

Nota van zienswijzen

Concept Programma Mobiliteit Alphen Chaam

nr	Samenvatting zienswijze	Reactie zienswijze
1	<p>Mijn mening over het Concept Dit gaat voornamelijk over Alphen.</p> <p>Kaart OV netwerk Er is geen directe verbinding tussen de kern Alphen en Breda en terug (sinds enkele jaren moet er worden overgestapt in Baarle Nassau) En daar gaat het fout !</p> <p>Uitsnede basisnetwerk voetgangers Wandel eens door de gemeentes: vlak trottoir ! vrij van Obstatels !</p> <p>Uitsnede plus netwerk voetgangers (goede oversteekbaarheid voor iedereen) Niet te vinden in Alphen</p> <p>Kaart fietsnetwerk Tussen Alphen en Chaam een Hoofd fietsroute Er gaat hier ooit een Sauna (tpv oude zwembad) komen (behoorlijke toename verkeer) is er in dit concept rekening gehouden met deze toename</p> <p>Kaart landbouwverkeer Volgens mij een paar wegen vergeten, landbouw verkeer gaat Dwars door de kern , Chaamseweg, Baarleseweg, Stationstaat, Goedentijd etc. ect. Het zelfde geldt voor het Zwaar verkeer.</p>	<p>Dank u wel voor het delen van uw ervaringen.</p> <p>In het Programma Mobiliteit schetsen wij een algemeen toekomstbeeld en benoemen wij onze ambities voor de hele gemeente, zoals beter openbaar vervoer, veilige en toegankelijke looproutes en goede fietsverbindingen. De kaarten in het concept geven deze hoofdlijnen weer en zijn bedoeld als richtinggevend beeld.</p> <p>We begrijpen dat u in de praktijk knelpunten ervaart. Zo noemt u het ontbreken van een directe OV-verbinding tussen Alphen en Breda, de kwaliteit en toegankelijkheid van trottoirs en oversteekplaatsen in Alphen, en de situatie rond fietsroutes, landbouwverkeer en zwaar verkeer door de kern. Deze signalen zijn waardevol en helpen ons om beter inzicht te krijgen in waar het programma in de uitvoering aandacht moet krijgen.</p> <p>De concrete uitwerking van deze onderwerpen vindt plaats in de uitvoeringsplannen. Daarin bekijken we per locatie en per maatregel wat nodig en haalbaar is. Ook specifieke ontwikkelingen, zoals een mogelijke nieuwe sauna en de bijbehorende verkeersdruk, worden in die fase meegenomen. Daarbij maken we steeds een zorgvuldige afweging tussen bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en verschillende gebruikers van de weg, waaronder voetgangers, fietsers, landbouwverkeer en vrachtverkeer.</p> <p>Uw inbreng nemen wij mee bij de verdere uitwerking. Zo werken we stap voor stap toe naar verbeteringen die aansluiten bij de dagelijkse praktijk en bijdragen aan een veilige en prettige leefomgeving in Alphen en de andere kernen.</p>
2	<p>Ik vraag me af waarom er nog steeds geen zebepad ligt voor voetgangers en voornamelijk schoolgaande kinderen op de kruispunt bij de bakker vd broek. Dit zou voor veel ouders veel meer veiligheid bieden en de mogelijkheid voor iedereen om na de boodschappen, nog snel iets halen bij de bakker</p>	<p>Dank u wel voor uw reactie en het delen van uw zorg. Wij begrijpen dat u aandacht vraagt voor de aanleg van een zebepad op deze locatie op een schoolroute.</p> <p>In het Programma Mobiliteit leggen wij vast wat onze ambities en uitgangspunten zijn voor het mobiliteitsbeleid in de gemeente. Dit programma gaat vooral over de hoofdlijnen en richting voor de toekomst. De aanleg van een zebepad is een concrete maatregel op een specifieke plek en maakt daarom geen direct onderdeel uit van dit programma.</p> <p>Dit soort locatiegebonden maatregelen wordt verder bekeken in de uitwerking van het programma. In de uitvoeringsplannen waar schoolroutes nadrukkelijk onderdeel van zijn kijken we zorgvuldig naar de verkeersveiligheid, het gebruik van de weg, de situatie in de omgeving en de beschikbare ruimte en middelen. Op basis daarvan maken we een afgewogen keuze. Uw signaal nemen wij daarbij mee.</p>

3	<p>Met interesse heb ik kennisgenomen van het concept "Programma Mobiliteit – Alphen-Chaam in Beweging: Verkeersveilig, Bereikbaar en Leefbaar". Allereerst wil ik aangeven dat het positief is dat de gemeente actief nadenkt over de toekomst van mobiliteit en bereikbaarheid binnen onze dorpen. Tegelijkertijd wil ik enkele aandachtspunten meegeven die naar mijn mening belangrijk zijn voor een evenwichtige en realistische invulling van dit beleid.</p> <p>In algemene zin valt mij op dat het programma in grote lijnen aansluit bij de huidige situatie. Op zichzelf is dat niet per definitie een probleem. Integendeel: soms bereikt beleid een punt waarop het systeem vrijwel optimaal functioneert. In zulke gevallen kan het voortdurend willen blijven verbeteren of aanpassen juist leiden tot verslechtering van een situatie die al goed werkt. Het is daarom ook waardevol om te erkennen wanneer een balans bereikt is en om niet uitsluitend veranderingen door te voeren om het veranderen zelf. Stabiliteit en continuïteit zijn eveneens belangrijke waarden binnen goed beleid. Ik denk dat wij inmiddels na jaren zijn aangekomen bij dit ultieme balans en dat veel aanpassen onnodig is en enkel gaat zorgen voor verslechtering.</p> <p>De afgelopen jaren is binnen onze gemeente al aanzienlijk geïnvesteerd in verkeersveiligheid, met name in de dorpskern van Alphen. Veel straten zijn ingericht als 30-km zones, parkeren vindt op straat plaats en in veel straten geldt rechts-voorrang. Deze maatregelen hebben de snelheid en doorstroming van het verkeer al aanzienlijk verminderd en daarmee een duidelijke bijdrage geleverd aan de verkeersveiligheid en helaas ook een negatieve bijdrage aan de doorstroming. Naar mijn mening moet worden erkend dat deze maatregelen hun effect al hebben gehad. Nog verdere vertraging van het verkeer zal naar verwachting weinig extra veiligheidswinst opleveren, terwijl het wel nadelige gevolgen kan hebben voor de bereikbaarheid en doorstroming.</p> <p>Daarnaast is het belangrijk om rekening te houden met de sociaaleconomische realiteit van onze gemeente. In een landelijke gemeente als Alphen-Chaam is de werkgelegenheid relatief beperkt. Veel inwoners zijn voor hun werk aangewezen op omliggende steden zoals Tilburg, Breda, Eindhoven en Veldhoven. Voor deze inwoners zijn goede en vlotte verbindingen buiten de bebouwde kom essentieel. Een goed functionerend wegennet dat nadruk legt op doorstroming en bereikbaarheid draagt direct bij aan de economische vitaliteit van onze dorpen.</p> <p>In dat kader wil ik benadrukken dat er verschillende wegen in het buitengebied zijn die momenteel als 60 km/u zijn aangeduid, terwijl deze qua inrichting en functie prima geschikt zouden zijn voor een snelheid van 80 km/u. Dit zou de bereikbaarheid van de regio aanzienlijk verbeteren zonder dat dit per definitie ten koste hoeft te gaan van de verkeersveiligheid.</p> <p>Daarnaast zijn er specifieke verbindingen die naar mijn mening opnieuw bekeken zouden kunnen worden. Zo zou de verbindingsweg tussen Alphen en Gilze, mede gezien het aanwezige gescheiden fietspad, goed geschikt kunnen zijn voor een maximumsnelheid van 100 km/u. Hetzelfde geldt voor de verbindingsweg tussen Riel en Alphen. Dit soort routes vervullen een duidelijke regionale functie en zouden ook als zodanig behandeld mogen worden.</p> <p>Wat mij verder opvalt in het programma is dat de nadruk sterk ligt op voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, waarbij de auto duidelijk een minder prominente rol krijgt. Hoewel het uiteraard belangrijk is om aandacht te besteden aan duurzame en veilige vormen van mobiliteit, lijkt er in het huidige plan relatief weinig aandacht te zijn voor de positie van de automobilist. Deze ontwikkeling is overigens al langere tijd zichtbaar in mobiliteitsbeleid, niet alleen vooral lokaal maar ook deels landelijk. Daarbij wordt vaak impliciet aangenomen dat verkeersveiligheid en doorstroming tegenovergestelde belangen zijn. Naar mijn mening is dat een te beperkte benadering. In veel gevallen kunnen verkeersveiligheid en goede doorstroming juist prima hand in hand gaan, bijvoorbeeld door duidelijke wegategorisering, goede infrastructuur en gescheiden verkeersstromen. Ook is het belangrijk te erkennen dat langzamer rijden niet automatisch leidt tot een veiligere verkeerssituatie. Inrichting, overzichtelijkheid en voorspelbaarheid spelen hierin minstens zo'n grote rol.</p> <p>Tot slot zou ik daarom willen pleiten voor meer balans in het mobiliteitsprogramma. Een beleid dat zowel aandacht heeft voor verkeersveiligheid en leefbaarheid binnen de dorpskernen als voor bereikbaarheid en doorstroming tussen dorpen en steden, en dus wat extra positieve aandacht voor de automobilist, in plaats van deze wederom onderaan de "stomp" ladder te plaatsen. Een goed bereikbaar Alphen-Chaam maakt onze gemeente aantrekkelijker voor bewoners, bezoekers en bedrijven. Dat kan bijdragen aan economische ontwikkeling, nieuwe werkgelegenheid en uiteindelijk ook aan het tegengaan van de vergrijzing in onze dorpen. Ik hoop dat deze opmerkingen kunnen bijdragen aan een verdere verbetering en aanscherping van het mobiliteitsprogramma.</p>	<p>Dank voor uw reactie. In het Programma Mobiliteit is expliciet aandacht voor gemotoriseerd verkeer, dat binnen onze landelijke gemeente een belangrijke rol vervult. Tegelijkertijd hanteren wij een integrale benadering, waarbij verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid in onderling samenhang worden afgewogen. Hierbij volgen wij het STOMP-principe en de uitgangspunten van het beleid Duurzaam Veilig.</p> <p>Hoewel wegen met een hoger snelheidsregime in theorie veilig kunnen worden ingericht, vraagt dit in de praktijk vaak om ingrijpende infrastructurele en ruimtelijke aanpassingen. Dergelijke aanpassingen sluiten niet altijd – of slechts beperkt – aan bij de overkoepelende doelstellingen en ruimtelijke context van onze gemeente. Met de huidige wegencategorisering en bijbehorende ontwerpprincipes is gekozen voor een evenwichtige benadering, gebaseerd op participatie-uitkomsten en passend binnen landelijke beleidsontwikkelingen.</p> <p>Uw voorstel om het snelheidsregime te verhogen past op dit moment niet binnen deze uitgangspunten. Wel nemen wij uw aandachtspunt ten aanzien van de doorstroming mee in de verdere uitwerking en integrale afweging binnen het programma.</p>
4	<p>Goedemorgen een aanpassing voor de verkeersveiligheid op de kruising Schellestraat en 't Bels Lijntje. Zou geen overbodige luxe zijn. Er gebeuren daar veel "bijna" aanrijdingen. Maar ook een aantal serieuze aanrijdingen die niet altijd gemeld worden. Fietsers en groepen fietsers, maar ook veel scooters, knallen daar vol gas de weg over zonder zicht te hebben op t aankomende verkeer.</p>	<p>Dank voor uw reactie. In het Programma Mobiliteit stellen wij de kaders vast. U vraagt om een concrete maatregel op een specifieke locatie. Dergelijke locatierichte keuzes worden gemaakt in de opvolgende uitvoeringsplannen.</p> <p>Voor dit specifieke geval kunnen wij aangeven dat het project Bels Lijntje momenteel in voorbereiding is. De door u genoemde kruising maakt onderdeel uit van dit project, dat is gericht op het verbeteren van de fietsverbinding over het Bels Lijntje. Op dit moment is echter nog niet duidelijk op welke wijze en op welk moment deze kruising concreet kan worden aangepakt.</p>
5.	<p>Met betrekking tot Galder maak ik mij veel zorgen over de St Jacobs straat. Hier wordt vaak (veel) te hard gereden. Straatjes van rechts worden over het hoofd gezien en wegversmallingen nodigen uit tot; wie er het 1e is. Bij de basisschool nodigen de brede stoepen uit tot wegverbreding.</p> <p>Het stukje Galderseweg viaduct tot kruising St Jacobsstraat: ik mis vaak de middenstreep op de weg. Ik weet dat de markering voor een 60 KM weg, maar auto's rijden vaak over de wegheft. Daarbij vind ik de weg markering aan de zijkant slecht oplichten in het donker. Op een of andere manier mist het wat overzicht.</p> <p>De verkeerssituatie ten hoogte van Hemeltje blijft onduidelijk.</p>	<p>Dank voor uw reactie en het delen van uw zorgen over de verkeerssituatie in Galder. Wij waarderen het dat u uw ervaringen en concrete aandachtspunten met ons deelt.</p> <p>In het Programma Mobiliteit leggen wij de ambities, doelen en uitgangspunten vast voor het verkeersbeleid binnen de gemeente. De door u genoemde situaties aan de St. Jacobsstraat, de Galderseweg en ter hoogte van het Hemeltje hebben betrekking op specifieke locaties en mogelijke inrichting- of gedragsmaatregelen. Deze worden binnen dit programma niet op detailniveau uitgewerkt.</p> <p>Op basis van de vastgestelde doelen en principes worden in een volgende fase uitvoeringsplannen met maatregelen opgesteld. In die nadere uitwerking worden locaties met ervaren onveiligheid, zoals door u beschreven, betrokken bij de beoordeling en prioritering. Daarbij vindt een integrale belangenafweging plaats, waarbij onder andere verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en de functie van de weg worden meegewogen.</p> <p>Uw signalen nemen wij mee als input voor deze verdere uitwerking en afweging.</p>

