Nota van zienswijzen en reacties Beleidsprogramma Mobiliteit Maashorst

In deze nota wordt beschreven op welke wijze er is geparticipeerd over het Beleidsprogramma Mobiliteit Maashorst. Ook wordt aangegeven of en zo ja, op welke wijze, reacties zijn verwerkt in het definitieve beleidsprogramma.

Participatie momenten

- Ambitiesessie intern (oktober 2023, resultaten opgenomen in bijlage 1 van het beleidsprogramma)
- Enquête onder inwoners (november 2023, resultaten opgenomen in bijlage 1 van het beleidsprogramma)
- Stakeholdersbijeenkomst (april 2024)
- Raadsinformatieavond (9 oktober 2024)
- Opiniërende bespreking commissie REF (31 oktober 2024)
- Diverse gesprekken met interne en externe stakeholders (november 2024 t/m maart 2025)
- Publicatie zienswijzeprocedure via www.officielebekendmakingen.nl
- Reactiemogelijkheid via Maashorst aan het woord (week 5 t/m 10 2025)
- Publicatie in weekbladen, gemeentelijke website en social media met verwijzing naar beleid en mogelijkheid om te reageren per mail. (week 5 en 8 2025)
- Aanbieden artikel aan inwonersplatforms voor plaatsing op hun websites (Natuurlijk Schaijk, Initiatief Zeeland, Peels Platform, Dorpsontwikkeling Reek, Dorpsraad Volkel, Uden Buiten, Klankbordgroep Uden Oost) (week 5 2025)
- Informeren diverse stakeholders over ter inzage legging (6 februari 2024)
- Raadsinformatieavond (13 maart 2025)
- Bijeenkomst met ondernemersverenigingen (19 mei 2025)

Externe participatie zienswijzen en reacties

	Reactie	Beoordeling/antwoord
Inwoner 1	Graag aandacht voor de voetgangers en fietsers die vanuit de Rooijsestraat richting St. Jansstraat lopen of fietsen en visa versa. Voor de duidelijkheid dit is de verbindingsroute die langs de soms erg druk bezochte LIDL loopt. Hier is erg veel onduidelijkheid in de kleur van de bestrating, bebording enz. Mensen, voetgangers, (brom)fietsers en parkerende automobilisten doen maar wat. Mocht hier onverhoopt een ongeval plaatsvinden dan is verwijzing naar het Regelement Verkeersregels & Tekens onmogelijk en wellicht de gemeente aansprakelijk! Graag aandacht hiervoor!	Beleidsprogramma gaat over algemene uitgangspunten. Hier wordt een specifiek knelpunt benoemd. Dit past niet in een beleidsprogramma. We zijn over dit knelpunt al in gesprek met elkaar
Inwoner 2	Het geheel voelt als een mooi uitziend pakketje zonder inhoud. Geen praktisch plan van aanpak.	Er wordt nog gewerkt aan een uitvoeringsprogramma. In het uitvoeringsprogramma worden de maatregelen benoemd die bijdragen aan realisatie van het beleid.

	We zien hier een kopie van een plan voor elke gemeente in Nederland. Ouderen hier zijn 80+ en die fietsen hier nog heel gezond rond, zie de foto van senioren op de fiets. In jullie tekst ligt een oordeel: dat 60+ hier ook gevaarlijk is met een ebike, terwijl je in tabel 3.3. je een hogere staaf ziet van meer scooterongevallen dan fietsongevallen (in Nederland. En dat zijn landelijke cijfers. Geen Maashorst cijfers. Heb je die ook? En de fatbikers zijn niet opgenomen in de tabel. Hoe recent is deze tabel?	De gebruikte cijfers zijn geen landelijke cijfers, maar cijfers voor Maashorst. Er is gebruik gemaakt van de ongevallencijfers tot en met 2023, omdat de ongevallencijfers van 2024 nog niet bekend waren bij het opstellen van dit beleidsprogramma. Zowel ouderen op de e-bike en jongeren op bromfietsen komen naar voren als risicogroepen. De fatbike wordt niet als aparte categorie geregistreerd bij ongevallen. Hier zijn dus geen cijfers over bekend
	Wat is het Fietsforum? Waarom beschrijven jullie dat niet?	Fiets Forum is een belangengroep die opkomt voor de belangen van alle fietsers in de gemeente Maashorst. Is aangepast in het beleidsprogramma
	Ik mis de knelpuntenlijst van het Fietsforum en de inwoners. Er is vast veel verzameld	Een samenvatting van de enquête is opgenomen in bijlage 1 van de rapportage. Deze samenvatting bevat ook een kaart met daarop alle aangegeven knelpunten. De lijst met knelpunten van Fiets Forum is niet opgenomen in de bijlage van het beleidsprogramma, omdat deze niet specifiek is opgesteld voor dit beleidsprogramma. De knelpuntenlijst is te vinden op de website van Fiets Forum
	Waarom een duur extern buro terwijl jullie moeten bezuinigen?	De gemeente heeft onvoldoende capaciteit om zo'n omvangrijk beleidsprogramma zelf op te stellen
	In bijlage 1 zou de info staan zoals verworven van inwoners op de infoavonden, misschien moet je die nog toevoegen?	Voor inwoners zijn er geen informatieavonden gehouden. Inwoners konden een enquête invullen. De uitkomsten van deze enquête zijn opgenomen in bijlage 1, vanaf pagina 18
Inwoner 3	Bij fiets bedrijfsterrein ook aandacht voor overdekte fietsenstalling bedrijfsterrein.	Overdekte fietsenstallingen is onderdeel van fietsstimulering door bedrijven. Bedrijven moeten werknemers facaliteiten bieden waardoor fietsen naar het werk aantrekkelijk wordt. Hierbij kun je denken aan goede fietsenstallingen, maar ook mogelijkheden om je om te kleden / te douchen.

