



Bijlage 1

Totstandkoming en Situatieschets

Programma mobiliteit

Inhoud

Hoe is dit programma tot stand gekomen?	3
<i>Participatietraject</i>	<i>4</i>
<i>Situatieschets</i>	<i>8</i>

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 varieerden 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.

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.

Enquête onder inwoners	Gesprekken met belangenorganisaties	Informele gesprekken op de markt	Informele gesprekken op sportverenigingen	Verkeersbingo	Prioriteringsspel	Regietafel
						
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 over de bereikbaarheid binnen de gemeente, maar dat er veel winst valt te behalen op het gebied van verkeersveiligheid.	Gesprekken met belangenorganisaties waaronder vertegenwoordigers van dorps/buurtverenigingen, de Fietzersbond, 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.	Gesprekken met 57 inwoners op de markt in Chaam omdat zij licht ondervertegenwoordigd waren in de brede enquête. Men is enthousiast over de duidelijke aanduiding rondom schoolzones. Naast verkeersveiligheid komt ook de wens naar voren voor betere en betrouwbare busverbindingen.	1-op-1 gesprekken met 59 jongeren bij sportparken omdat jongeren algemeen ondervertegenwoordigd zijn in de brede enquête. Positief vinden jongeren de bereikbaarheid met de auto richting grotere steden. Ze geven aan ontevreden te zijn over het te hard rijden van auto's op bepaalde wegen.	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 de meeste mensen goed uitkijken, en minder prettig dat er hard wordt gereden en met muziek in hun oortjes.	Prioriteringsspel met 21 inwoners gespeeld waarbij ze op een interactieve manier aan de slag gaan met maatregelen. Welke maatregelen hebben prioriteit en welke minder?	Online bijeenkomst met buurgemeenten en regionale partijen om te kijken of het mobiliteitsprogramma aansluit bij het beleid, waarbij samenwerking en gezamenlijke ambities centraal staan.

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:

Wat gaat goed? Wat kan beter?

Verkeersveiligheid

Inwoners maken zich zorgen om hoge snelheden en het gebrek aan handhaving hierop. Vooral op hoofdwegen wordt te hard gereden. Kinderen vinden het hierdoor gevaarlijk om hier alleen te fietsen.

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 Chaam en Gilze.

Haltevoorzieningen

Bushaltes in de gemeente worden als onvoldoende uitgerust ervaren. Er is een gebrek aan verlichting, wat volgens inwoners negatieve invloed heeft op de sociale veiligheid. Ook zijn er te weinig voorzieningen voor fietsparkeren, wat het gebruik van het openbaar vervoer verder ontmoedigt.

Maatregelen programma

Vrachtwegverkeer

Inwoners ervaren overlast door vrachtwegverkeer zoals geluid, vervuiling en schade aan wegen. Er leeft een sterke wens om doorgaand vrachtwegverkeer zoveel mogelijk te beperken. Dit geldt in het speciaal voor Chaam en de N639.

Fietsvoorzieningen

Er is behoefte aan vrijliggende fietspaden en logische, veilige verbindingen voor fietsers in dorpen en tussen dorpen.

Toegankelijkheid

De openbare ruimte is op veel plekken niet goed toegankelijk voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Inwoners geven aan dat stoepen vaak te smal zijn en dat er onvoldoende ruimte is voor rolstoelen, rollators en kinderwagens.

Maatregelen met lagere prioriteit

Fiets- en voetgangersvoorzieningen:

Hoewel er behoefte is aan verbetering van fiets- en voetgangersroutes, wordt de verbetering van specifieke routes zoals de Kapelweg en Wildertstraat als minder urgent gezien.

Openbaar vervoer:

Er is ontevredenheid over het openbaar vervoer, maar dit wordt als minder prioritair beschouwd vergeleken met andere maatregelen.

Snelheidsbeperkingen en parkeerbeleid:

De snelheidsbeperkingen op bedrijventerreinen en het parkeerbeleid worden niet als essentieel gezien, maar blijven voor sommige inwoners wel een aandachtspunt.