6.	<p>Screeenschot bladzijde ambities</p> <p>Bij de bovenste zin in het gekleurde vak begint het al. Iedereen moet zich altijd en overal veilig kunnen verplaatsen. Dat is lastig als er per dag 1000 grote vrachtwagens door Chaam heen denderen. Bovendien is de situatie te voet en op de fiets absoluut niet veiliger geworden nadat de weg in 2024 veranderd / vernieuwd is. De voetpaden liggen nog steeds ongelijk en zijn veel te smal. En de opstaande randen tussen fiets en voetpad zijn gevaarlijk daar je er met de fiets of scootmobiel of te voet er makkelijk vanaf kunt vallen, dat heb ik al een paar keer gezien, mijn man heeft daar ook al een brief over geschreven, maar daar is volgens jullie deskundige goed over nagedacht. Naar mijn idee hadden twee verschillende kleuren stenen een beter effect gehad. Uiteindelijk kreeg ik deze week via facebook weer de vraag om een enquête in te vullen, wat ik al vaak gedaan heb, maar er wordt toch niet naar onze adviezen en of zorgen geluisterd.</p>	<p>Dank voor uw reactie en het delen van uw zorgen over de verkeerssituatie in Chaam. Wij begrijpen dat de geformuleerde ambitie – dat iedereen zich altijd en overal veilig moet kunnen verplaatsen – spanning kan oproepen wanneer de dagelijkse praktijk anders wordt ervaren, met name door de aanwezigheid van zwaar (vracht)verkeer en de inrichting van de openbare ruimte.</p> <p>U wilt terecht op de effecten van het intensieve vrachtverkeer door de kern van Chaam en op de ervaren knelpunten voor voetgangers en fietsers sinds de herinrichting in 2024. Signalen over ongelijke en smalle trottoirs, hoogteverschillen tussen voet- en fietspaden en de ervaren onveiligheid voor met name kwetsbare gebruikers nemen wij serieus. Ook begrijpen wij dat het als onbevredigend wordt ervaren wanneer eerdere meldingen of suggesties onvoldoende zichtbaar terugkomen in concrete aanpassingen.</p> <p>Binnen het Programma Mobiliteit zijn ambities en uitgangspunten vastgelegd. De daadwerkelijke uitwerking hiervan vindt plaats in uitvoeringsplannen en lopende projecten. In dat kader is in het uitvoeringsprogramma onder maatregel 23 (Weren vrachtverkeer bebouwde kom Chaam) opgenomen dat verdere uitvoering wordt gegeven aan de ambitie van een duurzame verkeersafwikkeling uit het Meerjarig Uitvoeringsprogramma Chaam. Dit traject loopt in samenwerking met de provincie Noord-Brabant, die als wegbeheerder verantwoordelijk is voor maatregelen om de impact van doorgaand (vracht)verkeer door de kern van Chaam zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>De door u genoemde aandachtspunten over de inrichting van voet- en fietspaden en de verkeersveiligheid worden meegenomen in deze lopende en toekomstige uitvoeringsstappen. Daarbij vindt een zorgvuldige afweging plaats binnen de vastgestelde uitgangspunten, met als doel de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Chaam waar mogelijk te verbeteren. Participatie en signalen van inwoners vormen hierbij een belangrijk onderdeel, ook wanneer niet iedere suggestie</p>
7.	<p>Zienswijze concept Programma Mobiliteit in Chaam</p> <p>Rondweg N 639 De besluitvorming van de Raad in 2021 om geen rondweg aan te leggen staat bij vele inwoners van Chaam ter discussie. De conclusies van dit besluit worden beïnvloed door enerzijds een online onderzoek met een statistisch onjuiste populatie en anderzijds door gebrek aan een onafhankelijke controle op het proces richting dat onderzoek. Belangrijke argumenten om de rondweg opnieuw in discussie te brengen zijn o.a.: - De toegenomen verkeersintensiteit op de N 639 in bijzonder tijdens de spitsen. - De op diverse plaatsen te smalle weg. - Vrachtauto's die elkaar passeren moeten stoppen om geen schade aan de ander te veroorzaken. - De risico's verbonden aan het veel te snel rijdende verkeer. - Door de drukte op de N 639 neemt het verkeer naar de buitenwegen toe. - De groep ouderen in ons dorp gebruiken de oversteekplaatsen met angst in het hard omdat het verkeer zeker niet altijd stopt. - De nieuwe locatie van het IKC aan de Gilzeweg. - Vanwege de stikstofdioxide en fijnstof op de N639 met kans op astma en longontsteking wat door de intensiteit van het groeiende verkeer toeneemt.</p> <p>De Wildertstraat in Chaam vanaf het kruispunt Kerkstraat tot de Gilzeweg. In 1960 was de Wildertstraat een pad voor de boer met zijn voertuigen, waarbij de weg werd geasfalteerd en nieuwe eiken gepland aan twee zijden. De weg is 3.50 m breed. Bij een renovatie van de weg circa 25 jaar geleden werden op sommige plaatsen stenen naast de weg gelegd vanwege het toegenomen en qua omvang steeds bredere verkeer. Deze stenen lagen alleen bij bedrijven. De sloten waren eigendom van de gemeente en deels van de eigenaren. De eigenaren maakten de sloten schoon. Situatie van de Wildertstraat in 2026. Het asfalt op dit deel van de Wildertstraat is versleten. Door de drukte op de N 639 neemt het verkeer naar de wegen in het buitengebied toe, zoals de Wildertstraat/Hoefakkerweg. Dat is de kortste weg naar Ulvenhout/ Breda of Gilze en andersom. Daarnaast is het agrarische verkeer steeds breder geworden vooral de mestwagens en tractoren wat de weg en asfalt doet slijten evenals de berm naast de weg. Steeds meer vrachtwagens, postauto's, bestelbussen en auto's, maken gebruik van de Wildertstraat, gehele dag door en dat vaak elkaar passerend. Motoren vaak met hoge snelheid soms 20/30 achter elkaar. Bromfietsen rijden vrijwel altijd met zeer hoge snelheid. Hele kolonnes met racefietsen vooral op zaterdag en zondag die niet altijd rekening houden met de verkeersregels. Veel wandelaars die voortdurend in de berm moeten gaan lopen vanwege het drukke verkeer. En de daarmede verbonden risico's zeker voor de rollator gebruikers. In dit deel van de Wildertstraat wonen veel kleine kinderen. Daarnaast zijn er talrijke personenauto's die de Wildertstraat als doorgang gebruiken. Visie Wildertstraat (driepunt Kerkstraat tot de Gilzeweg) Bij deze visie wordt rekening gehouden met het Stomp principe:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eerst lopen en fietsen, 2. Openbaar vervoer en deelmobiliteit, 3. Auto. Rondweg en Wildertstraat :1. De rondweg rondom Chaam is bepalend voor een gezonde doorstroom van het verkeer zowel vrachtauto's als bussen en personenauto's. 2. Oplossing Wildertstraat (vanaf Kerkstraat tot Gilzeweg) Wildertstraat: De Wildertstraat alleen te gebruiken voor eigen bewoners. Verbreed dat deel van de Wildertstraat van 3.50 tot 4.00 m. Maak een wandelpad langs één zijde ook voor het gebruik van de rollators. Vernieuw de dek laag. Verlaag de snelheid tot 30 km per uur met handhaving. Een alternatief kan nog zijn een keuze voor eenrichtingsverkeer met de Schuttershoefweg. Sloten onderhoud Een jaar of 10/15 geleden werden de sloten en bermen gekocht door de gemeente die het onderhoud heeft uitbesteed aan het Waterschap. Eens in de twee jaar worden de sloten schoongemaakt maar alleen daar waar geen heg het afstorten van vuil onmogelijk maakt. De gemeente is verantwoordelijk voor het onderhoud van de sloten. Dat is een onderhoud dat elk jaar dient te worden uitgevoerd voor beide sloten langs de weg op alle punten ook waar geen bedrijf is gevestigd. Bankjes Naast de Kerkstraat staat een weggezonden bankje dat voor ouderen niet praktisch is, te laag met de zitting. Gaarne een nieuw bankje op de juiste hoogte. 	<p>Dank voor uw uitgebreide zienswijze en het delen van uw zorgen over de verkeerssituatie in Chaam. Wij waarderen de betrokkenheid waarmee u de situatie rond de N639 en de Wildertstraat onder de aandacht brengt.</p> <p>In het Programma Mobiliteit is aandacht opgenomen voor de N639 als provinciale weg door Chaam. De discussie over doorgaand verkeer, vrachtverkeer en de eventuele aanleg van een rondweg kent een langdurig en afzonderlijk traject binnen het Meerjarig Uitvoeringsprogramma Chaam (MUP). Binnen dit programma Mobiliteit is gekozen voor de beleidslijn om doorgaand vrachtverkeer tussen Breda en Baarle-Nassau zoveel mogelijk te leiden via de provinciale N260 in plaats van de N639. De verdere afwegingen en uitwerking van deze lijn vinden plaats binnen het traject MUP. Daarbij is ook aandacht voor de spanning tussen zwaar verkeer, bebouwing en kwetsbare verkeersdeelnemers zoals voetgangers en fietsers.</p> <p>Uw opmerkingen over de Wildertstraat, waaronder de toegenomen verkeersdruk, de slijtage van de weg, de veiligheid voor bewoners, wandelaars en fietsers en het gebruik als alternatieve route, zijn herkenbaar. Het Programma Mobiliteit stelt op hoofdlijnen ambities, doelen en uitgangsprincipes vast, waaronder het STOMP-principe en aandacht voor verkeersveiligheid in het buitengebied. Concrete en locatiegebonden maatregelen, zoals beperkingen voor doorgaand verkeer, aanpassingen aan het wegprofiel, wandelvoorzieningen of snelheidsmaatregelen, worden niet binnen dit programma uitgewerkt, maar kunnen aan bod komen in opvolgende uitvoeringsplannen, waarin per locatie een integrale afweging wordt gemaakt.</p> <p>De door u genoemde aandachtspunten over het onderhoud van sloten en bermen langs de Wildertstraat nemen wij mee. Uw signaal hierover, evenals uw melding over het verzakte bankje nabij de Kerkstraat, zetten wij door naar de betrokken afdelingen zodat dit nader kan worden bekeken.</p> <p>Wij danken u voor uw inbreng. Uw zienswijze wordt betrokken bij de verdere uitwerking van het mobiliteitsbeleid en de lopende trajecten, waarbij steeds een integrale afweging wordt gemaakt op basis van verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.</p>