		Fietsstimulering door bedrijven is niet benoemd en wordt nog toegevoegd in het beleidsprogramma
	Verder aandacht voor gevaren lithium-ion batterijen. Besef van mogelijke risico's is nu veel te laag. Vooral gassen als waterstoffluoride (HF) en kleine partikels van zware metalen in geval van een fietsbatterijbrand. Vooral jongeren zijn zich zeer weinig bewust van gevaren en denken veel te vaak dat het niet mis kan gaan.	Gevaren van batterijen zijn geen onderdeel van het beleidsprogramma mobiliteit.
	Meer aandacht voor het gezondheid- en veiligheidsaspect elektrische auto's en laadpalen. Denk hierbij aan brand- , elektrocutie-, ontploffingsgevaar naast het binnen krijgen van gevaarlijke gassen en partikels zware metalen alsmede het binnen krijgen van rubber van banden en kleine partikels van de rem.	Laadpalen zijn volledig veilig. Wel is er brandgevaar bij het opladen van een elektrische auto, maar dat gevaar is minder groot dan bij auto's met een verbrandingsmotor. Alleen het opladen in parkeergarages brengt specifieke risico's met zich mee, omdat blussen van een elektrische auto lastig is. Dit beleidsprogramma is echter niet de plek om dit soort risico's te benoemen.
	Meer aandacht voor de relatie parkeernormen en wonen. De mogelijkheid om overal maar gratis te kunnen parkeren met de auto heeft enorme consequenties. Meer parkeerplekken zorgt voor meer auto verkeer	Later dit jaar wordt er nieuw parkeerbeleid opgesteld. Hier wordt verder uitgewerkt hoe we om willen gaan met onder andere parkeren in woonwijken. Het beschreven uitgangspunt waarbij we lopen en fietsen willen stimuleren boven autogebruik wordt bij het opstellen van nieuw parkeerbeleid meegenomen.
	Meer autoverkeer zorgt voor meer drukte op de weg. Wat weer zorgt voor slechtere doorstroming openbaar vervoer. Waardoor het openbaar vervoer minder aantrekkelijk wordt. In de wat latere avonduren en rustige daluren is het relatief snel om met lijn 157 van Eindhoven naar Uden te komen. Daarnaast frequenter stoppen bij de haltes Burenstraat, Wilhelminastraat, Koopmansstraat, Kornetstraat, Wijsthoek, Raam-Jonkerveld en Melle. Ook in de avonduren en het weekend. In plaats van BRT via de A50 een verbinding Nijmegen - Grave - Reek - Zeeland - Uden - Veghel - Eindhoven. Daarnaast een (buurt)busverbinding of een 20-persoonsbusverbinding Schaijk - Reek -	Dit is precies wat er in het beleidsprogramma is opgeschreven. Gebruik van het openbaar vervoer moet aantrekkelijker worden om een alternatief te bieden voor de auto. De frequentie van stoppen bij een halte heeft te maken met de hoeveelheid reizigers op een lijn. De provincie Noord-Brabant is opdrachtgever van het openbaar vervoer en gaat over de frequentie van lijnen. Zij gaan, samen met de vervoerder, ook over de routes die gereden

	Zeeland - Uden - Mariaheide - Veghel. Waarbij ook de volgende haltes worden aangedaan in Uden, Mariaheide en Veghel: Uden, Hoevenseweg Uden, Wijsthoek Uden, Busstation Uden, Koopmanstraat Uden, Wilhelminastraat Uden, Burenstraat, Uden, Duifhuizerweg Mariaheide, [alle bushaltes] Veghel, de Muntelaar (Koning Willem I College locatie Veghel) Veghel, busstation Veghel, Noord-Kade. (eindhalte; nieuw te realiseren halte)	worden. De BRT is een snelle busverbinding met een hoge frequentie om mensen snel naar hun plek van bestemming te vervoeren. Hierbij past niet dat alle kernen aangedaan worden, want dan wordt de tijd dat je in de bus zit juist heel lang. Belangrijk bij de BRT is dat mensen de halte kunnen bereiken om op de BRT te stappen (vergelijk het met een treinverbinding en stations). Vanaf 2026 gaat in Noordoost-Brabant de BravoFlex rijden. Hierbij wordt je van halte naar halte gebracht zonder vaste route. Dit biedt mogelijkheden om vanaf plekken waar geen bus komt toch met het openbaar vervoer te reizen.
Inwoner 4	Allereerst wil ik opmerken dat het zogenaamde STOMP principe een mooi streven is. Ik vraag me echter af of dit in de praktijk ook zo kan werken. Immers, mensen zijn toch makkelijk geneigd de auto te pakken en zo dicht mogelijk bij de locatie te parkeren. Zeker bij wat slechter en regenachtig weer. Mijn zorg is dan ook dat dit niet een mooi uitgangspunt is, maar in de praktijk niet haalbaar of werkbaar	Het idee van het STOMP principe is niet om iedereen uit de auto te krijgen. Wel om meer aandacht te hebben voor lopen en fietsen en hier meer ruimte voor te reserveren. Dat is zeker haalbaar en ook nodig. Het dichtslibben van de wegen zoals in grote steden staat ons ook te wachten als we geen maatregelen nemen. Alleen maar meer asfalt voor de auto gaat dit probleem niet oplossen.
	Ik maak uit het beleidsprogramma op dat de Bergmaas mogelijk wordt verbreed tot 4-baans (toelichting van Harold vd Broek). Het zou dan gaan om twee banen voor het autoverkeer en twee banen voor (onbemande) bussen. Als dit ten uitvoer wordt gelegd betekent dit zonder meer weer meer verkeersbewegingen en verdere toename van overlast.	In het beleidsprogramma staat nergens dat dat de Bergmaas wordt verbreed naar 4-banen. De wethouder heeft in een gesprek inderdaad een scenario geschetst over dat wanneer we autonoom vervoer zouden willen inrichten er mogelijk extra rijstroken moeten komen voor dit vervoer. Het was zijn bedoeling om ideeën te schetsen. Concrete ideeën zijn er echter nog niet.

	Ik verzoek u nog eens kritisch te kijken naar met name de (ontsluiting van) de Bergmaas. Deze weg kan niet nog meer belast worden zoals lijkt voort te vloeien uit dit beleidsprogramma. Dat doet onrecht aan het woon- en leefklimaat van de omwonenden, die nu al veel overlast ervaren.	De Bergmaas is een ontsluitingsweg. Autonome groei van het autoverkeer zal leiden tot een toename van verkeer op de Bergmaas. Deze toename is niet dusdanig dat hierdoor problemen met geluid dan wel luchtkwaliteit te verwachten zijn. Omdat auto's en vrachtwagens steeds schoner worden betekent een toename van verkeer niet dat de luchtkwaliteit verslechtert. En wat betreft verkeer levert een verdubbeling van de hoeveelheid verkeer een extra geluidsbelasting van 3 dB op. Voor de Udenseweg betekent dit dat de geluidsbelasting bij verdubbeling in dezelfde categorie redelijk/matig blijft vallen.
Inwoner 6	De risico's voor onze gezondheid worden vergroot en ons woon- en leefmilieu wordt benadeeld ingeval van de eventuele verplaatsing van verkeer van de Zeelandse dijk naar de Bergmaas. Wij vrezen een waterbed effect. Met een korte termijn winst.	Doordat verkeer steeds schoner wordt leidt een toename van verkeer niet direct tot verslechtering van het woon- en leefklimaat. Wat geluid betreft levert een verdubbeling van het verkeer een geluidstoename van 3dB op. Hiermee blijft de geluidsbelasting op de Udenseweg binnen de klasse redelijk tot matig.
	Er wordt aangegeven dat er bezien wordt of deelmobiliteits HUB's nabij ieder dorpshart mogelijk zijn. Verwezen wordt o.a. naar de 2 Hekkenweg buslocatie. Dat is niet in het dorpshart. Maar buiten het dorpshart. Als deze Hub er komt, zouden er nog meer verkeers/autovervoersbewegingen op de Bergmaas kunnen komen. En zullen er ook meer en meer faciliteiten naar de HUB gebracht dienen te worden. De verkeersveiligheid lijkt daar niet bij gebaat. En de negatieve gevolgen en impact voor aanwonenden wordt vergroot.	Nabij een dorpshart is niet in een dorpshart. Wat betreft de Twee Hekkenweg wordt gesteld dat de bushalte op dit moment al functioneert als een soort HUB. Een HUB zoals op de Twee Hekkenweg is bedoeld voor mensen die in de directe omgeving wonen, werken of moeten zijn. Hierdoor heeft een HUB geen grote gevolgen voor de hoeveelheid autoverkeer op de wegen naar de HUB toe.