Maatregelen die missen

Vrachtverbod op de Markweg:

Er wordt een wens geuit om vrachtverkeer verder te beperken, bijvoorbeeld door een vrachtverbod op de Markweg, en de parkeerdruk bij winkels zoals de Lidl aan te pakken.

Sociale veiligheid op fietspaden:

Er is een vraag naar maatregelen die de sociale veiligheid op fietspaden verbeteren, vooral in de avonduren.

Handhaving van verkeersregels:

Handhaving, met name door middel van trajectcontrole, wordt niet expliciet genoemd, maar is wel een aandachtspunt voor veel inwoners.

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), busvervoerders 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, specifiek het Bels lijntje;
- het verbeteren van de verkeersveiligheid, in lijn met het Brabants Verkeersveiligheidsplan 2024-2027.

Situatieschets

"Er rijden heel vaak vrachtwagens in de straat. Veel lawaai en veroorzaken trillingen in huis."

"Groot landbouwverkeer zou niet door het dorp mogen rijden i.v.m. verkeersveiligheid"

VRACHTVERKEER

Vrachtwagenverkeer binnen de kernen leidt tot ervaren overlast door aanwonenden.

LANDBOUWVERKEER

Landbouwverkeer vormt samen met langzaam verkeer een veiligheidsrisico; wens om dit buiten de kernen te houden.

DUURZAME MOBILITEIT

Deelmobiliteit wordt niet aangeboden in de gemeente, de behoefte daaraan is ook laag. De transitie naar elektrisch rijden blijft achter op het Nederlands gemiddelde.

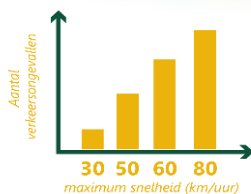
Géén deelmobiliteit aanbieders

1x Particulier verhuur

Géén deelfietsen

OVERLAST

Er wordt overlast van verkeer ervaren door hoge snelheden en sluipverkeer dat knelpunten op de snelwegen vermijdt.



VERKEERSVEILIGHEID

Verkeersveiligheid staat onder druk, vooral door de mix van auto's en langzaam verkeer, zeker in het buitengebied.

VOETPADEN

Er is onvoldoende breedte en kwaliteit van de voetpaden binnen de kernen, tussen de kernen ontbreken goede voetgangersvoorzieningen.

TOEGANKELIJKHEID

De toegankelijkheid staat onder druk door toenemende vergrijzing, matige kwaliteit van de voetpaden en beperkte toegankelijkheid van bushaltes.

BEREIKBAARHEID FIETS & VOORZIENINGEN

Fietsgebruik is beperkt door lange afstanden; voor niet dagelijkse voorzieningen en middelbare scholen zijn inwoners aangewezen op de kernen buiten de gemeente. Winst is te halen in betere fietsvoorzieningen zoals verlichting en breedte.

"De bereikbaarheid van Breda is verslechterd door de splitsing van de buslijn"

BEREIKBAARHEID OV

Het aanbod van busverbindingen is beperkt en overstappen sluiten slecht aan. Hierdoor is de concurrentiepositie ten opzichte van andere modaliteiten slecht wat resulteert in laag gebruik.

BEREIKBAARHEID PER AUTO

De bereikbaarheid per auto binnen de gemeente en richting de steden is op orde. Deze staat echter onder druk door een aantal knelpunten op het hoofdwegennet.

PARKEREN

Het gemiddeld autobezit ligt hoog. Er wordt lokaal parkeerdruk ervaren, vooral bij voorzieningen in de kernen.

Parkeren
Landelijke gemiddelde

1,2



Alphen-Chaam

1,4



"Bij Plus Alphen staat de parkeerplaats heel vaak vol"



Onze gemeente staat voor een aantal grote opgaven. Dit hoofdstuk vormt een situatieschets die de huidige situatie op gebied van mobiliteit samenvat en laat zien waar we aan kunnen werken. Deze schets is gebaseerd op resultaten van de enquête, analyse van feiten en cijfers en ontwikkelingen op gebied van mobiliteit.