8.	<p>Naar aanleiding van het door de gemeente opgestelde 'Programma Mobiliteit', wil ik graag mijn mening uitspreken.</p> <p>Al zolang mijn dochter naar school gaat, maak ik me zorgen over de verkeersveiligheid rondom basisschool Willibrordus.</p> <p>Vanuit onze woning aan de Hofstade is de route naar school vrij kort. Echter, het oversteken van de weg bij zowel de slager als bij de bakker zijn in mijn ogen niet erg veilig voor schoolgaande kinderen. Regelmatig zie ik auto's veel te hard rijden, voorrangssituaties negeren en andere vreemde capriolen uithalen, waardoor de veiligheid van onze kinderen in het geding komt. Het verbaast mij dan ook ten zeerste dat op deze gevaarlijke plekken geen zebrapaden oid zijn om de algemene verkeerssituatie veiliger te maken. Ik ben dus ook erg benieuwd naar het standpunt van de gemeente hierover, want naar mijn mening is de gemeente hierin nalatig. Het lijkt erop dat er eerst een flink ongeluk moet gebeuren voordat de gemeente iets gaat aanpassen, en dat kan natuurlijk niet de bedoeling zijn.</p> <p>Hopelijk gaat dit op korte termijn veranderen, zodat de verkeersveiligheid kan verbeteren.</p> <p>Ik hoor graag wat de reactie van de gemeente is.</p>	<p>Dank voor uw reactie en het delen van uw zorgen over de verkeersveiligheid rondom basisschool Willibrordus. Wij begrijpen dat u, als ouder, grote waarde hecht aan een veilige schoolroute en dat de huidige situatie bij de oversteekplaatsen in uw ogen onvoldoende veilig aanvoelt.</p> <p>In het Programma Mobiliteit stellen wij de beleidskaders, ambities en uitgangspunten vast voor het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. U doet een voorstel voor een concrete maatregel op specifieke locaties, zoals de aanleg van zebrapaden. Dergelijke locatiegebonden ingrepen worden binnen dit programma nog niet afzonderlijk uitgewerkt.</p> <p>Wel besteden wij in het Programma Mobiliteit expliciet aandacht aan voetgangers, schoolroutes en de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. In de verdere uitwerking van het programma, via uitvoeringsplannen, wordt beoordeeld of en op welke locaties concrete maatregelen nodig en passend zijn. Daarbij wordt gekeken naar onder andere verkeersveiligheid, verkeersintensiteit, richting van de weg en bestaande voorrangssituaties.</p> <p>Uw signaal nemen wij mee in deze verdere uitwerking en afweging. Het doel is om, binnen de vastgestelde kaders, waar mogelijk bij te dragen aan een veiliger en prettiger verkeerssituatie voor schoolgaande kinderen en andere voetgangers.</p>
9.	<p>Op zich is de zienswijze helemaal correct en duidelijk. Wat ik mis is de beschrijving van de huidige situatie en dan met name de doorgaande weg in Chaam.</p> <p>Wanneer daarover als aanvulling de huidige situatie bij aangegeven wordt met o.a aantal verkeersbewegingen van o.a. het vrachtverkeer (zowel aantallen als wel productie van fijnstof), zijnde als 'doorgaand' benoemd en als bestemmingsverkeer dan duidelijk worden dat hierin op korte termijn actie op dient te worden genomen omdat het in zijn geheel niet kloppend is met het mobiliteitsplan.</p> <p>1) Door het vrachtverkeer worden de personenwagens vaak gedeeltelijk op het fietspad gezet. (Risico dat de spiegels er afgereden wordt.)</p> <p>2) Doordat personenwagens gedeeltelijk op het fietspad worden gezet, worden de fietsers in hun doorgang belemmerd.</p> <p>3) Doordat er op verschillende plaatsen onvoldoende trottoirbreedte is, dient men noodzakelijker wijze gebruik te maken van het fietspad, waar fietsers al gehinderd worden door de personenauto's.</p> <p>Conclusie: De doorgaande weg geeft op de eerste plaats de volle ruimte aan het vrachtverkeer, vervolgens aan de personenauto's. De fietsers worden belemmerd in hun doorgang en voor voetgangers is het niet veilig en dien je constant naar voren en naar achteren te kijken, want ja de fietsers rijden vooral aan de zuidelijke kant vaak in twee richtingen, de kant van het winkelcentrum.</p>	<p>Dank voor uw reactie. Wij herkennen dat de combinatie van intensief doorgaand vrachtverkeer, personenauto's en beperkte ruimte kunnen leiden tot knelpunten voor fietsers en voetgangers.</p> <p>Situaties waarbij auto's uitwijken naar het fietspad, fietsers worden gehinderd en voetgangers minder ruimte hebben dan gewenst, dit sluit in basis niet aan bij de ambities van het mobiliteitsbeleid.</p> <p>Het vraagstuk van de N639 speelt al langere tijd en wordt behandeld binnen het Meerjarig Uitvoeringsprogramma Chaam (MUP). Binnen dit traject is gekozen voor de beleidslijn die er naar streeft om maatregelen te treffen voor een leefbaarder Chaam, een van de onderzochte maatregelen is de haalbaarheid van het weren van doorgaand vrachtverkeer. De afwegingen over verkeersintensiteit, leefbaarheid, verkeersveiligheid en gezondheid vinden binnen dat proces plaats, in samenwerking met de provincie als wegbeheerder.</p> <p>Het Programma Mobiliteit stelt de ambitie dat doorgaand vrachtverkeer zicht niet meer door Chaam verplaatst maar over de N260.. Uw opmerkingen over de huidige situatie en de ervaren omgekeerde prioritering tussen vrachtverkeer, auto's, fietsers en voetgangers worden onder de aandacht gebracht bij verdere uitwerking en afweging binnen het MUP en opvolgende uitvoeringsplannen.</p>
10.	<p>Het ontwerp ziet er goed uit, maar eigenlijk mis ik een en ander.</p> <p>Het is min of meer een samenvatting van de huidige situatie en er wordt niet echt veel toegevoegd, wat erg jammer is.</p> <p>Daarnaast mis ik de integratie met omliggende gemeenten. Wat gaan jullie samen oppakken, want het stopt niet bij de gemeentegrens .</p> <p>Je ziet nu bijvoorbeeld fietspaden van Chaam naar Alphen, maar de oversteek over de N639 richting Ulicoten wordt vergeten. Er zijn jongeren vroeg op pad naar school van Ulicoten naar Chaam. Maar op deze weg wordt ik in de auto vaak, bij een al hoge snelheid van 70km/h, nog eens leukweg ingehaald. Als je daar op je fietsje rijdt is dat geen pretje. Zeker in de perioden met korter licht.</p> <p>Dit is volgens mij ook een reden, dat er eigenlijk weinig jongeren van 12 tot 18 hier in Ulicoten wonen.</p> <p>Dus ook aandacht voor woon/werk verkeer op de fiets en niet alleen recreatief. Dat laatste is gewoonweg al behoorlijk goed. Af en toe kan het asfalt wat schoner worden gehouden, want quads gebruiken in het natte seizoen ook vaak deze paden. Maar verder veel mogelijkheden.</p>	<p>Dank voor uw reactie. In het Programma Mobiliteit stellen wij de kaders vast in de vorm van doelen en principes. Uw opmerkingen hebben met name betrekking op verkeersveiligheid en samenhang op specifieke locaties en verbindingen, waaronder functioneel fietsverkeer tussen kernen en gemeenten. Deze aspecten worden niet op detailniveau uitgewerkt in het programma zelf, maar vormen input voor de opvolgende uitvoeringsplannen. In die fase worden concrete locaties, zoals de oversteek over de N639 richting Ulicoten en routes voor schoolgaand en woon-werkverkeer per fiets, nader beoordeeld op verkeersveiligheid en gebruik.</p> <p>Waar vraagstukken de gemeentegrens overschrijden, zoeken wij nadrukkelijk de samenwerking met buurgemeenten en andere wegbeheerders. Uw signaal over de huidige inrichting en het ervaren verschil tussen recreatieve en functionele fietsroutes nemen wij mee in deze verdere uitwerking en afweging.</p>