	Op zich lijkt dit ons een prima systeem. Maar wij vragen ons af of men als dorpsbewoner, gewend zijnde aan minder goede OV verbindingen, gaat kiezen voor meerdere vervoerssooorten om reisdoelen te bereiken. Of dat men toch de andere vormen blijft gebruiken. In stedelijke gebieden is men meer gewend aan het gebruik van meerdere vervoerssoorten. Ons inziens lijkt het slimmer om in te zetten op betere busverbindingen, betere dienstregelingen én goedkoop openbaar busvervoer in deze gemeente. Zijn u evt. ervaringen van plaatsen met een vergelijkbaar inwonertal waar Bravoflex al actief is bekend ?	Bravoflex is in onze ogen een prima aanvulling op de reguliere bussen. Dit omdat het veel flexibeler is. Bravoflex rijdt alleen als er passagiers zijn en rijdt de meest efficiënte route. Dit is wennen voor mensen, maar dat geldt voor alles wat nieuw is. Uiteraard proberen we ook de reguliere busverbindingen te verbeteren. Zo wordt er gewerkt aan een snelle busverbinding tussen Oss en Eindhoven, met haltes in Uden. En komt er een nieuwe hoogwaardige busverbinding van Uden naar Cuijk en Boxmeer.
Inwoner 7	Het in acht nemen van geluidsoverlast in mobiliteitsbeleid	Geluidsbelasting is geen onderdeel van het beleidsprogramma mobiliteit. Geluid is een verplicht beleidsprogramma onder de omgevingswet waarin ook geluid door wegverkeer een plek heeft / krijgt
	Met deze zienswijze wil ik mijn zorgen uiten over de geluidsoverlast aan de Rondweg in Uden, in relatie tot het concept Beleidsprogramma Mobiliteit (BPM, januari 2025) en de Omgevingsvisie (vastgesteld 23 mei 2024). Hoewel geluidsmonitoring al plaatsvindt, blijft concrete actie uit, terwijl geluidsoverlast een groeiend probleem vormt voor omwonenden. Ik pleit voor een sterkere focus op geluidsreductie in het BPM. Hieronder motiveer ik mijn standpunten en analyseer ik parallellen en tegenstrijdigheden met de Omgevingsvisie	Zie vorige reactie
Stakeholder 1	Onder punt 5 wordt de aanpak Verkeersveiligheid vernoemd. Ik mis hier de inzet/betrokkenheid van de gemeente, afdeling Handhaving. Op veel gebieden kunnen zij ook hierin een bijdrage leveren en wordt dit ook verwacht. Niet alleen bij de aanpak van parkeeroverlast maar ook voor andere feiten (zoals negeren geslotenverklaringen, rood licht voetgangers/fietsers, aanpak fietsverlichting, afleiding in het verkeer fietsers). Ik begrijp dat de wijze van inzet vooral wordt beschreven in het uitvoeringsplan echter in het Mobiliteitsplan mag aan de inzet handhaving van de gemeente mijns inziens wel vernoemd worden. Dus goed dat de mogelijkheden worden besproken met politie en justitie	We gaan dit aanpassen in het beleidsprogramma

	maar ook de afdeling Handhaving gemeente hierin betrekken.	
Stakeholder 2	Hoewel wij het stimuleren van duurzame vervoerswijzen ondersteunen, willen wij benadrukken dat een realistische benadering vereist is. Een groot deel van onze bezoekers komt met de auto en verwacht een bereikbare en gastvrij centrum. Het verminderen van parkeerplaatsen in en rondom het centrum of ontmoedigingsmaatregelen zoals het verhogen van de parkeertarieven of uitbreiden van venstertijden zullen het economisch functioneren van het gebied negatief beïnvloeden. En kunnen grote gevolgen hebben voor ons regionaal verzorgingsgebied en daarmee ook op het ondernemers en vestigingsklimaat Zoals alle onderzoeken uitwijzen is de goede autobereikbaarheid en parkeervriendelijkheid een van de belangrijke voorwaardes voor onze bezoekers om het centrum van Uden te bezoeken. Tevens versterkt dit onze concurrentiepositie ten opzichte van de centra in de omliggende gemeente en de grote steden.	We hebben zeker oog voor de (economische) belangen van het centrum. Dit belang wordt dan ook nadrukkelijk genoemd in het beleidsprogramma. Het is zeker niet de bedoeling om het centrum van Uden onaantrekkelijk te maken voor de bezoekers. Wel moeten we kijken naar kansen om meer mensen op de fiets en met het OV naar het centrum te krijgen. De groei van het autogebruik zorgt naar de toekomst toe voor nog meer dichtslibbende wegen. We moeten dus maatregelen nemen om dit te voorkomen. Ook hebben we te maken met een woningbouwopgave waarbij onder andere gekeken wordt naar verdichting in en rondom centra, waar de ruimte schaars is. En we moeten aandacht hebben voor een fijn woonklimaat, waarbij vergroening van cruciaal belang is, onder andere vanwege hittestress. Al deze opgaven in beperkte beschikbare ruimte betekend keuzes maken, waarbij niet altijd plek is voor vele stilstaande auto's. Daarnaast sluiten we ook onze ogen niet voor de groeiende parkeerdruk door ontwikkelingen in het centrum. In het uitvoeringsprogramma worden mogelijke maatregelen om de parkeerdruk als gevolg van ontwikkelingen op te vangen meegenomen.