Er is onvoldoende breedte en kwaliteit van voetpaden binnen de dorpen. Tussen de dorpen ontbreken goede voetgangers-voorzieningen

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 en tegels liggen vaak scheef. In het buitengebied zijn geen voetpaden aanwezig, hier moeten voetgangers gebruik maken van het fietspad of de weg. Dit wordt vooral in buurtschappen als een probleem ervaren.



De toegankelijkheid staat onder druk door toenemende vergrijzing, matige kwaliteit van de voetpaden en beperkte toegankelijkheid van bushaltes

De Nederlandse bevolking vergrijst. In Alphen-Chaam 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.

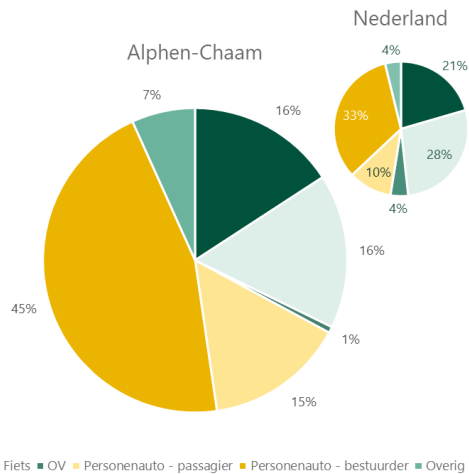
Daarnaast zijn veel van de bushaltes niet toegankelijk ingericht voor alle gebruikers.



Fietsgebruik is beperkt door lange afstanden: voor niet dagelijkse voorzieningen en middelbare scholen zijn inwoners aangewezen op de dorpen buiten de gemeente. Winst is te halen in betere fietsvoorzieningen zoals verlichting en bredere fietspaden

Wij zijn een landelijke gemeente waardoor afstanden tussen de woonplek, banen en voorzieningen gemiddeld hoog is. Hierdoor is het gebruik van de fiets lager dan gemiddeld in Nederland. Toch zijn 47% van de verplaatsingen korter dan 7,5 km; voor de meeste mensen een goed te fietsen afstand¹. Elektrische fietsen kunnen een belangrijke rol spelen om het fietsgebruik te verhogen, maar hierin is ook de infrastructuur voor fietsers belangrijk. De slecht of niet verlichte fietspaden en wegen zonder fietsvoorzieningen tussen de dorpen zijn in het participatieproces vaak genoemd als verbeterpunt. Binnen en buiten de dorpen is de breedte van fietspaden, zoals op de Dorpsstraat in Chaam en het Bels lijntje, een punt van verbetering.

¹ Bron: ODin 2023



Bron: ODIN 2023



Het aanbod van busverbindingen is beperkt en overstappen sluiten slecht aan. Hierdoor is de concurrentiepositie ten opzichte van andere modaliteiten slecht wat resulteert in laag gebruik

Onze gemeente heeft geen treinstation, dus zijn reizigers per openbaar vervoer aangewezen op de bus. Er rijdt een bus vanaf Baarle-Nassau via Chaam naar Breda en vanaf Baarle-Nassau via Alphen naar Tilburg. De overstap in Baarle-Nassau om van Chaam naar Tilburg te reizen of vanaf Alphen naar Breda is niet altijd goed. Een goede ov-verbinding tussen de grootste dorpen van de gemeente wordt gemist. Verder rijdt er in de spits nog een bus vanaf Ulicoten naar Chaam en een bus via Galder richting Breda.



De bereikbaarheid per auto binnen de gemeente en richting de steden is op orde. Deze staat echter onder druk door een aantal knelpunten op het hoofdwegennet

De wegen binnen de gemeente stromen goed door en de verwachting is dat dit in de toekomst zo blijft. Inwoners en bezoekers kunnen bestemmingen binnen de gemeente goed bereiken per auto. Echter kan er, door knelpunten op het hoofdwegennet, sluisverkeer ontstaan. Doorgaand verkeer gaat dan via gemeentelijke wegen rijden die hiervoor niet geschikt zijn. Het gevolg is dat de doorstroming van bestemmingsverkeer en de verkeersveiligheid onder druk komen te staan.