11.	<p>Graag wil ik reageren op onderstaande stuk, over de erftoegsweg 60 km regionaal autonetwerk.</p> <p>De Alphensebaan en Strijbeekse weg worden als voorbeelden genoemd. Bij deze wegen, tussen kernen in onze eigen gemeente, ontbreekt juist elke vorm van veiligheid voor fietsen en wandelaars.</p> <p>Juist door te zorgen dat hier een fiets pad komt zou dat een hele verbetering kunnen zijn. Eigenlijk is het niet meer van deze tijd dat je de hoofdverbindingsweg tussen dorpen geen geschieden fiets pad hebt. Rij je of loop je over die wegen dan voel je je niet veilig, wat niet zou moeten in onze Sita slow gemeente.</p> <p>Ik woon zelf aan deze weg en denk dat als je met de bewoners aan deze wegen in gesprek gaat er een mogelijkheid moet zijn om een fiets/wandel pad te organiseren is.</p> <p>Ook de horeca en recreatie doe je hier voordelen mee, want er is bijna geen fietser en wandelaar die over die weg wil rijden of wandelen omdat het te gevaarlijk is.</p> <p>Erftoegangsweg 60 km/u regionaal autonetwerk</p> <p>Een aantal erftoegangswegen buiten de bebouwde kom heeft een regionale netwerkfunctie. Ze vormen de belangrijkste autoverbindingen tussen een aantal dorpen in en buiten de gemeente. Bijvoorbeeld tussen Alphen en Chaam, maar ook met Gilze, Riel en Ulvenhout. Verkeer op deze wegen heeft voorrang op kruispunten. Daarnaast is het van belang dat fietsers en voetgangers een veilige plek hebben, omdat deze wegen vaak onderdeel zijn van het hoofdfietsnetwerk. De Alphensebaan-Chaamseweg en Strijbeekseweg zijn hiervan voorbeelden.</p>	<p>Dank u wel voor uw uitgebreide reactie en het delen van uw ervaringen. Wij begrijpen uw zorgen over de verkeersveiligheid voor fietsers en wandelaars op de Alphensebaan-Chaamseweg en de Strijbeekseweg.</p> <p>Uw reactie sluit aan bij de ambities, doelen en principes uit het Programma Mobiliteit, met name binnen het thema fiets en de inrichting van erftoegangswegen met een regionale functie. In het programma geven wij aan dat het belangrijk is dat fietsers en voetgangers op dit soort wegen een veilige plek hebben, zeker op routes zoals deze die onderdeel uitmaken van het hoofdfietsnetwerk. Het Programma Mobiliteit beschrijft de hoofdlijnen en richting voor de toekomst. De concrete invulling, zoals het aanleggen van een (gescheiden) fiets - of wandelpad langs specifieke wegen, wordt verder uitgewerkt in vervolgstappen. Bij uitwerking kijken we naar de haalbaarheid van mogelijke maatregelen. Daarbij wegen we verschillende belangen en randvoorwaarden af, zoals verkeersveiligheid, gebruik, beschikbare ruimte, de invloed op de omgeving, kosten en de betrokkenheid van aanwonenden.</p> <p>Uw suggestie om bewoners en andere betrokkenen, zoals recreatie en horeca, te betrekken bij deze afwegingen sluit goed aan bij onze werkwijze. In de verdere uitwerking nemen wij dit soort signalen mee, met als doel om te kijken welke verbeteringen mogelijk zijn voor de fietsroute tussen Chaam en Alphen en voor de veiligheid van fietsers en wandelaars op deze wegen. Zo werken we stap voor stap toe naar oplossingen die passen bij een veilige en aantrekkelijke leefomgeving voor iedereen.</p>
12.	<p>Hartelijk dank om het concept Programma Mobiliteit van de gemeente Alphen-Chaam met ons te delen. Ik wil eerst meegeven dat jullie een zeer sterk en helder programma hebben opgemaakt. De structuur is duidelijk, de ambities zijn herkenbaar en de klemtoon op actieve weggebruikers sluit volledig aan bij de richting waarin ook wij in Hoogstraten werken.</p> <p>Daarnaast viel het mij op dat jullie ook inzetten op een ruimer en beter functionerend openbaar vervoer. Vanuit onze grenssituatie kan ik als aanvulling meegeven dat grensoverschrijdend openbaar vervoer bijzonder waardevol zou zijn voor bewoners van de grensstreek. In onze praktijk merken we dat veel dagelijkse verplaatsingen dorp-dorp verlopen over de landsgrens heen, maar dat het huidige aanbod dit nauwelijks ondersteunt.</p> <p>Ook wat betreft het zwaar verkeer herken ik de geschetste problematiek. In Hoogstraten ervaren al onze deelkernen een grote aanwezigheid van vracht- en landbouwverkeer. Voor beide categorieën geldt dat doorgaand verkeer door woonkernen niet wenselijk is. Het is dan ook positief om te zien dat jullie deze uitdaging expliciet opnemen in het programma.</p> <p>In dat kader informeer ik jullie graag dat Hoogstraten in juni 2026 een herkomst-bestemmingsonderzoek uitvoert. Gedurende zes dagen voeren we 24 uursmetingen uit met ANPR camera's op alle grote invalswegen, waaronder ook die vanuit Nederland. Op basis daarvan willen we de verkeersstromen per type vervoerder (vrachtwagens, landbouwverkeer, personenwagens) doorheen onze gemeente nauwkeuriger in kaart brengen. De resultaten zullen richtinggevend zijn voor mogelijke maatregelen, zoals een vrachtwagensluis of vrachtwagenluwe zones. Als er opvallende resultaten zijn van doorgaand verkeer aan de grensovergangen, dan zullen wij jullie hierover zeker terug contacteren.</p> <p>Zowel voor openbaar vervoer, landbouwverkeer als zwaar verkeer lijkt het zinvol om bepaalde vraagstukken op een grotere schaal te bekijken, dus ook grensoverschrijdend.</p> <p>Daarnaast zie ik ook nog een kans om de wensnetwerken voor fietsen explicieter te koppelen aan Vlaamse (boven)lokale routes.</p>	<p>Dank voor uw positieve reactie op het concept Programma Mobiliteit en voor het delen van uw inzichten vanuit Hoogstraten. Wij waarderen het dat onze ambities aansluiten bij uw aanpak, met name op het gebied van actieve mobiliteit en openbaar vervoer.</p> <p>Wij herkennen het belang van grensoverschrijdend openbaar vervoer en een gezamenlijke aanpak van zwaar en landbouwverkeer. Ook zijn wij geïnteresseerd in de uitkomsten van het herkomst-bestemmingsonderzoek dat Hoogstraten in juni 2026 uitvoert en gaan hierover graag met u in gesprek wanneer de resultaten beschikbaar zijn.</p> <p>De verdere invulling en prioritering van onze acties werken wij uit in de opvolgende uitvoeringsplannen (bijlage 4), waarbij wij nadrukkelijk de samenwerking met buurgemeenten blijven zoeken. Uw suggestie om fietswensnetwerken beter te koppelen aan Vlaamse (boven)lokale routes nemen wij hierin mee.</p>
13.	<p>Reactie Arriva mobiliteitsplan Alphen-Chaam</p> <p>Arriva is blij om te lezen dat de gemeente Alphen-Chaam zich actief wil inzetten om het openbaar vervoer te behouden en te versterken. Wij werken hier graag samen aan mee. Helaas leest Arriva in het mobiliteitsplan weinig concrete acties om dit te bewerkstelligen. Arriva maakt zich zorgen over de doorstroming en snelheid van het openbaar vervoer. Deze twee aspecten zijn essentieel om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Arriva ervaart momenteel 2 knelpunten in de gemeente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Situatie Chaam <p>De N639 loopt dwars door Chaam en is een drukke en belangrijke ontsluitingsweg. Na de reconstructie zijn de haltehavens en bochtstralen erg krap geworden. Helaas is er gekozen voor hoge midden eilanden (waar de bus niet overheen kan met de voor overbouw) en op diverse hoeken staan houten paaltjes waardoor onze bewegingsruimte zeer beperkt is. Het gevolg is dat bussen bij uitrijden van haltes de tegenrichting moeten gebruiken en dus moeten wachten tot al het verkeer weg is (bijv. halte Meysberg richting Breda) en als we ander groot verkeer tegen komen we moeten we regelmatig ook in rechtstanden of flauwe bochten wachten. Arriva ziet hier graag aanpassingen. Met kleine ingrepen kan al een groot effect worden behaald.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Situatie Baarle-Nassau <p>Baarle-Nassau is een belangrijk knooppunt voor het openbaar vervoer. De lijnen 137 en 375 komen hier samen en bieden een overstap. Ook komt lijn 46 uit Turnhout in Baarle-Nassau. De afgelopen jaren is de rondweg rond Baarle-Nassau gerealiseerd en logischerwijs is de oude route binnendoor afgewaardeerd. Op het traject van de Boshovenring tot aan de Sint-Janstraat zijn we van 0 naar 7 flinke drempels gegaan. Deze drempels en weginrichting zijn niet geschikt voor OV. De snelheid ligt hier laag en het comfort is slecht. Overall heeft het verkeer van rechts voorrang. Dit staat haaks op het HOV-principe. Door deze aanpassingen is de aansluiting onbetrouwbarder geworden en moet Arriva meer dienstregelinguren investeren zonder dat daar een rit extra voor gereden wordt. In de nieuwe concessie heeft Arriva wel geïnvesteerd in hogere frequenties op lijn 375 omdat wij en de provincie hier vervoerspotentie zien.</p> <p>Arriva denkt graag mee over oplossingen en verbeteringen. Wij zijn bij afwaardering van wegen voorstander van een GOW30 met bus vriendelijke drempels (GUMATEC of drempels 1:30 met een vlak gedeelte van minimaal 7 meter). Hierbij kan toch de snelheid omlaag maar door de lagere drempels en de voorrangssituatie blijft het OV betrouwbaar en comfortabel.</p> <p>Arriva ziet graag concrete acties van de gemeente in het mobiliteitsplan om de kwaliteit van het OV te verbeteren.</p>	<p>Dank voor uw reactie. We begrijpen jullie oproep voor toegankelijke infrastructuur voor de bus op busroutes. De zienswijze zoomt concreet in op situaties op de provinciale weg (N639 Chaam) en in Baarle-Nassau als gemeente Alphen Chaam hebben wij geen (directe) invloed op. Wij zullen dit signaal kenbaar maken aan de buurgemeenten Baarle-Nassau en de Provincie Noord Brabant. Mochten wij voornemens zijn om aanpassingen te verrichten op gemeentelijke wegen met een busroute nemen wij jullie uitnodigd ter harte door in contact te treden en opties en gevolgen te bespreken. De aangegeven uitgangspunten voor de inrichting betrekken wij hierbij.</p>

14.	<p>De gemeente Gilze en Rijen complimenteert de gemeente Alphen-Chaam met het zorgvuldig opgestelde Concept Programma Mobiliteit – Alphen-Chaam in beweging. 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, waarderen 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.</p> <p>Aandachtspunt: mogelijke verschuiving van vrachtverkeer richting de A58 en N260 In uw programma wordt benoemd dat voor Chaam wordt gekeken naar maatregelen om de overlast van vrachtverkeer in de kern te beperken. Wij begrijpen de opgave om de leefbaarheid in Chaam te verbeteren. Tegelijkertijd willen wij onder de aandacht brengen dat een mogelijke verschuiving van doorgaand vrachtverkeer richting de A58 en N260 directe gevolgen kan hebben voor de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid binnen onze eigen gemeentegrenzen. De A58 en N260 vervult een belangrijke regionale functie en vormt voor een deel de ruggengraat van het verkeer in onze gemeente. Extra vrachtverkeer zou knelpunten kunnen verergeren, onder andere op de aansluitingen richting Gilze en de bedrijventerreinen. Bij verdere uitwerking van deze ambitie vragen wij u nadrukkelijk om ons te betrekken en duidelijk inzichtelijk te maken wat de gevolgen zijn voor de kern Gilze, Langenbergseweg en ontsluiting op de A58 waarbij alle ruimtelijke ontwikkelingen dienen meegenomen te worden.</p> <p>Samenwerking als kans 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. Wij zien dan ook graag dat we, waar opgaven elkaar raken, gezamenlijk optrekken in uitwerking, studies en uitvoeringsprogramma's.</p> <p>Tot slot De gemeente Gilze en Rijen spreekt haar waardering uit voor de duidelijke koers die Alphen-Chaam 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 ABG-gebied. Mocht u behoefte hebben aan een verdiepende bestuurlijke of ambtelijke toelichting, dan leveren wij die uiteraard graag</p>	<p>Dank voor uw reactie en de positieve signalen met betrekking tot verdere samenwerking. Wij waarderen de waardering die de gemeente Gilze en Rijen uitspreekt voor het Concept Programma Mobiliteit en herkennen de gezamenlijke mobiliteitsopgaven binnen het ABG-gebied.</p> <p>De ambitie om de leefbaarheid in Chaam te verbeteren in relatie tot de verkeersintensiteiten, waaronder het vrachtverkeer, wordt verder uitgewerkt binnen het reeds lopende Meerjarig Uitvoeringsprogramma Chaam (MUP). Vanuit de daarin vastgestelde uitgangspunten wordt onderzocht welke maatregelen mogelijk en wenselijk zijn. Dit traject wordt uitgevoerd in samenwerking met de provincie Noord-Brabant, die als wegbeheerder een trekkende rol vervult. Wij onderschrijven het belang om bij deze verdere uitwerking expliciet oog te houden voor mogelijke effecten buiten de gemeentegrenzen. Bij het verkennen en uitwerken van concrete maatregelen zullen wij – waar relevant – de provincie en omliggende gemeenten, waaronder Gilze en Rijen, nadrukkelijk betrekken en de gevolgen voor doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid gezamenlijk bespreken.</p> <p>Wij zien de verdere samenwerking binnen het ABG-verband als een belangrijke meerwaarde en blijven hierover graag in gesprek in de vervolgfase van dit traject.</p>
15.	<p>Graag ook uw aandacht voor toeristische fietsroute knooppunt 66 - 20 t.h.v. Reitheining - Voskuil. Een fietsroute waar ook veel oudere mensen en kinderen over fietsen. Dit fietspad is vol hobbel en gaten, een aantal jaren geleden een beetje her en der klungelig gerepareerd. Aan het einde van dit fietspad staat een bord "fietspad" maar dit wordt regelmatig geblokkeerd door auto's zodat je niet gewoon rechtdoor kan fietsen. Een paar meter verder is wel een markering voor invalide. Kan er ook geen markering komen voor het fietspad b.v. Grote kruizen op de weg met NP erop.</p> <p>De (snel) weg Franse Baan naar het restaurant 'T-Zand : aan het begin staat een bord 15 km weg maar weggebruikers zien denkelijk 115 km ?? Er wordt geregeld door auto's en motoren zeker tussen de 60 en 80 km per uur gereden. Kunnen hier geen snelheids beperkende middelen worden aangebracht?? Voordien lagen er wel drempels. En kan men duidelijk maken dat voetgangers en fietsers voorrang hebben d.m.v. Borden. En auto's te gast zijn, wordt in meerdere gemeentes zo aangegeven. En dan nog de mountainbikers , leuke sport en activiteit in de natuur, echter kan dit wat gereguleerd worden? Sommigen denken dat alles voor mountainbikers is, ook wandelpaden en moet je geregeld opzij springen anders wordt je wel toe gesnauwd. Vooral in het weekend. En zeker mensen met een hond moeten oppassen voor mountainbikers op wandelpaden. (zelf heb ik geen hond) Maar hoor de verhalen. Het wordt steeds drukker, zeker nu het camping seizoen weer begint. Dus zou fijn zijn als een ieder de ruimte krijgt mountainbikers op mountainbike paden en wandelaars op wandelpaden. Ik loop ook niet over mountainbike paden. er zijn gemeentes waar mountainbikers over mountainbike paden moeten rijden en daarvoor ook een geldelijke bijdrage aan betalen. Op het veld bij de recreatieplas t.h.v. de toiletten wordt ook elke week een training gegeven, de omgeving daar loopt schade op, het grasveld en heide. Voor elk voetbal, tennis, hockeyveld moet betaald worden en de mountainbikers fietsen gratis?? Dit valt net zo goed onder sport. En ze hebben een sleutel van het toiletgebouw daar?? Moet ook onderhouden worden. Goed voor de gemeente kas.</p> <p>Succes met uw Programma Mobiliteit, ziet er goed uit</p>	<p>Dank voor uw reactie en het uitgebreid delen van uw zorgen over de veiligheid en het gebruik van fiets- en wandelroutes. Wij begrijpen dat de door u beschreven situaties, met name voor ouderen, kinderen en recreatieve gebruikers, als onveilig en frustrerend kunnen worden ervaren.</p> <p>In het Programma Mobiliteit stellen wij de kaders, doelen en uitgangspunten vast. De door u genoemde punten – zoals het onderhoud van specifieke fietsroutes, markering, snelheid en het gebruik door verschillende recreanten – hebben betrekking op concrete en locatiegebonden maatregelen. Deze worden niet op detailniveau in het programma uitgewerkt, maar komen aan de orde in de opvolgende uitvoeringsplannen, waarin op basis van veiligheid, gebruik, beschikbare middelen en belangen keuzes worden gemaakt.</p> <p>Uw opmerkingen over onderhoud, handhaving en het gebruik van recreatieve routes delen wij met de verantwoordelijke collega's. Deze signalen nemen wij mee in de verdere uitwerking en prioritering.</p>