	Daarnaast missen wij in het beleidsprogramma een uitgebreide analyse naar de economische impact van de voorgestelde mobiliteitsvisie op het centrum van Uden. Inzicht in de mogelijke gevolgen van de veranderingen voor de ondernemers en bezoekers is essentieel om goed afgewogen keuzes te kunnen maken. Wij verzoeken u dan ook om een dergelijk onderzoek uit te voeren en hierbij de ondernemers en belanghebbenden nauw te betrekken.	Omdat het plan geen specifieke maatregelen bevat is het maken van een analyse van de economische impact op dit moment niet aan de orde.
	Daarom pleiten wij voor een gebalanceerde aanpak waarin: * De autobereikbaarheid van het centrum van Uden gewaarborgd blijft, met voldoende en strategisch gelegen parkeervoorzieningen; * De parkeervriendelijkheid van het centrum van Uden gewaarborgd blijft, zonder verhoging van de parkeertarieven of vergroten van venstertijden; * De bestaande parkeergelegenheden optimaal worden benut en waar nodig slimme parkeeroplossingen worden overwogen; * Er aandacht is voor de hoge fiets parkeerdruk in het centrum van Uden, met voldoende bewaakte parkeerfaciliteiten; * Dat de aansluiting met het OV verbeterd wordt, slechts 1% van onze bezoekers komt met het openbaar vervoer; * Bezoekers duidelijk worden geïnformeerd over beschikbare parkeermogelijkheden, voor zowel auto- als fietsverkeer; * Het belang van het centrum als regionaal winkel- en horecagebied wordt meegenomen in de verdere uitwerking van het mobiliteitsbeleid; * Een gedegen economische impactanalyse wordt uitgevoerd om de gevolgen van de mobiliteitsmaatregelen voor het centrum van Uden in kaart te brengen.	* autobereikbaarheid is en blijft belangrijk voor het centrum en is benoemd in het beleidsprogramma * het verhogen van parkeertarieven of het vergroten van venstertijden is een maatregel om lopen en fietsen naar het centrum te stimuleren. Dit sluiten we dan ook niet uit, maar daarover wordt in dit beleidsplan nog geen keuze gemaakt. * Bestaande parkeergelegenheden optimaal benutten is benoemd in het beleidsprogramma * Fietsparkeren in het centrum van Uden is opgenomen in het beleidsprogramma. Ook krijgt dit straks een plek in het uitvoeringsprogramma. * Bereikbaarheid van het centrum met OV komt onvoldoende tot uiting in het beleidsprogramma. Dit passen we aan. * Bezoekers duidelijk informeren over beschikbare parkeerplaatsen draagt bij aan een goede bereikbaarheid van het centrum en optimaal gebruik van beschikbare parkeerplaatsen. Op welke manier die informatie vertrekt moet worden wordt onderzocht. * het belang van het centrum mag niet uit het oog verloren worden. Bij toekomstige maatregelen moeten belangen met elkaar gewogen worden * Mochten er mobiliteitsmaatregelen met een grote impact overwogen worden dan zal een

		economische impactanalyse gemaakt worden
	Met betrekking tot de veiligheid en bereikbaarheid van het centrum voor voetgangers en fietsers vragen wij extra aandacht voor de route vanuit het busstation naar het Mondriaanplein. Zeker met de start van herbouw van het voormalige Rabobankgebouw een uitgelezen kans om dit in één keer met het opknappen van het Mondriaanplein aan te pakken.	Dit gaat over een specifieke locatie. Dit maakt geen onderdeel uit van het beleidsprogramma, maar zullen we meenemen bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma
	Wij zijn benieuwd naar de beloofde evaluatie van het dynamisch parkeersysteem (01-09-2025) dat in overleg op “uit” is gezet.	Hier moet nog mee gestart worden. Zoals afgesproken wordt u hierbij betrokken.
	Parkeren op zowel de Markt als de Nieuwe Markt is voor de ondernemers heel belangrijk. Een alternatief in de vorm van een parkeergarage onder de Markt of de Nieuwe Markt is een aantrekkelijke uitdaging.	Dit gaat over uitvoering van het beleid en wordt daarom niet benoemd in het beleidsprogramma. We zullen het meenemen bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma
Stakeholder 3	Tijdens diverse bijeenkomsten hebben wij herhaaldelijk benadrukt dat goede autobereikbaarheid en voldoende parkeergelegenheid cruciaal zijn voor de ondernemers in het centrum. Helaas hebben wij de indruk dat deze boodschap onvoldoende is doorgedrongen.	We weten niet waarop deze indruk gebaseerd is, want in het beleidsprogramma wordt nadrukkelijk benoemd dat autobereikbaarheid belangrijk is voor het centrum van Uden. We zijn echter van mening dat andere vervoerswijzen, zoals fietsen, een goed alternatief is voor een deel van de bezoekers. We willen dit dan ook stimuleren.

	Wij begrijpen de noodzaak van een toekomstbestendige mobiliteitsvisie, vooral met het oog op de groei van stedelijke gebieden. Echter, de verkeersproblemen die in grote steden spelen, zijn in een landelijke regio zoals Uden niet urgent. Daarom vinden wij het ambitieniveau van dit mobiliteitsplan te hoog voor het Udense centrum. Het verminderen van autoverkeer en het vergroenen van het centrum mag niet ten koste gaan van parkeerplaatsen. Ook het verplaatsen van parkeerplekken naar de rand van het centrum is voor ons geen acceptabele oplossing.	De verkeersproblemen die nu spelen in de grote steden, zijn hier inderdaad nog niet zo urgent. Dit gaat in de toekomst wel veranderen, vandaar dat we met dit beleid vooruit kijken op de wat er op ons af komt. We kunnen niet wachten met het nemen van maatregelen totdat het wegennet volledig dichtgeslibd is en al het groen heeft plaatsgemaakt voor parkeerplaatsen.
	Daarnaast voorzien wij de volgende knelpunten: * Geen afname van autoverkeer – Onderzoek toont aan dat het autoverkeer in landelijke regio's alleen maar zal toenemen. * Beperkte alternatieven – Het openbaar vervoer naar Uden is matig en wordt nauwelijks gebruikt. Structurele verbeteringen zijn op korte termijn onwaarschijnlijk, waardoor bezoekers de auto zullen blijven gebruiken. * Extra parkeerdruk – Het loslaten van de parkeernorm zal leiden tot een toenemende parkeerdruk en daarmee de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van het centrum verslechteren.	* Onderzoek toont inderdaad aan dat het autoverkeer blijft groeien. Echter weten we dat deze groei er voor gaat zorgen dat het wegennet in de regio volledig dicht gaat slibben. Daarom zijn er maatregelen nodig om de groei van het autoverkeer te beperken. Niks doen is geen optie. * We zien ook korte termijn wel degelijk verbeteringen in het OV aanbod in Maashorst (BravoFlex en BRT). De uitdaging is om met een beter aanbod ook meer mensen in het OV te krijgen. * Er staat nergens dat we de parkeernormen gaan loslaten. Wel is het nodig om de parkeernormen te herzien om onder andere hoogstedelijke ontwikkelingen in het centrum van Uden mogelijk te maken. We hebben grote opgaven voor wat betreft woningbouw terwijl de ruimte schaars is. Binnen plannen moet ook ruimte zijn voor o.a. groen en waterberging. Daarom moeten we kritisch kijken naar ruimtegebruik. Parkeren neemt veel ruimte in in de openbare ruimte, omdat een auto 90 tot 95% van de tijd stil staat. Met het opstellen van nieuw parkeerbeleid later dit jaar worden ook nieuwe parkeernormen opgesteld. Daarnaast bekijken bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma hoe we de parkeerdruk die

