsingen in Gilze en Rijen korter zijn dan 7,5 km<sup>1</sup>. Dit is voor de meeste mensen een goed te fietsen afstand, terwijl nu in veel gevallen toch de auto wordt gebruikt. Elektrische fietsen kunnen een rol spelen om het fietsgebruik te verhogen, maar een goede kwaliteit van de infrastructuur voor fietsers is ook belangrijk.



<sup>1</sup> Bron: ODin 2023



**Station Gilze-Rijen is een meerwaarde voor de gemeente, maar omliggende kernen zijn minder goed bereikbaar met het ov, vooral in de avond en het weekend**

Station Gilze-Rijen is de belangrijkste ov-voorziening in Rijen en is van meerwaarde voor de gemeente. Gilze, Hulten en Molenschot zijn echter aangewezen op de bus. De bus vanuit Gilze naar Breda rijdt via Hulten de hele week en in de daluren. De bus vanuit Gilze naar Tilburg rijdt enkel in de spits op weekdays. De frequenties zijn laag en de bussen stoppen vroeg met rijden. Molenschot heeft enkel een buurtbusverbinding. Hierdoor zijn bewoners alsnog afhankelijk van de auto voor veel ritten. Dit kan reden zijn om minder van het openbaar vervoer gebruik te maken, wat ook gevolgen heeft voor hoe rendabel deze buslijnen blijven.



**De bereikbaarheid en doorstroming voor autoverkeer is op orde binnen de gemeente. De snelwegen en toeleidende wegen staan onder druk in de spits**

De wegen binnen de gemeente stromen over het algemeen goed door en de verwachting is dat dit in de toekomst ook zo blijft. Op de Europalaan in Rijen en rondom de afrit A58 bij Gilze zien we wel toekomstige knelpunten. Bewoners en bezoekers kunnen bestemmingen binnen de gemeente goed bereiken per auto. Echter kan rondom knelpunten op het hoofdwegennet het onderliggend wegennet onder druk staan in de spitsen. Tot slot verwerkt de Rijksweg door Hulten nog altijd veel verkeer, ondanks de reconstructie van de N282.



**Lokaal wordt parkeerdruk ervaren, met name in oude wijken en nabij voorzieningen**

Er wordt lokale parkeerdruk ervaren rondom voorzieningen zoals bij het winkelcentrum in Rijen. In sommige oudere woonwijken wordt ook parkeerproblemen ervaren. Het autobezit in Gilze en Rijen ligt volgens het CBS gemiddeld op 1,2 auto's per huishouden. Dit ligt gelijk aan het Nederlands gemiddelde. Er zijn duidelijke verschillen te zien tussen de kernen in de gemeente. Met name Hulten en Molenschot vallen op door hun relatief hoge autobezit. Dit heeft vermoedelijk te maken met de landelijke ligging en de lagere beschikbaarheid van openbaar vervoer.

| <b>Personenauto's per huishouden (2023)</b> |            |
|---|------------|
| <b>Gemeente Gilze en Rijen</b>              | <b>1,2</b> |
| Rijen                                       | 1,1        |
| Gilze                                       | 1,2        |
| Hulten                                      | 1,6        |
| Molenschot                                  | 1,5        |
| <i>Landelijk gemiddelde</i>                 | <i>1,2</i> |



### **Er zijn verkeersveiligheidsknelpunten, met name door de combinatie van auto's en langzaam verkeer bij scholen en op kruispunten**

Voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer maken vaak gebruik van dezelfde ruimte. Bij lage snelheden en lage intensiteiten van gemotoriseerd verkeer zorgt dit niet voor problemen. Als de snelheden of hoeveelheid verkeer toenemen, zet dit de verkeersveiligheid onder druk. Buiten de bebouwde kom komt het vaker voor dat langzaam verkeer geen eigen plek heeft op de weg en snelheden hoog zijn. De meeste ongevallen binnen de gemeente gebeuren op 50 km/u en 80 km/u wegen en bij deze ongevallen vallen ook relatief de meeste gewonden.



### **Er wordt overlast van verkeer ervaren door hoge snelheden en vrachtverkeer door de kernen**

Op diverse wegen worden hoge snelheden van gemotoriseerd verkeer als onveilig ervaren, zoals op de Mary Zeldenrustlaan, Constance Gerlingsstraat, Spoorlaan Noord, Rembrandtlaan en Nassaulaan in Rijen. In Gilze wordt de Lange Wagenstraat vaak genoemd. In Hulst blijft de Rijksweg een belangrijk aandachtspunt. De hoge snelheden maken het moeilijk om de weg veilig over te steken. Op wegen waar geen separaat fietspad ligt, vormt vrachtverkeer een aandachtspunt. Ook leidt vrachtverkeer door de kernen tot trillinghinder.



### **Het aanbod van deelmobiliteit is beperkt en de vraag ernaar ook. Elektrisch rijden groeit maar leidt ook tot discussie over laadplekken en parkeerdruk**

Het aanbod van deelmobiliteit is beperkt. Er is één deelauto beschikbaar bij het treinstation. Daarnaast worden er 3 particuliere auto's aangeboden als deelauto. Wat betreft deelfietsen is men aangewezen op de ov-fietsen bij het station. Hoewel de keuze dus niet groot is, blijkt uit de participatie dat ook de behoefte hieraan niet groot is. Tegelijkertijd kan deelmobiliteit van toegevoegde waarde zijn.

We rijden steeds meer met elektrische auto's. Dit betekent dat de behoefte aan laadvoorzieningen toeneemt. Uit de enquête blijkt dat er verschillend wordt gekeken naar laadpunten voor elektrische auto's: voor de één zijn er te weinig en voor de ander te veel.