16.	<p>Als buurtschap hebben we kennis genomen van het voorliggende concept Mobiliteitsplan. Helaas is het nog weinig concreet en zijn er veel algemene statements. In die zin is het meer een gegevensverzameling in plaats van een concreet plan met actiepunten. Kijkend als buurtschap lezen wij Pag. 5 Voor gemotoriseerd verkeer wordt gewerkt volgens het Duurzaam Veilig-principe, met herkenbare wegcategorieën en een duidelijke rol voor vrachtverkeer op geschikte routes. Het buitengebied heeft hierbij bijzondere aandacht vanwege de conflicten tussen verschillende gebruikers.</p> <p>Pag. 10 In buurtschappen in het buitengebied is een passende snelheid toegepast om de veiligheid te waarborgen. Dit laatste strookt niet met onze geuite wens om de snelheid op de Annevillelaan te verlagen. Pag. 11 Bushaltes zijn goed ingericht. Er zijn genoeg fietsenstallingvoorzieningen, mensen kunnen prettig wachten en actuele reisinformatie krijgen.</p> <p>(Begrijpelijkervijze niet van toepassing voor bushaltes op hoek Chaamseweg/Geersbroekseweg)</p> <p>Hoofdfietsroutes Pag. 19 Buiten de bebouwde kom: Gebiedsontsluitingsweg of erfdoorgangsweg in het regionaal autonetwerk: Vrijliggend fietspad.</p> <p>Over het veiligere maken van de Geersbroekseweg tot aan de Annevillelaan is nog niets terug te vinden. Ook missen we de veiligheid op de fietsaléé op het stuk van de Royaalddreef en de Woestenbergseweg.)</p> <p>Pag. 24 Erfdoorgangsweg 60 km/u: Op veel plaatsen zijn de wegprofielen krap voor het grote verkeer. Deze plaatsen hebben onze aandacht. Veel te vaag - actiepunten ! Verkeer</p> <p>Erfdoorgangsweg 60 km/u regionaal autonetwerk: Verkeer op deze wegen heeft voorrang op kruispunten. Daarnaast is het van belang dat fietsers en voetgangers een veilige plek hebben, omdat deze wegen vaak onderdeel zijn van het hoofdfietsnetwerk.</p> <p>Voor het kruispunt Geersbroekseweg/Annevillelaan inmiddels gelukkig al gewijzigd.</p> <p>Landbouwverkeer Pag. 29 Het kwaliteitsnet Landbouwverkeer van de Provincie Noord-Brabant nemen we over als gemeentelijk netwerk. Een aantal wegen voegen we toe</p> <p>Wij missen hier de Geersbroekseweg als doorgaande agrarische verbinding die vanuit Galder Strijbeek langs de A 58 op de parallelweg over Bredaas grondgebied overgaat in de Royaalddreef en dan over Woestenbergseweg naar Bavel en uiteindelijk ook Bavel AC voert. (Wellicht moet men ook gewoon ook eens gaan kijken wat dat betekent voor de bermen die compleet aan gort worden gereden, waardoor voor uitwijkend verkeer gevaarlijke situaties ontstaan door de grote kuilen die direct naast de verharding ontstaan.)</p> <p>Al met al dus een vrij algemeen theoretisch verhaal met enkele serieuze omissies dat een aardige basis vormt maar waarbij de echte waarde ligt in de (nog niet vermelde maar toe te voegen) prioriteiten en concrete actiepunten. Pas dan zullen inwoners en buurten zullen zich hierdoor gehoord voelen en zal er zeker sprake zijn van een grote(re) mate van begrip en support voor te nemen maatregelen.</p>	<p>Dank voor uw uitgebreide reactie en de zorgvuldige lezing van het concept Programma Mobiliteit. Wij begrijpen de behoefte aan meer concreetheid en actiegerichte uitwerking, zeker waar het gaat om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het buitengebied en specifiek in buurtschap Geersbroek. Het Programma Mobiliteit is bedoeld om op hoofdlijnen kaders, doelen en principes vast te stellen.</p> <p>De door u aangehaalde passages schetsen deze ambities, maar werken deze bewust nog niet uit op het detailniveau van afzonderlijke wegen of maatregelen. Die verdere concretisering vindt plaats in de opvolgende uitvoeringsplannen.</p> <p>Voor buurtschap Geersbroek is daarbij expliciet een vervolgstap opgenomen. Zo is in maatregel 4 van bijlage 4 de verkeersproblematiek in dit buurtschap benoemd als één van de eerste acties na vaststelling van het programma. In dat traject worden onder meer snelheid, verkeersveiligheid en de rol van verschillende typen verkeer nader onderzocht en afgewogen. Ook voor de door u genoemde thema's rondom fietsveiligheid, bushaltes en wegprofielen zijn vervolgstappen opgenomen, die in samenhang worden uitgewerkt.</p> <p>De in het programma opgenomen netwerken (fiets, landbouwverkeer, autonetwerk) zijn wensbeelden en geven primaire routes aan. Het ontbreken van een weg in een netwerk betekent niet dat daar geen landbouw- of ander verkeer rijdt, maar dat deze weg niet is aangewezen als primaire doorgaande route binnen dat netwerk. Uw signalen over de Geersbroekseweg en de gevolgen voor bermen en verkeersveiligheid nemen wij mee in de verdere uitwerking en beoordeling. Wij delen uw opvatting dat draagvlak en begrip bij inwoners groeien wanneer prioriteiten en concrete acties zichtbaar worden. Juist daarom is de uitvoeringsfase van groot belang. Daarin wordt, op basis van een brede belangenafweging, toegewerkt naar haalbare en passende maatregelen die aansluiten bij de praktijk in buurtschappen en kernen.</p>
17.	<p>In reactie op het ontwerp Programma Mobiliteit wil ik, als inwoner en bezorgde burger, met u langs deze weg graag mijn zienswijze en observaties delen. Vooropgesteld ben ik verheugd te zien en lezen dat kernwaarden zoals veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid niet alleen in de aanloop en verkennende fase, maar ook in dit concept programma de centrale doelen blijven. Juist die kernwaarden echter, en met name veiligheid en leefbaarheid, komen juist in het gedrag in het mooie Alphense buitengebied rond Kwaalburg; hoewel deze situatie ongetwijfeld ook exemplarisch kan blijken (of zal gaan worden?) voor andere locaties. Waar het concept programma duidelijk de ambitie uitspreekt om oog te hebben voor de veiligheidsrisico's en onder druk staande leefbaarheid die zwaar verkeer, landbouw verkeer en gemengd verkeer met zich meebrengen, lijken andere keuzes, zoals het opnemen in een landbouwnetwerk, daar haaks op te staan. In het gehuchtvormige buitengebied, en in Kwaalburg in het bijzonder, spreken we over eeuwenoude klinkerstratjes die hun weg vinden tussen monumentale eiken en de daartussen, direct aan de weg gelegen klassieke boerderijen. Antieke infrastructuur van onschatbare schoonheid, naar evenzo antieke normen. Die schoonheid resulteert in een grote aantrekkelijkheid, want dit gebied en zijn infrastructuur is een vaste prik voor wandelende dorpelingen, fietsende lokalen en vele recreanten en toeristen, al dan niet geleid of gelokt door de plaatselijke recreatiegebieden en diverse officiële fiets- en wandelroutes. Tot zover de idylle. Van moderne tijd is het dorps (sluip)verkeer wat de straatjes gebruikt als een snelle uitvalsweg uit de kern, al dan niet hard rijdend met misplaatste spoed. Dat hoort denk ik deels bij de lokale infrastructuur. Daarbij kunnen we echter ook een flinke hoeveelheid zwaar transport observeren wat de files op de A58 via via ontwijkt, de prachtige asfaltwegen in de vorm van de N-wegen negeert en door verbodsborden in de kern om het dorp heen geforceerd wordt over de klinkers en tussen de woonboerderijen van het buitengebied. In een ontwikkeling van recentere aard echter voltrekt zich een nog verontrustendere metamorfose. Meerdere grote bedrijven hebben zich met ondernemersgeweld genesteld direct in of net naast dit stukje Alphen's erfgoed, inclusief hun vloot aan zwaar materiaal en transport. Deels zijn dit bedrijven zoals op het bedrijventerrein in Alphen, waar een enorm volume aan (auto)transport mee gemoeid is wat behalve over de N-wegen zich voor een paar seconden tijds winst ook rammelend en stuivend een weg baant over de lokale weggetjes. Misschien nog impactvoller is de ontwikkeling van een bedrijf (of beter gezegd, aantal bedrijven) wat zich als agrarisch bedrijf nieuwe stijl heeft genesteld middenin het buitengebied en zich heeft ontpopt tot een internationale grootmacht, inclusief een waar distributiecentrum van waaruit in de wijde omtrek aangetrokken tientallen (hondertal?) hectares worden uitgebaat. Dit alleen al resulteert in een dagelijkse stroom van zo'n vijftig zware vrachtwagens aan aan- en afvoer van grondstoffen en producten, nog los van de eindeloze stroom aan landbouwmachines. Honderden, zo niet duizend bewegingen per week van een mix van allerhande (zwaar) materieel, van de kleine uurtjes tot in de avonden. Een drukte waar zelfs het officiële bedrijventerrein van het dorp nog van zou schrikken. Al het bovenstaande vermenst zich tot een dagelijks schouwspel van meters hoge en brede landbouwmachines, een stroom aan vrachtwagens, gehaaste forensen, moeders met peuters op een step, recreanten en onzekere ouders op een fiets, camping bezoekers met kinderen in de bakfiets. Dit alles langs elkaar wringend over een paar meter breed klinker weggetje, genoemd en opgenomen in zoveel routes en aanraders - met hier en daar als vluchtroute een kapotte berm of naast een vermoede eik. En, laten we niet vergeten, radeloze aanwonenden in hun veelal antieke huizen die onder het aanhoudende geweld kraken, trillen en scheuren, met oordoppen in slapend en hume tuinen nutteloos verdedigend met wat paaltjes, als een moderne Joris tegen de draak. Dystopisch. Terugkomend op het concept mobiliteit en met inachtnaam van de kernwaarden veiligheid, leefbaarheid en mobiliteit zou ik graag twee punten onder de aandacht willen brengen: 1. Het overwegen om buitengebieden met kleine, karakteristieke wegen met grote recreatieve en karakteristieke waarde (zoals Kwaalburg en omgeving) beter te beschermen tegen ondernemersgeweld en sluipverkeer. Mogelijke vormen zijn fietsstraten, snelheidsbeperkingen/maatregelen, verbod doorgaand vrachtverkeer, eenrichtingsverkeer, ontsluiting van bedrijven direct aan N-wegen mogelijk maken, routes via N-wegen aantrekkelijker maken. Ook kan overdacht worden om vanaf de zuidelijke rotonde in Chaam alle vrachtverkeer richting Alphen reeds daar te stoppen en via de N-weg verder te leiden. Tussen Chaam en Alphen ligt nagenoeg alleen maar recreatie en weinig tot geen bestemming voor enig commercieel verkeer. Dit zou veel (zwaar) sluipverkeer stoppen. 2. Voorzichtige herbezinning over het voornemen klinkerweggetjes zoals Kwaalburg op te nemen in een landbouwnetwerk. De infrastructuur is hier gewoonweg niet geschikt voor; reeds veel te druk, kent veel te weinig passeremogelijkheden en ontlokt juist de gevaarlijkste vormen van gemengd verkeer (voetgangers en fietsers op smalle wegen zonder paden of uitwijkmogelijkheden vs de grootste machines). Oplossingen zouden gezocht kunnen worden in het (geheel) openstellen van de N-wegen voor landbouwverkeer, of in ieder geval het nauwelijder inschatten van de kwaliteit van de beoogde infrastructuur.</p>	<p>Dank voor uw reactie en het delen van uw zorgen over de situatie in buurtschap Kwaalburg. De afgelopen jaren hebben een aantal ruimtelijke ontwikkelingen gezorgd voor een toename van zwaar verkeer. Wij begrijpen dat de ervaren verkeersdruk en de gevolgen daarvan voor veiligheid en leefbaarheid grote impact kunnen hebben op het dagelijks leven en woonplezier. In dit programma stellen wij de beleidskaders vast. De nadere en concrete uitwerking van de doelen en principes vindt plaats in de opvolgende uitvoeringsplannen, waarin ruimte is voor maatwerk en aandacht voor lokale situaties. Voor Kwaalburg is daarbij expliciet een vervolgstap opgenomen: in maatregel 4 van bijlage 4 is de verkeersproblematiek in dit buurtschap benoemd als één van de eerste onderwerpen die na vaststelling van het programma verder wordt uitgewerkt. Via dit traject willen wij samen met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden zorgvuldig kijken welke maatregelen passend en haalbaar zijn, met nadrukkelijke aandacht voor veiligheid, leefbaarheid en de bijzondere kenmerken van het gebied. Uw inbreng zien wij daarbij als waardevolle input voor het vervolgproces.</p>