		(woningbouw)ontwikkelingen in het centrum met zich meebrengen kunnen opvangen.
	* Veel bezoekers reizen al per fiets, en daarom zijn veilige en goed bereikbare fietsverbindingen naar en in het centrum essentieel. * De winkelstraten in Uden moeten toegankelijk blijven voor fietsers, met een duidelijk onderscheid tussen loop- en fietsruimte. * Er moeten voldoende kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd.	Deze punten zijn alle drie terug te vinden in het beleidsprogramma
	Wij maken ons ernstig zorgen over de impact van het mobiliteitsplan op het Udense centrum en verzoeken de gemeente het plan kritisch te heroverwegen.	Ontwikkelingen maken het noodzakelijk anders naar mobiliteit te kijken. Dit stond al in de omgevingsvisie. Dit beleidsprogramma is een verdere uitwerking hiervan. Wij zien geen noodzaak om het beleidsprogramma te heroverwegen.
Stakeholder 4	Het document lijkt voornamelijk gebaseerd op persoonlijke voorkeuren en ideologieën van de auteur(s). Dergelijke uitgesproken persoonlijke ideeën en voorkeuren kunnen niet de basis vormen voor een gemeentelijk mobiliteitsbeleid.	Het document is opgesteld door specialisten op het gebied van mobiliteit. Hun persoonlijke opvattingen doen daarbij niet ter zake
	2. Alle door de auteur(s) voorgestelde maatregelen worden opgehangen aan het zogenaamde “STOMP principe” waarbij het de bedoeling is dat het beleid dwingend sturend gaat werken naar vervoerskeuzes. Daarbij wordt vooral uitgegaan van het stimuleren van lopen en fietsen en het ontmoedigen van autoverkeer. Door dit “STOMP principe” steeds als uitgangspunt voor het mobiliteitsbeleid te kiezen wordt een open inspraak op voorhand geblokkeerd. Dit is een onjuiste en ondemocratische insteek.	Het STOMP-principe is vastgelegd in de omgevinsgvisie en vastgesteld door de gemeenteraad.

	Er wordt in dit document onvoldoende rekening gehouden met de economische gevolgen van de voorgestelde maatregelen, specifiek het anti auto beleid. Aangezien de maatregelen een enorme weerslag zullen teweegbrengen op de plaatselijke economie, specifiek op de marktpositie van Uden centrum, zijn wij van oordeel dat dit document ernstig tekortschiet en alleen al om die reden niet als toekomstig mobiliteitsplan zou kunnen gelden	Er is geen sprake van anti-autobeleid. Wel komt er met dit beleid meer aandacht voor o.a. lopen en fietsen. Dit is noodzakelijk omdat het autobezit alleen maar groeit. Wanneer we die groei niet inperken dan loopt de hele regio vast. Dat heeft zeer grote economische gevolgen.
	Het document bevat vooral dwingend sturende maatregelen die haaks staan op de hedendaagse consument die zich niet zomaar tot keuzes zal laten dwingen. Ook wordt nauwelijks tot geen rekening gehouden met ouderen, mensen met een beperking, zwangere vrouwen en anderen die beperkt zijn in hun mobiliteit en daardoor veelal afhankelijk zijn van autovervoer	Het document bevat nog geen maatregelen. Om de doelen uit het beleid te realiseren kunnen diverse maatregelen genomen waarbij we eerst kijken naar het op orde brengen van de basis, daarna naar stimulerende maatregelen en pas als laatste naar sturende maatregelen.
	Waar het voorgestelde anti autobeleid in dit document gemotiveerd zou zijn door beperking van emissie en/of klimaatredenen dient men zich te realiseren dat hedendaagse auto's inmiddels volledig of grotendeels emissievrij zijn en nauwelijks tot geen belasting vormen voor het milieu of klimaat. Dit kan derhalve geen reden geven voor het voorgestelde anti autobeleid	Dit beleid is zeker niet anti-auto. En is ook niet alleen gebaseerd op het beperken van emissie en/of klimaat redenen. Zo heeft lopen en fietsen een positieve invloed op onze gezondheid. En leefbare straten dragen bij een prettige leefomgeving. Het is echter ook noodzakelijk om het autogebruik terug te dringen omdat anders de hele regio dichtslibt.
	Ten aanzien van Uden centrum: Ook hier voert het anti auto beleid de boventoon en juist voor het centrum van Uden is dit funest!	Ook hier is geen sprake van anti-autobeleid. Er staat zelfs letterlijk in het plan dat de autobereikbaarheid zeer belangrijk is voor het centrum van Uden. En die autobereikbaarheid is op orde. Daarom is het nu zaak om de bereikbaarheid met de fiets te verbeteren.
	Tenslotte vinden wij het onverstandig om de huidige parkeernormen te verlaten; dit zou tot gevolg hebben dat er meer parkeerdruk komt op de beschikbare, en al zwaarbelaste parkeervoorzieningen.	Er zijn vele functies die een plek moeten krijgen in de openbare ruimte, denk hierbij aan parkeren, groen, spelen, ontmoeten enz. De openbare ruimte is schaars. Daarom moeten we kritisch zijn op de hoeveelheid parkeerplaatsen die we ergens aanleggen. Dat wil niet zeggen dat het niet meer mogelijk moet zijn je auto ergens te parkeren. Dit hoeft echter niet altijd recht voor de deur. In het nieuwe parkeerbeleid dat later dit jaar

		wordt opgesteld werken we dit verder uit.
Stakeholder 5	In het STOMP principe wordt ons inziens het goederentransport niet meegenomen. Er rijden dagelijks honderden vrachtwagen van en naar de bedrijventerreinen. Ook zijn er dagelijks uitzonderlijke transporten zoals bijvoorbeeld de producten van Barli. Wat is de visie mbt het goederen transport?	Het STOMP-principe heeft betrekking op verplaatsen van personen en niet op goederen. Bij het hoofdstuk over bedrijventerreinen wordt de bereikbaarheid voor vrachtauto's wel genoemd. Uiteraard is dit belangrijk voor bedrijven. Exceptioneel transport gaat over hoofdroutes. Deze routes moeten altijd toegankelijk blijven voor groet voertuigen. Deze routes zijn immers ook van belang voor hulpdiensten.
	De verbreding van de zeelandse dijk, ingang vliegbasis tot de F16 rotonde wordt niet vermeld	Dit betreft uitvoering van het beleidsprogramma en zal meegenomen worden bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma
	De gevaarlijke fietsoversteekplaats Oud Udense weg/Industrielaan verdiend aandacht. Van de oversteek plaats wordt zeer veel gebruik gemaakt door scholieren.	Dit betreft uitvoering van het beleidsprogramma en zal meegenomen worden bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma
	De rijbaanscheidingen op de Liessentstraat, Kromstraat en Erfstraat zijn voor fietsers onveiliger dan het lijkt. Deze scheidingen hebben al ernstige verwondingen (zelfs een Dwarslaesie) veroorzaakt. Wij hebben goede ideeen die de veiligheid van fietsers verhogen en minder gevaarlijk/schadelijk zijn voor de rest van het verkeer.	Dit betreft uitvoering van het beleidsprogramma en zal meegenomen worden bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma. In het beleid is in z'n algemeenheid wel opgenomen dat fietsroutes velig moeten zijn. En ook dat obstakels voor onveilige situaties kunnen zorgen.
	Wij staan volledig achter elektrisch vervoer. Dit inclusief vrachtwagen en streekbussen. Maar door de netcongestie is deze ontwikkeling een wassen neus. De bedrijven mogen nl hun capaciteit niet meer uitbreiden. Uitbreiding van het net moet een hoge prioriteit hebben.	Hierover zijn we het volledig eens. Als gemeente hebben we echter geen mogelijkheden iets aan de netcongestie te doen.