Er wordt overlast ervaren door hoge snelheden en sluisverkeer dat knelpunten op de snelwegen vermijdt

Inwoners ervaren overlast van verkeer dat met hoge snelheden rijdt over daarvoor ongeschikte wegen. Ook wordt het onderliggend wegennet gebruikt door sluisverkeer dat knelpunten op het hoofdwegennet vermijdt. Dit is oneigenlijk verkeer dat onnodig overlast veroorzaakt.





Verkeersveiligheid staat onder druk, vooral door de mix van auto's en langzaam verkeer, zeker in het buitengebied

Als landelijk gelegen gemeente moeten voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer vaak gebruik maken van dezelfde ruimte. Daar komt bij dat de beschikbare ruimte afneemt door steeds grotere (landbouw)voertuigen. 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. De meeste ongevallen binnen de gemeente gebeuren op 60 km/u en 80 km/u wegen en bij deze ongevallen vallen ook relatief de meeste gewonden. In de gemeente leidt ook vracht- en landbouwverkeer tot ervaren onveiligheid.



Deelmobiliteit wordt niet aangeboden in de gemeente, de behoefte is ook laag. De transitie naar elektrisch rijden blijft achter op het Nederlands gemiddelde

Wij zijn een landelijke gemeente waar veel gebruik gemaakt wordt van de auto. Het ov-aanbod is beperkt. Dit maakt het voor aanbieders van deelmobiliteit minder aantrekkelijk om deelauto's en -fietsen aan te bieden. Deelmobiliteit is namelijk vooral nuttig op plekken waar het autogebruik laag is en je de auto alleen 'af en toe' nodig hebt. Voor veel inwoners is dit niet het geval.

In Nederland en ook in Alphen-Chaam groeit het gebruik van elektrische auto's. In Alphen-Chaam gaat dit langzamer dan in de rest van het land.



Het gemiddelde autobezit ligt hoog. Er wordt lokaal parkeerdruk ervaren, vooral bij voorzieningen in de dorpen

Het autobezit in Alphen-Chaam ligt volgens het CBS gemiddeld op 1,4 auto's per huishouden. Dit ligt hoger dan het Nederlands gemiddelde (1,2).

Er wordt lokale parkeerdruk ervaren rondom voorzieningen. In de woonwijken wordt deze druk niet veel ervaren.



Landbouwverkeer vormt samen met langzaam verkeer een veiligheidsrisico; wens om dit buiten de dorpen te houden

Onze gemeente staat in de top 10 van gemeenten met de meeste geregistreerde tractoren per 1.000 inwoners. Dit leidt tot veel landbouwverkeer. Deze grote en zware voertuigen zorgen lokaal voor overlast in dorpen en buurtschappen. Inwoners ervaren overlast van geluid en trillingen in woningen. Voor fietsers en voetgangers zorgen landbouwvoertuigen voor een gevoel van verkeersonveiligheid. Vanuit de participatie is de wens om landbouwvoertuigen zo veel mogelijk buiten bewoonde gebieden te houden en fietsers en voetgangers te scheiden van deze zware voertuigen. Dit vraagt ook om het maken van keuzes over de locaties van bedrijven die veel verkeer genereren.



Vrachtverkeer binnen de dorpen leidt tot ervaren overlast door aanwonenden

In straten waar veel vrachtverkeer rijdt wordt overlast ervaren in de vorm van geluid en trillingen. Bovendien kunnen deze grote en zware voertuigen leiden tot verkeersonveilige situatie, met name waar fietsers en voetgangers niet zijn gescheiden van gemotoriseerd verkeer. Uit het participatieproces komt naar voren dat bestemmingsvrachtverkeer op locatie moet kunnen komen, maar dat doorgaand vrachtverkeer niet door dorpen of het buitengebied heen moet rijden.