18.	<p>De Dorpsraad Galder-Strijbeek heeft het concept Programma Mobiliteit Alphen-Chaam met belangstelling gelezen. Wij zien een duidelijke en goed leesbare visie met sterke uitgangspunten, zoals het STOMP-principe waarbij lopen en fietsen prioriteit krijgen. Tegelijkertijd constateren wij dat op een aantal punten nadere concretisering en aanvulling wenselijk is, met name voor onze kernen Galder en Strijbeek.</p> <p>Stimuleren van lopen en fietsen</p> <p>Hoewel het STOMP-principe centraal staat, missen wij concrete maatregelen waarmee de gemeente inwoners actief stimuleert om vaker te lopen of te fietsen. Naast aandacht voor infrastructuur zien wij kansen in het ondersteunen van initiatieven, zoals wandelgroepen of andere laagdrempelige voorzieningen die beweging stimuleren.</p> <p>Fietspad langs de Mark</p> <p>Het fietspad langs de Mark is een intensief gebruikte route, met name in het voorjaar en de zomer. Door de recente verbinding met de Strijbeekseweg is de drukte verder toegenomen. Wij zijn van mening dat dit fietspad inmiddels als hoofdfietsroute beschouwd kan worden. Wij pleiten daarom voor verbreding en verbetering van dit fietspad om de veiligheid te vergroten. Daarnaast zien wij graag dat er een aparte wandelroute wordt gerealiseerd, zodat fietsers en wandelaars elkaar minder hinderen. Gezien het belang en gebruik van deze route vragen wij om dit project met hoge prioriteit op te nemen in de uitvoeringsagenda.</p> <p>Fietsverbinding Galder – Strijbeek</p> <p>De huidige verbinding tussen Galder en Strijbeek via de Markweg ervaren wij als onveilig, zeker voor kinderen. Er wordt op deze weg vaak hard gereden en er is sprake van gemengd verkeer.</p> <p>Wij verzoeken de gemeente om hier een veilige fietsverbinding te realiseren, bijvoorbeeld in de vorm van een vrijliggend fietspad of een alternatief tracé. Ook dit punt verdient wat ons betreft een prominente plaats in de uitvoeringsagenda.</p> <p>Fietsveiligheid Daesdonckseweg</p> <p>Daarnaast vragen wij (in mindere mate) aandacht voor de fietsveiligheid op de Daesdonckseweg. Deze route wordt door frequent gebruikt voor dagelijkse verplaatsingen, zoals het doen van boodschappen. Door de combinatie van gemotoriseerd verkeer en fietsers wordt deze weg als onveilig ervaren.</p> <p>Wij verzoeken de gemeente om hier maatregelen te onderzoeken en te treffen die de fietsveiligheid verbeteren.</p> <p>Voetpaden en plusnetwerk</p> <p>De ambitie voor een plusnetwerk voor voetgangers ondersteunen wij. In de praktijk zien wij echter dat veel stoepen en wandelpaden in Galder en omgeving onvoldoende kwaliteit hebben. Losliggende en omhoogkomende tegels, onder andere door worteldruk, zorgen voor onveilige situaties.</p> <p>Wij vragen de gemeente om het onderhoud en de kwaliteit van voetpaden als prioriteit op te pakken. Relatief eenvoudige ingrepen kunnen hier al een groot verschil maken in veiligheid en toegankelijkheid.</p> <p>Openbaar vervoer</p> <p>In het programma wordt ingezet op verbetering van het openbaar vervoer, waaronder hogere frequenties en betere verbindingen tussen dorpen. Daarbij worden onder andere verbindingen genoemd tussen Alphen en Chaam en Chaam en Gilze (en Rijen).</p> <p>Wij constateren dat de verbinding tussen Galder en Chaam niet expliciet in de tekst wordt benoemd, terwijl deze wel op de kaart (pagina 21) staat weergegeven. Wij verzoeken om deze verbinding expliciet op te nemen en te realiseren, zodat ook Galder goed wordt ontsloten binnen het OV-netwerk van de ABG-gemeenten. Reizen tussen de kernen moet ons inziens mogelijk zijn. Van essentieel belang is dat een gedegen OV-verbinding met Breda behouden blijft.</p> <p>Wij vertrouwen erop dat onze opmerkingen worden meegenomen in de verdere uitwerking van het programma. Uiteraard zijn wij graag bereid om onze input nader toe te lichten.</p>	<p>Dank voor uw reactie en het delen van uw aandachtspunten. Wij begrijpen uw betrokkenheid en waarderen het dat u zo actief meedenkt over de mobiliteit en bereikbaarheid binnen onze gemeente.</p> <p>In dit Programma Mobiliteit stellen wij de kaders vast. De daarin opgenomen doelen en principes worden in opvolgende uitvoeringsplannen nader uitgewerkt en vertaald naar concrete en tastbare maatregelen. In bijlage 4 bij het programma zijn diverse acties opgenomen, zoals het opstellen van een uitvoeringsprogramma voor fiets en het verbeteren van de voetgangersinfrastructuur, met als doel lopen en fietsen te stimuleren.</p> <p>In deze verdere uitwerkingen bepalen wij ook de prioritering en welke maatregelen het meest passend zijn, rekening houdend met bredere belangen, beschikbare middelen en praktische mogelijkheden. Uw verzoeken en opmerkingen nemen wij nadrukkelijk mee in deze afwegingen. Ten aanzien van het fietspad langs de Mark merken wij op dat dit voor ons geen hoofdfietsroute is. Het hoofdfietsnetwerk is primair gericht op utilitair verkeer, met directe en functionele verbindingen van en naar de kernen. Het fietspad langs de Mark vervult voornamelijk een recreatieve functie: een kronkelende route binnen een natuurlijke omgeving. Zoals ook in het programma is benoemd, wordt deze route wel mede gebruikt voor utilitaire verplaatsingen. Vanuit die recreatieve functie gaan wij dit fietspad verbreden naar 2,5m.</p> <p>De kaart op pagina 21 betreft een OV-wensbeeld. In de bijbehorende tekst benoemen wij de ambitie om openbaar-vervoerverbindingen van en naar alle kernen te versterken. In de nadere uitwerking bepalen wij welke acties en stappen nodig zijn om deze ambitie daadwerkelijk te realiseren. Ook in de huidige situatie is er OV bereikbaarheid tussen alle kernen via BravoFlex.</p>
-----	--	--