	De OV bereikbaarheid is zwaar onvoldoende voor Hoogveld, Hoogveld zuid en Goorkens. (gedeeltelijk in het plan)	Het is heel lastig om buslijnen te verleggen, omdat de provincie hiervoor opdrachtgever is. We zien echter wel mogelijkheden in bijvoorbeeld deelfietsen waarmee de laatste 1 a 2 kilometer afgelegd kan worden. Dit nemen we mee in het uitvoeringsprogramma
	Buiten de 50km/u hoofd ontsluitingswegen geldt voor alle andere wegen op de bedrijventerrein reeds een 30km/u maximum. Dit is al jaren zo en er is nog nooit op gehandhaafd. De politie ziet hiervoor geen noodzaak. De borden kunnen dus verwijderd worden want ze hebben geen effect.	We gaan geen borden weghalen, omdat de politie niet handhaaft en de borden daarom geen effect zouden hebben.
	De parkeerplaatsen voor overnachtende vrachtwagens is te beperkt. Langsparkeren zou op enkele stukken bedrijventerrein mogelijk gemaakt moeten worden.	Nemen we mee in het op te stellen parkeerbeleid
	Veel werknemers van de 600 bedrijven komen van buiten Uden. Dit zorgt op meerdere delen van het bedrijventerrein voor een te hoge parkeerdruk waardoor er auto's in het openbare groen geparkeerd worden. (gedeeltelijk in het plan)	Parkeren zou op eigen terrein bij de bedrijven moeten plaatsenvinden. Daar waar parkeeroverlast is kunnen we kijken wat we daar tegen kunnen doen. Dit is uitvoering en hoort niet in het beleidsprogramma thuis
	De wandelvoorzieningen voor pauzerende werknemers is een wens van veel ondernemers en personeel. (gedeeltelijk in het plan)	Dit staat inderdaad benoemd in het beleidsprogramma. Verdere uitwerking moet zijn plek krijgen in het uitvoeringsprogramma
	Fietsparkeerplaatsen bij bushaltes zijn gewenst. (gedeeltelijk in plan)	Wordt meegenomen bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma
Stakeholder 6	Wij hebben als ondernemers geen inspraak gehad. Dat hadden wij graag gehad.	We hebben alle ondernemersverenigingen telefonisch en schriftelijk benaderd en hen extra tijd gegeven om te reageren. Op 19 mei heeft er ook nog een overleg plaatsgevonden met de ondernemersverenigingen
Stakeholder 7	Als ondernemersvereniging ZOV zijn wij hier helaas niet/onvolledig in meegenomen. Deze info is dus ook niet gedeeld met onze leden. We zullen dit nu alsnog doorzetten	We hebben alle ondernemersverenigingen telefonisch en schriftelijk benaderd en hen extra tijd gegeven om te reageren. Op 19 mei heeft er ook nog een overleg plaatsgevonden met de ondernemersverenigingen
Stakeholder 8	Er is niet aan ondernemers Verenigingen gemeld dat dit ter inzage kwam, dit graag nog doen en reactie termijn verlengen	We hebben alle ondernemersverenigingen telefonisch en schriftelijk benaderd en hen extra tijd

		gegeven om te reageren. Op 19 mei heeft er ook nog een overleg plaatsgevonden met de ondernemersverenigingen
Stakeholder 9	Recreatief fietsnetwerk: Versteeg onverhard staat op de kaart. Echter die zit niet in knooppuntennetwerk fiets (die zou eruit moeten)	Is aangepast in het beleidsprogramma
	Utilitair fietsnetwerk graag opnemen: - Vlasroot (verlengde De Brand tot Langenboomseweg) - Brouwerspad tussen Vlasroot en Kerkstraat - route Schoolstraat-Burgerveld (-Tweehekkenweg) - Zeeland-Nistelrode via Weversweg en Brobbelbiesweg	Is aangepast in het beleidsprogramma
Stakeholder 10	Versterk de fietsstructuur: versterk de hoofdfietsstructuur door de aanleg van de geplande restopgaven v.w.b. de resterende stukken snelfietsroute (Uden-Veghel via Groenewoud en Uden-Oss), hoofdfietsroutes tussen/in/door de diverse kernen van de gemeente Maashorst en recreatieve routes (m.n. fietsen over dreven en driften).	In het uitvoeringsprogramma dat nog wordt opgesteld worden alle maatregelen die nodig zijn om de doelstellingen uit dit beleid te realiseren opgenomen.
	Pak de grote fietsknelpunten actief aan: de meest belangrijke fietsknelpunten, zoals verbindingen tussen alle kernen, de rotonde Bitswijk-Hobostraat, fietsen over/langs de Markt, fietsen in/rond het centrum, Pres. Kennedylaan-Cimbaallaan, fietsen door Schaijk en overige kernen-knelpunten binnen de gemeente Maashorst vragen om een actieve aanpak. Wij vragen u de door ons forum geïnventariseerde knelpunten mee te nemen in uw overzicht en deze te prioriteren en programmeren.	In het uitvoeringsprogramma dat nog wordt opgesteld worden alle maatregelen die nodig zijn om de doelstellingen uit dit beleid te realiseren opgenomen. De door Fiets Forum geïnventariseerde knelpunten worden hierin ook meegenomen
	Completeer het netwerk aan fietsvoorzieningen: vermindering van fietsen-diefstallen is hard nodig en moet meer prioriteit krijgen. Dit kan door de aanleg van voldoende fiets-nietjes, versterking van het fiets-parkeren (al dan niet bewaakte fietsenstalling Centrum/Markt), overgang OV-Fiets en de aanleg van fietsstraten.	Het aanleggen van fietsenstallingen is opgenomen in het beleidsprogramma. Dit passen we aan naar **veilige** fietsenstallingen. Verdere uitwerking in het parkeerbeleid en het uitvoeringsprogramma
	Versterk het fietsklimaat via fietspromotie: bevorder een goed fietsklimaat in de gemeente de Maashorst (Maashorst Fietsgemeente). De fiets moet een goed, volwaardig alternatief worden voor de auto voor afstanden van 10-15 km.	Fietspromotie zal zeker onderdeel zijn van de uitvoering van dit beleid.
	Uitwerking algemeen: komt er nog een cross-over van de verschillende kaarten in relatie tot gesignaleerde knelpunten en gaat deze integrale mobiliteits-kaart ook structurerend	Bij oplevering van het beleidsprogramma ontvangen we de kaarten digitaal. Deze kaarten zijn geschikt voor GIS, dus binnen een GIS omgeving