19.	<p>Middels dit schrijven kies ik ervoor om anoniem te reageren op het 'Programma Mobiliteit'. Ik kies hiervoor omdat er nogal wat belangen verstrengeld zijn in de kwestie van de verkeerssituatie in de Kwaalburg. Desondanks voel ik mij genoodzaakt om te reageren op het rapport. Ik begrijp dat dit niet ideaal is, tegelijkertijd schetst dit hoe gevoelig dit onderwerp leeft in de straat. De afgelopen 6 jaar is de verkeerssituatie in de Kwaalburg e.o. ingrijpend veranderd, mede door de komst van een internationaal opererende kweker met meerdere adressen in de straat en later de vestiging van een megagroet autodistributiebedrijf aan het begin van de straat (Baarleseweg). De problematische gevolgen voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid van bewoners mogen geen verrassing voor u zijn; die zijn de afgelopen jaren op diverse manieren bij uw gemeente onder de aandacht gebracht. Concrete acties blijven echter tot noch toe uit en ook het Programma Mobiliteit blinkt niet uit in concrete oplossingsrichtingen. Ten eerste de verkeersveiligheid. Doordeweeks rijden er soms tot ruim 30 vrachtauto's (bestemmingsverkeer) per dag af en aan op het enkelbaans klinkerweggetje. Dit mengt zich met daadwerkelijk agrarisch verkeer (tractors, e.d.) en een heel divers overige verkeersaanbod. De straat is hier niet op ingericht en was hier nooit voor bedoeld. Er mag 60 km/u gereden worden en ook al zou men zich daaraan houden, dan nog is een voorbij denderende vrachtwagen van tientallen tonnen in deze smalle straat levensgevaarlijk. De kapotgereden bermen, als gevolg van dit intensieve verkeer, dragen daar nog eens extra aan bij. Ten tweede de leefbaarheid; deze begint met fysieke (verkeers-)veiligheid. Het af en aanrijden van vrachtwagens start al vanaf 5 uur 's ochtends en gaat door tot in de vroege avond en op zaterdag. Een ander gevolg van dit vele, zware verkeer zijn de trillingen die dit veroorzaakt. De eeuwenoude eiken in de straat hebben hier al onder te lijden. En naast dat dit letterlijk je nachtrust verstoort (slapen met een raam open gaat niet) en je wakker schrikt van trillingen, kan dit op termijn ook schade aan woningen opleveren. Wie is er dan verantwoordelijk? De mentale gezondheid begint hieronder te lijden. De grootste veroorzaker van deze impact is zich bewust van de gevolgen en probeert de overlast te beperken (spreekt bijvoorbeeld chauffeurs aan om snelheid te verlagen, is sociaal betrokken bij de buurt, etc.). Echter, dit is niet voldoende om de verkeersveiligheid en leefbaarheid tot een veilig en acceptabel niveau te brengen. De gemeente is hier aan zet. De Kwaalburg is langzaam een industrieterrein aan het worden. De Cittaslow-waarden die uw gemeente zo trots uitdraagt, worden dagelijks met voeten getreden in de Kwaalburg. De problemen op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid mogen inmiddels bekend zijn binnen uw college. Het is onderhand tijd om constructief aan tastbare oplossingen te werken waarin ondernemers en buurtbewoners elkaar kunnen vinden. En die ingang biedt dit Programma Mobiliteit mijns inziens onvoldoende. De Kwaalburg maakt bijvoorbeeld deel uit van een 'kwaliteitsnetwerk agrarisch verkeer'. Het lokale agrarische verkeer (de melkvrachtwagens, de seizoensgebonden agrarische machines of mestwagens) zijn echter het probleem niet ... Het grote- en zware bestemmingsvrachtwagenverkeer is de dagelijkse realiteit. De ontsluiting hiervan op het 'netwerk groot- en zwaarverkeer' veroorzaakt de problemen. De bewoners zitten hier letterlijk tussenin en dit gaat ten koste van hun leefbaarheid, de verkeersveiligheid en mentale gezondheid. Behalve het adresseren van de problematiek, denk ik graag mee in oplossingen. Hier enkele suggesties: Vrachtauto-luw maken van de Kwaalburg; alleen toestaan voor agrarisch verkeer (lees: de tractor, melk-/mestvrachtwagen, landbouwmachines). Vanaf kruispunt Franse Baan-Chaamseweg borden geslotenverklaring vrachtwagen (C07) plaatsen en vrachtwagens vanuit Chaam verplicht linksaf richting de N260 leiden. Idem aan begin Kwaalburg aan de Baarleseweg. Maximaal toegestane snelheid in de Kwaalburg verlagen; al dan niet met snelheid verlagende maatregelen (indien deze niet tot extra overlast zorgen voor de bewoners), zoals drempels of versmalling in het 'middenstuk' van de straat. Een vierde afslag aan de rotonde in de Baarleseweg realiseren voor een 'achterom-route' over eigen terrein van de kweker, voor zowel het vracht- als interne 'agrarische' verkeer. Dit voorstel is eerder ingediend door de kweker bij de gemeente, maar teruggetrokken omdat hierin de Provincie leidend is. Met klem adviseer ik u deze optie actief te onderzoeken en met de betrokken partijen tot realisatie te komen. Hoewel ik begrijp dat dit de meest complexe ingreep is, is dit de enige optie die daadwerkelijk het probleem bij de bron adresseert. Ik ben ervan overtuigd dat de kweker in kwestie constructief en welwillend is. Het gaat hier dan ook niet om het elkaar misgunnen van zaken. Het gaat hier om tegenstrijdige (financiële) belangen van een onderneming tegenover de belangen van bewoners, zoals veiligheid, woongenot en zorgen om de staat van de straat en de eigen woning. Die belangen staan nu eenmaal op gespannen voet. Doordat de gemeente in het verleden hier geen regie op heeft gevoerd, is de situatie kunnen uitgroeien tot hoe deze nu is. Met dit Programma Mobiliteit en de daaruit volgende uitvoeringsprogramma's ontstaat wederom een kans voor uw college om die regie ter herpakken en de juiste maatregelen door te voeren. Zo kan de balans tussen de ondernemers- en bewonersbelangen weer worden hersteld. Pak alstublieft deze kans, herpak uw rol en verantwoordelijkheid als gemeente en voer regie in deze kwestie in de Kwaalburg, voor het uitloopt op verkeerslachtoffers, schades of conflicten. Hartelijk dank voor het lezen van deze brief.</p>	<p>Dank voor uw reactie en het delen van uw zorgen over de situatie in buurtschap Kwaalburg. De afgelopen jaren hebben een aantal ruimtelijke ontwikkelingen gezorgd voor een toename van zwaarder verkeer. Wij begrijpen dat de ervaren verkeersdruk en de gevolgen daarvan voor veiligheid en leefbaarheid grote impact kunnen hebben op het dagelijks leven en woonplezier. In dit programma stellen wij de beleidskaders vast. De nadere en concrete uitwerking van de doelen en principes vindt plaats in de opvolgende uitvoeringsplannen, waarin ruimte is voor maatwerk en aandacht voor lokale situaties. Voor Kwaalburg is daarbij expliciet een vervolgstap opgenomen: in maatregel 4 van bijlage 4 is de verkeersproblematiek in dit buurtschap benoemd als één van de eerste onderwerpen die na vaststelling van het programma verder wordt uitgewerkt. Via dit traject willen wij samen met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden zorgvuldig kijken welke maatregelen passend en haalbaar zijn, met nadrukkelijke aandacht voor veiligheid, leefbaarheid en de bijzondere kenmerken van het gebied. Uw inbreng zien wij daarbij als waardevolle input voor het vervolgproces.</p>
20.	<p>In het Concept Programma Mobiliteit las ik dat Kwaalburg opgenomen is in het Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer. Naar mijn mening is deze opname is moeilijk te verenigen met de doelen van het mobiliteitsprogramma: werken aan verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Gelet op bovenstaande doelen is opname van Kwaalburg in het Kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer ongewenst en onnodig.</p> <p>Ongewenst: - De laatste jaren is het aantal verkeersbewegingen van vrachtwagens en landbouwtractoren op Kwaalburg sterktoegenomen. De Kwekerij, gevestigd op Kwaalburg 13, is in korte tijd enorm gegroeid, hierdoor is de loads op nr. 13 uitgegroeid tot een logistiek centrum waar jaarlijks meer dan 4000 vrachtwagens komen laden en lossen en van waaruit minstens evenveel materiaal transporten met zware landbouwtractoren, van en naar de kwekerijvelden in de omgeving van Alphen, plaats vinden. Door deze ontwikkelingen staan veiligheid en leefbaarheid op Kwaalburg onder druk, verdere toename is ongewenst, door Kwaalburg in het Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer op te nemen zat deze druk zeker verder toenemen. - In de richtlijnen van de Provincie Noord Brabant staat dat in de ideale situatie het (land)bouwverkeer afgewikkeld dient te worden op wegen met aparte fietsvoorzieningen, indien dit niet mogelijk is dienen er aanvullende eisen gesteld te worden aan de minimale rijbaanbreedte, de minimale verhardingsbreedte voor een ETW1 weg met twee richtingen fietsverkeer is volgens de richtlijn 5,5 tot 6 meter. De verhardingsbreedte van Kwaalburg is 3,5 meter en voldoet hiermee niet aan de eisen van de richtlijn, via Kwaalburg lopen recreatieve fiets en wandelroutes die, zeker in de zomermaanden, zeer intensief gebruikt worden. Onnodig: Het Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer is bedoeld voor het veilig afwikkelen van het doorgaande Landbouwverkeer. Voor het doorgaande landbouwverkeer richting Chaam is er voor de route Kwaalburg een prima alternatief via de N260 en de N639. Deze route is 3 km [anger dan de route Kwaalburg-Hooispoor-Chaamseweg maar volledig gescheiden van het fietsverkeer en breed genoeg zodat het zwaar verkeer elkaar met gemak kan passeren, hierdoor is op deze route een snellere doorstroming mogelijk en valt dit alternatief binnen de acceptabele omrijtijd factor 1,3. Voor de veiligheid en leefbaarheid op Kwaalburg en de aanwezigheid van een goed alternatief waarmee de bereikbaarheid van Chaam gegarandeerd is, wit ik u verzoeken de opname van Kwaalburg in het Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer te heroverwegen.</p>	<p>Dank voor uw reactie. De afgelopen jaren hebben een aantal ruimtelijke ontwikkelingen gezorgd voor een toename van zwaarder verkeer. In dit programma stellen wij de kaders vast. Na vaststelling kunnen wij in opvolgende uitvoeringsplannen verder werken aan de doelen en principes door deze te vertalen naar concrete en tastbare maatregelen. De verkeersproblematiek in buurtschap Kwaalburg is daarbij expliciet benoemd. In maatregel 4 van bijlage 4 is vastgelegd dat dit één van de eerste vervolgstappen is na vaststelling van het programma. Via dit spoor willen wij, samen met alle belanghebbenden, zoeken naar passende en haalbare maatregelen. Uw inbreng zien wij daarbij als waardevolle input voor het vervolgproces. Landbouwverkeer maakt onderdeel uit van deze belangenafweging. Wij zien Kwaalburg op voorhand niet als een gebied waar landbouwverkeer in zijn geheel niet zou kunnen plaatsvinden. Tegelijkertijd is het landbouwnetwerk niet in beton gegoten. In de verdere uitwerking van maatregel 4 wordt daarom nadrukkelijk bekeken wat, gelet op veiligheid, leefbaarheid en de kenmerken van het gebied, de meest passende oplossingen zijn.</p>