	werken voor projecten op het vlak van RO en stedenbouw?	kunnen we straks allerlei kaarten over elkaar heen leggen.
	Uitwerking fietsstroken: op veel wegen rijden zowel auto's als fietsen. Voorzie (te) smalle fietsstroken met een doorgetrokken of onderbroken lijn van een extra doorgetrokken of onderbroken lijn op enige afstand van die eerste lijn. Deze dubbele belijning (schuwstrook) is een relatief goedkope oplossing voor verbreding van de fietsstrook en versmalling van het wegprofiel voor de auto.	Bij uitvoering van het beleid liften we zo veel mogelijk mee met wegonderhoud. Waar mogelijk proberen we dan vrijliggende fietspaden te realiseren. Wanneer dit om welke reden dan ook niet kan dan zoeken we naar andere mogelijkheden. Dubbele belijning kan dan een oplossing zijn. Dit is echter altijd maatwerk.
	Borging beleid: hoe borg je de doorvertaling van je beleid in andere beleidsprogramma's? Wie is/wordt verantwoordelijk voor een adequate wandel/fiets-toets / wandel/fiets-advisering?	De beleidsadviseurs mobiliteit zijn verantwoordelijk voor het toetsen van plannen aan het beleidsprogramma. Zij zullen ervoor moeten zorgen dat wandelen en fietsen op een goede manier wordt meegenomen in plannen
	Uitvoering beleid: de borging van het beleid vraagt ook om een adequate programmering, financiering en uitvoering van de diverse fiets-projecten al dan niet in combinatie met andere (ruimtelijke) projecten	Daarvoor wordt een uitvoeringsprogramma opgesteld
	Monitoring en Evaluatie beleid: Meten = Weten. Wij adviseren u de voortgang van de uitvoering van het beleid actief te volgen, o.a. op de factoren, die de Fietsersbond hanteert voor een echte fietsgemeente.	Monitoring en evaluatie is onderdeel van de beleidscyclus. Beleid opstellen-> beleid uitvoeren -> monitoren en evalueren -> bijsturen
	Fietsstraten zijn weinig genoemd	Een fietsstraat is een fietsvoorziening. In het beleid wordt van fietsvoorzieningen gesproken, waarbij later een keuze gemaakt kan worden welke fietsvoorziening op welke locatie het beste is.
	Landbouwverkeer over de Rouwstraat?	Het landbouwnetwerk loopt over de Rouwstraat, omdat landbouwvoertuigen hier niet zijn toegestaan op de N264.
	Hoge randweg -> Waarom zijn er deze keuzes gemaakt?	Hierover worden binnen het project een keuze gemaakt. Dit is niet relevant voor het beleidsprogramma
	Fietspaden N264 -> Wat is hier het idee?	Er is onderzoek gedaan naar een snelfietsroute van Uden naar Gennep (langs de N264). Een snelfietsroute is niet realistisch. Wel zijn er aanbevelingen gedaan voor verbeteringen op deze route. Deze nemen we

		mee in het uitvoeringsprogramma
	Fietser en voetganger: Fiets- en voetgangersbord. Locaties bijvoorbeeld: Kerkpaadje, Marktstraat, Eikenheuvel.	Dit is uitvoering en niet iets om in een beleidsprogramma op te nemen
	Borg een wandel- en fietstoets in het beleid	Toekomstige plannen worden door adviseurs mobiliteit van de gemeente getoetst op het beleid
	Structuur- en knelpunten bijlage, moet nog aangevuld worden. Wat houdt die analyse nou in voor de wandelaar en fietser?	Kader en ambitiedocument is feitelijke weergave van alles wat we opgehaald hebben in de eerste fase van het proces. Dit is verwerkt in het beleidsprogramma, waarin onze ambities voor voetgangers en fietsers zijn opgenomen
	Pagina 15 lijst met SPV geeft een illusie van prioriteit. Misschien liever de knelpuntenlijst van FFGM. Noem vooral dat beleving ook belangrijk is. Laat die consultatie de volgorde is.	Het SPV is landelijk vastgesteld beleid om naar verkeersveiligheid te kijken. Hierbij wordt inderdaad gekeken naar prioriteiten. Bij de uiteindelijke afweging in welke volgorde we knelpunten gaan aanpakken wordt echter meer meegewogen, bijvoorbeeld wanneer er onderhoudswerkzaamheden aan een weg gepland zijn. In het uitvoeringsprogramma en bij het opstellen van de meerjarenbegroting wordt een verdere afweging gemaakt.
	SWOV analyse fietsongevallen - Belangrijkste zichtbare en onzichtbare obstakels op de weg. Waarom niet meegenomen? Ontbrekende markering, bladeren en sneeuw, op- en afstappen van fietsen.	In hoofdstuk 5 van het beleidsprogramma worden obstakels op fietspaden genoemd als risico voor ouderen op de fiets.
	Bij onvoldoende breedte fietspad bijvoorbeeld visueel versmallen met een rabatstrook. Suggesties voor laaghangend fruit?	Is uitvoering en geen beleid
	Hoger scoren op de ranglijst van fietsgemeenten? Zorg dat je organisatie wordt ingericht. Laat een keer een werkcafe organiseren voor alle betrokkenen	Dit is verdere uitwerking van het beleid
	Wat wordt er gedaan met onnodige obstakels?	In het beleidsprogramma wordt gesproken over veilige fietsvoorzieningen. Obstakels op fietspaden zijn daarbij een belangrijk aandachtspunt. Wordt meegenomen bij het

		opstellen van het uitvoeringsprogramma
	Heinsbergenstraat: Klankbordgroep achteraf enquêteren. Dit meenemen bij meer projecten.	Goed voorstel. Gaan we meennemen in de werkprocessen. Wordt niet in het beleidsprogramma opgenomen
	Dreven en driften van de Maashorst - Kruis de Maashorst? Kunnen we dit opnemen?	We gaan samen met o.a. recreatie en toerisme kijken hoe we de beleving van fietsen kunnen verbeteren
	Uitgangspunten fietsersbond - 30km/h in de kom. Denk na over 30/50. Mag er duidelijker in.	Het beleid gaat er van uit dat gebiedsontsluitingswegen 50 km/u zijn met vrijliggende fietspaden. En erftoegangswegen 30km/u. Daar waar nog geen vrijliggende fietspaden langs 50km/u wegen liggen moeten deze worden aangelegd. Daar waar dit niet kan moet de snelheid worden teruggebracht. Op wegen die in het beleidsprogramma zijn aangeduid als erftoegangsweg, maar waar nu nog een snelheid van 50km/u geldt zullen afgewaardeerd moeten worden naar 30km/u
	Veilige en brede paden - fietser in de voorrang	Veilige en brede paden is opgenomen in het beleidsprogramma. Fietsers in de voorrang is afhankelijk van de situatie en niet een standaard uitgangspunt
Stakeholder 11	*In paragraaf 3.1 (pagina 13) hebben we de vijf criteria van het CROW opgenomen over voetpaden. Is dit vanuit de ASD een voldoende basis om de bereikbaarheid voor voetgangers te garanderen?* De ASD acht het opnemen van de zogenaamde CROW criteria als een voldoende basis. Wel vragen wij nadrukkelijk om bij de herinrichting van bijv. het centrum van Zeeland en Schaijk aandacht te hebben voor de bereikbaarheid van voorzieningen, buurtbus, arts en winkels, voor met name inwoners met een beperking. Slechtzienden, inwoners die aangewezen zijn op een rolstoel of rollator of een (aangepaste) auto, moeten ook in die periode blijvend gebruik kunnen maken van die voor hen zo noodzakelijke voorzieningen.	Bereikbaarheid tijdens werkzaamheden is inderdaad een punt om rekening mee te houden. Werken levert overlast op, maar iedereen moet wel de noodzakelijke voorzieningen kunnen bereiken. Bereikbaarheid tijdens werkzaamheden is echter niet iets dat we vastleggen in het Beleidsprogramma Mobiliteit

	In paragraaf 3.3 (pagina 17) schrijven we dat we openbaar vervoer onder andere toegankelijk willen maken. Zijn er nog aandachtspunten hierover bij jullie? Wij ondersteunen het toegankelijk maken van openbaar vervoer, maar dan voor alle kernen. Zo hebben bijvoorbeeld Odiliapeel en Volkel, alsmede de zeer grote wijk Uden-Zuid, geen of geen rechtstreekse aansluiting op het ziekenhuis, met als gevolg langere reistijden of helemaal geen openbaar vervoer. Als voorbeeld kunnen wij hier de volgende verschillen noemen tussen de vervoersmogelijkheden van de kernen naar ziekenhuis Bernhoven. Vanuit Zeeland met de buurtbus is dat 16 min. Vanuit Odiliapeel met lijn 157 is dat met een overstap op het busstation maar liefst 52 min. Vanuit Uden-Zuid is helemaal geen openbaar vervoer.	Met Bravoflex krijgen we vanaf 2026 een mooie toevoeging aan ons openbaar vervoer. Hiervoor komen in alle kernen en wijken haltes. Mensen kunnen dan dichter bij huis opstappen en worden naar een reguliere bushalte gebracht. Hierdoor is er straks voor iedereen openbaar vervoer beschikbaar. Ook op tijden dat er nu gen openbaar vervoer rijdt. Bravoflex is al opgenomen in het beleidsprogramma.
	In paragraaf 3.4 (pagina 18) schrijven we over sociaal deelvervoer. Daaronder valt bijvoorbeeld het Muzemobiel. Is over sociaal deelvervoer voldoende opgenomen? Of zijn er toevoegingen vanuit jullie? Muzemobiel kan inderdaad een oplossing bieden, indien er geen of onvoldoende openbaar vervoer is. Echter dan wel in alle kernen en wijken voor zover nodig. De continuïteit moet uiteraard wel gewaarborgd zijn.	In het beleidsprogramma is opgenomen dat we het sociaal deelvervoer graag verder willen uitbreiden. Dit komt tegemoet aan deze wens
	In paragraaf 4.1 (pagina 23) schrijven we dat we aansluiting willen vinden bij maatschappelijke initiatieven zoals de ''rechtvaardige straat''. Zijn jullie bekend met dit initiatief? En zijn er nog andere maatschappelijke initiatieven waarmee we rekening kunnen houden? Wij begrijpen de inzet tot leefbare wijken en straten, door o.a. verminderen van parkeerplaatsen. Maar wij blijven aandacht vragen voor de kwetsbare inwoners, die noodzakelijker wijze zijn aangewezen op een eigen (aangepaste) auto en die niet in staat zijn te bewegen naar een verder weg gelegen parkeerplek.	Voor mensen met een invalideparkeerkaart moet het inderdaad mogelijk zijn en blijven om dicht bij huis te parkeren. Hiervoor zal in die gevallen maatwerk toegepast moeten worden.
Stakeholder 12	We stellen het op prijs dat uw gemeente werkt aan de toeristisch recreatieve uitstraling van de gemeente. U neemt dit ook mee in het Beleidsprogramma Mobiliteit. Met name wat betreft de Zeelandsedreef willen wij een opmerking maken. De toeristisch recreatieve bedrijven willen vanaf beide zijden voor automobilisten bereikbaar blijven; dus vanaf zowel Zeeland als vanaf Schaijk. Men wil dus geen knip; maar wel de mogelijkheid dat automobilisten naar 2	De keuzes wat betreft de Zeelandsedreef zijn onderdeel van een lopend project. Deze reactie zal doorgegeven worden aan de projectleider.

	richtingen kunnen rijden. Een vrij liggend fietspad is wat ons betreft noodzakelijk voor de verkeersveiligheid van de vele fietsers. Nog afzonderlijk aandacht voor wandelaars is op plekken ook aanbevelenswaardig.	
	Wij stellen het op prijs als de wegberm goed wordt onderhouden. Met name kuilen langs de wegen in het buitengebied dienen zoveel mogelijk voorkomen te worden.	Onderhoud van wegen en dus ook bermen is geen onderdeel van het Beleidsprogramma Mobiliteit. Bermen worden door ons zo goed mogelijk onderhouden, maar kuilen kunnen altijd voorkomen worden. Steeds vaker leggen we daarom bermverharding aan.
	Er komt een nieuwe N605. Graag zien wij dat er in de Wilgenstraat een fietserstunnel (of als “second best” een rotonde) komt. Tijdens drukke dagen kan er dan ev. een overloopparkeerterrein aan de Volkelse zijde van de N605 worden gerealiseerd. De gasten van BillyBird kunnen dan via de tunnel naar het park wandelen.	De keuze voor de locatie van de tunnel is onderdeel van een lopend project. Deze reactie wordt doorgegeven aan de projectleider
	Fietspaden, met name de drukbezochte fietspaden, dienen breed genoeg te zijn. Voor recreanten is het fijn als men niet continu achter elkaar hoeft te fietsen, maar ook langs elkaar kan fietsen.	Voldoende brede fietspaden is opgenomen in het beleidsprogramma
	Zandwegen die belangrijk zijn voor recreanten of toeleveranciers dienen tot aan het recreatiebedrijf verhard te mogen worden.	Welke wegverhardingen waar worden toegepast is onderdeel van het wegenbeleidsplan. Dit maakt geen onderdeel uit van het Beleidsprogramma Mobiliteit.

Raadsinformatieavond 13 maart 2025

	Opmerking	Reactie
Opmerking 1	Op de kaart met fietsroutes wordt de recreatieve route van Zeeland naar Nistelrode gemist In het beleidsprogramma wordt niet gesproken over carpoolplaatsen	Is aangepast in het beleidsprogramma
Opmerking 2	In het beleidsprogramma wordt niet gesproken over carpoolplaatsen	Is aangepast in het beleidsprogramma
Opmerking 3	Ondernemersverenigingen hebben geen kans gehad om hun reactie of zienswijze kenbaar te maken	Omdat de ondernemersverenigingen niet op de hoogte zijn gesteld van de ter inzage legging van het beleidsprogramma hebben zij alsnog de kans gehad om schriftelijk te reageren. Ook heeft op 19 mei een overleg plaatsgevonden met de ondernemersverenigingen.
Opmerking 4	Wanneer het college het beleidsprogramma al heeft vastgesteld voordat de raad er iets van	De procedure van vaststelling is gewijzigd. De raad wordt gevraagd om

	mag vinden, dan voelt dit mosterd na de maaltijd	geen wensen en bedenkingen in te dienen. Pas daarna wordt het beleidsprogramma vastgesteld door het college.