21.	<p>Verkeersveiligheid Prima beleidsstuk met drie duidelijke ambities. Deze zijn vertaald naar 7x stevige doelen die concreet zijn uitgewerkt. Uiteindelijk zit de daadkracht wel in het nog op te stellen uitvoeringsprogramma. Er zijn best wat doelen heel stevig geformuleerd en daardoor wel wat de vraag hoe die in de uitvoering gerealiseerd kunnen gaan worden. Geldt zeker voor het hoge kwaliteitsniveau dat in de plusnetwerken wordt benoemd. De vraag komt wel op of dit allemaal financieel haalbaar zal zijn. Licht ook aan de termijn dat de gemeente het beoogde niveau gaat willen realiseren. Wat ons wel opvalt en eigenlijk de belangrijkste vraag: de hoofdambitie (nummer 1) is verkeersveiligheid. Op zich zien we vanuit de netwerken hier niet echt een zware invulling op. Het zit natuurlijk wel soort van verknapt in de netwerken van met name lopen en fietsen en die van het gemotoriseerd verkeer. Maar bv de eerste 2 punten van het doel verkeersveiligheid: 'In woonbuurten en dorpskernen zijn voetgangers en fietsers het meest belangrijk. De auto is te gast; 'Binnen de bebouwde kom en op bedrijventerreinen gaan we uit van 30 km/u als maximumsnelheid. Op belangrijke wegen voor hulpdiensten en de bus zoeken we naar de goede balans tussen snelheid en veiligheid; Daar vinden we eigenlijk bij de netwerk uitwerking weinig concreets over terug. Aan de andere kant ook geen tegenstrijdigheden. Maar de impact moet vooral in het nog op te stellen uitvoeringsplan in beeld worden gebracht. Daarvoor geldt mijn eerdere opmerking: de ambities en doelen zijn hoog. Het is de uitdaging dat die ook echt in een uitvoeringsplan vertaald worden. OV Geen aandachtspunten</p> <p>Beleid Het is goed dat men nog nader kijkt naar de vastgestelde MMA van oktober 2025. Zie met name de beschrijving van daily urban systems voor kleine kernen vanaf pagina 34. Hoe zit het met de bereikbaarheid van scholen en ziekenhuizen etc.? Of is dat in de regel autobereikbaarheid en BravoFlex? In het programma wordt nog geen relatie gelegd met gezondheid. Zie verder de overige aandachtspunten van pagina 34. Onduidelijk in het programma is waarop wordt ingezet bij ruimtelijke ontwikkelingen. Verderop staat wel het STOMP-principe genoemd, maar dit lijkt niet leidend te zijn bij gebiedsontwikkelingen. Ook staat er dat gebiedsontwikkelingen zo direct mogelijk worden verbonden met gebiedsontsluitingen. Dit lijkt alleen de autobereikbaarheid te impliceren. Graag meer aandacht hiervoor. Als het gaat om bedrijventerreinen staan de bereikbaarheid en ontsluiting (voorkomen hinder) centraal. Er is nog geen aandacht voor de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen voor het personeel dat daar werkt. Ook van belang. Zijn de werkgevers op de hoogte van de mogelijkheden van BravoFlex? Pagina 10: hier worden de doelen en de principes geïntroduceerd. Zijn de teksten in het donkergroen dan de doelen en de opsomming eronder de principes? Goed om dit toe te lichten. Beleidsmatig gezien ook onduidelijk hoe de drie ambities zich verhouden tot de doelen en de principes. Aangeduid dient te worden welke doelen bijdragen aan de eerdergenoemde ambities. Welke doelen horen bij welke ambities? Dit helpt bij de evaluatie van het programma. Aanbeveling is ook om de doelen en/of ambities meer SMART te formuleren: welke tijdsperiode, wat zijn de indicatoren om het programma te meten? Pagina 12: doel: heen geleid. Moet zijn heen geleid. Laadinfrastructuur: het aanbod wordt afgestemd op het gebruik. De plaatsing van laadinfrastructuur zou vraag- en datagesturd moeten plaatsvinden. Dus hier ontbreekt de vraag naar laadinfrastructuur. Ik neem aan dat de inwoners ook laadpalen kunnen aanvragen? Fiets Geen bijzonderheden wat ons betreft. STOMP zit er ogenschijnlijk goed in. Landbouwverkeer Hierbij een reactie op het gedeelte over landbouwverkeer. In blauw de tekst uit het Concept Programma. In rood onze opmerkingen. Wij zien een landelijke en agrarische gemeente. Landbouwverkeer komt veel voor en verdient daarom extra aandacht bij het vormgeven van netwerken. Net als voor ander groot en zwaar verkeer geldt dat de combinatie met langzaam verkeer kan leiden tot verkeersveilige situaties. We zien dat landbouwvoertuigen steeds groter worden en meer afstand afleggen omdat ze meerdere agrarische bedrijven bedienen. Provincie Noord-Brabant heeft samen met Regio West-Brabant een wensnetwerk opgesteld voor (land)bouwverkeer. Dit wensnetwerk is in samenspraak met de sector opgesteld. Het netwerk houdt rekening met het feit dat het weren van (land)bouwverkeer op gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom (zoals het Provinciaal beleid was) leidt tot knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid in dorpskernen. Door deze gebiedsontsluitingswegen weer open te stellen voor landbouwverkeer, ontlast dit de dorpskernen. De REGIO heeft het wensnetwerk opgesteld. De provincie heeft een intentieverklaring ondertekend om samen met regio en gemeentes om uitvoering te geven aan het netwerk. Daarbij is niet expliciet aangegeven dat het netwerk exact wordt uitgevoerd zoals op kaart staat. N260 rondweg Alphen is als knelpunt benoemd, maar het standpunt van de provincie is om de randweg NIET open te stellen. Redenen daarvoor zijn een onoverzichtelijk tracé (bochten en hoogteverschil) wat leidt tot extra risico bij inhalend verkeer. Verder is een aantal ontbrekende schakels in beeld. Welke wegen geschikt zijn om de ontbrekende schakels in te vullen moet bepaald worden in een verdere studie. Het kwaliteitsnet Landbouwverkeer van de Provincie Noord-Brabant nemen we over als gemeentelijk beleid.</p>	<p>Dank voor uw reactie. Verkeersveiligheid Wij erkennen de contatering dat de uitvoeringsplannen bepalend zijn in welke mate we deze ambities, doelen en principes kunnen verwezelijken. Los van willen met deze ambities een koers uit zetten voor de langere termijn waarbij alle stappen in de gewenste richting een stap voorruit is. Wij hopen hier samen met de provincie in te kunnen blijven optrekken. Beleid wat betreft het MMA we voegen de term gezondheid toe aan de ambitie leefbaar. Gezondheid krijgt lokaal o.a. aandacht door de inzet op een toegankelijk voetgangersnetwerk en het prioritering van fietsmaatregelen zoals naar andere kernen als lokaal. Ook vertaalt gezondheid zich door in de het leefbaar maken van dorpskernen door het tegengaan van verkeer wat daar geen bestemming heeft. Onder het thema Gemotoriseerd verkeer en OV hebben we doelen en principes geformuleerd om de zowel de lokale als de regionale voorzieningen multimodaal bereikbaar te houden/maken. Het Stomp principe is voor ons de basis als het gaat om het vinden van de passende ontsluiting voor woningen of banen (gebiedsontwikkelingen). Bij parkeren en duurzame mobiliteit hebben we een principe toegevoegd • We onderzoeken passende maatregelen voor het stimuleren van duurzame vervoerswijze. Voor Bravo Flex zit dit verweven in bestaande actie rondom de uitrol door de concessiehouder en verlener die momenteel bezig is. Alle thema's werken gezamenlijk aan de 3 ambities. Ambities die met elkaar in verband staan. Het klopt dat in het groen het thema en doel zijn opgenomen. Geleid is aangepast. Alphen Chaam is aangesloten bij consessie RAL Zuid waarin keuzes zijn gemaakt voor de uitrol van laadnetwerk. Provincie is hier bij betrokken.. Door gebruik te monitoren komt men achter de vraag in een gebied en kan men datagesturd het netwerk verder uitrollen. Landbouwverkeer we betreffen het te lezen dat we hierop verder uit elkaar lijken te staan dan gehoopt. Een van de hoofdpunten en aanleiding voor het convenant ook voor de sector is het open stellen van de N260 rondom Alphen voor landbouwverkeer om zo de kern Alphen te ontlasten. Een intentie die ook is opgenomen in het convenant en het netwerk. Uiteraard moet er dan ook aandacht zijn voor de verkeersveiligheid op de N260. Wij willen hierover graag bestuurlijk nogmaals het gesprek aangaan om antwoord te kunnen krijgen op de vraag wat er nodig is om gezamenlijk tot een passende oplossingen te komen. Waar is opgenomen dat de provincie opsteller van de netwerk is passen wij dit aan naar Regio West Brabant. De zin zoals het provinciaal beleid was verwijderen we.</p>
22	<p>De opgenomen tekst in participatieverslagen (bijlage 3) strookt voor ons niet volledig met het gesprek. We zouden graag de als volgt aangepast zien:</p> <p>Staatsbosbeheer beheert verschillende natuurgebieden binnen de gemeente Alphen-Chaam en Gilze en Rijen, waaronder de Chaamse Bossen, de Alphense Bergen en de Stribeekse Heide. Over het algemeen zijn er geen klachten over de faciliteiten voor fietsers en voetgangers in deze gebieden, en het beheer hiervan wordt positief ervaren. De parkeerplaats bij Merkske in Baarle-Nassau wordt als voldoende beschouwd voor wandelgebiedbezoekers, en er wordt gestreefd naar een bezoekersluw gebied. De Chaamse Bossen zijn goed bereikbaar, zowel met de fiets als met de auto, en er is voldoende parkeergelegenheid. Er zijn echter verschillende verbeterpunten aangekaart. Bij de Alphense Bergen leidt het parkeren op de bermen, veroorzaakt door autoambalisten die de MTB-routes willen gebruiken, tot schade aan de bermen. De borden naar de parkeerplaats zijn te klein, en er is geen budget voor betere bebording. Bij de Stribeekse Heide is er bezorgdheid over de drukte, vooral door bezoekers die naar de horecagelegenheden komen. De parkeerplaats aan de Stribeekseweg verdient meer aandacht, en het wordt wenselijk geacht bezoekers vanaf de Goudbeekseweg naar deze parkeerplaats te sturen. Ook parkeren mountainbikers/fietsers vaak op de parkeerplaats bij De Smokkelaar zonder gebruik te maken van de horeca, wat de druk op de parkeerplaatsen van Staatsbosbeheer verhoogt. In de Chaamse Bossen is het parkeren op de bermen acceptabel vanwege de breedte van de weg, maar er zijn er zorgen over de ontsluiting van de achterliggende parkeerplaats van Staatsbosbeheer aan de Industrieweg, vooral in geval van een noodgeval. Er zijn geen duidelijke afspraken met de horecagelegenheid over deze ontsluiting. Verder wordt aangegeven dat de parkeerplaats van Staatsbosbeheer aan de Alphensebaan niet goed aangegeven is, wat extra aandacht vereist, vooral met de komst van het Ecotermesort. Deze grote parkeerplaats wordt nog wel gebruikt, maar is onvoldoende gemarkeerd. In het algemeen kan een goed OV netwerk er voor zorgen dat er minder autogebruik naar de bossen toe is. Er werden ook enkele neutrale punten besproken, zoals het besluit geen grotere parkeerplaatsen toe te voegen bij de bossen, en het ontbreken van bushaltes in de gebieden van Staatsbosbeheer. 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>

23	Ik heb het concept Programma Mobiliteit gelezen. Deze ziet er prima uit. Van onze kant zijn daar geen opmerkingen over. Succes met de volgende stappen.	Dank voor uw reactie.
----	---	-----------------------

Wijzigingen door zienswijze externe stakeholders

1.	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'.
2.	Principe duurzame mobiliteit	Toegevoegd op blz 13. 'We onderzoeken passende maatregelen voor het stimuleren van duurzame vervoerswijze.
3.	Tekst Landbouwnetwerk	Aangepast op blz 30. Provincie Noord Brabant vervangen door Regio West Brabant' en de zin zoals het het provinciaal beleid was verwijderd.
4.	Gespreksverslag Staatsbosheer	Aangepast in bijlage 3 blz 5. Staatsbosbeheer beheert verschillende natuurgebieden binnen de gemeente Alphen-Chaam en Gilze en Rijen, waaronder de Chaamse Bossen, de Alphense Bergen en de Strijbeekse Heide. Over het algemeen zijn er geen klachten over de faciliteiten voor fietsers en voetgangers in deze gebieden, en het beheer hiervan wordt positief ervaren. De parkeerplaats bij Merkske in Baarle-Nassau wordt als voldoende beschouwd voor wandelgebiedbezoekers, en er wordt gestreefd naar een bezoekersluw gebied. De Chaamse Bossen zijn goed bereikbaar, zowel met de fiets als met de auto, en er is voldoende parkeergelegenheid. Er zijn echter verschillende verbeterpunten aangekaart. Bij de Alphense Bergen leidt het parkeren op de bermen, veroorzaakt door automobilisten die de MTB-routes willen gebruiken, tot schade aan de bermen. De borden naar de parkeerplaats zijn te klein, en er is geen budget voor betere bebording. Bij de Strijbeekse Heide is er bezorgdheid over de drukte, vooral door bezoekers die naar de horecagelegenheden komen. De parkeerplaats aan de Strijbeekseweg verdient meer aandacht, en het wordt wenselijk geacht bezoekers vanaf de Goudbeekseweg naar deze parkeerplaats te sturen. Ook parkeren mountainbikers/fietsers vaak op de parkeerplaats bij De Smokkelaar zonder gebruik te maken van de horeca, wat de druk op de parkeerplaatsen van Staatsbosbeheer verhoogt. In de Chaamse Bossen is het parkeren op de bermen acceptabel vanwege de breedte van de weg, maar er zijn er zorgen over de ontsluiting van de achterliggende parkeerplaats van Staatsbosbeheer aan de Industrieweg, vooral in geval van een noodgeval. Er zijn geen duidelijke afspraken met de horecagelegenheid over deze ontsluiting. Verder wordt aangegeven dat de parkeerplaats van Staatsbosbeheer aan de Alphensebaan niet goed aangegeven is, wat extra aandacht vereist, vooral met de komst van het Ecotermresort. Deze grote parkeerplaats wordt nog wel gebruikt, maar is onvoldoende gemarkeerd. In het algemeen kan een goed OV netwerk er voor zorgen dat er minder autogebruik naar de bossen toe is. Er werden ook enkele neutrale punten besproken, zoals het besluit geen grotere parkeerplaatsen toe te voegen bij de bossen, en het ontbreken van bushaltes in de gebieden van Staatsbosbeheer. Er werd gemeld dat er regelmatig slagbomen en rolbomen vernield worden waardoor (mogelijk) oneigenlijk toegang verschaft wordt tot het terrein van Staatsbosbeheer.

Ambtshalve wijzigingen

1.	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.
2.	Meer aandacht Cittaslow	Toegevoegd op blz 9 Bij het programma Mobiliteit staan de Cittaslow-waarden centraal. Wij streven naar rustige, veilige en duurzame mobiliteit, met prioriteit voor wandelen en fietsen. Zo versterken wij de leefbaarheid, verkeersveiligheid en het landelijke karakter van Alphen -Chaam.
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 uitvoeringsprgogramma 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.	Bedrijventerrein Dassemus aangepast naar Bredaseweg 56	Toegevoegd op 30.
8.	Utilitair en recreatief verkeer en definitie voetganger toegevoegd aan begrippenlijst	Aangepast op blz. 27 Dassemus veranderd in Bredaseweg 56